

«ابتکار کمربند و راه»

ابتکار شی جین پینگ رئیس جمهور چین

Belt and Road Initiative (BRI) China's President Xi Jinping Initiative

معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات زیربنایی

کد موضوعی: ۲۵۰
شماره مسلسل: ۱۶۶۷۲
مهرماه ۱۳۹۸

به نام خدا

فهرست مطالب

۱	چکیده
۲	مقدمه
۳	فصل اول - پیشینه موضوع
۳	درباره چین
۴	اهمیت احیای راه ابریشم برای چین
۴	اهداف شی جین پینگ در موضوع احیای جاده ابریشم
۶	فصل دوم - ابرپروژه «کمربند و راه» - راه ابریشم اقتصادی قرن ۲۱
۶	اهداف
۷	ضرورت همکاری کشورهای پیشرفته با کشورهای در حال توسعه
۷	تأسیس صندوق جاده ابریشم
۷	فصل سوم - ابرپروژه «کمربند و راه» - راه ابریشم دریایی
۸	اقیانوس آرام و اهمیت استراتژیکی در منطقه
۹	دریای چین جنوبی و اهمیت استراتژیکی در منطقه
۱۱	تجارت گاز طبیعی مایع (LNG) در دریای چین جنوبی
۱۳	جریان نفت خام در دریای چین جنوبی
۱۴	اقیانوس هند و اهمیت استراتژیکی در منطقه
۱۶	اهداف راه ابریشم دریایی
۱۶	فصل چهارم - نگاهی به کریدور اقتصادی چین - پاکستان در چارچوب ابتکار کمربند و راه
۱۹	فصل پنجم - ضرورت توجه ایران به این ابتکار و احتمال پیوستن به آن
۱۹	پیشینه تعاملات
۱۹	نکات مهم در روابط ایران و جمهوری خلق چین
۲۰	سناریو عبور جاده ابریشم جدید از ایران
۲۲	آینده همکاری ایران با چین در توسعه کریدور عراق - سوریه
۲۳	جمع‌بندی و پیشنهادها
۲۶	پیوست
۴۰	منابع و مأخذ



«ابتکار کمربند و راه»
ابتکار شی جین پینگ رئیس جمهور چین
Belt and Road Initiative (BRI)
China's President Xi Jinping Initiative

چکیده

رئیس جمهوری چین در اندونزی پیشنهاد «راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» را مطرح کرد. مسیری که قرار است چین را از طریق شهرهای بندری جنوب شرق این کشور، ویتنام، اندونزی، میانمار، بنگلادش، سریلانکا، آفریقای شرقی و آبراهه سوئز به اروپا برساند. در آن زمان، این پیشنهاد چندان جدی گرفته نشد و به عنوان پیشنهادی در نظر گرفته شد که رهبران جهان در سفرهای خارجی بر زبان می‌آوردند تا مورد توجه قرار گیرند.

از منظر اقتصادی، چین در تلاش است مسیرهای جدید تجاری، بازارها و منابع انرژی را توسعه دهد که به انگیزه‌های رشد منجر خواهد شد و در همان زمان کاهش وابستگی را در پی خواهد داشت. علاوه بر این، با گسترش زیرساخت‌های حمل‌ونقل اوراسیا، پکن با هدف پایه‌ریزی برای شبکه‌های تولید چین‌محور، شرکت‌های تولیدی چینی را به جنوب شرق آسیا منتقل خواهد کرد.

از لحاظ سیاسی، رهبری چین امیدوار است که اجرای ابتکار کمربند و راه، ثبات استان‌های غربی پکن و همچنین پاکستان و افغانستان را فراهم آورد. همان‌طور که چین منابع مالی بیشتر پروژه‌های زیربنایی مسیر را تأمین می‌کند، در عین حال قادر به افزایش نفوذ سیاسی خود نیز خواهد بود. شایان ذکر است بسیاری از کشورهای مسیر جاده ابریشم وابسته به سرمایه‌گذاری چین در این زیرساخت خواهند بود.

ابتکار «کمربند و راه» برای تقویت جریان مستقیم سرمایه، کالاها و خدمات بین آسیا و سایر نقاط جهان، با توسعه و ادغام بیشتر بازارها و ایجاد روابط جدید میان جوامع است. این طرح تجارت جهانی را ارائه می‌دهد - از شرکت‌های چندملیتی تا شرکت‌های کوچک و متوسط - فرصت‌های بی‌نظیر برای دسترسی به بازارهای جدید در امتداد کمربند و راه و دسترسی عمیق‌تر به بازارهای اصلی سرزمین اصلی چین، آسیا، خاورمیانه و اروپای مرکزی و شرقی برای اقتصادهای در حال توسعه و نوظهور در این مناطق، سرمایه‌گذاری و تجارت و سرعت بخشیدن به توسعه را برای همه به ارمغان می‌آورد.

شایان ذکر است جمهوری اسلامی ایران تا تاریخ ۱۳۹۷ به این ابتکار نپیوسته و برنامه‌ای هم برای آن نداشته است. اما با سفر رئیس مجلس شورای اسلامی به چین در اسفندماه ۱۳۹۷ پیوستن ایران به این ابتکار به طور جدی‌تر مطرح شده است.

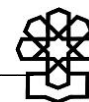
مقدمه

اگر می‌خواهید ثروتمند شوید، پیش از هر چیز، راه بسازید (ضرب‌المثل چینی)

ابتکار «کمر بند و راه» که یکی از بحث‌برانگیزترین رویدادهای قرن نامیده می‌شود، در این گزارش بررسی شده است. همچنین علاقه‌مندی و همکاری کشورهای گوناگون اروپایی و آسیایی با اقتصادها و رژیم‌های سیاسی متفاوت، برای پیوستن به آن، از آغاز تاکنون بررسی و ابعاد گوناگون آن و روند تحولات بیرونی و پیرامونی ابتکار معرفی شده است. فلسفه وجودی معرفی این ابتکار از سوی رهبر چین در سال ۲۰۱۳، در این گزارش تشریح شده است. در پایان ضرورت توجه ایران به این ابتکار و احتمال پیوستن به آن مورد بحث و بررسی قرار گرفته است.

چین به‌عنوان دومین اقتصاد بزرگ جهان (پس از ایالات متحده آمریکا)، با دو چالش عمده در عرصه بین‌المللی مواجه است: تأمین نیازهای جمعیت زیاد و در حال افزایش خود و دسترسی به واردات انرژی و مواد خام از دنیای پیرامون جهت دست یافتن به روند رشد اقتصادی در پاسخگویی به نیازهای جامعه و صادرات محصولات تولیدی خود به جهان. چین برای تأمین نیازهای جامعه، به تولید اقتصادی در عرصه‌های مختلف و رونق تجاری و یافتن بازارهایی برای صادرات محصولات تولید خود و واردات مواد نیازمند است. اکنون چین در مقام نخست حجم تجارت خارجی در جهان قرار دارد. هر نوع چالش در روند واردات و صادرات و تولید و بازار برای چین موجب بروز بحران و برهم خوردن تعادل خواهد شد. ایالات متحده آمریکا و هم‌پیمانان منطقه‌ای آن در حوزه اقیانوس آرام و اروپا به‌عنوان قدرت‌های برتر از ظهور چین به‌عنوان ابرقدرت اقتصادی (و نظامی در آینده) بیمناک هستند و بازارهای آنها در رقابت با تولیدات چین ناتوان شده و اقتصاد آنها را به چالش کشیده است. جنگ تجاری اخیر ایالات متحده با چین را می‌توان در این چارچوب مورد بررسی قرار داد. چین برای یافتن جایگزین‌هایی برای مقابله با تهدیدهای احتمالی آینده و ناامن شدن راه‌های آبی موجود، «ابتکار کمر بند و راه» را در سیاست‌های اقتصادی خود تدارک دیده است تا با توجه به شرق، درون قاره بزرگ اوراسیا، به یک امپراتوری قاره‌ای تبدیل شود. در این راه منطق جاده ابریشم تاریخی به‌عنوان جایگزینی برای پیشرفت و توسعه چین مورد توجه سیاستمداران چین و حزب کمونیست این کشور قرار گرفته است.

در سال ۲۰۱۳، شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین، راه‌اندازی کمر بند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم را اعلام کرد، طرح توسعه زیرساخت‌ها و سرمایه‌گذاری‌هایی را که از شرق آسیا تا اروپا گسترش می‌یابد. این پروژه، در نهایت به نام «ابتکار کمر بند و راه» (BRI) نامیده شده است، اما بعضی اوقات به‌عنوان «جاده ابریشم جدید» نیز شناخته می‌شود که یکی از پروژه‌های زیربنایی بلندپروازانه‌ای است که تاکنون اندیشیده شده است و اشاره دارد به جاده ابریشم اصلی، که قرن‌ها پیش اروپا را به آسیا متصل و بازرگان بین دو سوی اقیانوس اطلس تا اقیانوس

**فصل اول - پیشینه موضوع****درباره چین**

چین پُرجمعیت‌ترین کشور جهان است که در سال ۲۰۱۸ جمعیت آن ۱۳۹۳/۸ میلیون نفر برآورد شده است و دومین اقتصاد جهان از نظر مقدار تولید ناخالص داخلی (۱۲ تریلیون دلار) پس از ایالات متحده (۲۰ تریلیون دلار) است. هندوستان دومین کشور پُرجمعیت جهان با ۱۳۷۱/۳ میلیون نفر، با تولید ۲/۳ تریلیون دلار در مقام پنجم جهانی از نظر تولید ناخالص داخلی قرار دارد. برآورد جمعیت چین و هند در سال‌های ۲۰۳۰ و ۲۰۵۰ در جدول ۱ به شرح زیر است:

جدول ۱. برآورد جمعیت چین و هند در سال‌های ۲۰۳۰ و ۲۰۵۰

کشور	جمعیت در سال ۲۰۱۸	برآورد جمعیت در سال ۲۰۳۰	برآورد جمعیت در سال ۲۰۵۰
چین	۱۳۹۳/۸	۱۴۱۹/۵	۱۳۴۳/۹
هندوستان	۱۳۷۱/۳	۱۵۳۲/۳	۱۶۸۰/۱

از جمله سیاست صنعتی چین می‌توان به ارتقای کامل و جامع صنعت چین، افزایش میزان بهره‌وری این صنعت به گونه‌ای که چین بتواند در حلقه‌های بالاتر زنجیره جهانی ارزش قرار گیرد و همچنین افزایش سهم تولید داخل در اجزای اصلی تولیدات صنعتی به ۴۰ درصد تا ۲۰۲۰ و ۷۰ درصد تا ۲۰۲۵ اشاره کرد. همچنین در حوزه صنایع کلیدی چین می‌توان به مواردی نظیر فناوری‌های جدید و پیشرفته اطلاعات، رباتیک و ماشین‌های اتوماتیک، هوافضا و تجهیزات هوانوردی، صنایع دریایی و کشتی‌های های‌تک، تجهیزات خط آهن مدرن، وسایل نقلیه‌ای که از انرژی‌های جدید بهره می‌گیرند، تجهیزات تولید نیرو، تجهیزات کشاورزی، مواد پیشرفته، بیوفارما و تجهیزات پیشرفته پزشکی اشاره کرد. چین در طول تاریخ در جاده ابریشم قدیم نیز نقش مؤثری ایفا می‌کرد. جاده ابریشم به‌عنوان پل ارتباطی بین چین و کشورهای آسیایی، اروپایی و آفریقایی سهم مهمی در تجارت و مبادلات فرهنگی این کشور با مناطق فوق ایفا کرده است. ابرپروژه کمربند و راه که «جاده ابریشم جدید» نامیده شده است طرحی به‌منظور سرمایه‌گذاری در زیربنای اقتصادی و توسعه دو مسیر تجاری «کمربند اقتصادی راه ابریشم» و «راه ابریشم دریایی» است که راه ابریشم جدید از سه مسیر شمالی، مرکزی و جنوبی تشکیل شده است.

1. China's Massive Belt and Road Initiative by: [Andrew Chatzky](#) and [James McBride](#), available in: <https://www.cfr.org/background/chinas-massive-belt-and-road-initiative>

2. www.prb.org: WORLD POPULATION DATA SHEET, 2018 Population Reference Bureau

اهمیت احیای راه ابریشم برای چین

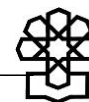
برنامه چین در این راستا، تبدیل مبادی ورودی خواب‌آلود به هاب راه‌آهن، انرژی و لجستیک بین‌المللی برای «کمربند اقتصادی راه ابریشم» است که از سوی رئیس‌جمهور شی جین‌پینگ برای تأسیس اتصال جدید تجارت و حمل‌ونقل بین چین، آسیای مرکزی و اروپا در نظر گرفته شده است. این کشور به‌عنوان دومین قدرت اقتصادی جهان با تولید ناخالص داخلی ۱۲ تریلیون دلاری نیازمند برقراری روابط اقتصادی - تجاری گسترده با جهان است.

اهداف شی جین‌پینگ در موضوع احیای جاده ابریشم

شی جین‌پینگ برای نخستین بار از ابتکار «کمربند و راه» در قزاقستان و در سال ۲۰۱۳ نام برد. وی از زیرساخت‌های بهبودیافته «کمربند اقتصادی راه ابریشم» به موازات جاده قدیم آن سخن گفت. جاده‌ای که قرن‌ها پیش وجود داشت و مورد استفاده قرار می‌گرفت، شبکه‌ای از راه‌های زمینی بود که تجار ابریشم و دیگر صنعتگران برای نقل‌وانتقال کالاهای خود از آن استفاده می‌کردند. این راه چین را از طریق آسیای مرکزی و ایران به خاورمیانه و دریای مدیترانه و از اروپا به ونیز در دریای آدریاتیک متصل می‌کرد. رئیس‌جمهوری چین در اندونزی پیشنهاد «راه ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم» را مطرح کرد، مسیری که قرار است چین را از طریق شهرهای بندری جنوب شرق این کشور، ویتنام، اندونزی، میانمار، بنگلادش، سریلانکا، آفریقای شرقی و آبراهه سوئز به اروپا برساند. در آن زمان، این پیشنهاد چندان جدی گرفته نشد و به‌عنوان پیشنهادی در نظر گرفته شد که رهبران جهان در سفرهای خارجی بر زبان می‌آوردند تا مورد توجه قرار گیرند.

برخی از صاحب‌نظران بر این باورند که پروژه راه ابریشم چین یک ایده جاه‌طلبانه است و چین قصد دارد از این طریق جایگاه خود را به‌عنوان یکی از محورهای اصلی قدرت در جهان ارتقا دهد. اما چینی‌ها رویکرد اجرای پروژه راه ابریشم را با نگاهی مشارکت‌محور و به‌اصطلاح بُرد - بُرد دنبال می‌کنند و دلیل آن را ابراز علاقه تعداد زیادی از کشورها به همکاری در این پروژه اعلام می‌کنند. جمهوری خلق چین در سال‌های اخیر توانسته است با طرح ایده احیای دوباره راه ابریشم علاوه بر جلب اعتماد بسیاری از کشورها، در مشارکت و همکاری در این پروژه، خود را به‌عنوان کشوری پیشرو و تأثیرگذار در سطح جهانی مطرح کند.

نیاز به تأمین انرژی و مواد خام ارزان‌قیمت، از مسیرهای مطمئن و کوتاه باعث شد تا چین هم در برخی پروژه‌های زیربنایی کشورهایی که از آنها انرژی و مواد خام وارد می‌کند سرمایه‌گذاری کند و هم حضور نظامی خویش را در برخی نقاط دنیا افزایش دهد. در این راستا چین به زیرساختاری نیاز دارد که تولیدات خویش را با هزینه مناسب و صرف زمان کمتر به بازار مصرف برساند. سرمایه‌گذاری شرکت‌های چینی در کشورهایی که چین از آنها نفت و گاز وارد می‌کند، یکی از پایه‌های اصلی سیاست ملی امنیت



انرژی این کشور است. واردات انرژی از این کشورها به چین فرصت می‌دهد که دامنه نفوذ سیاسی‌اش را در خاورمیانه افزایش دهد.

ابتکار کمربند و راه به مراتب بیش از توسعه ارتباطات خطی بین اروپا و آسیاست. تلاش پکن برای ایجاد یک شبکه جامع زیرساخت اوراسیایی است. کریدور فرامنطقه‌ای پیوند مسیرهای زمینی و دریایی است. به‌عنوان سرمایه‌گذار اصلی و معمار شبکه زیرساخت اوراسیا، پکن در حال ایجاد شبکه جدید چین محور خط لوله، راه آهن و حمل‌ونقل است. علاوه بر این، رهبران چین بر گسترش بنادر عمیق دریایی به‌ویژه در اقیانوس هند تمرکز کرده‌اند. ابتکار کمربند و راه با رهبری چین در درجه اول به دنبال سه هدف اصلی است: تنوع اقتصادی، ثبات سیاسی و توسعه یک نظم جهانی چندقطبی.

از منظر اقتصادی، چین در تلاش است که مسیرهای جدید تجاری، بازارها و منابع انرژی را توسعه دهد که به انگیزه‌های رشد منجر خواهد شد و در همان زمان کاهش وابستگی را در پی خواهد داشت. علاوه بر این، با گسترش زیرساخت‌های حمل‌ونقل اوراسیا، پکن با هدف پایه‌ریزی برای شبکه‌های تولید چین محور، شرکت‌های تولیدی چینی را به جنوب شرق آسیا منتقل خواهد کرد.

