

دکتر محسن شریعتی نیا در گفتگو با ایراس:

لزوم تعریف نقش ایران در طرح یک جاده یک کمربند

تاریخ انتشار: یکشنبه ۶ تیر ۱۳۹۵

دکتر محسن شریعتی نیا: جاده ابریشم مهمترین پروژه ای است که می تواند یک قدرت منطقه ای چون چین که مهمترین ویژگی آن دیپلماسی بی سر و صدا و کنش پذیری بوده را به یک کنشگر جهانی تبدیل کند. این کنشگر پهنه کنش خود را جهان انتخاب کرده است. استنباط من این است که تا آینده قابل پیش بینی قدرتیابی چین درگیری در نظام بین الملل ایجاد نخواهد کرد. هر چند حوزه های رقابت را افزایش خواهد داد و ابهام را افزایش می دهد. این طرح احتمال اشتباه محاسباتی قدرت های بزرگ را افزایش می دهد اما بعید است که نظام بین الملل و رابطه چین و آمریکا به درگیری از نوعی که بین آمریکا و روسیه ایجاد شده، دچار شود. به دلیل اینکه منطق سیاست خارجی چین با منطق سیاست خارجی روسیه متفاوت است...

لزوم تعریف نقش ایران در طرح یک جاده یک کمربند

ایراس: از زمانی که هیلاری کلینتون، وزیر امور خارجه وقت آمریکا در سال ۲۰۱۱، از لزوم پیوند دادن افغانستان به جاده ابریشم سخن گفت و متعاقبا در سال ۲۰۱۳ شی جین پینگ، رئیس جمهور چین از طرح جاده ابریشم چینی خبر داد؛ عنوان جاده ابریشم، به اصطلاحی پرکاربرد در تبیین سیاست قدرت های بزرگ در آسیای مرکزی تبدیل شده است. اما به نظر می رسد در حالی که طرح های آمریکا و روسیه برای شکل دادن به جاده های ابریشم مطلوب خود گرد و غبار گرفته، طرح چین در حال عملیاتی شدن و پیش رفتن است. دکتر محسن شریعتی نیا، استاد دانشگاه شهید بهشتی و کارشناس مسایل چین با تشریح عوامل و دلایل چینی ها برای سرعت عمل بخشیدن به طرح جاده ابریشم خود، معتقد است، هنوز درباره اینکه سرنوشت این طرح چه خواهد شد، نمی توان قضاوت کرد؛ هرچند می توان گفت «جاده ابریشم چینی» شروع خوبی داشته اما هنوز راه طولانی در پیش دارد.

ایراس: بررسی طرح هایی که از سوی قدرت هایی چون امریکا، روسیه و چین با عنوان جاده ابریشم نوین مطرح شده نشان میدهد، حداقل قدمت طرح آمریکایی بیشتر از طرح های دیگر است. شکل گیری ایده در آمریکا به سال های ۱۹۷۰ باز می گردد، اما چینی ها سال ۲۰۱۳ این ایده را مطرح می کنند. با این حال به نظر می رسد عملا تنها چینی ها هستند که توانسته اند طرح خود را به پروژه تبدیل کنند، دلیل تاخیر چین در مطرح ساختن طرح جاده ابریشم نسبت به رقیب آمریکایی چه بود، در حالی که جاده ابریشم، نامی تاریخی است که با چین پیوند دارد. دلیل پیشرفت آنها در عملیاتی ساختن آن چیست؟

دکتر شریعتی نیا: یک تفاوتی که بین آمریکا و چین وجود دارد این است که در آمریکا به عنوان قدیمی ترین دموکراسی ایده های مختلف به راحتی طرح می شود و مورد بررسی قرار می گیرد. در واقع ما در آمریکا با بازاری از ایده مواجه هستیم، که گاهی دولت بخشی از این ایده ها را جذب می کند و در دستور کار سیاسی قرار می دهد. در زمینه تفاوت طرح جاده ابریشم در آمریکا و چین، نکته قابل ملاحظه این است که ایده این طرح از سوی دولت آمریکا مطرح نشده، بلکه از سوی اندیشمندان آمریکایی بوده و لزوما به معنای این نیست که دولت آمریکا به طور جدی این طرح را پیگیری می کند. بعد از حضور آمریکا در افغانستان، آمریکایی ها برای کمک به بازسازی افغانستان، این طرح را مطرح کردند و هیچ گاه نیز پیگیری جدی نشد. دلیل آن نیز این بود که عمده تجارت و سرمایه گذاری آمریکا با محیط همسایگی خود در آمریکای شمالی و جنوبی، در مرحله بعد اروپا و آسیا پاسفیک است. بنابراین آمریکا در جاده ابریشم، آسیای مرکزی و خاورمیانه بازیگر کلیدی اقتصادی نیست.

