

## یک پهنه – یک راه (راه ابریشم جدید)

سخنرانان:

دکتر فریدون وردی‌نژاد (معاون سیاسی دفتر رئیس جمهور)

دکتر محسن شریعتی نیا (عضو هیئت علمی دانشکده علوم اقتصادی و سیاسی  
دانشگاه شهید بهشتی)

دکتر بهمن عشقی (دبیر کل اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران)

دبیر جلسه:

دکتر علی متوسلی

(مدیر کل دفتر خدمات پژوهشی و عضو هیئت علمی موسسه عالی آموزش و  
پژوهش مدیریت و برنامه‌ریزی)

۱۳۹۹/۱۲/۱۸

مطالب مندرج در این گزارش منحصرآ گفته‌های سخنرانان است و به هیچ‌وجه منعکس‌کننده  
نظر موسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه‌ریزی نیست.



نشست "یک پهنه - یک راه (راه ابریشم جدید)" با سخنرانی آقایان دکتر فریدون وردی‌نژاد (معاون سیاسی دفتر رئیس جمهور)، دکتر محسن شریعتی‌نیا (عضو هیئت علمی دانشکده علوم اقتصادی و سیاسی دانشگاه شهید بهشتی)، دکتر بهمن عشقی (دبیر کل اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران) و با حضور جمعی از کارشناسان و علاقه‌مندان در تاریخ ۹۹/۱۲/۱۸ به صورت آنلاین برگزار گردید.

### دکتر علی متوسلی

به جهت اهمیت و تاثیرگذاری کشور چین، کشورهای بسیاری تمایل دارند با چین ارتباط داشته باشند. بعضی مانند آمریکا به دنبال این هستند که با رویکرد تقابل با چین رابطه داشته باشند و بعضی مانند ایران دید مثبت‌تری دارند. اما فقط رویکرد دیگر کشورها نیست که مسئله است، خود چین نیز با پیگیری یک استراتژی جدید به دنبال تنظیم ارتباط خود در دنیای امروز است. به طور خاص، منظور استراتژی یک پهنه یک راه است که به استراتژی راه ابریشم جدید معروف است. این نشست برای شناخت این استراتژی ترتیب داده شده است.

### دکتر فریدون وردی‌نژاد

#### سازدهای سیاسی - امنیتی

از گذشته‌های دور قاره آسیا به عنوان قاره بزرگ و دارای سابقه و حرکت عظیم در طول تاریخ، از چند بخش تشکیل شده است. یکی از آنها به مرکزیت چین، یکی هند و یکی آسیای میانه و شوروی سابق و دیگری ایران که در طول تاریخ تغییراتی نیز داشته‌اند. از گذشته‌های دور موضوع ارتباطات بین شرق و غرب این قاره عظیم، پیش از اینکه توسط دولت‌ها و سیاسیون برقرار شود، توسط مجموعه‌هایی که کار بازرگانی و اقتصادی می‌کرده‌اند فراهم شده و به شکلی پیش‌رسان‌های مناسبات بین دو طرف آسیا و ادامه آن به سمت اروپا و حتی مدیترانه و دریای سرخ، از دو جاده ابریشم دریایی و جاده ابریشم زمینی بوده است. در دوران جدید مربوط به مسائل سیاسی و قدرت حاکمیتی چین، پس از انتصاب آقای شی جین‌پینگ به عنوان رئیس جمهور، با توجه به شخصیت ایدئولوگ و موقعیت و جایگاه بسیار قوی در درون حزب و همچنین به دلیل سوابق کاری ایشان، دو فلش اساسی داخلی و خارجی ترسیم کرد. در فلش داخلی به سمت مقابله با فساد سیستمی موجود در درون حزب و در درون شاخ‌های قدرت و دولت و همچنین برای یکدست سازی مسائل داخلی و تثبیت قدرت حرکت کرد. محدودیت‌هایی برای حزب و ارتش بوجود آورد و شاخه‌هایی از قدرت را که طی سالیان ریشه دوانده بودند را توانست با مراقبت زیاد به سطحی ببرد که جریان فکری او محوریت پیدا کند. در فلش خارجی، با به چالش کشیدن نظم نوین جهانی با توجه به تک قطبی بودن آمریکا، یک رقابت استراتژیک را با آمریکا در سطح خارجی و بین‌المللی سامان داد. از دهه ۸۰ به بعد، در دوره‌هایی شاهد حضور چین گاهی با عنوان همکار استراتژیک در سطح بین‌الملل و در مواقعی به عنوان رقیب استراتژیک بوده‌ایم. در دوره شی جین‌پینگ به سمت رقابت استراتژی حرکت شد و نظم نمونه جهانی به چالش کشیده شد و سبب حضور جدی‌تر چین از نظر اقتصادی و تجاری در سطح آسیا شد. وی برای اینکه بتواند یک هویت نوین آسیایی را سازمان دهد و رهبری آسیا و تقویت زیرساخت‌های آسیا را دنبال کند، ایده یک پهنه - یک راه را مطرح نمود.