از لحاظ سیاسی، رهبری چین امیدوار است که اجرای ابتکار کمربند - راه، ثبات استان‌های غربی پکن و همچنین همسایه‌های در درسازی مانند پاکستان یا افغانستان را فراهم آورد. همان‌طور که چین منابع مالی بیشتر پروژه‌های زیربنایی مسیر را تأمین می‌کند، در عین حال قادر به افزایش نفوذ سیاسی خود خواهد بود. بسیاری از کشورهای مسیر جاده ابریشم وابسته به سرمایه‌گذاری چین در زیرساخت خواهند بود.

هدف اساسی این ابتکار این است که چین نقشی فعال در ایجاد یک نظم جهان چندقطبی به‌دست آورد. چین به دنبال ایفای نقشی سازنده در اصلاح نظام بین‌المللی است. ابتکار در نظر گرفته شده به‌عنوان پایه‌ای از نوع جدیدی از روابط بین‌المللی است. رهبری چین از ایجاد «جامعه‌ای با سرنوشت مشترک» صحبت می‌کند.

عناصر اصلی عبارتند از: «ارتباطات بیشتر در اوراسیا»، «همکاری برد - برد»، «پیشرفت و رفاه متقابل» و همچنین پاسداری از اصول سازمان ملل در عدم دخالت در امور داخلی کشورهای دیگر. تاکنون، ابتکار کمربند و راه در یک چارچوب بین‌المللی فراگیر گنجانده نشده است و در درجه اول یک مفهوم متااستراتژی است. هنوز روشن نیست که آیا ابتکار عمل از طریق یک فرایند دو یا چندجانبه تحقق می‌یابد؟ رهبری چین از یک فرایند فراگیر صحبت می‌کند، که بدان معناست که همه طرف‌های درگیر به شکل دادن و پیشرفت «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و «راه ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم» در راستای منافع اقتصادی خود دعوت شده‌اند.

«ابتکار کمربند و راه» به «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و «راه ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم» اشاره دارد. این طرح برای افزایش جریان آزادانه و منظم عوامل اقتصادی و تخصیص منابع کارآمد طراحی شده

است. همچنین در نظر دارد تا یکپارچگی بازار را ایجاد کند و یک چارچوب همکاری اقتصادی منطقه‌ای را برای همه به ارمغان آورد. این ابرپروژه با توسعه بنادر، جاده‌ها، خطوط ریلی و دیگر زیرساخت‌های ارتباطی، دسترسی چین را به آسیا، اروپا و آفریقا تسهیل می‌کند. مجموع سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز این پروژه حدود هزار میلیارد دلار ارزیابی شده است که مبلغی بسیار عظیم است.

فصل دوم – ابرپروژه «کمربند و راه» – راه ابریشم اقتصادی قرن ۲۱

معنای واژه «کمربند» (Belt) و «راه» (Road) چیست؟ «کمربند» به حمل‌ونقل‌های اقتصادی جاده‌ای در سراسر چین به آسیای مرکزی و اروپا اشاره دارد، در حالی که «راه» شبکه‌ای از مسیرهای دریایی است که از طریق بنادر دریایی چین به هم متصل می‌شوند.^۱ ابتکار کمربند و راه از سرزمین اصلی چینی به اروپا گسترش می‌یابد و بیش از ۶۰ درصد جمعیت جهان را که در بیش از ۶۰ کشور آسیایی، اروپایی و آفریقایی زندگی می‌کنند، دربرمی‌گیرد. این ابتکار ۳۰ درصد تولید ناخالص داخلی جهان و ۳۵ درصد تجارت جهانی را پوشش خواهد داد.

اهداف

ابتکار کمربند و راه برای تقویت جریان مستقیم سرمایه، کالاها و خدمات بین آسیا و سایر نقاط جهان، با توسعه و ادغام بیشتر بازارها و ایجاد روابط جدید میان جوامع است. این طرح تجارت جهانی را ارائه می‌دهد - از شرکت‌های چندملیتی تا شرکت‌های کوچک و متوسط - فرصت‌های بی‌نظیر برای دسترسی به بازارهای جدید در امتداد کمربند و راه و دسترسی عمیق‌تر به بازارهای اصلی سرزمین اصلی چین، (آ.سه.آن)، خاورمیانه و اروپای مرکزی و شرقی برای اقتصادهای در حال توسعه و نوظهور در این مناطق، سرمایه‌گذاری و تجارت و سرعت بخشیدن به توسعه را برای همه به ارمغان می‌آورد. کمیته ملی توسعه و اصلاحات^۲ (NDRC)، «چشم‌انداز و اقدامات برای همکاری ساخت کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم»^۳ را در ۲۸ مارس ۲۰۱۵ صادر کرد. این چارچوب، زمینه‌های اصلی و سازوکارهای همکاری را با توجه به ابتکار کمربند و راه دربرمی‌گیرد.

موضوعات اساسی مهم در راستای اجرای این ابرپروژه عبارتند از:

- تبادل فرهنگی: ارتقای پیوندها و همکاری‌های مردم با مردم

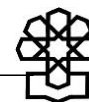
- یکپارچگی مالی: تقویت همکاری سیاست پولی و همکاری مالی دوجانبه

- تجارت و سرمایه‌گذاری: تسهیل سرمایه‌گذاری بین‌المللی و همکاری در زنجیره تأمین

۱. در برخی نوشته‌های منتشره در رسانه‌های ایران، این اصطلاح را «یک کمربند، یک جاده» نوشته‌اند که نادرست است، زیرا منظور از «راه» (Road) در اینجا، «راه آبی» است. در حالی که اصطلاح جاده مرتبط با زمین است.

2. The National Development and Reform Commission (NDRC)

3. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road



- امکانات ارتباطی: تهیه امکانات برای برقراری ارتباط در امتداد کمربند و راه
- همکاری در سیاست: برنامه‌ریزی حمایت از پروژه‌های توسعه زیربنایی.

ضرورت همکاری کشورهای پیشرفته با کشورهای در حال توسعه

امروزه شرایط حاکم بر اقتصاد جهان در مقایسه با دهه‌های قبل تغییر کرده و کشورهای پیشرفته‌تر جهان نیز به خوبی آگاهند که به‌منظور تداوم رشد و پیشرفت اقتصادی خود به برقراری روابط گسترده با کشورهای در حال توسعه نیازمندند. در بین کشورهای در حال توسعه نیز جمهوری خلق چین در دهه‌های اخیر رشد قابل توجهی داشته و از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. برقراری روابط تجاری با چین با جمعیتی بیش از ۱/۳ میلیارد نفر می‌تواند مزایای فراوانی برای هر کشور در پی داشته باشد. از طرف دیگر پروژه بزرگ چند صد میلیارد دلاری راه ابریشم جدید کشور چین نیز معادلات حاکم بر روابط بین کشورهای جهان را به میزان بسیاری تغییر داده است. چین اعلام کرده قصد دارد با همه کشورهای جهان، اعم از پیشرفته و در حال توسعه در پیشبرد این پروژه بزرگ همکاری کند.

تأسیس صندوق جاده ابریشم

اولین گام از نهادینه‌سازی جریان، اکنون در حال ظهور است. صندوق جاده ابریشم NSRF به‌تازگی تأسیس و ارائه خدمات تأمین مالی پروژه‌ها را آغاز کرده است. در ماه مه ۲۰۱۶، چین و روسیه توافق کردند که طرح جاده ابریشم را با برنامه توسعه شرق دور روسیه برای سیبری، به هم پیوند دهند. علاوه بر این، مسکو و پکن توافق کرده‌اند اتحادیه اقتصادی اوراسیایی را با ابتکار کمربند - راه به هم پیوند بزنند.

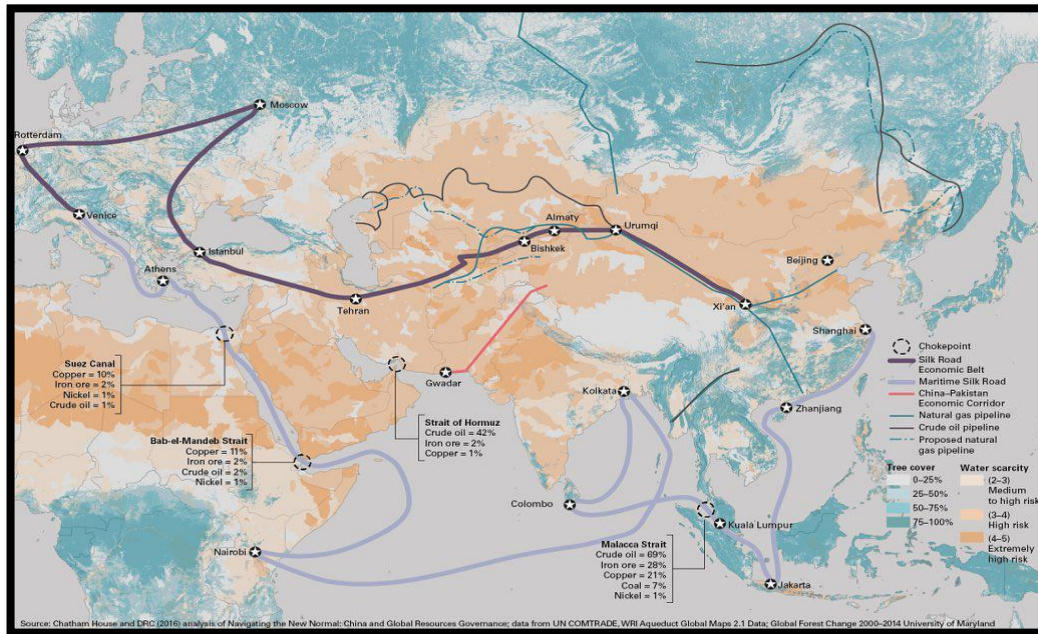
تا ماه مارس ۲۰۱۷ میلادی صندوق راه ابریشم، قرارداد مربوط به ۱۵ پروژه با تعهد سرمایه‌گذاری حدود ۶ میلیارد دلار را نهایی کرده است. این پروژه‌ها مواردی از قبیل زیرساخت، انرژی و توسعه منابع و همکاری‌های صنعتی و مالی را دربرمی‌گیرد و شامل کشورها و مناطقی مانند روسیه، مغولستان، آسیای مرکزی، جنوب آسیا، جنوب شرق آسیا، غرب آسیا، شمال آفریقا و اروپاست. علاوه بر این ۲ میلیارد دلار از محل سرمایه صندوق ابریشم برای تأسیس صندوق مشترک همکاری تولیدی چین و قزاقستان سرمایه‌گذاری شده است.

فصل سوم - ابرپروژه «کمربند و راه» - راه ابریشم دریایی

امروزه می‌توان گفت ژئواکونومیک همان جنگ است که از طریق ابزارهای دیگر نظیر کنترل منابع، مدیریت جریان‌های مالی، معیارهای سیستم حمایت از تولیدات داخلی، تحمیل یک نظام تحریم و غیره انجام می‌شود. وابستگی چین به راه‌های آبی و تنگه‌های استراتژیک مرتبط با آن به‌منظور رفع نیاز واردات

مواد خام می‌تواند یکی از مهم‌ترین دلایل تشکیل راه ابریشم دریایی باشد. در شکل ۱ و جدول ۲ موارد مذکور ترسیم شده است.

شکل ۱. وابستگی چین به راه‌های آبی و تنگه‌های استراتژیک مرتبط با آن برای واردات مواد خام

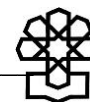


جدول ۲. وابستگی چین به راه‌های آبی و تنگه‌های استراتژیک مرتبط با آن برای واردات مواد خام

تنگه هرمز		کانال سوئز	
درصد وابستگی	نوع مواد	درصد وابستگی	نوع مواد
۴۲	نفت خام	۱۰	مس
۲	سنگ آهن	۲	سنگ آهن
۱	مس	۲	نفت خام
		۱	نیکل
تنگه مالاکا		تنگه باب‌المنندب	
۶۹	نفت خام	۱۱	مس
۲۸	زغال‌سنگ	۲	سنگ آهن
۲۸	نیکل	۲	نفت خام
		۱	نیکل

اقیانوس آرام و اهمیت استراتژیکی در منطقه

منطقه اقیانوس آرام مهم‌ترین منطقه استراتژیک جهان به‌شمار می‌رود که در یک سوی آن قاره آمریکای جنوبی، مرکزی و شمالی قرار دارد و قدرت‌های بزرگ و نوظهوری چون برزیل، مکزیک و کشور ثروتمندی

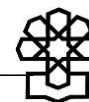


چون کانادا - که حوزه نفوذی مستقیم ایالات متحده آمریکا است - و از سوی دیگر در بخش ساحلی قاره عظیم اوراسیا، روسیه، کره شمالی، چین، آسیای جنوب شرقی و در همسایگی آن مجمع‌الجزایر ژاپن، تایوان، فیلیپین، مالزی و اندونزی قرار دارند. در بین این دو قلمرو اقیانوس آرام گسترده شده است که بخش عظیمی از آن در سواحل غربی آمریکا حلقه آتش^۱ را تشکیل می‌دهد که با خطرات زلزله و آتش‌فشان‌ها و توفان‌های دریایی مواجه است. آرام‌ترین بخش برای کشتیرانی و فعالیت‌های اقتصادی جایی است که روسیه، چین و آسیای شرقی در شرق آسیا قرار دارد.

با توجه به اینکه عمده تجارت جهانی بر غرب اقیانوس آرام در بین بزرگ‌ترین اقتصادهای جهان در آبراه‌های استراتژیک دنیا در این منطقه قرار دارند و تنگه مالاکا در مرکز آن واقع شده است، اهمیت رویارویی تجاری و نظامی و به‌ویژه کشتیرانی بین‌المللی بین چین و ایالات متحده و هم‌پیمانان آن را می‌توان در این قلمرو دریافت. از این رو جمهوری خلق چین به‌عنوان دومین قدرت اقتصادی جهان، در پی ایجاد راهکارهایی برای تفوق بر دشواری‌هایی است که می‌تواند از سوی مزاحمت‌های ایالات متحده و هم‌پیمانان آن، چه در جنگ تجاری و چه در چالش‌ها و درگیری‌های نظامی آینده پیش بیاید. معرفی ابتکار کمربند، جاده یک ابتکار عمیقاً استراتژیک و اقتصادی است که چین را به اقدام در این چارچوب رهنمون می‌کند.

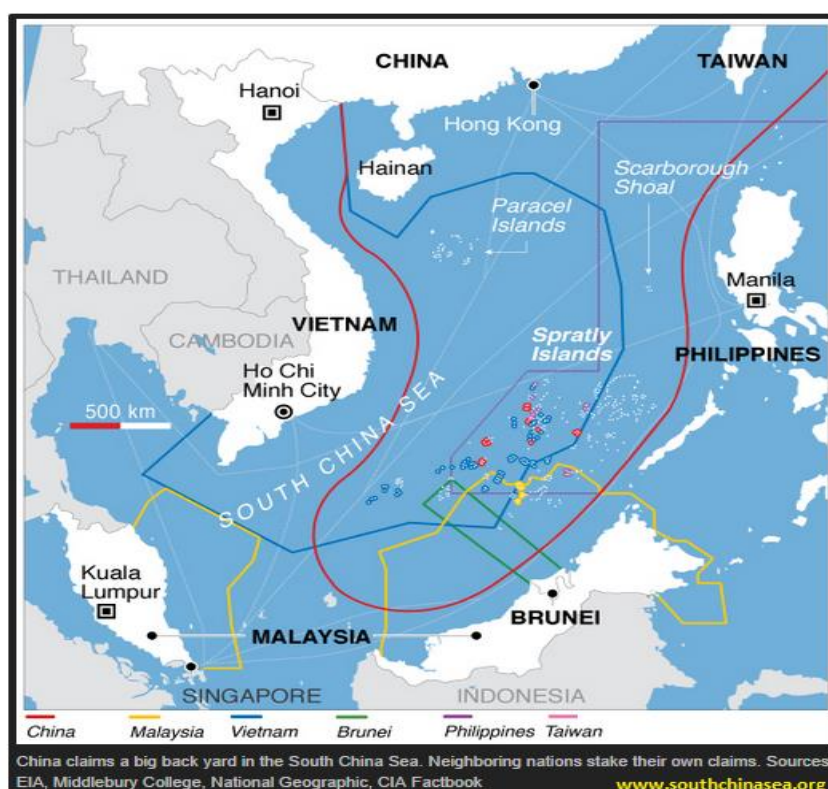
دریای چین جنوبی و اهمیت استراتژیکی در منطقه

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های دریای چین جنوبی در زمینه استراتژیک، جریان انرژی وارداتی به این حوزه از دیگر نقاط جهان است که ناگزیر باید از تنگه مالاکا عبور کرده و وارد حوزه دریای چین جنوبی شده و به مقاصد اقتصادهای بزرگ منطقه حمل شود که نیازمند واردات نفت خام است. در وهله اول چین، ژاپن، کره جنوبی، تایوان، فیلیپین و برخی دیگر دریافت‌کنندگان نفت خام هستند. هرگونه تأخیر و ناامنی در واردات نفت می‌تواند برای اقتصادهای این منطقه زیان‌بار باشد. در شکل‌های ۲ و ۳ مقاصد این جریان نشان داده شده است.