اما درباره چین باید گفت تاخیری در ارایه طرح جاده ابریشم رخ نداده است .

ابتکار جاده ابریشم اساسا نماد تغییر چین از یک کشور در حال توسعه و یک قدرت منطقه ای به یک قدرت جهانی است. به دلیل اینکه هم تولید قدرت چین، اقتصاد محور است و هم نمایش قدرت این کشور، می توان طرح جاده ابریشم را با مبنای تولید قدرت در ورای مرزها و نمایش قدرت چین در ورای مرزها دانست.

مراحل رشد و توسعه اقتصادی چین از دهه هشتاد قرن بیستم آغاز شد و در این مدت، یعنی از دهه ۱۹۸۰ تا حدود ۲۰۰۵، چین یک کشور سرمایه پذیر در اقتصاد جهانی بود و به عنوان کارخانه جهانی شناخته می شد که

شرکت های بزرگ جهانی در آن فعالیت داشتند و از نیروی کار آن استفاده می کردند. اما از ۲۰۰۵ به بعد، استراتژی اقتصادی چین چند تغییر کرد؛ ۱. توجه به بیرون معطوف شد و چین به یک کشور سرمایه گذار تبدیل شد. ۲. تصمیم گرفته شد مازاد صنعتی و تجاری عظیم در چین، جذب محیط پیرامونی این کشور شود. ابتکار جاده ابریشم اساساً نماد تغییر چین از یک کشور در حال توسعه و یک قدرت منطقه ای به یک قدرت جهانی است. به دلیل اینکه هم تولید قدرت چین، اقتصاد محور است و هم نمایش قدرت این کشور، می توان طرح جاده ابریشم را با مبنای تولید قدرت در ورای مرزها و نمایش قدرت چین در ورای مرزها دانست.

به عبارت دیگر در کل تاخیری در ارائه طرح جاده ابریشم از سوی چین رخ نداده و این طرح زمانی باید ارایه می شد که چین جهانی شده است.

ایراس: دلیل توانایی چین در تبدیل این طرح به پروژه چه بود؟

دکتر شریعتی نیا: البته هنوز درباره اینکه سرنوشت این طرح چه خواهد شد، نمی توان قضاوت کرد. در مرحله فعلی، اقدامی که چینی ها درباره جاده ابریشم انجام داده اند، انتشار یک برنامه عملیاتی برای این طرح است. تاسیس بانک توسعه زیر ساخت، صندوق جاده ابریشم و گفتگو با رهبران طیف وسیعی از کشورها برای متصل شدن به طرح است. حتی درباره اینکه رهبران قدرتهایی چون روسیه و آمریکا و یا رهبران کشورهای ضعیفی که ترس از غلبه چین بر خود دارند، چه واکنشی به این طرح خواهند داد، اطلاعاتی وجود ندارد. می توان گفت این طرح شروع خوبی داشته اما هنوز راه طولانی در پیش دارد تا موفق ارزیابی شود. همچنانکه برخی معتقدند زمانی که این طرح برای موفقیت نیاز دارد حدود ۳۵ سال است. به عبارت دیگر وقتی از جاده ابریشم چین سخن می گوئیم از طرحی ۳۵ ساله سخن گفته می شود که تنها ۲ سال از آغاز آن گذشته است.