اهداف پایه‌ای که از این ایده جاده نوین ابریشم در ذهن حزب کمونیست چین و آقای شی جین‌پینگ بود؛ اول تضمین دسترسی به بازارهای آسیایی و اروپایی به شکل ارزان‌تر، سریع‌تر و راحت‌تر. دوم، برداشتن تکیه چین از دریا و عبور از تنگه‌ها و به جای آن تکیه بیشتر و قوی‌تر به خشکی بود. تاریخ حاکی از آن است که دریاها عمدتاً در سیطره آمریکایی‌ها و برخی قدرت‌های اروپایی بوده و اگر روزی دچار مشکل شوند ممکن است در تنگه‌هایی مانند تنگه تایوان، مالاکان، هرمز و تنگه جنوب هند دچار محدودیت خواهند بود. لذا ایده جاده زمینی ابریشم با این نگاه که تکه‌ای را از دریا برداریم دنبال شد. هدف سوم، متنوع‌سازی مسیرهای تأمین انرژی است که با ایجاد راه، راه‌آهن و لوله‌گذاری نفت و گاز دنبال می‌شود. هدف چهارم، دور زدن رقیب سنتی خود یعنی کشور هندوستان بوده که همیشه مشکلاتی از نظر رقابت‌های سیاسی، اقتصادی با یکدیگر داشته‌اند. پنجمین هدف ایجاد توازن استراتژیک با روسیه در آسیای میانه و مهم‌تر از آن پیشگیری و زدودن زمینه‌های گسترش ناتو به شرق بود.

در دوره رئیس‌جمهوری ترامپ، درگیری‌های بین چین و آمریکا افزایش یافت و مسائل پیچیده‌تر شد و اکنون که بایدن به رئیس‌جمهوری رسیده است انتظار می‌رود به دلیل شرایط فعلی آمریکا و تلاش برای حفظ دستاوردهای سیاسی نیاکان خود، فضای جدید خیلی با فضای گذشته فاصله نداشته باشد، لذا خط فشار و نگاه تهدیدی به چین در سیاست امنیتی و دفاعی آمریکا محوری خواهد بود. عرصه دیگر، تلاش آمریکا برای افزودن کره جنوبی و استرالیا به G7 است که در اصل محدودسازی چین و حتی روسیه است. همچنین موضوع ملی و مدیریت جهانی کرونا از بعد مدیریتی و همچنین آینده آن از بعد امنیتی از جمله مسائلی است که بین آمریکا و چین وجود دارد. اگر بخواهیم رابطه چین و ایالات متحده را مرور کنیم، بین این دو قدرت در این دهه و دهه‌های آینده رقابت استراتژیک دریایی وجود خواهد داشت که محوریت بیشتر با آمریکا خواهد بود و چین تلاش دارد که راه‌های جایگزین پیدا کند. کشور چین مدعی است که محوریت نظم نوین جهانی آینده را می‌تواند بر عهده داشته باشد و در این میان اقتصاد و امنیت پاسیفیک از جمله مسائل بین آمریکا و چین است. مسئله دیگر نیز تایوان و موضوع انرژی است.