از روش‌های فشار نظامی (مانند اشغال نظامی قلمرو اختلاف) در پیشرفت ادعاهای ارضی ملی مشخص می‌شود. همه کشورهای مدعی به غیر از برونئی برخی از عارضه‌های دریایی را اشغال کرده‌اند. افزایش شدید پوشش رسانه‌ای به دلیل اعتراضات فزاینده چین به حضور کشتی‌های آمریکا در منطقه، به منظور حمایت از حق آزادی ناوگان در آب‌های بین‌المللی، به شدت افزایش یافته است. در شکل ۴ دریای چین جنوبی و مناقشه محدوده‌های دریایی بین کشورهای پیرامون جزایر اسپراتلی ترسیم شده است.

شکل ۴. دریای چین جنوبی و مناقشه محدوده‌های دریایی
بین کشورهای پیرامون جزایر اسپراتلی

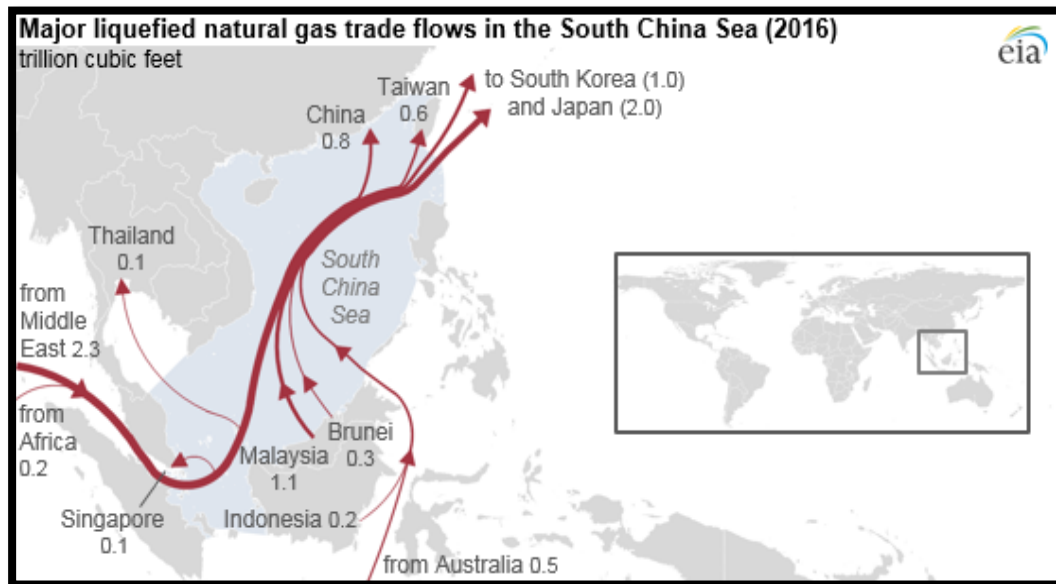


تجارت گاز طبیعی مایع (LNG) در دریای چین جنوبی

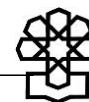
دریای چین جنوبی مسیر عمده‌ای برای تجارت گاز طبیعی مایع (LNG) است و در سال ۲۰۱۶ تقریباً ۴۰ درصد از تجارت جهانی LNG یا حدود ۴/۷ تریلیون فوت مکعب (TCF) از طریق دریای چین جنوبی وارد شده است و نیز مسیر تجاری مهمی برای مالزی و قطر است. دو صادرکننده LNG به صورت جمعی بیش از ۶۰ درصد کل حجم LNG دریای چین جنوبی را در سال ۲۰۱۶ تشکیل داده‌اند. شایان ذکر است تقریباً نیمی از حمل و نقل‌های جهانی LNG قطر در سال ۲۰۱۶ از طریق دریای چین جنوبی حمل شده است. همه صادرات LNG مالزی از طریق دریای چین جنوبی عبور می‌کند. یک مجتمع صادرات LNG

کشور در ساحل دریای جنوبی چین قرار دارد.^۱ در شکل‌های ۵ و ۶ شمای جریان تجارت گاز طبیعی مایع در دریای چین جنوبی در سال‌های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۱ ترسیم شده است.

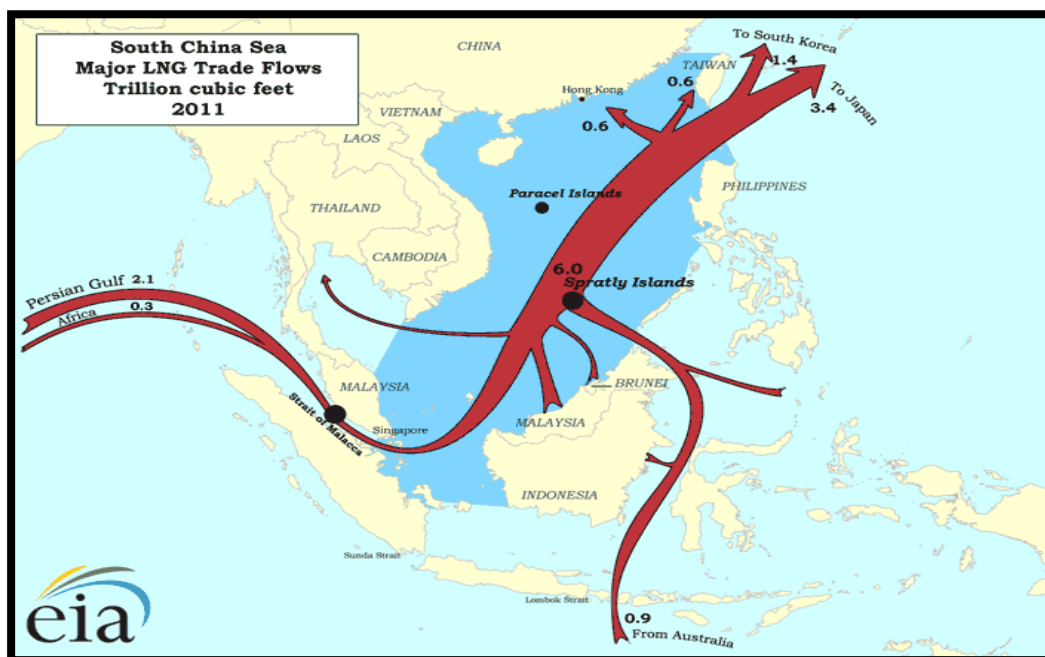
شکل ۵. جریان تجارت گاز طبیعی مایع در دریای چین جنوبی (۲۰۱۶)



1. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=33592>



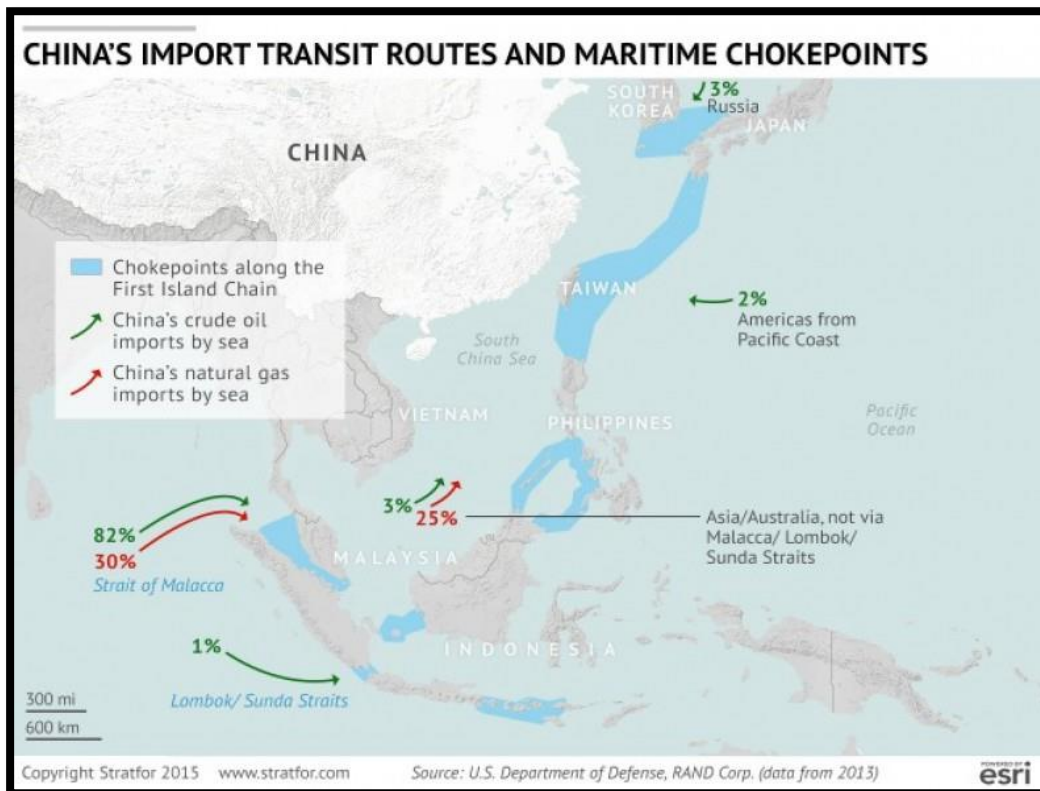
شکل ۶. جریان تجارت گاز طبیعی مایع در دریای چین جنوبی به تریلیون فوت مکعب (۲۰۱۱)



جریان نفت خام در دریای چین جنوبی

علاوه بر میعانات گازی، روزانه بیش از ۱۳ میلیون بشکه نفت خام وارد دریای چین جنوبی می‌شود که از مجموع آن سهم خاورمیانه ۱۰/۷ میلیون بشکه، سهم آفریقا ۱/۴ میلیون بشکه و سهم آمریکا یک میلیون بشکه است که با گذر از تنگه مالاکا وارد این منطقه می‌شود. همچنین از این مسیر ۱/۱ میلیون بشکه از مالزی، ۰/۵ میلیون بشکه از استرالیا و ۰/۲ میلیون بشکه از اندونزی به حوزه دریای چین جنوبی صادر می‌شود. شایان ذکر است توزیع نفت خام بین کشورهای واردکننده شامل بیش از ۶/۳ میلیون بشکه در روز به چین، ۲/۹ میلیون بشکه به ژاپن، ۲/۷ میلیون بشکه به کره جنوبی و ۰/۸ میلیون بشکه به تایوان حمل می‌شود. در شکل ۷ مسیرهای ترانزیتی واردات چین در گلوگاه‌های راه‌های دریایی ترسیم شده است.

شکل ۷. مسیرهای ترانزیتی واردات چین در گلوگاه‌های راه‌های دریایی



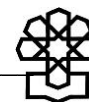
همان‌طور که مشخص است، مسیرهای بالایی (سبز رنگ) مربوط به درصد واردات نفت خام و مسیرهای پایینی (قرمز رنگ) واردات گاز مایع است.

اقیانوس هند و اهمیت استراتژیکی در منطقه

رشته مروارید چین (China's String of Pearl) یک نظریه ژئوپلیتیکی آمریکایی در مورد نگرش بالقوه چین در منطقه اقیانوس هند است. این نظریه به شبکه چین از امکانات نظامی و تجاری و روابط چین در ارتباطات دریایی اشاره دارد که از سرزمین اصلی چین به بندر سودان گسترش می‌یابد. برای خطوط دریایی که از طریق چندین نقطه مهم دریایی مانند تنگه مالاکا، تنگه باب‌المنندب، تنگه هرمز و تنگه لومبوک و همچنین دیگر مراکز دریایی استراتژیکی در کامبوج، میانمار، بنگلادش، سریلانکا، مالدیو، پاکستان، کنیا و جیبوتی می‌گذرد، اصطلاح رشته مروارید به کار برده می‌شود.^۱

به این ترتیب، چین در صورت ایجاد نامنی در آبراهه‌های بین‌المللی در هنگام بروز جنگ و به‌خطر افتادن تجارت با جهان، می‌تواند با استفاده از این بنادر در حوزه اقیانوس هند، ضمن محاصره یا دربرگیری

۱. شایان ذکر است این اصطلاح به‌عنوان یک مفهوم ژئوپلیتیکی، در ابتدا در گزارش داخلی وزارت دفاع ایالات متحده، «آینده انرژی در آسیا» استفاده شد. این اصطلاح هرگز توسط منابع رسمی دولت چین استفاده نشده است، اما اغلب در رسانه‌های هند استفاده می‌شود.



هند، رقیب و همسایه جنوبی خود را که در محدوده همکاری‌های استراتژیک با ایالات متحده در چارچوب «اقیانوس هند - آرام» (Indo-pacific) همکاری دارد به چالش بکشد. در «گزارش استراتژی اقیانوس هند - آرام» که اخیراً در سنگاپور از سوی وزارت دفاع ایالات متحده منتشر شده است، به‌طور مستقیم چین را به‌عنوان «قدرت تجدیدنظرطلب» متهم می‌کند که با چشم‌انداز ایالات متحده از «اقیانوس هند - آرام»، مخالف است، گرچه این پکن است که می‌تواند بیشتر از هر طرف دیگر از اختلال در مسیرهای تجاری دریایی، اکثر منافع خود را از دست بدهد. این امر نشان می‌دهد که ایالات متحده قصد تهاجمی خود را روی چین به‌منظور توجیه اقدام‌های مهار علیه آن طرح می‌کند. قبل از هر چیز دیگر باید دانست که ایالات متحده قصد دارد آن را انجام دهد و این بدان معنا نیست که کشورهایی که قصد همکاری با آن را دارند، تمایل دارند چین را تحت محاصره قرار دهند.^۱

شکل ۸. گردن‌بندهای مروارید ابتکار چین برای دربرگیری هند



همچنین اهم اقدام‌های انجام شده چین در زمینه سرمایه‌گذاری در بنادر شامل موارد زیر است:

۱. در بلژیک: بندر آنتورپ^۲ ۳/۹۴ میلیون دلار (اروپا)،
۲. در یونان: بندر پیره آس ۶۲۴ میلیون دلار (اروپا)،
۳. در جیبوتی: بندر جیبوتی ۱۸۵ میلیون دلار (شاخ آفریقا)،

1. The Pentagon's "Indo-Pacific Strategy Report" Is All About Containing China. Available in: <https://www.globalresearch.ca/u-s-indo-pacific-strategy-report-all-about-containing-china/5679332>

2. Antwerp

۴. در کنیا: بندر لامو ۶۶/۷ و بندر مومباسا ۴۸۴ میلیون دلار (شرق آفریقا)،
۵. در پاکستان: در گوادر ۱۹۸ میلیون دلار (آسیای جنوبی دریای عمان)،
۶. در سری لانکا: بندر هامانتوتا ۱/۹ میلیارد دلار (آسیای جنوبی)،
۷. در بندر شهر کلمبو ۱/۴۳ میلیارد دلار، در بندر کلمبو ۵۰۰ میلیون دلار.

اهداف راه ابریشم دریایی

در مجموع می‌توان مهم‌ترین اهداف چین را از تشکیل راه ابریشم دریایی در موارد ذیل خلاصه کرد:

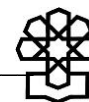
۱. حضور قوی‌تر نیروی دریایی چین در دریاها که می‌تواند امنیت جمعی انرژی، امنیت دریایی، تلاش‌های ضدزدی دریایی و حفاظت از زیرساخت‌های حیاتی بحرانی از جمله ستون فقرات اینترنت را بهبود بخشد،
۲. ایجاد پتانسیل برای رقابت دریایی بین ایالات متحده و نیروی دریایی چین،
۳. بروز رقابت دریایی بالقوه بین چین و هند،
۴. چالش بیشتر بر وضع موجود در دریای چین جنوبی،
۵. چالش بر هژمونی ناتو در دریای مدیترانه و در امتداد ساحل شرق آفریقا.

فصل چهارم - نگاهی به کریدور اقتصادی چین - پاکستان در چارچوب ابتکار کمربند و راه

کریدور اقتصادی چین - پاکستان^۱ مجموعه‌ای از پروژه‌های زیرساختی است که هم‌اکنون در سراسر پاکستان در چارچوب ابتکار کمربند و راه در حال احداث است. ارزش اقتصادی آن در ابتدا ۴۶ میلیارد دلار آمریکا بود، اما اکنون به ۵۴ میلیارد دلار رسیده است. این طرح اقتصادی قرار است با احداث شبکه‌های حمل‌ونقلی مدرن، تولید نیروگاه‌های انرژی و ایجاد مناطق ویژه اقتصادی، زیرساخت‌های کشور پاکستان را به سرعت مدرن کند و اقتصاد آن کشور را قوت بخشد.