ایراس: نام جاده ابریشم متبادرکننده تصویر جاده و بازرگانی است که از این راه می گذرند، آیا طرح چینی هم یک پروژه سخت افزاری است یا نرم افزاری؟ یا ترکیبی؟ به عبارت دیگر چقدر از این طرح مستلزم تولید و

احداث ریل آهن و فرودگاه، بندر و خط لوله و ... است و چه اندازه نرم افزاری یعنی توافق سیاسی - اقتصادی بر سر مقررات مبادلات و ترانزیت و ...؟

دکتر شریعتی نیا: شاید انتخاب نام جاده ابریشم برای این طرح، با هدف تبدیل آن به یک مدل منحصر به فرد، درست بوده باشد، اما این نام ممکن است غلط انداز هم باشد. نام طرح، تصویر یک جاده را به اذهان متبادر می کند اما این طرحی برای پیوند زدن اقتصاد چین با طیف وسیعی از اقتصادهای محیط همسایگی چین و دورتر با اقتصاد اتحادیه اروپایی است که شریک اول تجاری چین می باشد و ۵۰۰ میلیون مصرف کننده ثروتمند دارد. فهم من از این طرح این است که با استفاده از الگوهای تجارت جهانی در قرن ۲۱، که مبتنی بر زنجیره جهانی ارزش شکل گرفته اند و پیش می روند؛ طراحی شده است. در وضعیت کنونی یک زنجیره در آمریکا شمالی، یک زنجیره در اروپا و یکی نیز آسیایسپتیک وجود دارد. چین در هر سه این زنجیره ها حضور موثری دارد، اما در حلقه های پایین. این کشور تلاش می کند که یک زنجیره ارزش چین محور را در قالب طرح جاده ابریشم تشکیل دهد. این طرح اقتصادهای ۶۵ کشور را با اقتصاد چین، در ۵ حوزه کلیدی پیوند می دهد؛ ۱. هماهنگی در سیاست گذاری، ۲. تسهیل و آزادسازی تجاری، ۳. ایجاد زیرساخت ها یا اتصال زیرساخت های کشورهای حاضر در جاده ابریشم (از طریق ساخت ریل در خشکی و بنادر در مسیر دریایی) ۴. همگرایی سیستم های بانکی و مالی با محوریت چین و بین المللی شدن یوان، ۵. توریسم و تعاملات بیشتر مردم با یکدیگر.

در مسیر جاده ابریشم ۴۵ شهر، به عنوان شهرهای جهانی در جاده انتخاب شده اند که یکی از آنها نیز تهران می باشد و ۲۵ شهر نیز در داخل چین انتخاب شده اند. قرار است ۹۰۰ پروژه در ۵ حوزه انجام شود که به ۹۰۰

طرح جاده ابریشم برای پیوند زدن اقتصاد چین با طیف وسیعی از اقتصادهای محیط همسایگی چین و دورتر با اقتصاد اتحادیه اروپایی است که شریک اول تجاری چین می باشد و ۵۰۰ میلیون مصرف کننده ثروتمند دارد.

میلیارد دلار سرمایه نیاز دارد. این سرمایه طبیعتاً از سوی شرکت های چینی تامین خواهد شد. بنابراین جاده یک طرح قرن بیست و یکمی زنجیره ارزش چین محور است. همین امر کار را جذاب و بسیار پیچیده می کند. ۶۵ کشور با نظام های سیاسی، دیدگاه ها و نگرش ها و مسایل متفاوت بهم پیوند می خورند و این سوال را ایجاد می کنند که طرح چگونه می تواند پیش رود. به طور نمونه در آسیای مرکزی که نقطه آغاز طرح در خارج

از مرز چین می باشد و در آنجا بسیار سرمایه گذاری شده، اختلاف های کشورها با یکدیگر، مداخلات روسیه و نگرانی آنها از تسلط چین بر اقتصاد این کشورها، همگی موانع جدی در برابر پیشبرد جاده ابریشم هستند.

بنابراین به طور خلاصه می توان گفت طرح دارای دو مسیر خشکی و دریایی است و در هر دو مسیر قرار است کشورها از طریق ۵ پیوند به دیدگر متصل شوند. طبیعتا زمانی که این پیوند شکل می گیرد، چین به عنوان طراح جاده و دومین اقتصاد بزرگ جهان، نقش اصلی را ایفا خواهد کرد.

