

طرح ابتکاری یک کمر بند - یک راه

— 带 — 路 倡 议



دکتر محمد رضا الهامی

■ مدیر گروه زبان چینی / عضو هیئت مدیره انجمن دوستی ایران و چین

مقدمه

در عصر کنونی، آسیا به عنوان یک قاره پهناور با تحولات جدیدی روبه روست و بازیگران مختلفی طرح‌هایی را در راستای تأمین اهداف خود در مناطق مختلف آن ارائه داده‌اند. چین نیز به عنوان یکی از کشورهای قدرتمند آسیا در راستای اهداف خود، طرح احیای جاده ابریشم «یک کمر بند-یک راه» را مطرح نموده است. این طرح که تقریباً ۴,۴ میلیارد نفر (۶۵ درصد) از جمعیت جهان و ۲۱ تریلیون از تولید ناخالص جهانی را در بر می‌گیرد، توسط رئیس جمهور چین در سپتامبر ۲۰۱۳ اعلام شد. این طرح شامل دو مسیر تجاری «کمر بند اقتصادی راه ابریشم» و «راه ابریشم دریایی» است. «کمر بند اقتصادی راه ابریشم» در مسیر باستانی راه ابریشم چین را از طریق آسیای مرکزی، روسیه و خاورمیانه به اروپا متصل می‌کند. «راه ابریشم دریایی»، چین را از طریق دریا به جنوب شرق آسیا و آفریقا مرتبط می‌کند. این طرح می‌تواند به همراه قدرت نظامی چین، با تفوق بر مسیرهای تجاری خشکی و آبی اوراسیا، چین را به سوی قدرت برتر در اقتصاد جهانی رهنمون کند. چین به طور خاص ۶۵ کشور را به عنوان هدف سرمایه‌گذاری زیرساختی تعیین کرده است. یک بخش هسته‌ای پروژه، دالان اقتصادی پاکستان-چین از شین جیانگ تا گوادر به ارزش ۵۴ میلیارد دلار است. همچنین، یک راه آهن سریع‌السیر ۳۰۰۰ کیلومتری، جنوب چین را به سنگاپور متصل می‌کند.

چین در نظر دارد سرمایه‌گذاری در زیرساخت اقتصادی همچون حمل و نقل ریلی در حدود شصت کشور جهان از جمله آفریقا سرمایه‌گذاری کند. چین برای توسعه حمل و نقل کالا و انرژی در آزادراه مسکو به قازان در روسیه، راه آهن قزاقستان از قورغاس به بندر آق‌تاو در ساحل دریای خزر، چند خط لوله گاز از ترکمنستان به چین، خط آهن چین- قرقیزستان - ازبکستان، خط آهن ترانس آسیا از چین به اروپا از طریق قزاقستان و روسیه، راه آهن جاده ابریشم از چین به ایران از طریق قزاقستان، آزادراه چین به پاکستان سرمایه‌گذاری می‌کند. چین، همچنین، برای دستیابی به اقیانوس هند از طریق تنگه مالاکا ممکن است با هند دچار چالش شود؛ لذا، در طرح راه ابریشم جدید تلاش شده است که از طریق دالان اقتصادی پاکستان-چین یا از طریق بنگلادش، راه دیگری به اقیانوس هند باز شود.

شی جین پینگ، رئیس جمهور چین در مجمع عالی همکاری بین‌المللی «یک کمر بند-یک راه» که در مه ۲۰۱۷ در پکن با شرکت مقام‌های ارشد بین‌المللی برگزار شد، طرف‌ها را به ساخت «یک کمر بند-یک راه»



One Belt - One Road Initiative

به عنوان جاده صلح، جاده شکوفایی، جاده باز، جاده نوآوری و جاده تمدن دعوت و تأکید کرد که: "چین مایل است براساس اصول پنج‌گانه همزیستی صلح‌آمیز، همکاری دوستانه‌اش را با کلیه کشورهای شرکت‌کننده ساخت «یک کمربند-یک راه» توسعه دهد و چین در امور داخلی کشورهای دیگر دخالت نمی‌کند و نیز شکل توسعه را با اعمال فشار به کشورهای دیگر تحمیل نخواهد کرد." شی جین‌پینگ اظهار کرد: "در جاده ابریشم باستانی با هزاران کیلومتر و سابقه هزار ساله، روحیه جاده ابریشم مبنی بر "همکاری، صلح، آزادی، فراگیری، آموزش متقابل و منافع مشترک" نهفته است. این جزو میراث ارزشمند بشر است؛ که در سلسله‌های تانگ، سونگ و یوان، همزمان با توسعه جاده ابریشم، راه دریایی ابریشم نیز رونق یافت. اگر از زاویه تاریخی به جامعه بشری نگاه کنیم، به نتیجه می‌رسیم که ما اکنون در مقطعی قرار داریم که جامعه ما در حال توسعه جهشی بوده و در حال دگرگونی عظیم است. در چهار سال گذشته پس از مطرح شدن پیشنهاد «یک کمربند-یک راه»، بیش از ۱۰۰ کشور و منطقه جهان پشتیبانی خود را از آن اعلام کرده یا خود در فعالیت‌های مشمول آن پیشنهاد شرکت کرده‌اند."