بنابراین این چالش‌ها که بین دو قدرت بزرگ آینده و یا بین پاسیفیک و آتلانتیک اتفاق خواهد افتاد، سرمایه‌ها را آرام آرام از آتلانتیک به سمت پاسیفیک خواهد برد که اساس آن در سه قسمت مورد بررسی سیاسی قرار می‌گیرد: ۱- فشار بین‌المللی، ۲- رقابت اقتصادی و جنگ بر سر بازارها و اندازه بازار و بلوک‌بندی آینده، ۳- تقسیم قدرت و تقسیم بازار بین آمریکا و چین. لذا هر دو تلاش می‌کنند که بتوانند ظرفیت‌های بالقوه و ذخایر دیگری را استفاده کنند. از آنجائی که دیگر قدرت‌های سنتی عرب نظیر (مصر، لیبی، سوریه و عراق)، از بعد امنیتی در مدار منافع چین قرار ندارند، پکن ناچار است که به سمت متحدان سنتی آمریکا نظیر عربستان، امارات و بحرین و به طور قطع اسرائیل گرایش نشان دهد. از نظر چین، مسئله انرژی، بازار و فناوری در آینده بسیار حائز اهمیت است.

وقتی چین خودش را در جاده ابریشم نوین تعریف می‌کند با چهار مجموعه غیر از آمریکا و کشورهای عربی روبه‌رو است. یکی روسیه که بطور سابقه‌دار و سنتی در بخش سیاسی و دیپلماتیک گرم بوده و در اقتصاد سرد عمل کرده است. دوم هند به عنوان رقیب سنتی و قدیمی چین، سوم منطقه اوراسیا و آسیای میانه که از دید چین فرصت کامل برای آینده یک پهنه- یک راه خواهد بود و چهارم ایران که از نظر چینی‌ها یک شریک پر دردسر محسوب می‌شود.

روابط چین و روسیه عموماً سرد در اقتصاد و گرم در سیاست تعریف شده است. اما تحریم‌های آمریکا علیه روسیه که از سال ۲۰۱۴ آغاز شد و همینطور جنگ تجاری آمریکا با چین در دوران ترامپ، سیاست بین روسیه و چین را گرم‌تر نمود و اقتصاد را وادار کرد که نسبت به گذشته بیشتر تحرک داشته باشد. بنابراین روابط بین دو کشور یعنی چین و روسیه در قالب مشارکت استراتژیک تا حدی با تکیه بر همکاری‌های اقتصادی و ارتباطات و مانورهای نظامی نزدیک‌تر شده است. اما بنظر می‌رسد تا رسیدن به اتحاد دو کشور که مستلزم اشتراک اطلاعاتی و پیمان‌های دفاعی است، راه درازی مانده است.

مشخصه‌های روابط بین چین و روسیه را اگر بخواهیم جمع‌بندی کنیم، بی‌اعتمادی به غرب از نقاط ارتباط بین آنهاست که منجر به پنهان‌کاری مشترک این دو در همکاری‌های اقتصادی شده است و بی‌اعتمادی به همدیگر که منجر به همکاری محتاطانه، به دلیل نگرانی از کنترل و تسلط دیگری از طریق کنترل زیرساخت‌ها و جریان اطلاعات شده است. بنابراین دو قدرت آسیایی و اروپایی (چین و روسیه) بر سر دو راهی هستند. روسیه در برابر مشارکت در پروژه‌های «یک پهنه - یک راه» چین بر سر دوراهی قرار دارد. یعنی با نمایش نزدیکی به چین در برابر آمریکا و اروپا موازنه ایجاد می‌کند، و از سوی دیگر، در صورت مشارکت تمام‌قد در عمل اجازه داده است تا چین برنده رقابت تاریخی روابط دو کشور باشد. اما این تردید در بخش‌هایی از پروژه‌های چین نظیر «جاده ابریشم» کمتر به چشم می‌خورد.

یکی از مهم‌ترین مسائلی که بین این دو قدرت از بعد امنیتی و دفاعی وجود دارد، مسئله قطب شمال و جاده ابریشم یخی یا قطبی است. مسکو به دنبال تثبیت حاکمیت در ۵۰ درصد قطب شمال و صنعتی‌سازی در این منطقه است و چین سودای حضور و نفوذ در قطب را در چارچوب پروژه «جاده ابریشم یخی / قطبی» دارد. با آب شدن یخ‌های قطب شمال، یک راه دریایی ۶ هزار کیلومتری، شرق آسیا را به شمال اروپا متصل خواهد کرد. به علاوه تخمین زده می‌شود که حدود ۳۰ درصد از منابع گازی کشف نشده دنیا در این منطقه باشد. از این رو چین به قطب و جاده ابریشم یخی علاقه فراوانی نشان خواهد داد.