ایراس: بر اساس همین جمله آخر شما، یک سوال ایجاد می شود، همانگونه که گفتید چین بدون این طرح توانسته دومین اقتصاد بزرگ جهان شود طبیعتا با اقتصاد جهان پیوند دارد، کما اینکه سرمایه گذاری های کلان و بازارهای بزرگ در مناطق مختلف دارد، بنابراین طرح جاده ابریشم چه کمک دیگری به چین خواهد کرد؟

دکتر شریعتی نیا: پیوند اقتصاد چین به اقتصاد جهانی از دهه ۱۹۸۰ شروع شد و تعمیق یافت. در وضعیت فعلی چین در کانون زنجیره جهانی ارزش است اما تاکنون چین عمدتا یک کشور کنش پذیر در اقتصاد جهانی بوده است. به این معنی که سرمایه خارجی، فناوری خارجی و ایده های خارجی مطرح می شد و چینی ها می پذیرفتند. بطور مثال شرکتی مانند سامسونگ خط تولید خود را در چین تاسیس می کند و محصول خود را تولید می کند، نقش چین در این میان مونتاژ و صادر کردن این کالا به جهان است. اما اکنون اقتصاد چین می خواهد رابطه سنتی خود با اقتصاد جهانی را که مبتنی بر کنش پذیری، سود کمتر و نقش درجه دوم بوده را به محوریت تبدیل کند. چین به عنوان یک کشور محوری، دارای دستور کار و منفعت بیشتر در زنجیره جهانی ارزش باشد.

زنجیره جهانی ارزش نقاط مختلفی دارد. در پایین ترین نقطه این زنجیره، تولید قرار دارد و چین تاکنون در کف زنجیره قرار داشت و با طرح جاده ابریشم تلاش می کند به حلقه های بالاتر زنجیره ارزش حرکت کند و این منافع بیشتری برای شرکت ها و نیروی کار چینی و در کل اقتصاد این کشور خواهد داشت. چین به دنبال آن است که کشورهای دیگر را جایگزین خود در حلقه های پایین زنجیره جهانی ارزش کند. بطور مثال اگر اکنون با

کشوری برای تولید فولاد مذاکره می شود، به این دلیل است که صنعت فولاد در چین به شدت آلوده کننده است و حاشیه سود پایین تری دارد و چینی ها می خواهند این را که تبعات زیست محیطی به کشوری دیگر منتقل کنند نیز دارد و چین محصول را از آن کشور وارد کند و خود در حلقه های بالاتر ارزش قرار گیرد. به عبارت دیگر بحث بر سر این نیست که چین با جاده ابریشم به دنبال ایجاد رابطه است، بلکه به دنبال تغییر نوع رابطه است. چین می خواد از موضع و موقعیت جدید در اقتصاد جهانی نقش ایفا کند.

ایراس: آیا همین حرکت ممکن است با واکنش سایر بازیگران روبرو شود. با توجه به اینکه چین کشوری است که ارزش های جهان شمولی ندارد. مثلاً نگاه شرکای تجاری چین مثل اتحادیه اروپا و آمریکا به این طرح چیست؟

دکتر شریعتی نیا: سیاست اعلامی آمریکا مخالفت با طرح جاده ابریشم چین نبوده، اما برخی معتقدند سیاست اعمالی این کشور مخالفت با این طرح است. اما به دلیل اطلاعات کمی که وجود دارد، نمی توان درباره

در مسیر جاده ابریشم ۴۵ شهر، به عنوان شهرهای جهانی در جاده انتخاب شده اند که یکی از آنها نیز تهران می باشد و ۲۵ شهر نیز در داخل چین انتخاب شده اند. قرار است ۹۰۰ پروژه در ۵ حوزه انجام شود که به ۹۰۰ میلیارد دلار سرمایه نیاز دارد. این سرمایه طبیعتاً از سوی شرکت های چینی تامین خواهد شد. بنابراین جاده یک طرح قرن بیست و یکمی زنجیره ارزش چین محور است. همین امر کار را جذاب و بسیار پیچیده می کند.