اهداف چین از طرح «یک کمربند-یک راه»

- ۱- تعمیق همگرایی اقتصادی منطقه‌ای؛ تقویت اهرم دیپلماتیک چین در منطقه و تضعیف نفوذ آمریکا در این کشورها؛
 - ۲- افزایش تعاملات اقتصادی با کشورهای غربی و جایگزینی مسیر ترانزیت زمینی برای صدور کالا به اروپا؛
 - ۳- اتصال جاده‌ای از سیسیفیک تا دریای بالتیک و تشکیل شبکه حمل‌ونقل آسیای شرقی، غرب و جنوب آسیا؛
 - ۴- افزایش نفوذ در اوراسیا؛ شکل‌دهی بازار اوراسیایی؛ تضمین جریان انرژی از آسیای مرکزی و روسیه و کاهش ریسک انتقال انرژی از مسیر دریایی تحت کنترل ایالات متحده (تنگه مالاکا)؛
 - ۵- ارائه الگوی جدیدی از جهانی‌سازی و تثبیت الگوهای چینی تجارت و سرمایه‌گذاری؛ تقویت یوان در نقل و انتقال مالی بین‌المللی و کاهش اتکا به دلار ایالات متحده؛
 - ۶- پیشبرد پروژه‌های توسعه در استان ناآرام غربی (از جمله شین جیانگ)؛ افزایش توان رقابت داخلی و رشد متوازن منطقه‌ای؛
 - ۷- استفاده از ظرفیت تولیدات صنعتی برای ایجاد زیرساخت‌ها و تسهیل ورود کالاهای چینی به بازارهای منطقه؛
 - ۸- همکاری در ایجاد زیرساخت‌های فناوری اطلاعات منطقه و ایجاد کانال‌های تازه برای افزایش روابط در منطقه.
- چین برای پیاده‌سازی پروژه‌ها اقدام به نهادسازی مالی نموده است. از جمله «صندوق راه ابریشم» را با ۴۰ میلیارد دلار سرمایه در سال ۲۰۱۴ راه‌اندازی کرده است. همچنین بانک سرمایه‌گذاری زیربنایی آسیا با سرمایه پایه صد میلیارد دلار را با مشارکت دیگر کشورها در سال ۲۰۱۵ تأسیس کرده است. همچنین، دولت چین در این سال ۸۲ میلیارد دلار برای سرمایه‌گذاری در



در جاده ابریشم باستانی
با هزاران کیلومتر و
سابقه هزار ساله،
روحیه جاده ابریشم
مبنی بر (همکاری، صلح،
آزادی، فراگیری، آموزش
متقابل و منافع مشترک)
نهفته است.
این جزو میراث ارزشمند
بشر است؛
که در سلسله های تانگ،
سونگ و یوان، همزمان
با توسعه جاده ابریشم،
راه دریایی ابریشم نیز
رونق یافت.
اگر از زاویه تاریخی به
جامعه بشری نگاه کنیم،
به نتیجه می رسیم که
ما اکنون در مقطعی
قرار داریم که جامعه ما
در حال توسعه جهشی
بوده و در حال دگرگونی
عظیم است.