مسئله دیگر، موضوع چین و اتحادیه اوراسیا است. پروژه‌های یک جاده - یک راه در جاده ابریشم هم‌پوشانی‌هایی با پروژه‌های اتحادیه اقتصادی اوراسیا دارد و از جاده‌های ترسیمی ابریشم از چین به سمت غرب، سه کریدور از شش کریدور از این اتحادیه می‌گذرد. بنابراین پوتین و شی هر دو از عزم خود برای پیوند زدن این دو ابتکار سخن می‌گویند، هرچند در عمل پیشرفت‌های قابل ملاحظه‌ای رخ نداده است.

در کنار مسئله اوراسیا، مسئله آسیا میانه هم مطرح می‌شود. چین بیشتر اولویت را به همکاری‌های دوجانبه با کشورهای آسیای مرکزی داده و روسیه نیز نگران از یکه‌تازی چین در آسیای مرکزی است. لذا روسیه به دنبال جلب مشارکت هند در منطقه آسیای مرکزی و اتحادیه اوراسیا است و مقابله با چین در یک پهنه و یک راه است.

بنابراین اگر بخواهیم عمده موارد موانع همکاری دو طرف را بیان کنیم ۳ مورد وجود دارد:

۱. روسیه نگران نفوذ چین در آسیای مرکزی است. لذا مسکو با هدف مهار نفوذ اقتصادی چین خواستار عضویت هند در کنار چین در اتحادیه اوراسیا است. (روسیه سیاستی مشابه را در سازمان همکاری‌های شانگهای بکار برد و نهایتاً چین ناچار شد، در قبال عضویت پاکستان با پیشنهاد روسیه برای عضویت هند موافقت کند).
۲. مسکو نگران است که نزدیکی بیشتر به چین به تصویر «بازیگر مقتدر مستقل» بودن روسیه خدشه وارد کند.
۳. چین هم با توجه به نفوذ و قدرت روسیه نگران است که اگر با سرعت پروژه‌هایش را اجرا کند، روسیه احساس خطر کرده و نقش "بازیگر تخریب‌گر" را ایفا نماید.

حال سوال این است که در کنار یک پهنه - یک راه و اتحادیه اوراسیا، زمینه‌ای برای استفاده اقتصادی ایران و منافع ایران در این مجموعه وجود دارد یا خیر؟

اگر تا به امروز، همواره ارتقاء سطح همکاری ایران با اتحادیه اوراسیا متضمن منافع کلان برای ایران محسوب می‌شد، اکنون به دلیل چشم‌انداز پیوند خوردن اوراسیا با پروژه‌های «یک پهنه - یک راه»، این اتحادیه اهمیت دوچندان برای ج.ا.ایران پیدا کرده است. با این وضع ایران در چه شرایطی قرار می‌گیرد؟ آمریکا از بعد استراتژیک به دنبال تمرکز و ذخیره توان راهبردی خود در غرب آسیاست و به دنبال کاهش هزینه‌ها و تنش‌ها و چین علاقمند به سرگرم‌سازی آمریکا در غرب آسیا و افزایش هزینه‌هاست.

بنابراین یکی به دنبال این است که هزینه‌ها را کاهش دهد و دیگری به دنبال این است که رقابت را تقویت کند و هزینه را افزایش دهد. پس، نقش ایران از بعد امنیتی برای هر دو طرف در اهمیت و درجه بالایی قرار خواهد داشت.

بنابراین، ایران نه از بعد اقتصادی و توسعه‌ای، بلکه از بعد امنیتی و دفاعی جزئی از جنگ نامتقارن چین و آمریکا و چرخ طیار و توازن بخش تایوان محسوب خواهد شد. یعنی، چین امروز همچنان ایران را جزئی از دیواره دفاعی غربی خود علیه توسعه ناتو به شرق و هجوم و هژمون آمریکا تصور می‌کند. ما از نظر اقتصادی برای چین تعریف نمی‌شویم بلکه چین ما را اینگونه می‌بیند.