موضع آمریکا نسبت به طرح قضاوت کرد. در ۶۵ کشوری که در جاده ابریشم قرار دارند ممکن است ۶۵ موضع نسبت به طرح وجود داشته باشد. از کشورهایی چون ایران و پاکستان که خیلی از طرح استقبال کرده اند، در جاده ابریشم هستند، تا کشورهایی مانند هند که با احتیاط بسیار بالا با طرح جاده ابریشم برخورد می کنند و یا کشوری چون روسیه که سیاست ابهام در مقابل طرح را در پیش گرفته، نیز در آن حضور دارند. در واقع طیف وسیعی از کشور در جاده ابریشم هستند که قابل دسته بندی نیستند.

ایراس: چه تعداد از این کشورها در اروپا حضور دارند؟

دکتر شریعتی نیا: بحث اساسی جاده ابریشم این است کل اوراسیا را در بر بگیرد، از چین و شرق اوراسیا که در حال توسعه است تا غرب اوراسیا که بلوک توسعه یافته است و در این بین کشورهایی با پتانسیل بسیار بالا قرار دارند که می توانند نقطه پیوند چین با اروپا باشند. این طرح کل اروپا را در بر می گیرد و نمی توان گفت بخشی از اروپا در آن حضور ندارد.

ایراس: به نظر می رسد یک استنباط عمومی این است که جاده ابریشم چین یک طرح بسیار موفق خواهد بود و برای کشورهایی که در آن مشارکت دارند فرصت ها و مزیت های زیادی ایجاد خواهد کرد و بر همین اساس در سال های اخیر از ایران انتقاد می شد که تلاشی در جهت قرار گرفتن و بهره برداری از این طرح ندارد. به نظر شما قرار گرفتن ایران یا هر کشور دیگر در این جاده چه مزیت هایی برای آن ایجاد می کند؟

دکتر شریعتی نیا: بستگی به آن کشور دارد. مسلماً مزیت هایی که این طرح می تواند برای آلمان داشته باشد، با مزیت هایی که برای قرقیزستان دارد، متفاوت است. برای ایران اساس بحث این است که پایه های قدرت ملی به دلیل تحریم ها دچار ضعف شده است و نیاز به تقویت پرشتاب دارد. سیاست خاورمیانه ای ایران قادر نیست که پایه های قدرت ملی کشور را تقویت کند. هرچه ایران در خاورمیانه بیشتر متمایل به ایفای نقش باشد، مانند ترکیه و عربستان باید منابع بیشتری از اقتصاد خود را هزینه آن کند، بنابراین خاورمیانه سرزمین هزینه است. اما پایه قدرت ملی ایران از دو مسیر قابل بازسازی است. یکی از مسیر استخراج منابع از داخل کشور است که با وجود تمام تلاش ها حاصل آن، این شده است که پروژه های عمرانی در ایران از بالاترین تاخیرها نسبت به متوسط جهانی برخوردار است. افزون بر این سهم بودجه عمرانی در بودجه کشور رو به کاهش گذاشته است. بنابراین ایران برای بازسازی پایه های قدرت ملی در داخل ظرفیت محدودی دارد. مسیر دیگر برای بازسازی پایه های قدرت ملی که همه کشورها از جمله چین تجربه کردند، مسیر خارجی است. جمهوری اسلامی ایران به دلیل ویژگی های خود نمی تواند از غرب منابعی برای تقویت پایه های قدرت اقتصادی ملی دریافت کند بنابراین گزینه های ما محدود به کشورهای در حال توسعه می شود. این طرح فضای بسیار خوبی را فراهم می کند که ایران بخش مهمی از منابع برای بازسازی بنیان اقتصادی را با پیوند به این طرح و جذب سرمایه و ایجاد منافع مشترک با کشورهای درگیر طرح بویژه چین تامین کند.

منطق کلان مشارکت ایران در این طرح بازسازی پایه های قدرت اقتصادی کشور است. مثلا میانگین سرعت قطارهای ایران ۸۰ کیلومتر است و واگن های آن حداقل ۵۰ سال قدمت دارند، جاده ابریشم این امکان را فراهم می کند که ایران از طریق جذب سرمایه بخشی از زیرساخت خود را نوسازی کند و به شبکه ریلی منطقه اتصالات معناداری پیدا کند. در سطح کلان تر این طرح زمینه ای فراهم می آورد تا ایران از تنهایی ژئواکونومیک که سالهاست گریبان این کشور را گرفته تا حدی گذر کند.