پروژه های راه ابریشم به سه بانک منتقل کرده است. بدین ترتیب، راه برای اجرای پروژه های توسعه زیرساختی متکی به دولت چین در دیگر کشورها توسط شرکت های چینی هموار شده است. همچنین، چین از مشارکت شرکت های غیرچینی از جمله شرکت های صنعتی غربی در پیشبرد پروژه ها استقبال کرده است، تا مخاطرات ناشی از به ثمر نرسیدن آن ها را کاهش دهد. برای نمونه شرکت چینی-فرانسوی توسعه یک راکتور در بریتانیا را برعهده گرفته است. زیمنس نیز با بهره گیری از سرمایه یک میلیارد دلاری چینی ها نیروگاهی را در عربستان سعودی می سازد. همچنین، جنرال الکتریک مترصد مشارکت در این پروژه هاست. در حالی که ایالات متحده می کوشید از طریق طرح شراکت ترنس-پسیفیک اقدام به قاعده گذاری برای تجارت آزاد فراتر از معیارهای سازمان جهانی تجارت بکند، چین می خواهد از طریق راه ابریشم جدید محصولات تجاری خود را به کشورهای در حال توسعه ای که نیازمند کمک این کشور هستند، صادر کند. به بیان دیگر، طرح شراکت ترنس-پسیفیک یک بازار مشترک آزاد قاعده گذاری شده است، اما طرح راه ابریشم جدید مجموعه ای از پروژه ها به همراه پشتیبانی های نهادی اقتصادی است. به نظر می رسد موجی از ضد جهانی شدن و حمایت گرایی در کشورهای توسعه یافته از جمله آمریکا، فرصتی را مهیا کرده است که این طرح به عنوان موتور افزایش تجارت بین الملل مطرح شود.

برخی تحلیلگران، طرح «یک کمربند-یک راه» را طرحی در راستای توسعه جهانی شدن با الگوی چینی می دانند، که قصد دارد نظم اقتصادی جهان را از نو صورت بندی کند و کشورها و شرکت ها را در مدار اقتصاد چین قرار دهد. در شرایطی که رشد اقتصادی چین کند شده است، صنایع سنگین همچون فولاد و سیمان بیش از نیاز بازار چین، محصول تولید می کنند؛ بنابراین، چین برای تداوم فعالیت اقتصادی اش به بازارهای جهانی، به خصوص در کشورهای در حال توسعه، نظر دارد. در شرایطی که آمریکا تحت ریاست جمهوری دونالد ترامپ از شراکت ترنس-پسیفیک فاصله می گیرد، چین می کوشد تا طرح خود را به اجرا درآورد. چین اهداف بلندی دارد که حتی برای تحقق آن حاضر است در زیرساخت های کشورهای دچار بحران نیز سرمایه گذاری کند.

تام میلر، نویسنده ی کتاب «رؤیای آسیایی چین: ساخت امپراتوری در طول راه ابریشم جدید» (China's Asian Dream: Empire Building Along the New Silk Road) می گوید ابتکار چین شروع به ارائه زیرساخت های مفید، ایجاد مسیرهای تجاری جدید و اتصال بهتر در آسیا کرده است.

جغرافی دان بریتانیایی، هالفورد مکیندر، در آغاز سده بیستم می گوید: "یک قدرت که بتواند مسیرهای تجارت و حمل و نقل اروپا، آسیا و آفریقا را در قالب یک «جزیره جهانی» درآورد، آماده است که به یک قدرت مسلط جهانی بدل شود".

البته این طرح رقابت هایی را نیز بر می انگیزد. در شرایطی که چین در توسعه بندر گوادر پاکستان برای اتصال به اقیانوس هند سرمایه گذاری می کند، ژاپن و هند، متقابلاً، در بندر چابهار ایران سرمایه گذاری می کنند تا بتوانند به بازار آسیای مرکزی دست یابند. همچنین، روسیه می کوشد با توسعه تجارت با ایران از طریق بنادر مخاچ قلعه و آستاراخان در کناره دریای خزر به بازار آسیای جنوبی و جنوب غربی دست یابد.

این طرح می تواند قدرت بین المللی ایالات متحده به خصوص در حوزه تجاری را کاهش دهد. مواجهه خصمانه آمریکا و اروپا با روسیه پس از بحران اوکراین، این کشور را متوجه



طرح ترنس-پسیفیک چین کرد. اما، در صورت بهبود روابط با غرب، ممکن است دوباره از چین رویگردان شود، چون به هر حال طرح راه ابریشم جدید، اساساً یک طرح چینی است. از سوی دیگر ایالات متحده با تقویت اتحادش با بلوک‌های سرمایه‌داری در اقتصاد چین، ممکن است علیه این طرح اقدام کند، تا بتواند بر خط‌مشی توسعه آتی چین اثر بگذارد. بوروکراسی مالی چین علاقه‌ای به چالش با موقعیت برتر ایالات متحده به عنوان بانک مرکزی جهان ندارد و نمی‌خواهد قدرت آمریکا در نظم جهانی را به چالش بکشد. برای نمونه، از آن رو که ایران یک بخش مهم در طرح راه ابریشم جدید است، توافق هسته‌ای با ایران می‌تواند گامی از سوی آمریکا در جهت ایجاد توازن در قبال تأثیرات منطقه‌ای چین باشد.