آیا چین می‌خواهد در دعوی ایران و آمریکا باشد؟ خیر. چین می‌خواهد همواره در حاشیه حرکت کند و به همین دلیل چینی‌ها تا به حال علاقه نداشتند ما به سازمان همکاری‌های شانگهای به عنوان یک عضو اضافه شویم چون نگران این هستند که مشکلات غرب آسیا و مشکلات ایران و آمریکا وارد سازمان همکاری‌های شانگهای شود.

بنابراین مناسبات راهبردی اقتصادی با ایران و سرمایه‌گذاری را خیلی تشویق نمی‌کنند و ایران در یک پهنه - یک راه از اولویت خیلی بالایی برخوردار نیست. از دید پکن، ایران تعریف ژئواکونومیکی ندارد، بلکه چین، ایران را از بعد ژئوپولیتیکی و در مدار و سازه امنیتی تعریف می‌کند، دستگاه سیاست خارجی چین تأثیر زیادی در مناسبات محوری ما ندارد و معمولاً امور ایران در حزب کمونیست و دیپلماسی پنهان امنیتی و دفاعی مدیریت می‌شود و همواره عنصر محرمانگی، خاموشی و حرکت زیرزمینی توسط چین در مناسباتش با ایران لحاظ می‌شود.

اگر بخواهیم با چین و ایده او (راه ابریشم) و منطقه آسیای مرکزی و اوراسیا روابط را مستحکم‌تر کنیم باید در سازمان‌هایی که در منطقه ما حضور دارند و نقش و تأثیر دارند حضورمان را جدی‌تر نماییم. همکاری‌های چند جانبه نظیر سازمان همکاری‌های شانگهای، طرح یک پهنه - یک راه، گفتگوهای آسیایی (که دبیرخانه آن در تایلند است و نقش روسیه و چین در آن جدی است) و در نهایت مجمع اقتصادی بوآو (مجمع اقتصادی آسیایی) که محوریت آن با چین است و چیزی مثل شکل‌های خصوصی اقتصادی است. بوآو اسم دهکده‌ای در جنوب چین در منطقه هاینان است که سالانه این اجلاس بین رهبران فعلی کشورهای دنیا و رهبران قدیمی، در آسیا برگزار می‌شود.

اگر بخواهیم محورها را فعال کنیم چند مشکل برای این همکاری‌ها وجود دارد. یکی مشکلات سیاسی مثل روابط ما با عراق، روابط ما با آمریکا، روابط ما با اسرائیل، مشکلات منطقه خلیج فارس و مسائلی که در خاورمیانه است. دوم، مشکلات اجرائی و اداری و در نهایت و مهم‌تر از همه مشکل عدم گردش اطلاعات صحیح بین دو کشور برای اطلاع از ظرفیت‌های واقعی یکدیگر است.

با وجود این مشکلات، ما موانع عملیاتی برای مناسبات با چینی‌ها و حضور در طرح یک پهنه - یک راه خواهیم داشت که عبارتند از: ۱- قوانین و مقررات بین‌المللی از جمله FATF، برای حضور ما در مجامع بین‌المللی و مسائل اقتصادی، ۲- محدودیت‌های سیاسی، ۳- ریسک‌های اقتصادی همکاری با ایران، ۴- تحریم‌های بین‌المللی است که چینی‌ها می‌خواهند جزئی از مدار اساسی بین‌المللی باشند و حتی اگر تحریمی از طرف آمریکا باشد بصورت یک جانبه، آن را محترم می‌شمرند تا حدی که ایرانی‌های مقیم چین نیز نتوانند حساب بانکی در چین داشته باشند، ۴- حفره‌ها و گپ‌های اطلاعاتی و فقر شناختی که بین ما وجود دارد. البته در کنار آن ایران جذابیت‌هایی هم برای چین دارد. مثل ذخایر نفت و گاز، منابع کانی و غیرفلزی، نیروی انسانی تحصیل کرده، کارآمد و موفق و همچنین بازار پرکشش داخلی ایران که برای چینی‌ها بسیار ارزشمند است.

بنابر آنچه گفته شد ما برای اینکه بتوانیم خود را از مدار امنیتی خارج کنیم باید به سمت عرصه‌ها و شاخه‌هایی مانند نفت و گاز و پتروشیمی، تولید مشترک در ایران، همکاری‌های حمل‌ونقل ریلی و ترانزیتی، خودروسازی و قطعه‌سازی، سد و نیروگاه،

کشاورزی و ژنتیک، مسائل هوافضا، نساجی و تولید پوشاک، صنایع غذایی و دارویی و همچنین صنایعی مانند برق و انرژی پاک، محیط زیست، نرم افزار و فناوری اطلاعات و مسائل بانکی و مالی، حمل و نقل دریایی و کشتیرانی حرکت‌هایی را آغاز نماییم.