ایراس: برای هر حرکتی یک نقطه صفر وجود دارد، شما گفتید چین با ایجاد نهادهایی چون بانک توسعه زیر ساخت، حرکت در مسیر عملیاتی سازی جاده ابریشم را آغاز کرده، آیا ایران نیز حرکت خود از نقطه صفر برای ادغام در این طرح را آغاز کرده است و یا چطور می تواند شروع کند؟

دکتر شریعتی نیا: بله خوشبختانه ایران عضو موسس بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیایی است. این یکی از حرکت های خوب دولت بوده است. اما مشکل کلان ایران در این طرح آن است که بوروکراسی ملی نمی داند از این طرح چه می خواهد. طبیعتا زمانی که نمی دانیم چه می خواهیم نمی توانیم مذاکره موثر با طرف چینی یا ترکمن داشته باشیم. نقطه آغاز این است که برای ایران روشن باشد به دنبال چه اولویت هایی است. در ایران بسیار از اقتصاد دانش بنیان و یا مباحث پرطمطراقی چون نانو تکنولوژی سخن گفته می شود اما ایران به اقتصاد بینش بنیان بیشتر نیازمند است. ما برای استفاده از امکانات

چین با جاده ابریشم به دنبال ایجاد یک رابطه نیست، بلکه به دنبال تغییر نوع رابطه است. چین می خواهد از موضع و موقعیت جدید در اقتصاد جهانی نقش ایفا کند.

بین المللی به بینش نیاز داریم و بدون این بینش، از صدها طرح چون جاده ابریشم هم نمی توان بهره ای برد.

ایراس: در واقع آیا می توانیم برای طرح های عمرانی خود، مثلا مدرنیزاسیون ناوگان حمل و نقل، با استناد به اینکه در جاده ابریشم قرار داریم، در مذاکره با طرف چینی برای جذب سرمایه استفاده کنیم؟

دکتر شریعتی نیا: ما هنوز به آن مرحله نرسیدیم. در ایران ابتدا باید موقعیت ژئواکونومیک کشور و نقاط اتصالش به مناطق پیرامون را از منظر منافع ملی تعریف کرد، که این اقدامی دشوار و میان رشته ای است و مستلزم درگیر شدن نخبگان رشته های مختلف است که چنین مطالعه ای در ایران آغاز نشده است. بنابراین مشکل ایران این است که افراد اجرایی در کشور نظریه پرداز نیز هستند، یا به دلیل ضعف بدنه کارشناسی و یا اینکه اساسا اعتقادی به پژوهش وجود ندارد و یک وزیر می تواند در قامت یک نظریه پرداز توسعه نیز ظاهر می شود. طبیعتا اینگونه نظریه پردازی ها چندان نمی تواند در جهان پیچیده و به شدت تخصصی شده امروز راه به جایی ببرد. همین طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم سالها در دانشگاههای چین مطالعه شده و اساسا توسط آنها به دولت چین ارائه شده است. اما در کشور ما رابطه دولت و دانشگاه بسیار ضعیف است. سنت غلطی در ایران شکل گرفته که هر یک از دستگاههای اجرایی تلاش کرده اند دانشگاه و مراکز تحقیقاتی تحت امر خود را ایجاد کنند و حداکثر از آنها مشورت نصفه-نیمه بگیرند. روشن است که به دلیل روابط قدرت، نظر پژوهشی این موسسات اغلب تایید نظریه پردازی مقامات اجرایی مافوق آنهاست. بنابراین مشکل این است که پایه علمی تصمیمات سست است و این سستی در مذاکرات با طرف های خارجی خود را نشان می دهد. چرا که بر اساس دانش و شناخت کم و بر اساس برخی ذهنیات که در طول دوره اجرا در فرد شکل گرفته، وارد مذاکره می شود. در چنین پروژه کلانی نیز احتمالا هر بخشی از بوروکراسی طرح های خاصی را دنبال می کند که لزوما نه تنها پخته و همراستا نیستند، بلکه ممکن است در تعارض با یکدیگر قرار گیرند. این تعارض بوروکراتیک را در طرح های مختلف کلان کشور می توان مشاهده کرد.