نکته دیگری که به خصوص از نظر سیاسی امنیتی قابل تأمل است و به‌ویژه از جانب هند نیز مطرح شده است، این است که قراردادهای منعقد شده توسط چین با دیگر کشورها خیلی شفاف نیست و هزینه مشارکت در طرح‌های توسعه زیرساخت‌ها به صورتی است که کشورها ممکن است قادر به پرداخت دیون خود نباشند. از این رو چین می‌خواهد از این طریق بر تفوق خود بر مسیر دریایی اقیانوس هند بیفزاید. هند همچنین به علت تعارض سیاسی با پاکستان، به خصوص عبور دالان اقتصادی پاکستان-چین از سرزمین مورد مناقشه کشمیر، نسبت به آن موضعی منفی اتخاذ کرده است و آن را تهدید حاکمیت سرزمینی خود می‌بیند.

چالش‌ها و فرصت‌های این طرح از دیدگاه ایران

همانند جاده ابریشم قدیم، طرح «یک کمربند-یک راه» می‌تواند به عنوان میراث مشترک دو کشور محسوب گردد که درصد افزایش رونق، امنیت و ثبات منطقه‌ای باشد. با توجه به شرایط اقتصادی موجود، هم ایران و هم چین می‌توانند با بسط دادن پروژه‌های این طرح، امنیت و تقاضای انرژی را که مساله‌ای حساس برای دو کشور است را پوشش دهند. منابع نفتی و معدنی

غنی ایران فرصت‌های بی شماری را برای چین فراهم می‌کند. در عین حال، مشارکت ایران در طرح «یک کمربند-یک راه» می‌تواند ایران را به بازارهای جهانی متصل کند.

یکی از مشکلات اساسی برای چین در اجرای طرح «یک کمربند-یک راه» در خاورمیانه، حفظ ثبات در منطقه و اعتمادسازی در بین کشورهای منطقه است. ایران به عنوان یکی از کشورهای مهم در خاورمیانه، به دلیل روابط عمیق و دوستانه‌ای که با کشورهای هم‌چون عراق، سوریه، یمن و افغانستان دارد می‌تواند نقشی کلیدی در برقراری ثبات ایفا کند. علاوه بر این، ایران نقش مهمی در مبارزه با تروریسم و قاچاق مواد مخدر در منطقه ایفا می‌کند، بنابراین چین می‌تواند با همکاری ایران ثبات را نه تنها در کل منطقه بلکه در کشورهای مذکور اعمال کند که متعاقباً موجب تضمین اجرای پروژه‌های «یک کمربند-یک راه» می‌شود.

یکی دیگر از حوزه‌های فعالیت در ایران بندر چابهار است که هم از لحاظ جغرافیایی و هم ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک دارای اهمیت زیادی است و قابلیت رقابت با اهمیت ژئواستراتژیکی بندر گوادر پاکستان را دارا می‌باشد. ایران هم از هند و هم از چین به‌ویژه برای منطقه سوق الجیشی مکران دعوت کرده تا در توسعه بندر چابهار مشارکت کنند.

مزایای مشارکت ایران در طرح «یک کمربند-یک راه»

کشور ایران علاوه بر برخورداری از منابع غنی انرژی، با قرار گرفتن در یک موقعیت جغرافیایی برجسته، از مزیتی راهبردی در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی برخوردار است و می‌تواند به‌عنوان یک هاب ترانزیتی بین‌المللی در این حوزه ایفای نقش نماید. از این رو،



مزیت ایران را در قبال چین باید در دو حوزه‌ی اصلی جستجو کرد: تأمین انرژی و تسهیل ترانزیت بین‌المللی.

در بخش تأمین انرژی، چین بزرگ‌ترین مشتری آسیای نفت ایران است. این کشور جهت تأمین توسعه‌ی پایدار خود، نیازمند منابع متنوع انرژی است و ایران می‌تواند همچنان در این حوزه شریکی مهم برای آن کشور باشد.