ضروری است، ضمن پیگیری اولویت‌دار عضویت دائم در اتحادیه اوراسیا، برای ایجاد زیرساخت‌های امنیتی، حقوقی، تجاری و حمل و نقل، هم تراز با ابعاد ابرپروژه‌های اتحادیه اوراسیا و نیز، زیرساخت‌های حقوقی، سیاسی و اقتصادی «یک پهنه - یک راه» اقدام عاجل شود.

از بعد امنیتی، حکومت چین معتقد است در قالب جاده ابریشم باید سرمایه‌های خود را در آسیا پهن کند، بر اساس آمار رسمی، چین فقط ۱۲ درصد امکاناتش در خارج قرار دارد که بایستی تا ۲۰۳۵، برابر برنامه حزب کمونیست به ۴۰ تا ۵۰ درصد برسد. براساس طرح چینی‌ها و اعلام سیاست دولت جمهوری خلق چین در خصوص فعال‌سازی جاده ابریشم، این طرح در دو مسیر زمینی و دریایی ۶۵ کشور را در آسیا و خاورمیانه و اروپا و شمال آفریقا در بر می‌گیرد. از میان این ۶۵ کشور ۲۰ کشور اصلی هستند و ایران با رتبه ۱۲ در میان این ۲۰ کشور برگزیده قرار دارد. شایان ذکر است که سنگاپور، روسیه و اسرائیل به ترتیب در رتبه اول تا سوم قرار دارند. دلیل این رده بندی و قرار دادن ایران در ردیف اولویت دوازدهم، علاوه بر فاکتور سیاسی، عدم وجود اطلاعات کافی از ظرفیت‌ها و زیرساخت‌ها در ایران و میزان ریسک و برگشت پول و سیستم بانکداری و مالیات و قوانین کشوری است. (FATF)

در جمع‌بندی باید عنوان نمود که برای دیده‌شدن در این طرح، غیر از مدار امنیتی، مدار اقتصادی، تجاری و توسعه‌ای را بایستی محوری کنیم و همچنین نظام بانکداری و اعتبارات بورس را اصلاح کرده و مقابله جدی و سراسری علیه پولشویی نمائیم. همکاری‌های آموزشی و سفرهای تخصصی بین دو طرف را سامان دهیم. انتخاب یک مدل توسعه و وفاداری و ثبات در اقتصاد را باید دنبال نمود و قوانین و مقررات را برای سرمایه‌گذاری دوجانبه و چند جانبه بتوانیم پایه‌ای و محوری دنبال نمائیم.

### دکتر شریعتی نیا

### ایران و ابتکار کمربند و راه

این بحث در چهار محور قابل بررسی است. محور اول: اینکه برداشتم از این ابتکار چه هست که فراتر از کریدور و مسیرهای دریایی و مسیرهای خشکی است، محور دوم: پتانسیل‌های ایران در این ابتکار، محور سوم: اجرایی شدن مگاپروژه ابریشم و محور چهارم: ریسک ایران در میانه مگاپروژه ابریشم.

برداشت من این است که طرح کمربند بدون استراتژی صنعتی چین قابل فهم نیست. در استراتژی توسعه صنعتی ۲۰۲۵ یک نکته مهم است و آن اینکه چین نمی‌خواهد کارخانه جهان باشد. حرکت چین از نقطه تولید صنعتی که چند دهه گذشته کارخانه جهان بوده به دو طرف زنجیره و نقاطی از زنجیره که ارزش افزوده بیشتری دارد، کانون بحث ابریشم و استراتژی صنعتی است. و دلیل اینکه آمریکایی‌ها با استراتژی توسعه صنعتی دچار مشکل هستند این است که این استراتژی با آمریکا رقابت دارد و تا پیش از آن چین می‌توانست همکار غرب یا بخشی از زنجیره ارزش باشد اما اکنون شرایط تغییر کرده است.