ایراس: صرف نظر از اینکه ایران نمی داند و یا نمی تواند از جایگاه خود در طرح جاده ابریشم چین بهره برداری کند، چینی ها با چه هدفی و برای استفاده از کدام مزیت ایران، نام تهران را به عنوان یکی از حلقه های زنجیره جاده ابریشم انتخاب نموده اند؟

دکتر شریعتی نیا: البته باید گفت چینی ها نیز سخن دقیقی به طرف ایرانی منتقل نمی کنند. معمولا در هیات های چینی که به ایران می آیند چند صدایی و کلی گویی مشاهده می شود. تعریف هایی که از نقش ایران در جاده ابریشم می شود متفاوت است. در سند جاده ابریشم، مسیر خشکی دارای سه کریدور است؛ یکی مسیر چین- پاکستان و گوادر است، یکی از بالای دریای خزر و از روسیه عبور می کند و به اروپا می رسد و دیگری از

ترکم‌نستان وارد ایران شده و از ترکیه به اروپا می‌رود که در نقشه‌ای که خبرگزاری معتبر چینی شینهوا منتشر کرده به عنوان مسیر اصلی خشکی جاده است. اما یک تلقی دیگر نیز مطرح است که فعلا مسیر پاکستان، مسیر اصلی است و چینی‌ها با توجه به روابط بسیار نزدیک با پاکستان، برنامه خود در این مسیر را بدون مشکل پیش می‌برند. اما مسیر ایران - آسیای مرکزی، به دلیل اختلافات کشورهای منطقه با هم و توقعاتی که از چین دارند، با مشکل روبروست. اما از آنجا که بحث‌ها

یک مشکلی که کشورهای مختلف با چین دارند، این است که چین بسیار بزرگ است. این غول آسیای ترس و نگرانی می‌آورد، ترس از تحت سلطه واقع شدن. چین شریک اول تجاری ۱۳۰ کشور جهان است. چین ستیزی و نگرانی از چین در طیفی از مردم این کشورها در حال رشد است ... در هریک از این کشورها ممکن است روی کار آمدن طیف سیاسی چین ستیز یا نگران سلطه چین، طرح را متاثر کند.

شفاف نیست، دقیقا نمی‌توان عنوان کرد چه مشکلی وجود دارد. اگر در سفر آقای شی جین پینگ رئیس جمهور چین به آسیای مرکزی، این مشکل حل نشود، ایران احتمالا نمی‌تواند در جاده ابریشم به عنوان یک مسیر ترانزیتی قرار گیرد. اما این به معنای آن نخواهد بود که ایران احتمال ایفای نقش در ۴ پیوند دیگر از ۵ پیوندی که اشاره شد در جاده ابریشم دنبال می‌شود، را هم از دست دهد.

ایراس: به اختلاف‌ها در آسیای مرکزی و نقش بازدارنده آن در جاده ابریشم اشاره کردید، علاوه بر این با توجه به اینکه اگر تحولات سیاسی در منطقه اگر قریب الوقوع نباشد، به هر حال شدنی است، این تحولات چه اندازه می‌تواند طرح را تحت تاثیر قرار دهد؟

دکتر شریعتی‌نیا: یک مشکلی که کشورهای مختلف با چین دارند، این است که چین بسیار بزرگ است. این غول آسیای ترس و نگرانی می‌آورد، ترس از تحت سلطه واقع شدن. چین شریک اول تجاری ۱۳۰ کشور جهان است. چین ستیزی و نگرانی از چین در طیفی از مردم این کشورها در حال رشد است، از ایالات متحده که دونالد ترامپ، چین را متهم به تجاوز به امریکا کرده و تا قزاقستان که کشاورزان قزاق، دولت را متهم به اجاره دادن زمین‌هایشان به ثمن بخش به چین می‌کنند، روسیه که نگران شرق دور است و در ایران که بخشی از افکار عمومی نگرش مثبتی به چین ندارند. در هریک از این کشورها ممکن است روی کار آمدن طیف سیاسی چین ستیز یا نگران سلطه چین، طرح را متاثر کند. چنانچه در میانمار این مشکل ایجاد شده است و دولت

جدید و طیف دموکراسی خواه نگرش دوستانه ای به چین ندارند. در کشوری مانند هند نیز نگرش حزب کنگره و حزب بی جی پی به چین متفاوت است. در کشورهای استبدادی چون لیبی قذافی و یا عراق صدام حسین نیز زمانی که نظام فرو می پاشد، منافع چین از بین می رود و چینی ها کار در این کشورها را از نو شروع می کنند. در کشور قرقیزستان نیز اکنون دولت نگرش مثبتی به چین ندارد چرا که دموکراسی ضعیف این کشور برای حفظ خود بیشتر متمایل به غرب است.