اما در بخش ترانزیت بین‌المللی، متأسفانه روندها نشان می‌دهد ایران جایگاه شایسته‌ای در راهبردهای ترانزیتی چین ندارد. در نقشه‌های اولیه‌ای که از طرح «یک کمربند-یک راه» چین منتشر شد، ایران از موقعیت ویژه‌ای برخوردار نبود؛ باین حال، پس از مدتی نام این کشور به فهرست کشورهای همکار طرح ابتکاری «یک کمربند-یک راه» وارد شد. به نظر می‌رسد در تعیین اولویت‌های سرمایه‌گذاری در زیر پروژه‌های طرح «یک کمربند-یک راه»، ایران از جایگاه پایین‌تری نسبت به پاکستان برخوردار است. سرمایه‌گذاری حدود ۶۲ میلیارد دلاری چین در کریدور مشترک چین-پاکستان، تا حدی گویای اهمیت ترانزیتی بندر گوادر پاکستان برای چین است. این مسئله می‌تواند چند عامل داشته باشد که از جمله مهم‌ترین آن‌ها، می‌توان به همکاری ایران، هند و افغانستان در کریدور شمال-جنوب و همچنین هراس سرمایه‌گذاران چینی از بازگشت تحریم‌های ایالات متحده (در پی فضای عدم اطمینانی که آمریکا نسبت به اقتصاد ایران ایجاد کرده است) اشاره کرد.

در سفر شی جین پینگ (رئیس‌جمهور چین) به ایران در سال ۱۳۹۴، بیانیه‌ی مشترکی از طرف دو کشور منتشر شد؛ در بند ۷ این بیانیه آمده است: "طرف ایرانی از ابتکار ایده‌ی «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و «راه ابریشم دریایی قرن ۲۱» که توسط چین مطرح شده است استقبال می‌نماید. طرفین با تکیه به مزیت‌های خود و با استفاده از فرصتی که امضای اسنادی از جمله «یادداشت تفاهم بین دولت ایران و چین در خصوص ایجاد مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن ۲۱» و «یادداشت تفاهم جهت همکاری‌های ظرفیت صنعتی، معدنی و سرمایه‌گذاری ایران و چین» فراهم آورده است، همکاری و سرمایه‌گذاری متقابل در حوزه‌های مختلف نظیر حمل‌ونقل، راه‌آهن، بنادر، انرژی، صنایع تجارت و خدمات را گسترش خواهند داد."

باین‌وجود، به جز چند سرمایه‌گذاری محدود، چین ورود جدی جهت سرمایه‌گذاری در راستای طرح «یک کمربند-یک راه» نداشته است. همکاری ایران با هند بر سر پروژه‌ی چابهار و محور شرق، گرچه با شدت و جدیت کریدور مشترک چین-پاکستان پیش نمی‌رود، با این حال به خودی خود رقیبی برای آن به شمار می‌رود. لذا، هرچه همکاری ایران و هند حول محور ترانزیتی شمال-جنوب ارتقا یابد، انتظار می‌رود چین تمایل کمتری جهت افزایش همکاری با ایران از خود نشان دهد. همچنین به نظر می‌رسد برای ایران نیز، سرمایه‌گذاری در پروژه‌ی توسعه‌ی محور شرق از اهمیت و اولویت بالاتری نسبت به پروژه‌ی «یک کمربند-یک راه» برخوردار است.

موقعیت ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران

و طرح «یک کمربند-یک راه»: چالش‌ها و فرصت‌ها

همان‌گونه که بیان گردید، ایران در واقع نوعی چهارراه ترانزیتی بین‌المللی به شمار می‌آید که هم می‌تواند پلی ترانزیتی میان شرق و غرب باشد و هم شمال و جنوب. ایران از یک سو



به جز چند سرمایه‌گذاری محدود، چین ورود جدی جهت سرمایه‌گذاری در راستای طرح «یک کمربند-یک راه» نداشته است. همکاری ایران با هند بر سر پروژه‌ی چابهار و محور شرق، گرچه با شدت و جدیت کریدور مشترک چین-پاکستان پیش نمی‌رود، باین‌حال به خودی خود رقیبی برای آن به شمار می‌رود. لذا، هرچه همکاری ایران و هند حول محور ترانزیتی شمال-جنوب ارتقا یابد، انتظار می‌رود چین تمایل کمتری جهت افزایش همکاری با ایران از خود نشان دهد.

ایران در واقع نوعی چهارراه ترانزیتی بین‌المللی به شمار می‌آید که هم می‌تواند پلی ترانزیتی میان شرق و غرب باشد و هم شمال و جنوب ایران از یک سو کوتاه‌ترین مسیر زمینی از سوی شرق به سمت اروپا و بالعکس بوده و از سوی دیگر، بهترین مسیر دسترسی کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد به شمار می‌رود. بدون شک گسترش همکاری بین‌المللی ایران با دیگر کشورها در این حوزه، در راستای منافع ملی کشور خواهد بود.