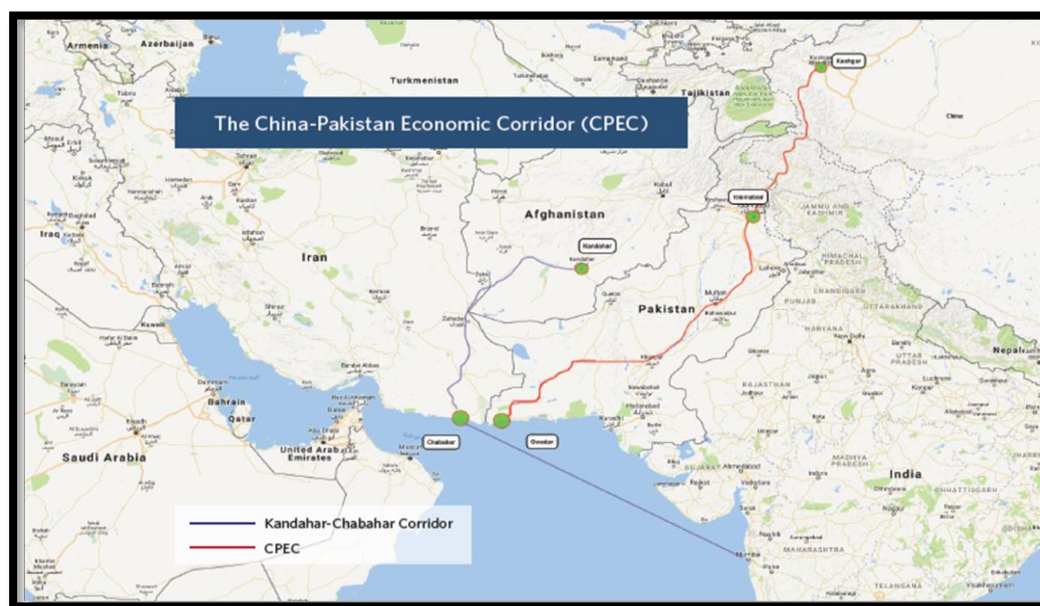
شبکه گسترده‌ای از بزرگراه‌ها و راه‌آهن‌ها به‌عنوان بخشی از طرح دالان اقتصادی در سراسر پاکستان ساخته خواهد شد. طبق برآورد دولت پاکستان، شبکه حمل‌ونقل عمدتاً مستعمل این کشور باعث هدررفت منابعی برابر ۳/۵ درصد تولید ناخالص داخلی پاکستان می‌شود. شبکه‌های جدید حمل‌ونقل که به‌عنوان جزئی از طرح دالان اقتصادی ساخته خواهند شد، بنادر گوادر و کراچی را به شمال پاکستان و نیز غرب چین و آسیای میانه متصل خواهند کرد. بزرگراهی به طول ۱۱۰۰ کیلومتر بین کراچی و لاهور ساخته خواهد شد و شاهراه قراقرم بین راولپندی و مرز چین بازسازی خواهد شد. راه‌آهن کراچی - پیشاور نیز تا سال ۲۰۱۹ توسعه خواهد یافت و پذیرای قطارهایی با سرعت ۱۶۰ کیلومتر در

1. China – pakistan Economic Corridor (CPEC)



ساعت خواهد شد. شبکه راه‌آهن پاکستان گسترش خواهد یافت تا به شبکه راه‌آهن چین در کاشغر متصل شود. مدرنیزه کردن شبکه‌های حمل‌ونقلی ۱۱ میلیارد دلار هزینه در بر خواهد داشت. بیش از ۳۳ میلیارد دلار در زمینه زیرساخت‌های انرژی در پاکستان سرمایه‌گذاری خواهد شد تا از مشکل کمبود مزم انرژی در پاکستان بکاهد. در حال حاضر پاکستان بیش از ۴۵۰۰ مگاوات کسری انرژی دارد که زبانی معادل ۲ تا ۲/۵ درصد تولید ناخالص داخلی را متحمل کشور می‌کند.

شکل ۹. مسیر کریدور اقتصادی چین - پاکستان



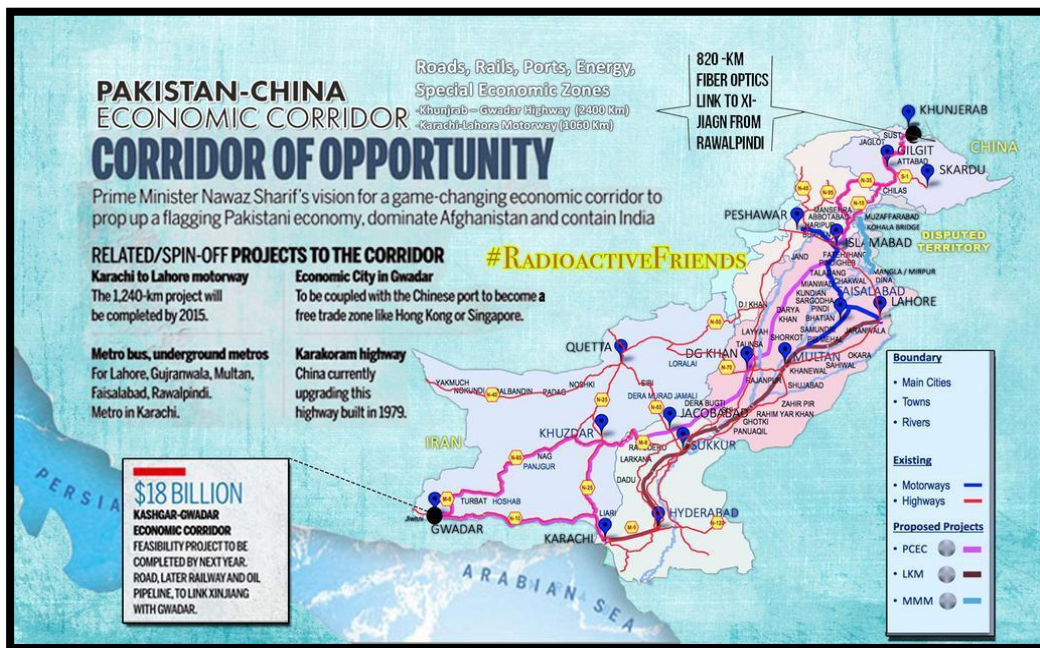
آثار و نتایج احتمالی طرح دالان اقتصادی بر کشور پاکستان با اجرای طرح مارشال توسط ایالات متحده در اروپای پس از جنگ جهانی دوم مقایسه شده است. مقام‌های پاکستانی پیش‌بینی می‌کنند اجرای این طرح اقتصادی ۲/۳ میلیون شغل بین سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۳۰ به وجود آورد و رشد اقتصادی کشور را سالیانه ۲ تا ۲/۵ درصد افزایش دهد. با فرض اجرای تمام‌وکمال پروژه‌های برنامه‌ریزی شده، ارزش سرمایه‌گذاری‌ها در این طرح به اندازه کل سرمایه‌گذاری‌های خارجی در پاکستان از ۱۹۷۰ تاکنون و برابر ۱۷ درصد تولید ناخالص داخلی پاکستان در ۲۰۱۵ خواهد بود. در شکل‌های ۱۰ و ۱۱ کریدور اقتصادی پاکستان - چین نمایش داده شده است. از جمله منافع که از این محل برای دولت پاکستان میسر است می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

• نقش ژئوپلیتیک مهم کریدور اقتصادی پاکستان - چین^۱ برای پاکستان به‌منظور افزایش برتری

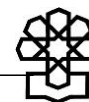
۱. پاکستانی‌ها خود را مبدأ این ابتکار قلمداد می‌کنند و با وجودی که چینی‌ها و دیگر منابع آن را «کریدور اقتصادی چین - پاکستان» می‌دانند، پاکستانی‌ها آن را «کریدور اقتصادی پاکستان - چین» می‌نامند. در بین نیروهای ملی پاکستانی نسبت به این کریدور انتقادهای زیادی می‌شود و دولت پاکستان را به سبب واگذاری و اجاره بلندمدت آن به چین به‌عنوان آسیب

- اقتصادی مقابل هند و افغانستان،
- کاهش ترافیک در تنگه مالاکا،
 - تضعیف موقعیت ایالات متحده در پاکستان،
 - افزایش تنش بین پاکستان و هند،
 - به چالش کشیده شدن قابلیت کریدور قندهار - چابهار و در نتیجه تحت تأثیر قرار دادن افغانستان و ایران،
 - افزایش تهدید تروریسم در پاکستان و غرب چین.

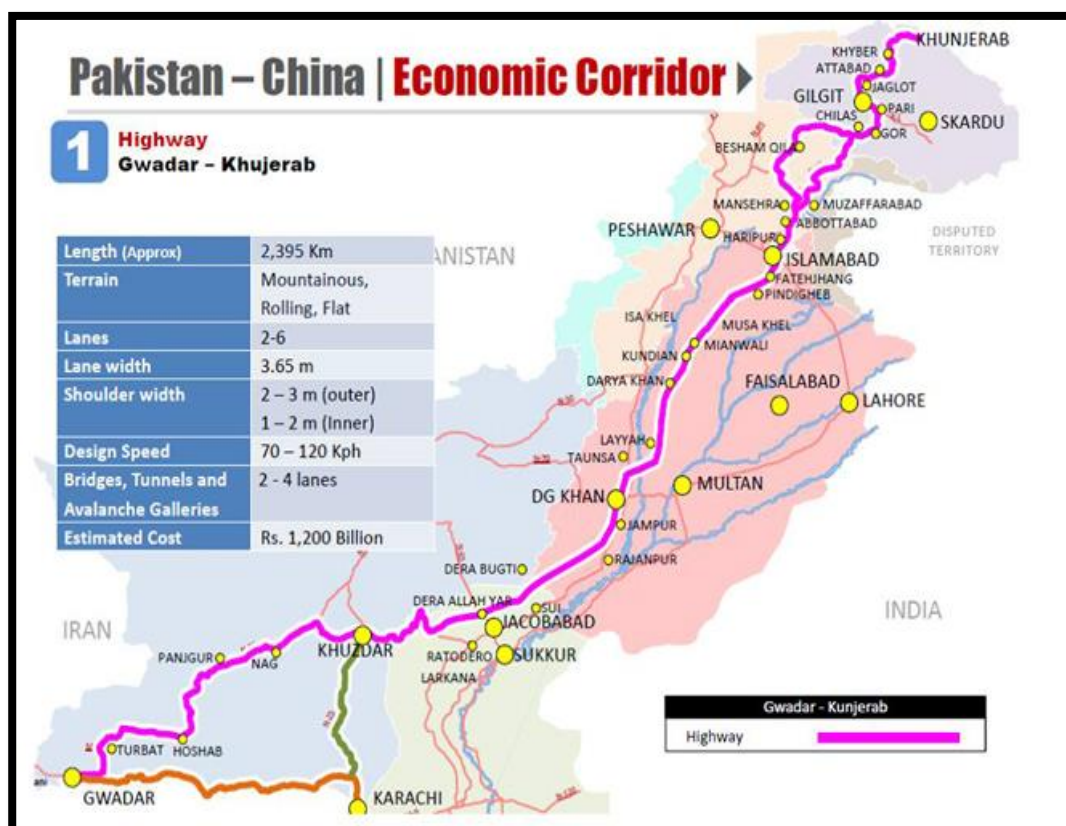
شکل ۱۰. کریدور پاکستان - چین، کریدور فرصت‌ها



حاکمیت ملی در واگذاری حاکمیت بندر به چینی‌ها مورد اعتراض قرار داده‌اند.



شکل ۱۱. کریدور اقتصادی پاکستان - چین، بزرگراه گوادر خنجرآب



فصل پنجم - ضرورت توجه ایران به این ابتکار و احتمال پیوستن به آن

پیشینه تعاملات

در دوره نخست ریاست جمهوری دکتر حسن روحانی، وزیر امور اقتصادی و دارایی ایران در اردیبهشت ماه ۱۳۹۶ در همایش کمربند و راه در شهر پکن شرکت کرد و علاقه مندی ایران در پیوستن به این ابتکار را اعلام داشت و در پی آن در وزارت امور اقتصادی و دارایی به عنوان عضو کمیسیون مشترک همکاری های اقتصادی ایران و چین مسائل مربوط به این ابتکار پیگیری شد. ایران تاکنون به این ابتکار نپیوسته، اما با سفر رئیس مجلس شورای اسلامی به چین در اسفندماه ۱۳۹۷ مشارکت ایران در این ابتکار مطرح شده است. به دنبال آن، در مرکز پژوهش های مجلس دبیرخانه ای برای پیگیری موضوع تشکیل شده است.

نکات مهم در روابط ایران و جمهوری خلق چین

- سهم جمهوری خلق چین در تجارت خارجی جمهوری اسلامی ایران ۲۴ درصد است (نزدیک یک چهارم حجم تجارت خارجی ایران).

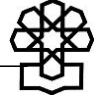
- ساختار تجاری ایران هنوز در مرحله پیشامدرن است و برای حضور در ساختار کمربند و راه، نیاز به هماهنگی و بازنگری دارد.
 - موقعیت ضعیف ایران در بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت.
 - مشکلات استراتژیک در تعاملات مالی دو کشور.
 - موضع مبهم ایران در مورد بین‌المللی شدن یوان.
- همچنین در این راستا می‌توان به سایر جنبه‌هایی که مؤثر بر روابط ایران با چین هستند اشاره کرد.
- مواردی نظیر:

- فضای تحریم در ایران،
- ژئوپلیتیک و خاورمیانه‌زدگی سیاست خارجی ایران،
- ابهام در سیاست تجاری و صنعتی،
- شکست در هماهنگی بوروکراتیک،
- الگوهای کهنه رفتار صنعتی و تجاری،
- پیش‌بینی‌ناپذیری و فضای آشفته کسب‌وکار،
- تعریف سیال دو کشور در رادارهای یکدیگر،
- نحوه نگرش به سیاست چین.

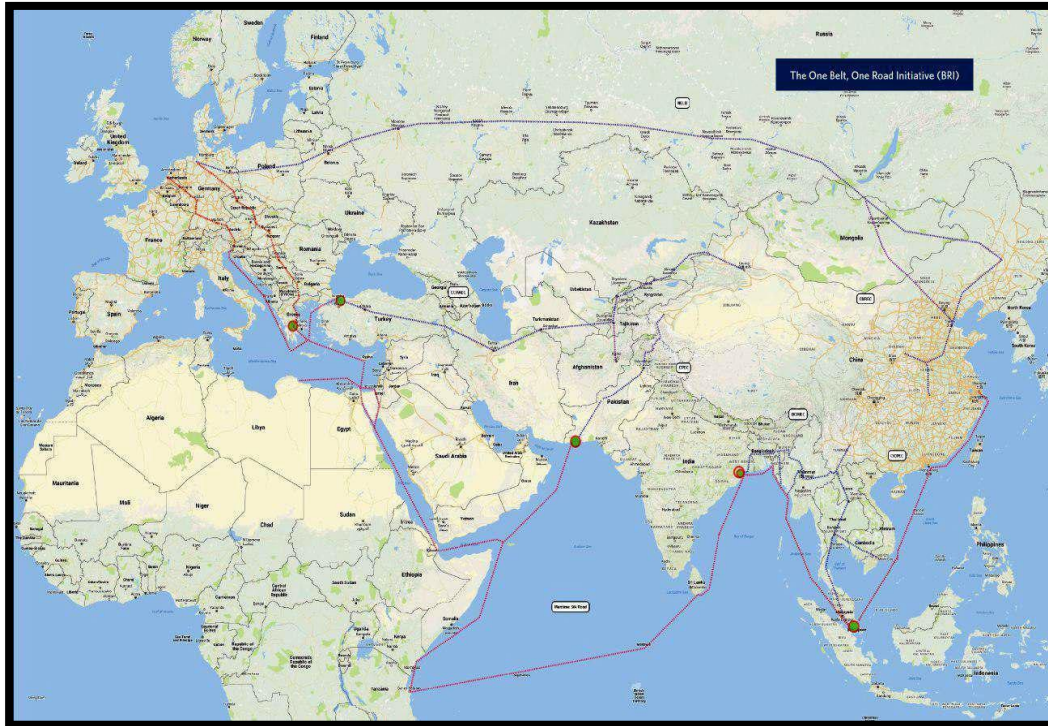
سناریو عبور جاده ابریشم جدید از ایران

با وجودی که ایران تاکنون رسماً وارد این ابتکار نشده است، جمهوری خلق چین برخی پروژه‌های سرمایه‌گذاری زیرساختی خود را با ایران بیشتر در چارچوب ابتکار کمربند و راه مورد ملاحظه قرار داده و در این زمینه معرفی می‌کند و نه صرفاً روابط دوجانبه با ایران، که شامل موارد ذیل است:

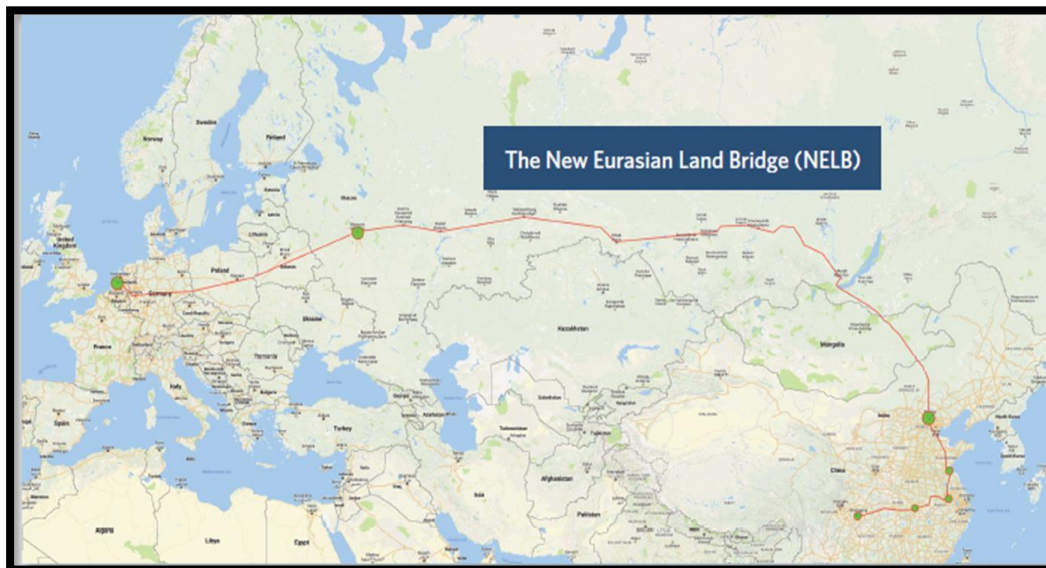
- هماهنگی سیاست‌ها: دیپلماسی سران و کمیسیون مشترک،
 - تسهیل ارتباطات و پیوندها: راه آهن تهران - اصفهان و تهران - مشهد،
 - برنامه اقدام مشترک در زمینه همکاری‌های گمرکی،
 - تسهیل تجارت آزاد، سرمایه‌گذاری و همکاری‌های صنعتی،
 - فاینانس فاز اول توسعه پالایشگاه آبادان،
 - مشارکت در توسعه پارس جنوبی.
- در شرایط کنونی بیش از همه مسیرها، کریدور پل زمینی اوراسیای نو بین چین و اروپا فعال است. مسیر عمده کمربند - راه ارتباط زمینی چین به اروپا با گذر از مغولستان و روسیه و راه دریایی در شکل‌های ۱۲ تا ۱۵ ترسیم شده است.