تا پیش از این، دو زنجیره ارزش به مرکزیت آمریکا و آلمان وجود داشت. زنجیره ارزش چینی یک زنجیره نوپدید است و به نظر من چالش آمریکا و چین برای اینکه اجازه ندهد این زنجیره اقتصادی قوام بگیرد، ادامه پیدا خواهد کرد. جاده ابریشم و طرح

ابریشم نماد بین‌المللی زنجیره ابریشم است؛ جایی که قیمتی عظیم دارد و چین می‌خواهد آن را تصاحب کرده و برای خود تعریف کند و اقتصادها را به خودش متصل نماید.

بحث دوم پتانسیل‌های ایران است که بحث‌های زیادی در این مورد شده است. به لحاظ تاریخی موقعیت ما در این طرح ویژه بوده و هنوز هم موقعیت ما به عنوان پتانسیلی مهم بشمار می‌رود. در مسیر جاده ابریشم قدیم عمدتاً شهرهای ما قرار گرفته بود و ما دو نقش داشتیم:

۱- وجود اقتصادی بزرگ در منطقه ایران در کنار اقتصاد چین که یک چرخه بازرگانی و اقتصادی را تشکیل داده بود.

۲- در این پهنه امپراطوری‌های فارسی امنیت تولید می‌کردند و ما در تولید امنیت در مسیر ابریشم قدیم موثر بودیم.

ارگ بم از نمونه‌هایی است که نقش ما را نشان می‌دهد و بخشی از کار چینی‌ها نیز امروزه در این شهر انجام می‌شود. ارگ بم در گذشته یک هاب جاده ابریشم قدیم بود یعنی ابریشم چین بصورت خام می‌آمد و در بم تبدیل به پارچه شده و صادر می‌شد.

اگر به اولین نقشه که چینی‌ها در سال ۲۰۱۳ منتشر کردند نگاه کنیم ایران در کانون مسیر خشکی است. درست است که در عمل نتوانستیم مسیر راه‌آهن را به‌روز کنیم ولی در نقشه، ایران در کانون است و در بعضی از تعبیر به عنوان قلب جاده ابریشم از آن نام برده می‌شود. اگر به امپراطوری پارس در جاده ابریشم قدیم هم نگاه کنیم ایران در قلب جاده بوده است. بنابراین ما یک موقعیت ژئوپولیتیک داریم که کمتر کشوری چنین پتانسیلی را دارد.

در میان کریدورهای این جاده، کریدوری که از ایران می‌گذرد و روی کاغذ، کریدور اصلی هم است، بر مبنای مطالعاتی که بانک جهانی داشته پتانسیل اقتصادی بیشتری نسبت به بقیه کریدورها دارد اما نسبت به بقیه کریدورها کار کمتری روی آن صورت گرفته است. برای مثال، کریدور قزاقستان تقریباً راه افتاده، کریدور پاکستان بیشترین سرمایه‌گذاری را جذب خود کرده اما کریدور ایران با اینکه پتانسیل بالایی دارد تقریباً تعطیل است. موقعیت ایران نه تنها در کریدور شرقی- غربی چین، بلکه در کریدور شمال - جنوب هم نسبت به کشورهای دیگر است که در جاده ابریشم هستند بهتر است.

از لحاظ سیاسی ایران از کشورهای نزدیک به چین است. لایه بالای سیاست خارجی چین ائتلاف با پاکستان، کره شمالی و روسیه است. در لایه بعدی مشارکت جامع راهبردی با کشورهای ایران، عربستان، امارات، مصر، الجزایر و قزاقستان تعریف می‌شود. همکاری راهبردی با اسرائیل و ترکیه در لایه دیگر و مشارکت راهبردی با عراق، مراکش و سودان در لایه بعدی قرار دارد. در لایه آخر نیز مشارکت با کشورهای مثل عمان، قطر و جیبوتی در دستور کار است. بنابراین به لحاظ سرمایه سیاسی هم موقعیت ما در این جاده با بعضی از کشورها متفاوت است.