کوتاه‌ترین مسیر زمینی از سوی شرق به سمت اروپا و بالعکس بوده و از سوی دیگر، بهترین مسیر دسترسی کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد به شمار می‌رود. بدون شک گسترش همکاری بین‌المللی ایران با دیگر کشورها در این حوزه، در راستای منافع ملی کشور خواهد بود. با این حال، به نظر می‌رسد برخی از این کریدورهای بین‌المللی با یکدیگر در حال رقابت هستند؛ لذا، ایران حداقل در میان مدت مجبور به مشخص کردن اولویت‌های خود در تعیین میزان همکاری با هر کدام از این پروژه‌ها خواهد بود. بعید به نظر می‌رسد بتوان در عین ارتقای همکاری با هند در کریدور شمال-جنوب، همکاری با چین را نیز در طرح «یک کمربند-یک راه» ارتقا داد. اما باید توجه داشت که هرگونه تعلق و انفعال بین‌المللی در جذب همکاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های ترانزیتی، می‌تواند در بلندمدت به از دست رفتن مزیت‌های ایران در این حوزه بینجامد. در صورتی که کشورهای همسایه در سایه‌ی انفعال ایران به جذب سرمایه و تقویت زیرساخت‌های خود در این حوزه بپردازند، عملاً پس از چند سال می‌توانند جایگاه ترانزیتی ایران را با چالش‌هایی جدی مواجه نمایند.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

طرح ابتکاری «یک کمربند-یک راه»، اولین بار توسط شی جین پینگ (رئیس‌جمهور چین) در سال ۲۰۱۳ مطرح و عملاً به مهم‌ترین دستور کار دیپلماسی-اقتصادی آن کشور تبدیل شد. این طرح با هدف افزایش نفوذ اقتصادی و تجاری چین، در مناطق پیرامونی این کشور و همچنین دیگر مناطق راهبردی جهان ارائه شده و تا امروز با جدیت در حال پیگیری است. همچنین از نظر سیاسی و امنیتی به دلیل تأکید چین بر مشارکت با کشورهای همسو و همفکر، باعث افزایش روابط سیاسی چین در منطقه شده است. به دلیل عقد قراردادهای سنگین مالی چین با کشورهای ضعیف در حال توسعه شرق و جنوب شرق و غرب آسیا، آسیای مرکزی و اوراسیا و امکان عدم استطاعت مالی آنها در بازپرداخت دیون و واگذاری مناطق و بندرهای استراتژیک اقتصادی آن کشورها به چین، به تدریج امکان تفوق بیشتر چین بر شاهراه‌های آبی و ترانزیتی زمینی و افزایش تسلط سیاسی-اقتصادی چین در منطقه وجود دارد.

از سوی دیگر، ایران با فرار داشتن در منطقه‌ای مهم و استراتژیک، همواره از مزیت‌های قابل توجهی در حوزه‌های ترانزیتی برخوردار بوده و ابتکار «یک کمربند-یک راه»، برای این کشور دارای تبعات و ملاحظات است. رقابت چین و هند در بسیاری از حوزه‌ها و همکاری ایران با هند در یک پروژه‌ی بزرگ ترانزیتی (کریدور شمال-جنوب)، می‌تواند این کشور را در موقعیتی رقابت‌آمیز با طرح «یک کمربند-یک راه» (حداقل در حوزه‌ی جغرافیایی فلات ایران) قرار دهد. لذا، لازم است ایران با بررسی‌های عمیق، منافع و مزایای هر یک از این پروژه‌ها را ارزیابی کرده و به برقراری نوعی توازن میان آن‌ها مبادرت نماید. البته با توجه به اهمیت چین به عنوان ابرقدرت اقتصادی دنیا، ایران می‌بایست موانع ارتباط مشترک و منافع مشترک را برطرف کرده و سپس در جلسات و مذاکرات مهم این طرح در منطقه شرکت فعال داشته باشد، تا بتواند با رعایت اولویت در منافع و موقعیت استراتژیکی خود در منطقه و با کمترین آسیب بهره‌برداری لازم را از مزایای سرمایه‌گذاری این طرح بنماید؛ در همین حین می‌بایست از اهمیت ارتباط دوستانه و مشترک اقتصادی با هند نیز غافل ماند. ■