شکل ۱۲. ابتکار کمربند - راه



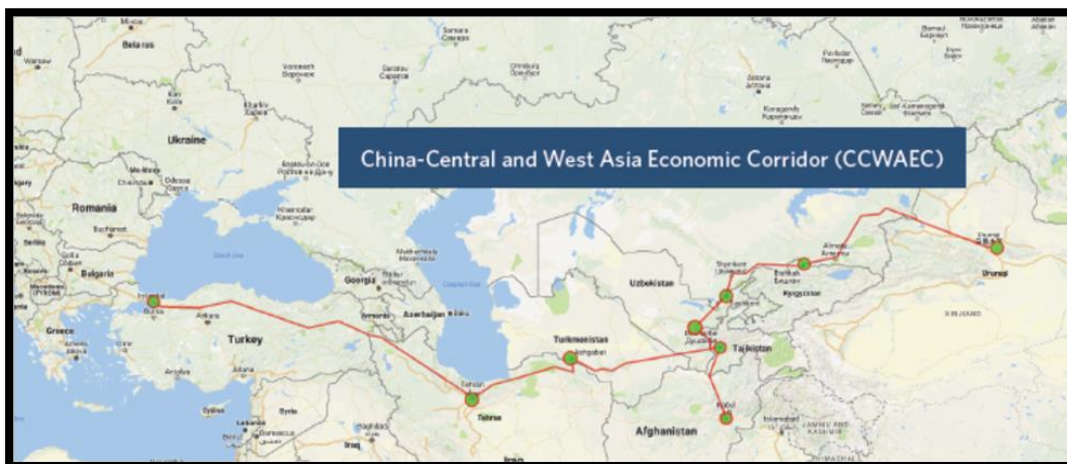
شکل ۱۳. پل زمینی اوراسیای نو



شکل ۱۴. راه ابریشم جدید



شکل ۱۵. کریدور اقتصادی چین - آسیای مرکزی و غربی

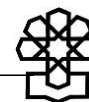


آینده همکاری ایران با چین در توسعه کریدور عراق - سوریه

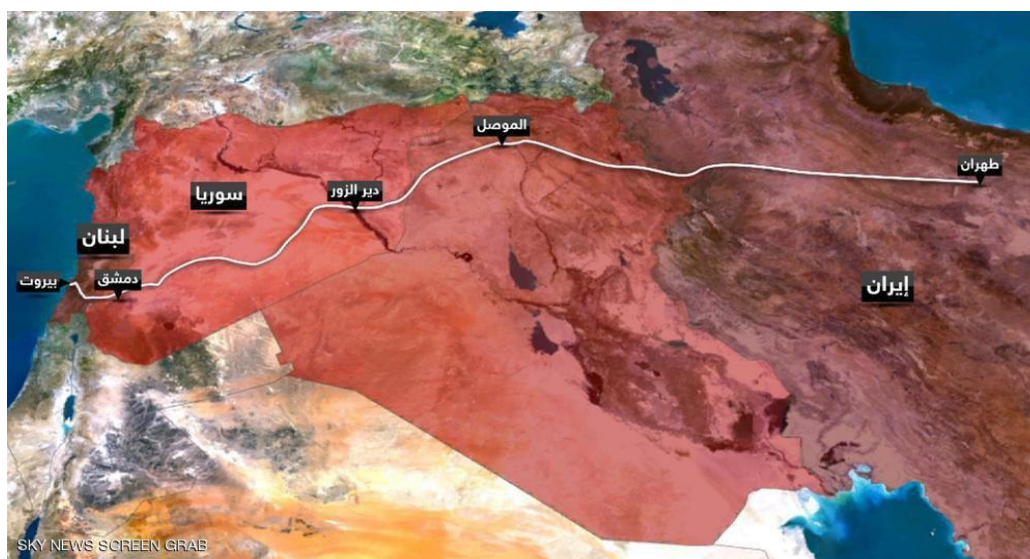
آینده همکاری ایران با چین در توسعه کریدور عراق - سوریه می‌تواند شامل موارد ذیل باشد:

- همکاری با چین در اتصال به دریای مدیترانه با مشارکت کشورهای ایران و عراق و سوریه،
- بهره‌گیری از پتانسیل و منابع مالی ابتکار کمربند و راه چین در بازسازی عراق و سوریه،
- نقش‌آفرینی ایران در هماهنگی منطقه‌ای به منظور تسریع فرایند اجرایی شدن کریدور اقتصادی دسترسی چین به دریای مدیترانه.

در ادامه شکل ۱۶ کریدور ایران - عراق - سوریه - دریای مدیترانه را نشان می‌دهد.



شکل ۱۶. کریدور ایران - عراق - سوریه - دریای مدیترانه



جمع بندی و پیشنهادات

ابتکار «کمر بند و راه» را می‌توان یکی از بحث‌برانگیزترین رویدادهای قرن حاضر در حوزه زیرساخت و حمل‌ونقل نامید. این ابتکار در سال ۲۰۱۳ توسط رئیس‌جمهور چین مطرح شد. ابتکار کمر بند و راه به صورت خلاصه عبارت است از «ایجاد و توسعه یک پل ارتباطی میان چین و کشورهای آسیایی، آفریقایی و اروپایی در قالب یک راهبرد توسعه‌ای جهانی شامل توسعه زیرساخت و سرمایه‌گذاری در کشورهای عضو این ابتکار و برخی نهادهای بین‌المللی در آسیای مرکزی، خاورمیانه، اروپا، آفریقا و آمریکا»؛ در واقع، تلاش پکن برای ایجاد یک شبکه جامع زیرساخت اوراسیایی و کریدور فرا منطقه‌ای پیوند مسیرهای زمینی و دریایی است. در این رابطه چین به‌عنوان سرمایه‌گذار اصلی و معمار شبکه زیرساخت اوراسیا، در حال ایجاد شبکه جدید چین محور خط لوله، راه‌آهن و حمل‌ونقل است و علاوه بر آن در حال گسترش بنادر عمیق دریایی به‌ویژه در اقیانوس هند نیز هست.

اهم موضوعات اساسی در راستای اجرای این ابر پروژه عبارت از موارد ذیل است:

- تبادل فرهنگی: ارتقای پیوندها و همکاری‌های مردم با مردم؛
 - یکپارچگی مالی: تقویت همکاری سیاست پولی و همکاری مالی دوجانبه؛
 - تجارت و سرمایه‌گذاری: تسهیل سرمایه‌گذاری بین‌المللی و همکاری در زنجیره تأمین؛
 - امکانات ارتباطی: تهیه امکانات برای برقراری ارتباط در امتداد کمر بند و راه؛
 - همکاری در سیاست: برنامه‌ریزی حمایت از پروژه‌های توسعه زیربنایی.
- به نظر می‌رسد هدف اساسی ابتکار کمر بند و راه این است که چین بتواند نقشی فعال در ایجاد نظم جهانی چندقطبی ایفا کند. در راستای ایفای چنین نقشی، این ابتکار می‌تواند نوع جدیدی از روابط

بین‌الملل را پایه‌ریزی کند که رهبری چین از آن به عنوان ایجاد «جامعه‌ای با سرنوشت مشترک» یاد می‌کند. از لحاظ سیاسی، رهبری چین امیدوار است که با اجرای ابتکار کمربند و راه بتواند ثبات استان‌های غربی پکن و همچنین پاکستان و افغانستان را فراهم آورد؛ در این راستا همان‌طور که چین منابع مالی بیشتر پروژه‌های زیربنایی مسیر را تأمین می‌کند، درعین حال قادر به افزایش نفوذ سیاسی خود نیز خواهد بود. از منظر اقتصادی، چین در تلاش است که مسیرهای جدید تجاری، بازارها و منابع انرژی را توسعه دهد که این امر علاوه بر آن که به رشد و توسعه بالاتر کشور منجر خواهد شد، کاهش وابستگی چین را نیز در پی خواهد داشت. در این رابطه پیش‌بینی می‌شود چین با گسترش زیرساخت‌های حمل‌ونقل اوراسیا و با هدف پایه‌ریزی برای شبکه‌های تولید چین‌محور، شرکت‌های تولیدی چینی را به جنوب شرق آسیا منتقل کند.

ابتکار کمربند و راه به «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و «راه ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم» اشاره دارد. این طرح به‌منظور افزایش جریان آزادانه و منظم عوامل اقتصادی و تخصیص منابع کارآمد طراحی شده است؛ به نحوی که با یکپارچگی بازار بتواند چارچوب همکاری اقتصادی منطقه‌ای و پایدار را به ارمغان آورد. این ابرپروژه با توسعه بندر، جاده‌ها، خطوط ریلی و دیگر زیرساخت‌های ارتباطی، دسترسی چین را به آسیا، اروپا و آفریقا تسهیل می‌کند.

ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم با هدف تقویت جریان مستقیم سرمایه، کالاها و خدمات بین آسیا و سایر نقاط جهان، با توسعه و ادغام بیشتر بازارها و ایجاد روابط جدید میان جوامع طراحی شده است. این طرح فرصت‌های بی‌نظیر برای دسترسی عمیق‌تر به بازارهای اصلی چین، (آ.سه.آن)، خاورمیانه و اروپای مرکزی و شرقی و همچنین اقتصادهای در حال توسعه و نوظهور به ارمغان می‌آورد.

به نظر می‌رسد ابتکار راه ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم منجر به حضور قوی‌تر نیروی دریایی چین در دریاها خواهد شد؛ این امر می‌تواند به افزایش امنیت انتقال انرژی درحوزه دریایی و همچنین امنیت آب‌ها بیانجامد و حفاظت از زیرساخت‌های حیاتی و حساس آبی نظیر کابل‌های اینترنت را بهبود بخشد. این ابتکار علاوه بر آن ممکن است باعث افزایش پتانسیل چین به منظور رقابت دریایی با ایالات متحده و هند و همچنین برتری در مواجهه با چالش وضع موجود دریای چین جنوبی و چالش هژمونی ناتو در دریای مدیترانه و ساحل شرق آفریقا شود.

برخی از صاحب‌نظران بر این باورند که پروژه راه ابریشم چین یک ایده جاه‌طلبانه است و چین قصد دارد از این طریق جایگاه خود را به‌عنوان یکی از محورهای اصلی قدرت در جهان ارتقا دهد. اما چینی‌ها ادعا می‌کنند که رویکرد اجرای پروژه راه ابریشم را با نگاهی مشارکت‌محور و به‌اصطلاح بُرد - بُرد دنبال می‌کنند و دلیل آن را ابراز علاقه تعداد زیادی از کشورها به همکاری در این پروژه اعلام می‌کنند.

شایان ذکر است تاکنون ابتکار کمربند و راه در یک چارچوب بین‌المللی فراگیر گنجانده نشده است و در درجه اول یک مفهوم متاستراتژی است. هنوز روشن نیست که آیا ابتکار عمل از طریق یک فرایند



دو یا چندجانبه تحقق می‌یابد یا خیر. در این راستا رهبری چین از یک فرایند فراگیر صحبت می‌کند، که بدان معناست که همه طرف‌های درگیر به ایجاد و پیشرفت «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و «راه ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم» در راستای منافع اقتصادی خود دعوت شده‌اند.

تاکنون جمهوری اسلامی ایران رسماً وارد این ابتکار نشده است اما مشاهده می‌شود جمهوری خلق چین برخی پروژه‌های سرمایه‌گذاری زیرساختی خود با ایران را در چارچوب ابتکار کمربند و راه تعریف کرده است.

با توجه به مطالب ذکر شده و اهمیت استفاده از ظرفیت ابتکار کمربند و راه در راستای ارتقای جایگاه اقتصادی و سیاسی کشور، موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

- برون‌رفت از وضع موجود و شروع مذاکرات و بررسی مشارکت ایران با تشکیل کارگروه فراوزارتی در سطح دولت و مجلس شورای اسلامی در راستای منافع ملی؛

- اصلاح و ارتقای زیرساخت‌های ارتباطات منطقه‌ای، در جهت توسعه اقتصادی ایران و همراستا با ساختارهای اقتصادی منطقه؛

- مشارکت فعال در ترتیبات اقتصادی منطقه‌ای از جمله حمل‌ونقل و ترانزیت به منظور خروج از انزوای ترانزیتی؛

- انجام مطالعات زیربنایی جهت احصاء و رفع خلاءها و چالش‌های توسعه شبکه ترانزیتی کشور، با توجه به عبور حجم عظیم کالاهای صادراتی و وارداتی از مرزهای کشور در صورت همکاری ایران در پروژه کمربند و راه؛

- محاسبه درآمد حاصل از ترانزیت از قلمرو ایران و سهم آن در درآمد ناخالص داخلی و هزینه‌های مرتبط با آن برای نگهداری شبکه راه‌ها، بنادر و غیره؛

- لزوم توجه به استفاده از ظرفیت‌های داخلی نظیر نیروی انسانی متخصص، منابع انرژی ارزان قیمت، نزدیکی به بازارهای مصرف و غیره در جهت مشارکت در زنجیره ارزش صنایع چین در مسیر راه ابریشم در جهت منافع ملی؛

- بررسی ظرفیت ایجاد پیوند زمینی چین با خاورمیانه و حوزه خلیج فارس از طریق ایران، در ادامه مسیر کهن جاده ابریشم، باهدف رونق همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای و دسترسی ایران به آب‌های شرقی مدیترانه.

پیوست

سند چشم‌انداز و عمل در ساخت کمربند اقتصادی جاده ابریشم

مقدمه

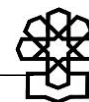
بیش از دو هزار سال پیش، مردم سخت‌کوش و شجاع یوروآسیا چندین مسیر مبادلات تجارتي و فرهنگي را کشف و گسترش دادند که تمدن‌های اصلی آسیا، اروپا و آفریقا را به هم پیوند دادند و نسل‌های بعدی آنها را «جاده ابریشم» نامیدند. برای هزاران سال، روح جاده ابریشم - «صلح و همکاری، باز بودن و همه‌جانبه‌نگری، یادگیری متقابل و سود متقابل» - از نسلی به نسل دیگر منتقل شده، پیشرفت تمدن بشری را ارتقا داده و به پیشرفت و توسعه کشورهای در امتداد جاده ابریشم رونق بخشیده است. با نمادسازی ارتباطات و همکاری میان شرق و غرب، روح جاده ابریشم یک میراث تاریخی و فرهنگی است که همه کشورها در سراسر جهان در آن سهیم هستند.

ما در قرن بیست‌ویکم، عصر جدیدی که با موضوع صلح، توسعه، همکاری و منافع متقابل مشخص شده، برای رسیدن به روح جاده ابریشم در مواجهه با بهبود اقتصاد ضعیف جهانی و وضعیت پیچیده بین‌المللی و منطقه‌ای نیازمند همکاری هستیم.

هنگامی که رئیس‌جمهور چین، شی جین پینگ (Xi Jinping) در سپتامبر و اکتبر ۲۰۱۳ از آسیای مرکزی و جنوب شرقی آسیا بازدید کرد، ابتکار احداث «کمربند اقتصادی مشترک جاده ابریشم و راه ابریشم قرن بیست‌ویکم» (که بعدها به‌عنوان «کمربند - راه» از آن نام برده می‌شود) توجه زیادی را از سراسر جهان به خود جلب کرد. در نمایشگاه چین و آ.سه.آن در سال ۲۰۱۳، لی کچیانگ، نخست‌وزیر چین، بر ضرورت ایجاد راه ابریشم دریایی به سمت آ.سه.آن و ایجاد پروانه‌های استراتژیک برای توسعه بلندمدت تأکید کرد.

تسریع در ساخت کمربند - راه می‌تواند به ترویج و رونق اقتصادی کشور در امتداد کمربند - راه و همکاری اقتصادی منطقه‌ای، تقویت مبادلات و یادگیری متقابل بین تمدن‌های مختلف و ترویج صلح و توسعه در جهان منجر شود. این یک اقدام بزرگ است که به نفع مردم در سراسر جهان است.

ابتکار کمربند و راه، پروژه‌ای سیستماتیک است که باید از طریق مشورت برای ایجاد منافع همه به‌منظور ایجاد هماهنگی برقرار شود و باید تلاش کرد تا استراتژی‌های توسعه کشورها در امتداد کمربند و راه با یکدیگر هماهنگ شود. حکومت چین طرح‌هایی را ارائه کرده و دیدگاه‌ها و اقدام‌های خود را درخصوص ایجاد کمربند اقتصادی جاده زمینی ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم برای ترویج اجرای این طرح، تقویت توانایی و نیروی انسانی در جاده ابریشم قدیمی، اتصال کشورهای آسیایی، اروپایی و آفریقایی به‌طور دقیق‌تر، همکاری دوجانبه سودمند به شکل جدید و جدی ارتقا بخشیده است.