ایراس: تحقق آرمان چینی چه تاثیری در سیاست جهانی خواهد داشت؟

دکتر شریعتی نیا: جاده ابریشم مهمترین پروژه ای است که می تواند یک قدرت منطقه ای چون چین که مهمترین ویژگی آن دیپلماسی بی سر و صدا و کنش پذیری بوده را به یک کنشگر جهانی تبدیل کند. این کنشگر پهنه کنش خود را جهان انتخاب کرده است. استنباط من این است که تا آینده قابل پیش بینی قدرتیابی چین درگیری در نظام بین الملل ایجاد نخواهد کرد. هر چند حوزه های رقابت را افزایش خواهد داد و ابهام را افزایش می دهد. این طرح احتمال اشتباه محاسباتی قدرت های بزرگ را افزایش می دهد اما بعید است که نظام بین الملل و رابطه چین و آمریکا به درگیری از نوعی که بین آمریکا و روسیه ایجاد شده، دچار شود. به دلیل اینکه منطق سیاست خارجی چین با منطق سیاست خارجی روسیه متفاوت است. روسیه یک قدرت ژئوپولتیک یا دولت بحران زا و بحران زی است و از تولید بحران منفعت می برد. تا حدی آمریکا نیز چنین است که از تولید بحران سود می برد. بحران دریای چین جنوبی بخشی از تمایل آمریکا برای بحران سازی برای چین است. اما چین هنوز یک قدرت ژئواکونومیک است و به ثبات، بازار و سود نیاز دارد و زمانی که اقتصاد ایدئولوژی یک کشور باشد، نوعی از همکاری و رقابت و گونه ای از قدرت یابی مسالمت آمیز امکان ظهور بیشتر دارد تا قدرتیابی سخت از نوع آلمان و ژاپن در جنگ جهانی دوم. با این حال نمی توان با قطعیت اظهار نظر کرد، بارها در طول تاریخ کشورها دست به کارهای احمقانه زده اند و منافع ملی خود را در معرض خطر قرار داده و سیاست بین الملل را هم دستخوش تغییر کرده اند. اما امکان چنین اقدامی از سوی چین کم است.

ایراس: حتی اگر آمریکایی ها اقدام تحریک آمیزی در دریای چین جنوبی انجام دهند؟

دکتر شریعتی نیا: آمریکایی ها با چین خیلی سنجیده و محتاطانه رفتار می کنند، در حالی که آنها اعلام می کنند به دنبال مهار روسیه هستند، اعلام کردند ما به دنبال مهار چین نیستیم. سیاست آمریکا در مقابل چین متفاوت از سیاست آنها در قبال روسیه است و سعی می کنند تا حد امکان منافع مشروع چین را به رسمیت بشناسند. به رسمیت شناختن منافع چین، ممکن است معمای خوش خیم امنیتی که در رئالیسم تدافعی وجود دارد را شکل دهد و دو طرف در قالب رقابت بتوانند مانع جنگ شوند.

لینک مطلب:

<http://www.iras.ir/fa/doc/interview/۱۵۱۵/%D۹%۸۴%D۸%B۲%D۹%۸۸%D۹%۸۵%D۸%AA%D۸%B۹%D۸%B۱%DB%۸C%D۹%۸۱-%D۹%۸۶%D۹%۸۲%D۸%B۴-%D۸%A۷%DB%۸C%D۸%B۱%D۸%A۷%D۹%۸۶-%D۸%B۷%D۸%B۱%D۸%AD%DB%۸C%DA%A۹-%D۸%AC%D۸%A۷%D۸%AF%D۹%۸۷-%DA%A۹%D۹%۸۵%D۸%B۱%D۸%A۸%D۹%۸۶%D۸%AF>