۱. پیشینه

تغییرات پیچیده و عمیقی در جهان اتفاق می‌افتد. تأثیر اساسی بحران مالی بین‌المللی در حال ظهور است. اقتصاد جهانی به آرامی بهبود می‌یابد و توسعه جهانی ناهموار است. چشم‌انداز تجارت و سرمایه‌گذاری بین‌المللی و مقررات تجارت و سرمایه‌گذاری چندجانبه تحت تغییرات عمده قرار می‌گیرند و کشورها همچنان با چالش‌های بزرگی مواجه هستند.

ابتکار عمل مشترک ساخت کمربند و راه، با در نظر گرفتن این روند به سمت یک جهان چندقطبی، جهانی‌سازی اقتصادی، تنوع فرهنگی و کاربرد فناوری اطلاعات بیشتر، برای حمایت از رژیم تجارت آزاد جهانی و اقتصاد جهانی باز در روح همکاری منطقه‌ای باز است. این هدف در راستای ارتقای جریان‌های منظم و آزاد از عوامل اقتصادی، تخصیص بسیار کارآمد منابع و ادغام عمیق بازارهاست. تشویق کشورها در کنار کمربند و راه برای دستیابی به هماهنگی سیاست‌های اقتصادی و همکاری گسترده‌تر و عمیق‌تر منطقه‌ای از استانداردهای بالاتر و به‌طور مشترک ایجاد یک معماری همکاری اقتصادی منطقه‌ای باز، فراگیر و متعادل خواهد بود که به نفع همه است. به‌طور مشترک ساخت کمربند و راه در راستای منافع جامعه جهانی است. بازتاب آرمان‌های مشترک و پیگیری جوامع انسانی، تلاش مثبت برای جستجوی الگوهای جدید همکاری بین‌المللی و حکومت جهانی است و انرژی مثبت جدید را به صلح و توسعه جهانی تزریق خواهد کرد.

ابتکار کمربند و راه با هدف ارتقای قابلیت اتصال قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا و دریاهای مجاور آن، ایجاد و تقویت مشارکت در میان کشورهای مسیر کمربند و راه، ایجاد شبکه‌های جامع، چندبُعدی و چندلایه‌ای و مرکب و تحقق بخشیدن به توسعه متنوع، مستقل، متعادل و پایدار در این کشورهاست. پروژه‌های ارتباطی این ابتکار کمک به هماهنگی و هماهنگ کردن استراتژی‌های توسعه کشور در امتداد کمربند و راه، پتانسیل بازار در این منطقه را تسریع می‌کند، سرمایه‌گذاری و مصرف را افزایش می‌دهد، خواسته‌ها و فرصت‌های شغلی را ایجاد می‌کند، مبادلات مردم - مردم و مبادلات فرهنگی را افزایش می‌دهد و یادگیری متقابل میان ملت و کشورهای مرتبط را قادر می‌سازد تا با درک اعتماد متقابل و احترام به یکدیگر و هماهنگی، در صلح و رفاه زندگی کنند.

اقتصاد چین به اقتصاد جهانی پیوسته است. چین متعهد به سیاست اساسی اقتصاد باز و ایجاد یک الگوی جدید باز شدن همه‌جانبه و پیوستن خود به نظام اقتصادی جهانی خواهد بود. این ابتکار چین را قادر می‌سازد تا همکاری‌های خود را بیشتر از پیش گسترش دهد و همکاری‌های دوجانبه سودمند خود را با کشورهای آسیا، اروپا و آفریقا و سایر نقاط جهان تقویت کند. چین متعهد است تا مسئولیت‌ها و تعهدات خود را در ظرفیت‌های خود و همچنین کمک‌های بیشتری به صلح و پیشرفت بشری برعهده بگیرد.

۲. اصول

ابتکار کمربند - راه با اهداف و اصول منشور ملل متحد مطابقت دارد. این ابتکار پنج اصل انسجام صلح‌آمیز را احترام می‌گذارد: «احترام متقابل به حاکمیت و تمامیت ارضی یکدیگر»، «عدم تعهد متقابل»، «عدم دخالت متقابل در امور داخلی یکدیگر»، «برابری و منافع متقابل» و «همزیستی مسالمت‌آمیز».

این ابتکار برای همکاری باز است. اگرچه این پوشش تنها محدود به منطقه جاده ابریشم باستان نیست. این ابتکار و همکاری روی همه کشورها و سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای برای همکاری باز است، به طوری که نتایج تلاش‌های هماهنگ به مناطق گسترده‌تر سود خواهد رساند.

این ابتکار هماهنگ و فراگیر است. این ابتکار از تحرک بین تمدن‌ها، از راه‌های مختلفی که کشورهای مختلف انتخاب کرده‌اند حمایت می‌کند و از گفتگوی تمدن‌های مختلف براساس اصول در یافتن موضع مشترک استقبال می‌کند و تفاوت‌ها را در کنار هم قرار می‌دهد و آنها را تقویت می‌کند، به طوری که همه کشورها برای رفاه مشترک زندگی مسالمت‌آمیز داشته باشند.

این ابتکار به دنبال عملیات بازار است. این قانون با قوانین بازار و هنجارهای بین‌المللی مطابقت دارد و نقش تعیین‌کننده‌ای را در نظام بازار در تخصیص منابع و نقش اصلی شرکت‌ها ایفا می‌کند و دولت‌ها را در انجام وظایف خود یاری می‌رساند.

این ابتکار به دنبال سودی دوسویه است و منافع و نگرانی‌های همه طرفین درگیر را در برمی‌گیرد و از همکاری منافع و «بزرگ‌ترین تخصیص‌دهنده مشترک» برای همکاری به‌منظور تکمیل دانش و خلاقیت، از نقاط قوت و توانایی تمام طرف‌ها برخوردار است.

۳. چارچوب

ابتکار کمربند و راه، راهی برای همکاری برد - برد است که توسعه و ترقی مشترک و پیشرفت در مسیر صلح و دوستی را با افزایش درک متقابل و اعتماد و تقویت مبادلات همه‌جانبه ترویج می‌دهد. دولت چین از صلح و همکاری، باز بودن و هم‌افزایی، یادگیری متقابل و سود متقابل حمایت می‌کند. این ابتکار، همکاری عملی در همه زمینه‌ها را ترویج می‌دهد و برای ایجاد یک جامعه از منافع مشترک، سرنوشت و مسئولیت‌هایی که شامل اعتماد متقابل سیاسی، یکپارچگی اقتصادی و فراگیری فرهنگی است، کار می‌کند.

کمربند و راه سراسر قاره آسیا، اروپا و آفریقا را پوشش خواهد داد. از یک طرف دایره اقتصادی پُرجنب‌وجوش شرق آسیا را با دایره اقتصادی اروپا به هم متصل می‌کند و از سوی دیگر کشورهای را که پتانسیل بسیار بالایی برای توسعه اقتصادی دارد، با هم پیوند می‌دهد. کمربند اقتصادی جاده ابریشم بر چین، آسیای مرکزی، روسیه و اروپا (بالتیک) تمرکز دارد؛ اتصال چین با خلیج فارس و دریای مدیترانه از طریق آسیای مرکزی و آسیای غربی و اتصال چین با آسیای جنوب شرقی، آسیای جنوبی و اقیانوس هند برقرار می‌شود. راه ابریشم دریایی قرن بیست‌ویک برای پیوند دریایی سواحل چین با اروپا از طریق



دریای جنوبی چین و اقیانوس هند در یک مسیر و از سواحل چین از طریق دریای چین جنوبی به جنوب اقیانوس آرام از سوی دیگر، طراحی شده است.

این طرح در بخش زمینی، بر روی همکاری در ساختن پل جدید زمینی اوراسیا و ایجاد کریدورهای اقتصادی چین - مغولستان - روسیه؛ چین - آسیای مرکزی و آسیا و شبه جزیره چین - هند و چین، با استفاده از مسیرهای بین‌المللی، با تکیه بر شهرهای اصلی مسیر کمر بند و راه و استفاده از پارک‌های کلیدی اقتصادی صنعتی به‌عنوان سیستم‌های همکاری است. در دریا، این طرح روی همکاری در ساختن راه‌های حمل‌ونقل هموار، امن و کارآمد، متصل کردن بنادر عمده دریایی در امتداد کمر بند و راه تمرکز خواهد کرد. کریدور اقتصادی چین و پاکستان و کریدور اقتصادی بنگلادش، چین، هند و میانمار با ابتکار کمر بند و راه ارتباط نزدیکی دارند و بنابراین به همکاری نزدیک‌تر و پیشرفت بیشتری نیاز است.

این ابتکار یک چشم‌انداز بلندپروازانه اقتصادی برای باز شدن و همکاری در میان کشورهای کمر بند و جاده است. کشورها باید با یکدیگر همکاری داشته و به‌سوی اهداف سود مشترک و امنیت مشترک حرکت کنند. به‌طور مشخص، آنها به بهبود زیرساخت‌های منطقه و ایجاد شبکه امن و کارآمد حمل‌ونقل زمینی، دریایی و هوایی نیازمندند. آنها باید ارتباطات را به سطح بالاتری برسانند؛ تسهیل تجارت و سرمایه‌گذاری بیشتر را افزایش دهند؛ شبکه‌ای از زمینه‌های تجارت آزاد که استانداردهای بالا را می‌پذیرند، راه‌اندازی کنند و روابط اقتصادی نزدیک‌تر را برقرار کنند و اعتماد سیاسی را عمیق‌تر کنند؛ مبادلات فرهنگی را تقویت بخشند؛ تمدن‌های مختلف را تشویق کنند تا درک متقابل داشته و با یکدیگر شکوفا شوند و صلح و دوستی را در میان مردم همه کشورها ترقی بخشند.

۴. اولویت‌های همکاری

کشورهای امتداد کمر بند - راه، دارای مزایای منابع خود هستند و اقتصاد آنها متقابلاً مکمل یکدیگر است. بنابراین، پتانسیل و فضای زیادی برای همکاری وجود دارد. آنها باید به‌عنوان پنج هدف اصلی خود «هماهنگ‌سازی سیاست»، «تسهیلات اتصال»، «تجارت بدون مانع»، «ادغام مالی» و «تعهدات مردم» را ارتقا دهند و همکاری در زمینه‌های کلیدی زیر را تقویت کنند:

الف) هماهنگی سیاست

بهبود هماهنگی سیاست‌ها یک تضمین مهم برای اجرای این ابتکار است. ما باید همکاری‌های بین دولتی را ارتقا دهیم و در راستای مبادله کلان سیاست‌های چندجانبه بین‌المللی و مکانیسم ارتباطات، گسترش منافع مشترک، افزایش اعتماد متقابل سیاسی و دستیابی به توافق جدید، همکاری کنیم. کشورهای در امتداد کمر بند و راه ممکن است به‌طور کامل در هماهنگی راهبردهای سیاست اقتصادی خود، برنامه‌ها و اقدام‌های لازم را برای همکاری منطقه‌ای، مذاکره برای حل مسائل مربوط به همکاری و حمایت سیاسی از اجرای همکاری‌های عملی و پروژه‌های بزرگ هماهنگ کنند.

ب) اتصال امکانات

اتصال امکانات یکی از اولویت‌ها برای اجرای طرح است. براساس احترام به حاکمیت و نگرانی‌های امنیتی یکدیگر، کشورها در امتداد کمربند و راه باید اتصالات طرح‌های ساختار زیربنایی و سیستم‌های استاندارد فنی خود را بهبود بخشند، به‌طور مشترک در ساختن گذرگاه‌های عبوری بین‌المللی اقدام کنند و یک شبکه زیربنایی را برای اتصال همه زیر - مناطق در آسیا، و بین آسیا، اروپا و آفریقا گام‌به‌گام پیش ببرند. در عین حال، باید تلاش برای ارتقای ساخت‌وساز و مدیریت عملیات زیربنایی سبز و کم‌کربن صورت گیرد که با در نظر گرفتن تأثیر تغییرات آب و هوایی در ساخت‌وساز همراه باشد.

با توجه به ساخت‌وساز زیرساخت‌های حمل‌ونقل، ما باید روی گذرگاه‌های کلیدی، اتصالات و پروژه‌ها تمرکز کنیم و به بخش‌های جاده‌هایی که به شبکه متصل نیستند اولویت دهیم و بر از بین بردن تنگناهای حمل‌ونقل، پیشگیری از امکانات ایمنی جاده و امکانات و تجهیزات ترافیک و بهبود ارتباطات شبکه راه تمرکز کنیم.

ما باید یک سازوکار واحد و هماهنگ برای حمل‌ونقل کل فرایند ایجاد کنیم، ارتباطات گمرکی و ترخیص کالا، بارگیری مجدد و حمل‌ونقل چندمدی را بین کشورها افزایش دهیم و به تدریج مقررات حمل‌ونقل سازگار و استاندارد را به‌گونه‌ای طراحی کنیم تا بتوانیم ترابری بین‌المللی را تحقق بخشیم. ما باید ساختن زیرساخت‌های بنادر، ساخت کانال‌های حمل‌ونقل زمینی - آبی روان و همکاری‌های پیشرفته بندری را جلو ببریم. مسیرهای دریایی و تعداد سفرهای انجام شده را افزایش دهیم و همکاری در زمینه تدارکات اطلاعاتی را در زمینه لجستیک دریایی توسعه دهیم.

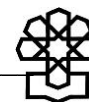
ما باید پلتفرم‌ها و مکانیسم‌های همکاری جامع حمل‌ونقل هوایی را گسترش و سرعت خود را در بهبود زیرساخت‌های هوایی افزایش دهیم.

ما باید همکاری را در ارتباط با زیرساخت‌های انرژی، در جهت هماهنگی برای اطمینان از امنیت خطوط لوله نفت و گاز و دیگر راه‌های حمل‌ونقل، ساختن شبکه‌های انتقال برق و راه‌های انتقال نیرو و همکاری در ارتقا و تحول شبکه برق ارتقا دهیم.

ما باید به‌طور مشترک ساخت کابل‌های نوری بین مرزی و سایر شبکه‌های خطوط ارتباطی را ارتقا دهیم. ارتباطات بین‌المللی و خطوط ارتباطی را بهبود بخشیم و یک جاده ابریشم اطلاعاتی ایجاد کنیم. ما باید شبکه‌های کابلی نوری متقابل بین‌المللی را سریع‌تر بسازیم، پروژه‌های کابل‌کشی زیردریایی قاره‌ای را برنامه‌ریزی کنیم و مسیرهای اطلاعات مکانی (ماهواره‌ای) را گسترش داده و تبادل اطلاعات و همکاری را گسترش دهیم.

ج) تجارت بدون موانع

همکاری سرمایه‌گذاری و تجارت یک وظیفه مهم در بنای کمربند و راه است. ما باید تلاش کنیم که سرمایه‌گذاری و تسهیل تجارت را بهبود بخشیم و موانع سرمایه‌گذاری و تجاری را برای ایجاد یک محیط



تجاری مناسب در منطقه و در همه کشورهای مرتبط، از میان برداریم. ما با کشورها و مناطق در امتداد کمربند و راه، در زمینه گشودن مناطق آزاد تجاری بحث خواهیم کرد تا امکان همکاری‌های آزادانه را به طور گسترده توسعه دهیم.

کشورهای در امتداد کمربند و راه، باید همکاری‌های گمرکی مانند تبادل اطلاعات، شناخت متقابل مقررات و کمک‌های متقابل در اجرای قانون را افزایش دهند. بهبود همکاری دوجانبه و چندجانبه در زمینه بازرسی و قرنطینه، صدور گواهینامه و اعتبارنامه، اندازه‌گیری استاندارد و اطلاعات آماری و برای اطمینان از اینکه توافقنامه تسهیلات تجارت WTO به اجرا درآمده و اجرا می‌شود، کار می‌کند. ما باید امکانات گمرکی مرزی را در بنادر مرزی بهبود بخشیم، سامانه «پنجره واحد» در بنادر مرزی، کاهش هزینه‌های ترخیص گمرکی و بهبود ظرفیت ترخیص کالای گمرکی را سامان‌دهی کنیم.

ما باید همکاری در زمینه ایمنی و راحتی زنجیره تأمین را افزایش دهیم، هماهنگی مراحل نظارتی بین مرزی را بهبود بخشیم، بررسی آنلاین بازرسی‌ها و گواهینامه‌های قرنطینه را توسعه دهیم و شناسایی متقابل اپراتورهای مجاز را افزایش دهیم. ما باید موانع غیرتعرفه‌ای را کاهش دهیم، به طور مشترک شفافیت اقدام‌های تجاری فنی را افزایش دهیم و آزادسازی تجاری و تسهیل تجارت را توسعه دهیم.

ما باید مناطق تجاری، ساختار تجارت و زمینه‌های رشد جدید تجارت را گسترش داده و تعادل تجارت را ارتقا دهیم. ما باید در ابعاد تجارت خود نوآوری‌هایی را ایجاد و تجارت الکترونیک مرزی و دیگر مدل‌های تجاری مدرن را توسعه دهیم. سیستم پشتیبانی تجاری باید برای تحکیم و گسترش تجارت متعارف راه‌اندازی شود و تلاش برای توسعه تجارت خدمات مدرن تقویت شود. ما باید سرمایه‌گذاری و تجارت را در هم ادغام و تجارت را از طریق سرمایه‌گذاری ترویج دهیم.

ما باید سرعت امکانات سرمایه‌گذاری را افزایش داده، موانع سرمایه‌گذاری را از سر راه برداریم و مذاکرات در مورد موافقتنامه‌های حمایت از سرمایه‌گذاری‌های دوجانبه و توافقنامه‌های اجتناب‌ناپذیر مالیاتی برای حمایت از حقوق قانونی و منافع سرمایه‌گذاران را پیش ببریم.

ما باید زمینه‌های سرمایه‌گذاری متقابل، همکاری‌های عمیق‌تر در زمینه کشاورزی، جنگلداری، دامداری و شیلات، تولید ماشین‌آلات کشاورزی و فراوری محصولات کشاورزی و گسترش همکاری در زمینه تولید محصولات دریایی، ماهیگیری دریایی در آب‌های عمیق، پردازش محصولات آبی، نمک‌زدایی آب دریا، فناوری مهندسی دریا، فناوری حفاظت از محیط زیست، گردشگری دریایی و سایر زمینه‌ها را گسترش دهیم.

ما باید همکاری در زمینه اکتشاف و توسعه زغال‌سنگ، نفت، گاز، مواد معدنی فلزی و سایر منابع انرژی متعارف را افزایش دهیم؛ همکاری در نیروگاه‌های آبی، انرژی هسته‌ای، انرژی باد، انرژی خورشیدی و سایر منابع انرژی پاک و سالم و انرژی تجدیدشونده را توسعه دهیم؛ به منظور ایجاد یک زنجیره صنعتی یکپارچه از همکاری انرژی و منابع، همکاری در پردازش و تبدیل انرژی و منابع در مکان‌های نزدیک به

محل استخراج را توسعه دهیم. ما باید همکاری در فناوری پردازش عمیق، تجهیزات و خدمات مهندسی درزمینه انرژی و منابع را توسعه دهیم.

ما باید همکاری در صنایع نوظهور را پیش ببریم. طبق اصول و مزایای متقابل، ما باید همکاری عمیق با کشورهای دیگر را در امتداد کمربند و راه در فناوری نسل جدید، بیوتکنولوژی، تکنولوژی انرژی‌های نو، مواد جدید و دیگر صنایع درحال ظهور و ایجاد کارآفرینی و مکانیسم‌های همکاری سرمایه‌گذاری توسعه دهیم.

ما باید تقسیم کار و توزیع زنجیره‌های صنعتی را با تشویق کل زنجیره صنعتی و صنایع مرتبط به‌منظور توسعه در هماهنگی، بهبود بخشیم. نظام‌های تحقیق و توسعه، تولید و بازاریابی و بهبود ظرفیت حمایت صنعتی و رقابت کلی صنایع منطقه‌ای را ایجاد کنیم. ما باید باز بودن صنعت خدمات را به یکدیگر افزایش دهیم تا به توسعه صنایع خدمات منطقه‌ای سرعت بخشیم.

باید روش جدیدی از همکاری سرمایه‌گذاری کشف کنیم، با یکدیگر همکاری داشته باشیم تا تمامی پارک‌های صنعتی مانند منطقه‌های همکاری اقتصادی و تجاری و مناطق همکاری‌های بین‌المللی را توسعه دهیم و به پیشرفت خوشه‌های صنعتی کمک کنیم. باید پیشرفت‌های زیست‌محیطی را در انجام سرمایه‌گذاری و تجارت افزایش داده، همکاری را در حفظ محیط زیست و در حفاظت از تنوع زیستی و مبارزه با تغییرات آب و هوایی و همکاری در جهت جاده ابریشم با یک محیط زیست سازگار ایجاد کنیم. ما از شرکت‌های تمام کشورها برای سرمایه‌گذاری در چین استقبال می‌کنیم و شرکت‌های چینی را در مشارکت در ساخت زیرساخت‌های کشورهای دیگر در امتداد کمربند و راه تشویق می‌کنیم و سرمایه‌گذاری‌های صنعتی را در این کشور انجام می‌دهیم. ما از عملیات محلی و مدیریت شرکت‌های چینی برای تقویت اقتصاد محلی، افزایش اشتغال محلی، بهبود معیشت محلی و مسئولیت‌های اجتماعی در حفاظت از تنوع زیستی و محیط زیست محلی حمایت می‌کنیم.

د) یکپارچه‌سازی مالی

یکپارچه‌سازی مالی، پایه مهمی برای اجرای ابتکار کمربند و راه است. ما باید همکاری‌های مالی را عمیق‌تر و تلاش بیشتری در ایجاد یک سیستم ثبات ارز، سرمایه‌گذاری و سیستم مالی و سیستم اطلاعات اعتباری در آسیا انجام دهیم. ما باید دامنه و مقیاس مبادله ارز دوجانبه و حل‌وفصل با دیگر کشورها را در امتداد کمربند و راه گسترش داده، گشایش و توسعه بازار اوراق قرضه را در آسیا پیش بگیریم، تلاش‌های مشترک برای ایجاد بانک آسیایی سرمایه‌گذاری زیرساخت و بانک توسعه نوین BRICS، انجام دهیم و مذاکره در میان طرف‌های مرتبط در ایجاد مؤسسه مالی سازمان همکاری‌های شانگ‌های (SCO) و راه‌اندازی و صندوق جاده ابریشم را در اسرع وقت انجام دهیم.

ما باید همکاری بین انجمن بانکی چین و ASEAN و انجمن بین بانکی SCO را تقویت کنیم و همکاری مالی چندجانبه را در قالب وام‌های سندیکایی و اعتبار بانکی انجام دهیم. ما از تلاش دولت‌های



کشورهای همراه با کمربند و راه و شرکت‌های آنها و مؤسسات مالی با امتیاز اعتباری خوب برای انتشار اوراق قرضه رنمینبی^۱ (Renminbi) در چین حمایت خواهیم کرد. مؤسسات مالی واجد شرایط چینی تشویق به صدور اوراق قرضه در هر دو مورد رنمینبی و ارزهای خارجی در خارج از چین هستند و از سرمایه‌های جمع‌آوری شده در کشور در امتداد کمربند و راه استفاده می‌کنند.

ما باید همکاری‌های مالی مقرر را تقویت کرده، طرف‌های ذی‌نفع را به امضای تفاهمنامه‌های مربوط به همکاری در مقررات مالی دوجانبه و ایجاد یک سازوکار هماهنگ تنظیم مقررات در منطقه تشویق کنیم. ما باید سیستم پاسخ ریسک و مدیریت بحران را بهبود بخشیم، یک سیستم هشداردهنده خطر مالی منطقه‌ای را ایجاد کنیم و مکانیسم مبادله و همکاری برای رسیدگی به خطرات و بحران‌های مرزی را ایجاد کنیم.

ما باید مبادلات مرزی و همکاری بین تنظیم‌کننده‌های حسابرسی، مؤسسات تحقیقاتی اعتباری و مؤسسات اعتباری را افزایش دهیم. ما باید نقش صندوق جاده ابریشم و صندوق‌های دارای مستقل کشورهای در امتداد کمربند و راه را کامل کنیم و صندوق‌های سرمایه‌گذاری تجاری و صندوق‌های خصوصی را برای شرکت در ساخت پروژه‌های کلیدی این ابتکار تشویق کنیم.

هـ) پیوند مردم با مردم

پیوند مردم با مردم، حمایت عمومی برای اجرای این طرح را فراهم می‌کند. ما باید روح همکاری دوستانه جاده ابریشم را با ترویج مبادلات فرهنگی و علمی گسترده، همکاری در تبادل کارکنان و همکاری رسانه‌ای، مبادله دانشجویان و خدمات داوطلبانه، ادامه دهیم تا حمایت عمومی را برای تقویت همکاری دوجانبه و چندجانبه تحکیم بخشیم.

ما باید دانشجویان بیشتری را به کشورهای یکدیگر بفرستیم و همکاری در مدارس مشترک را گسترش دهیم. چین سالیانه ۱۰۰۰۰ بورسیه دانشجویی دولتی به کشورهای در امتداد کمربند و راه تخصیص می‌دهد. ما باید سال‌های فرهنگ، جشنواره‌های هنری، جشنواره‌های فیلم، هفته‌های تلویزیون و نمایشگاه‌های کتاب در کشورهای یکدیگر برگزار کنیم؛ در تولید و ترجمه فیلم‌های خوب، برنامه‌های رادیو و تلویزیون و به‌طور مشترک حفاظت از میراث جهانی و میراث فرهنگی همکاری کنیم. همچنین ما باید تبادل هیئت‌های ورزشی و همکاری بین کشورهای در امتداد کمربند و راه در زمینه برگزاری رویدادهای ورزشی را افزایش دهیم.

1. The Renminbi is the Official Currency of the People's Republic of China. The Yuan is the Basic Unit of the Renminbi, but is also Used to Refer to the Chinese Currency Generally, Especially in International Contexts Where "Chinese Yuan" is Widely Used to Refer to the Renminbi. The Distinction between the Terms Renminbi and Yuan is Similar to that between Sterling and Pound, which Respectively Refer to the British Currency and its Primary Unit. One Yuan is Subdivided into 10 Jiao, and a Jiao in Turn is Subdivided into 10 fen. The Renminbi is Issued by the People's Bank of China, the Monetary Authority of China

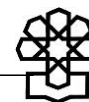
ما باید همکاری در زمینه گردشگری و گسترش مقیاس گردشگری را افزایش دهیم. برگزاری هفته‌های ارتقای گردشگری و ماه‌های تبلیغ در کشورهای یکدیگر را برگزار کنیم و به‌طور مشترک ایجاد مسیرهای بین‌المللی گردشگری بین‌المللی و محصولات با ویژگی‌های جاده ابریشم را پدید آوریم. شرایط دریافت ویزای توریستی را در کشورهای در امتداد کمربند و راه تسهیل و تسریع کنیم. ما باید همکاری در برنامه گردشگری دریایی ابریشم راه دریایی سده بیست‌ویکم را تجربه کنیم. ما باید مبادلات ورزشی داشته باشیم و از درخواست میزبانی کشورهای در امتداد کمربند و راه برای برگزاری مسابقات ورزشی بزرگ بین‌المللی حمایت کنیم.

ما باید همکاری با کشورهای همسایه در زمینه به اشتراک‌گذاری اطلاعات اپیدمی، تبادل تکنولوژی‌های پیشگیری و درمان و آموزش متخصصان پزشکی را تقویت کنیم و توانایی خود را برای همکاری در موارد اضطراری بهداشت عمومی، بهبود بخشیم. ما کمک‌های پزشکی و اضطراری به کشورهای مربوطه ارائه خواهیم داد و همکاری‌های عملی در بهداشت مادران و کودکان، توانبخشی معلولان و بیماری‌های عفونی عمده از جمله ایدز، سل و مالاریا را انجام خواهیم داد. ما همچنین همکاری در طب سنتی را گسترش می‌دهیم.

ما باید همکاری‌هایمان را در زمینه علم و فناوری افزایش دهیم. آزمایشگاه‌های مشترک (یا مراکز تحقیقاتی)، مراکز انتقال تکنولوژی بین‌المللی و مراکز همکاری دریایی را تقویت کنیم. تبادل کارکنان علمی را ارتقا بخشیم و در حل مشکلات کلیدی علمی و فنی، توانایی نوآوری - تکنولوژی همکاری کنیم. ما باید منابع موجود را برای گسترش و ارتقای همکاری‌های عملی بین کشورهای کمربند و راه در زمینه اشتغال جوانان، آموزش کارآفرینی، توسعه مهارت‌های فنی و حرفه‌ای، مدیریت امنیت اجتماعی، مدیریت عمومی و دیگر زمینه‌های مورد منافع مشترک، یکی کنیم.

ما باید نقش کلیدی ارتباطات بین احزاب و پارلمان‌ها و ترویج تبادل دوستانه را بین مجامع قانونگذاری، احزاب عمده سیاسی و سازمان‌های سیاسی کشورهای در امتداد کمربند و راه کامل کنیم. ما باید مبادلات و همکاری میان شهرها را افزایش دهیم. شهرهای مهم این کشورها را تشویق کنیم تا با شهرهای دیگر خواهرشهری برقرار کنند. تمرکز خود را بر ارتقای همکاری‌های عملی، به‌ویژه مبادلات فرهنگی و مردم به مردم و ایجاد نمونه‌های پُر جنب‌وجوش از همکاری گسترش دهیم. ما از اتاق‌های فکر^۱ در کشورهای کمربند و راه به‌طور مشترک از تحقیقات و برگزاری جلسات انجمن حمایت می‌کنیم.

ما باید مبادلات و همکاری بین سازمان‌های غیردولتی کشورهای در امتداد کمربند و راه‌ها را افزایش دهیم. فعالیت‌های مربوط به بهره‌وری عمومی را در ارتباط با آموزش، مراقبت‌های بهداشتی، کاهش فقر، تنوع زیستی و حفاظت زیست‌محیطی به نفع عموم مردم، تولید و زندگی شرایط مناطق فقیرنشین در امتداد کمربند و راه افزایش دهیم. ما باید مبادلات بین‌المللی و همکاری‌های فرهنگی و رسانه‌ای را



تقویت کنیم و نقش مثبت اینترنت و ابزارهای رسانه‌ای جدید را برای تقویت محیط فرهنگی همسایگی و دوستانه و افکار عمومی تقویت کنیم.

۵. مکانیسم همکاری

ادغام اقتصادی جهانی تسریع می‌شود و همکاری منطقه‌ای در حال افزایش است. چین از مکانیسم‌های همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه موجود برای پیشبرد احداث کمربند و راه و ترویج توسعه همکاری منطقه‌ای بهره می‌برد.

ما باید همکاری‌های دوجانبه را تقویت و توسعه جامع روابط دوجانبه را از طریق ارتباطات و مشاوره چندسطحی و چندکاناله یاری کنیم. ما باید امضای موافقتنامه‌های مربوط به همکاری یا برنامه‌های مشترک را تشویق کنیم و تعدادی از پروژه‌های آزمایشی همکاری دوجانبه را توسعه دهیم. ما باید مکانیسم‌های کار مشترک دوجانبه را ایجاد کرده و بهبود بخشیم و برنامه‌های اجرایی و نقشه‌ها را برای پیشبرد ابتکار کمربند و راه آماده کنیم. علاوه بر این، ما باید به مکانیسم‌های دوجانبه موجود، مانند کمیته مشترک، کمیته مختلط، کمیته هماهنگی، کمیته رهبری و کمیته مدیریت برای هماهنگی و ترویج اجرای پروژه‌های همکاری، توجه کامل داشته باشیم.

ما باید نقش مکانیسم‌های همکاری چندجانبه را تقویت کنیم. استفاده کامل از مکانیسم‌های موجود مانند سازمان همکاری شانگ‌های (SCO)، ASEAN Plus China (10 + 1)، همکاری اقتصادی آسیا و اقیانوس آرام (APEC)، نشست آسیا - اروپا (ASEM)، گفتگوی همکاری آسیا (ACD)، کنفرانس تعامل و اقدام‌های اعتمادسازی در آسیا (CICA)، مجمع همکاری کشورهای چین و عرب (CASCF)، گفتگوی استراتژیک شورای همکاری چین و خلیج، منطقه اقتصادی مکونگ (GMS)، همکاری اقتصادی همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی (CAREC) برای تقویت ارتباط با کشورهای مربوطه و جذب کشورهای بیشتر و مناطق برای شرکت در کمپین کمربند - راه را پیش برده و توسعه دهیم.

ما باید همچنان به تشویق نقش سازنده از انجمن‌ها و نمایشگاه‌های بین‌المللی در سطوح منطقه‌ای و زیرمنطقه‌ای برگزار شده توسط کشورهای در امتداد کمربند و راه و همچنین از جمله پلتفرم‌های Boao برای آسیا، نمایشگاه صادراتی چین آ.سه.آن، نمایشگاه چین و اوراسیا، انجمن اقتصادی اوراسیا، نمایشگاه بین‌المللی تجارت و سرمایه‌گذاری، نمایشگاه چین و جنوب آسیا، نمایشگاه چین با کشورهای عربی، نمایشگاه بین‌المللی غربی چین، نمایشگاه چین - روسیه و انجمن همکاری «قینگهای» ادامه دهیم.

ما باید از مقام‌های محلی و عموم مردم کشورهای در امتداد کمربند و جاده حمایت کنیم تا بتوانند میراث تاریخی و فرهنگی کمربند و راه را به‌طور مشترک کشف کنند و توسعه دهند، فعالیت‌های سرمایه‌گذاری، تجارت و تبادل فرهنگی را دنبال کنند و موفقیت نمایشگاه بین‌المللی فرهنگ جاده ابریشم (Dunhuang)، جشنواره بین‌المللی فیلم جاده ابریشم و نمایشگاه بین‌المللی کتاب جاده ابریشم را توسعه

دهند. ما پیشنهاد تشکیل یک مجمع اجلاس بین‌المللی در کمربند و راه را اعلام می‌کنیم.

۶. مناطق چین در پیگیری فضای باز

در پیشبرد ابتکار کمربند و راه، چین به‌طور کامل مزایای تطبیقی مناطق مختلف خود را در اختیار دارد. استراتژی فعالانه‌ای را برای باز شدن، تقویت تعامل و همکاری در مناطق شرقی، غربی و مرکزی و به‌طور جامع بهبود باز بودن اقتصاد چین به‌عنوان اهرم به‌کار می‌گیرد.

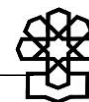
مناطق شمال غربی و شمال شرقی: ما باید از مزایای جغرافیایی سین کیانگ و نقش آن به‌عنوان یک پنجره برای باز شدن به‌سوی غرب استفاده کنیم تا در ارتباطات و همکاری‌های عمیق با کشورهای مرکزی، جنوب و غرب آسیا به‌عنوان حمل‌ونقل کلیدی، تجارت، تدارکات، فرهنگ و یک منطقه اصلی در کمربند اقتصادی جاده ابریشم مورد استفاده قرار گیرند.

ما باید زمینه‌های کامل را برای قدرت‌های اقتصادی و فرهنگی استان‌های شانسی و گانسو و مزایای قومی و فرهنگی منطقه خودمختار نینگشیا هویی^۱ و استان قینگهای^۲ ارائه دهیم و شیآن^۳ را به‌عنوان مرکز توجه جدیدی از اصلاحات و باز شدن در کشور چین، معرفی کنیم. سرعت توسعه و باز کردن شهرهایی مانند لانژو^۴ و شینینگ^۵ را افزایش دهیم و پیشبرد ساختن منطقه اقتصادی نمونه بازسازی داخلی نینگ شیا^۶ را با هدف ایجاد کانال‌های استراتژیک، مراکز تجارت و تدارکات و پایگاه‌های کلیدی مبادلات صنعتی و فرهنگی باز به کشورهای مرکزی، جنوب و غرب آسیا به پیش ببریم.

ما باید بازی کامل را به مغولستان داخلی به مجاورت مغولستان و روسیه بدهیم. جایی که ارتباطات راه‌آهن و اتصال استان هیلونگجیانگ^۷ با روسیه و شبکه راه‌آهن منطقه، تقویت همکاری بین استان‌های هیلونگجیانگ، جیلین و لیائونینگ^۸ چین و منطقه شرق دور روسیه در یک حمل‌ونقل چندمدی دریایی - زمینی در حال پیشرفت است و کریدور اتصالی پکن و مسکو با هدف ایجاد پنجره کلیدی که به‌سوی شمال باز می‌شود، را دنبال کنیم.

منطقه جنوب غربی: ما باید توجه کامل به سود منحصر به فرد منطقه خودمختار گوآنشی (Guangxi Zhuang) به‌عنوان همسایه کشورهای آ.سه. آن داشته باشیم. توسعه منطقه اقتصادی خلیج بیبو^۹ و منطقه اقتصادی رودخانه مروارید (به چینی Zhujiang) بندر شیجیانگ^{۱۰} را تسریع کنیم. کریدور بین‌المللی برای

1. Ningxia Hui
2. Qinghai
3. Xi'an
4. Lanzhou
5. Xining
6. Ningxia
7. Heilongjiang
8. Liaoning
9. Beibu
10. Xijiang



باز کردن منطقه آسه. آن ایجاد کنیم. لنگرگاه‌های استراتژیک جدیدی را برای باز کردن و توسعه مناطق جنوب غربی و نیمه جنوبی چین ایجاد کنیم و یک دروازه مهم را برای اتصال کمربند اقتصادی جاده ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم، شکل دهیم.

ما باید از مزیت جغرافیایی استان یونان، از ساختار کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل که چین و کشورهای همسایه را به هم متصل می‌کند بهتر استفاده کنیم. همکاری‌های اقتصادی برجسته‌ای را در زیرمنطقه اقتصادی مکونگ بزرگ توسعه دهیم و منطقه را به یک محور باز چین به جنوب و جنوب شرقی آسیا تبدیل کنیم. ما باید تجارت مرزی و همکاری‌های گردشگری و فرهنگ بین منطقه خودمختار تبت و کشورهای همسایه مانند نپال را ارتقا دهیم.

مناطق ساحلی و هنگ کنگ، ماکائو و تایوان: ما باید از نقاط قوت دلتای رودخانه یانگ تسه، دلتای رودخانه مروارید (به چینی Zhujiang)، سواحل غربی تنگه تایوان، حاشیه بوهائی^۱ و دیگر مناطق با مناطق اقتصادی دارای سطح بالایی از باز بودن، قدرت‌های اقتصادی قوی و نقش کاتالیزوری قوی، سرعت بخشیدن به توسعه منطقه آزاد تجاری آزمایشی چین (شانگ‌های) و از استان فوجیان در تبدیل شدن به یک منطقه اصلی از راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم پشتیبانی کنیم.

ما باید در راستای گسترش و همکاری، گسترش همکاری‌های خود با هنگ کنگ، ماکائو و تایوان و کمک به ساختن چارچوب کلی نقش قیانه‌های (شنژن) [(Shenzhen) Qianhai]، نانسا (گوانگژو)، هنگ‌کین (ژوهائی) [(Zhuhai) Hengqin] و پینگتان (فوجیان) [(Fujian) Pingtan] و تعمیق همکاری منطقه بزرگ خلیج گوانگدونگ - هنگ کنگ - ماکائو را پیش رو قرار دهیم. ما باید توسعه منطقه اقتصادی دریایی ژجیانگ (Zhejiang)، منطقه نمونه تجاری دریایی فوجیان و منطقه جدید دریایی چوچان را گسترش دهیم و استان هاینان را به‌عنوان جزیره گردشگری بین‌المللی گسترش دهیم.

ما باید ساخت بنادر شهرهای ساحلی مانند شانگ‌های، تیانجین، نینبو - ژوشان، گوانگژو، شنژن، ژانجیانگ، شانتو، چینگدائو، یانتی، دالیان، فوژو، چیانگ، کیوانو، هایکو و سانیا را تقویت کنیم و کارکرد فرودگاه‌های هاب بین‌المللی همچون شانگ‌های و گوانگژو را تقویت کنیم. ما باید از باز شدن برای ایجاد انگیزه در این زمینه‌ها در انجام اصلاحات عمیق‌تر، ایجاد سیستم‌های جدید و مکانیسم اقتصاد باز، تقویت نوآوری‌های علمی و تکنولوژیکی، ایجاد مزیت‌های جدید برای مشارکت و همکاری بین‌المللی و رقابت بین‌المللی استفاده کنیم و به تنظیم‌کننده و نیروی اصلی در ابتکار کمربند و راه، به‌ویژه ساخت راه ابریشم دریایی قرن بیست و یک تبدیل شویم.

ما باید نقش منحصربه‌فرد چینی‌های خارج از کشور و مناطق اداری ویژه هنگ کنگ و ماکائو را تقویت کنیم و آنها را تشویق کنیم که در ابتکار کمربند و راه شرکت کنند و به آن کمک کنند. ما همچنین باید برای منطقه تایوان بخشی از این تلاش‌ها را انجام دهیم.

مناطق داخلی: ما باید از مزایای مناطق داخلی، از جمله زمین‌های وسیع، منابع انسانی و بنیاد قوی صنعتی، استفاده کنیم. در چنین مناطق کلیدی به‌عنوان خوشه‌های شهر در امتداد میانه رودخانه یانگ‌تسه، در اطراف چنگدو^۱ و چونگینگ^۲، در مرکز استان هنان، اطراف هوهات^۳، بائوتو^۴، اردوس^۵ و یولین^۶ و اطراف هاربین^۷ و چانگچون^۸ برای تحرک تعامل منطقه‌ای، همکاری و تمرکز صنعتی اقدام کنیم.

ما باید چینگونگ را به‌عنوان یک محور مهم برای توسعه و باز کردن منطقه غربی بسازیم و چنگدو، ژنگژو^۹، ووهان^{۱۰}، چانگشا^{۱۱}، نانچانگ^{۱۲} و هفی^{۱۳} را به‌عنوان مناطق اصلی باز شدن در مناطق داخلی تبدیل کنیم. ما باید همکاری میان مناطق علیای رودخانه یانگ‌تسه و هم‌تایان خود را در امتداد رودخانه ولگای روسیه تسریع کنیم. ما باید مکانیسم‌های هماهنگ‌سازی را از لحاظ حمل‌ونقل راه‌آهن و ترخیص کالا از گمرک بندرگاه برای کریدور چین - اروپا، معرفی برند «قطارهای حمل‌ونقل چین و اروپا» و ایجاد حمل‌ونقل فرامرزی بین مناطق شرقی، مرکزی و غربی ایجاد کنیم.

ما باید از شهرهای داخلی سرزمین‌مان مانند ژنگژو شیان در ساخت فرودگاه‌ها و بنادر خشک بین‌المللی حمایت کنیم، همکاری بین بنادر خشک و بنادر ساحلی و مناطق مرزی را تقویت کنیم و سرویس‌های الکترونیکی تجارت الکترونیکی نمونه را برای تجارت بین‌المللی راه‌اندازی کنیم. ما باید طرح مناطق ویژه نظارت بر آداب و رسوم، توسعه مدل‌های جدید فرایند تجارت و همکاری صنعتی با کشورهای در امتداد کمربند و راه را بهینه‌سازی کنیم.

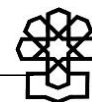
۷. چین در عمل

برای بیش از یک سال، دولت چین به‌طور فعال پیشبرد ایجاد کمربند و راه، ارتقای ارتباط و مشورت و پیشبرد همکاری‌های عملی با کشورهای در امتداد کمربند و راه و معرفی مجموعه‌ای از سیاست‌ها و اقدام‌ها برای نتایج اولیه را ارائه کرده است.

راهنمایی و تسهیل در سطح بالا: رئیس‌جمهور شی جین‌پینگ و نخست‌وزیر لی کچیانگ از

بیش از ۲۰ کشور دیدار داشته‌اند. در گفتگو در مورد تقویت همکاری‌های مشارکتی و ششمین کنفرانس

-
1. Chengdu
 2. Chongqing
 3. Hohhot
 4. Baotou
 5. Erdos
 6. Yulin
 7. Harbin
 8. Changchun
 9. Zhengzhou
 10. Wuhan
 11. Changsha
 12. Nanchang
 13. Hefei



وزیران کشورهای همکاری‌های ارتباطات چین - عرب شرکت کردند و با رهبران کشورهای مربوط به مذاکرات درباره روابط دوجانبه و مسائل توسعه منطقه‌ای گفتگو داشته‌اند.

آنها این فرصت‌ها را برای توضیح محتویات غنی و پیامدهای مثبت طرح ابتکاری کمربند و راه مورد استفاده قرار داده‌اند و تلاش‌های آنها موجب ایجاد اجماع وسیع در مورد کمربند و راه شده است.

امضای چارچوب همکاری: چین موافقتنامه‌های مربوط به همکاری در توسعه مشترک کمربند و جاده را با برخی از کشورها و همکاری‌های منطقه‌ای و همکاری‌های مرزی و برنامه‌های توسعه میان‌مدت و بلندمدت برای همکاری اقتصادی و تجاری با برخی از کشورهای همسایه امضا کرده است. این طرح همکاری‌های منطقه‌ای را به برخی از کشورهای مجاور پیشنهاد کرده است.

ترویج همکاری پروژه: چین ارتباطات و مشاوره خود را با کشورهای در امتداد کمربند و راه افزایش داده و تعدادی از پروژه‌های همکاری کلیدی در زمینه ارتباطات زیرساخت، سرمایه‌گذاری صنعتی، توسعه منابع، همکاری اقتصادی و تجاری، همکاری مالی، مبادلات فرهنگی، حفاظت از محیط زیست و دریایی همکاری که شرایط مناسب است، به پیش برده است.

بهبود سیاست‌ها و معیارها: دولت چین منابع داخلی خود را برای حمایت از سیاست‌های قوی‌تر در زمینه ابتکار، ادغام خواهد کرد. این امر سبب تأسیس صندوق سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی خواهد شد. چین صندوق جاده ابریشم را پیشنهاد کرده و تابع سرمایه‌گذاری صندوق همکاری اقتصادی چین و اوراسیا تقویت خواهد شد.

ما مؤسسات تبدیل کارت‌های بانکی برای انجام عملیات مرزی و نهادهای پرداختی جهت انجام کسب‌وکار پرداخت مرزی را تشویق خواهیم کرد. ما به‌طور فعال تسهیلاتی تجاری را توسعه خواهیم داد و به اصلاح یکپارچه ترخیص کالا از گمرک منطقه سرعت خواهیم بخشید.

تقویت نقش پلتفرم‌های همکاری: تعدادی از نشست‌های بین‌المللی، انجمن‌ها، سمینارها و نشست‌های مربوط به موضوع ابتکار کمربند و راه برگزار شده است که نقش مهمی در افزایش درک متقابل، دستیابی به توافق و همکاری گسترده داشته‌اند.

۸. در آغوش گرفتن آینده‌ای روشن‌تر با هم

گرچه ابتکار کمربند و راه از سوی چین پیشنهاد شده، اما آرمان مشترک همه کشورها در مسیرهای خود است. چین آمادگی دارد تا با همه کشورها در امتداد کمربند و راه همکاری مشترک برای رفع مسائل و مشکلات داشته باشد. برای به‌دست آوردن فرصت‌های ارائه شده توسط این طرح، ترویج فضای باز، برقراری ارتباط و ادغام در میان کشورها در محدوده بزرگ‌تر، با استانداردهای بالاتر و در سطوح عمیق‌تر، با توجه به منافع و آرمان‌های همه طرف‌ها ضروری است.

توسعه کمربند و راه، باز و فراگیر است و ما از مشارکت فعال همه کشورها و سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای در این ابتکار استقبال می‌کنیم.

توسعه کمربند و راه باید به‌طور عمده از طریق ارتباطات سیاسی و هماهنگی اهداف انجام شود. این یک فرایند همکاری متنوع و آزاد است که می‌تواند بسیار انعطاف‌پذیر باشد و به دنبال انطباق نباشد. چین به کشورهای دیگر در امتداد کمربند و راه ملحق خواهد شد تا محتوا و شیوه همکاری کمربند و راه را اصلاح و بهبود بخشد، جدول زمانی و نقشه‌های مربوطه را تنظیم کند، برنامه‌های توسعه ملی و برنامه‌های همکاری منطقه‌ای را هماهنگ کند.

چین با کشورهای در امتداد کمربند و راه، به انجام تحقیقات، تشکیل انجمن‌ها و نمایشگاه‌های مشترک، آموزش پرسنل، مبادلات و بازدیدها در چارچوب مکانیسم‌های همکاری‌های دوجانبه، چندجانبه و منطقه‌ای می‌پردازد که به کمک آنها، درک و شناخت مطالب، اهداف و وظایف ابتکار کمربند و راه بهتر می‌شود.

چین با کشورهایی که در امتداد کمربند و راه کار خواهد کرد، به‌طور پیوسته پیشرفت پروژه‌های تظاهر بیرونی خود را پیش می‌برد، برنامه‌هایی را که به منافع دوجانبه و چندجانبه منجر می‌شوند و سرعت بخشیدن به برنامه‌هایی که توسط احزاب توافق شده است را آماده می‌کند تا برنامه‌ریزی شود.

همکاری کمربند و راه، ویژگی‌های احترام متقابل و اعتماد متقابل، سود دوجانبه و همکاری برد - برد و یادگیری متقابل بین تمدن‌هاست. تا زمانی که همه کشورها در امتداد کمربند و راه تلاش‌های هماهنگ برای پیروی از هدف مشترک ما داشته باشند، چشم‌اندازهای روشن برای کمربند اقتصادی جاده ابریشم و راه ابریشم قرن بیست‌ویکم وجود دارد و مردم کشورهای در امتداد کمربند و راه می‌توانند همه از این ابتکار بهره‌مند شوند.

منابع و مأخذ

1. China's Massive Belt and Road Initiative by: Andrew Chatzky and James McBride, available in:
2. <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
- http://uk.businessinsider.com/facts-about-chinas-economy-2015-5?R=US#oid=i.ehvhbzanrfs21enbb_ysmsxf8hqxbg
- www.prb.org: World Population Data Sheet, 2018 Population Reference Bureau
3. *The National Development and Reform Commission (NDRC)*
4. <http://en.ndrc.gov.cn/>
5. *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*
- Almost 40% of Global Liquefied Natural Gas trade Moves Through the South China Sea. Available in:
6. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=33592>
- More than 30% of Global Maritime Crude Oil Trade Moves Through the South China Sea. Available in:



7. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=36952>
- <https://fa.euronews.com/2019/06/02/china-us-clash-world-disaster-taiwan-shangri-la>
- <https://fa.euronews.com/2019/05/06/us-military-warships-near-islands-claimed-south-china-sea>
8. Global Arms Trade: USA Increases Dominance; Arms flows to the Middle East Surge, says SIPRI. Available in:
9. <https://www.sipri.org/media/press-release/2019/global-arms-trade-usa-increases-dominance-arms-flows-middle-east-surge-says-sipri>
10. The Belt and Road Initiative - a Road Map to the FUTURE. Available in:
11. <https://beltandroad.hktdc.com/en/belt-and-road-basics>
12. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road.
13. Issued by the National Development and Reform Commission,
14. Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization, March 2015, First Edition 2015
15. http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html
16. Copyright by National Development and Reform Commission (NDRC), People's Republic of China



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۶۶۷۲

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: «ابتکار کمربند و راه» ابتکار شی جین پینگ رئیس‌جمهور چین
Belt and Road Initiative (BRI) China's President Xi Jinping Initiative

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

تهیه و تدوین: بهرام امیراحمدیان

همکار: علی اعظمی

ناظران علمی: حسین افشین، محمدتقی فیاضی

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. کمربند و راه

۲. راه ابریشم جدید

۳. چین



تاریخ انتشار: ۱۳۹۸/۷/۲۱