در مطالعه بانک‌ها، شهرهای ایران در مسیر کریدور چین، آسیای مرکزی و غرب آسیا هستند و از پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به کانون‌های ارتباطی برخوردارند. طبق این مطالعات، صادرات ایران با قرار گرفتن در این طرح می‌تواند تا ۱۲ درصد افزایش یابد. کلیت تجارت خارجی ایران هم در جایگاه بالایی است و تأثیر اجرایی شدن این طرح منافع بالایی دارد. اما تناقضی که وجود دارد این است که ایران از معدود کشورهایی است که هیچ پروژه‌ای در آن اجرا نشده است. یعنی از سال ۲۰۱۳ که در قزاقستان و بعد اندونزی و ... رونمایی شد کارش آغاز شد تا الان هیچ پروژه‌ای در ایران انجام نشده، توافقاتی و مقدماتی صورت گرفته ولی انجام نشده است، اگر به دامنه طرح‌های در حال اجرا و اجرا شده در پهنه اوراسیا نگاه کنیم می‌بینیم که تقریباً همه حوزه‌ها را در برمی‌گیرد و فقط حمل و نقل نیست و چیزی فراتر از آن صورت می‌گیرد. چینی‌ها دامنه فعالیتشان را گسترش می‌دهند. برای مثال به تازگی به بحث جاده ابریشم دیجیتال نیز گرایش دارند. اگر به موضوع بندرسازی و ایجاد بنادر جدید نگاه

کنیم کل پهنه اوراسیا کانون کنش چین است و چین تمایل دارد به سمت اروپایی‌ها گرایش داشته باشد و اروپایی‌ها هم همچنان مقاومت می‌کنند و روی خوش نشان نمی‌دهند.

در محیط همسایگی ما، درگیری اصلی چین و آمریکا بر سر 5G است. شرکای اصلی چین در مسئله 5G، همکاران آمریکا هستند. در این زمینه، این کشورها تقریباً از لحاظ سرمایه‌گذاری و کار جلوتر از ما هستند. به دلیل درگیری‌هایی که ما در سطح بین‌الملل داریم حتی از مصر هم در زمینه همکاری با هسته اقتصاد چین عقب‌تر هستیم. چین پیش از ما موافقت‌نامه مشارکت جامع راهبردی با مصر، الجزایر، عربستان و امارات امضا کرده است. اتفاق مهم دیگر این است که جهان عرب به شدت از چین حمایت می‌کند و حتی در موضوعی مثل سین کیانگ، کشورهای عربی بیانیه‌ای صادر و رسماً از سیاست چین در این مورد حمایت کردند. این موضوع نشان می‌دهد که عرب‌ها تا چه میزان آماده‌اند که چین را بپذیرند. نکته دیگر اینکه در چین، خاورمیانه از مسیر اسرائیل و عراق شناخته می‌شود و اینکه بگوییم چون با آمریکا تعارض داریم پس با چین بهتر می‌توانیم کار کنیم با واقعیت هم‌خوانی ندارد.

چینی‌ها یک راهبرد در خصوص جهان عرب منتشر کرده‌اند که در آن حوزه انرژی در کانون قرار دارد و توسعه زیرساخت‌ها و تجارت و سرمایه‌گذاری به عنوان دو بال همکاری در انرژی هسته‌ای، هوافضا و انرژی‌های تجدیدپذیر به عنوان حوزه‌های کلیدی توسعه محسوب می‌شود.

دبی هاب لجستیک (امارات متحده مهمترین شریک لجستیک چین) است. جاده ابریشم را شرکت‌های چینی اجرا می‌کنند نه دولت چین. بیش از ۶۰ درصد کل تجارت چین با خاورمیانه از طریق دبی صورت می‌گیرد و دبی اولین نقطه‌ای است که مبادلات مالی در آن آغاز شد و زیرساختی دارد که در ایران و کشورهای دیگر نیست.

آمار نشان می‌دهد که در مورد پاکستان، امارات و قزاقستان سرمایه‌گذاری عظیمی صورت می‌گیرد که من در اینجا به پاکستان می‌پردازم. محیط کسب و کار پاکستان از ما بدتر است و در مقوله ثبات مالی و اقتصادی دچار مشکل است و کشوری که خیلی سرمایه‌پذیر نیست. اما چرا چینی‌ها این همه سرمایه را به پاکستان می‌برند؟ بنظر می‌رسد چین این سرمایه را نمی‌آورد که صرفاً دستاوردی اقتصادی داشته باشد. این طرحی که برای پاکستان نوشته شده و پاکستان را به چهار منطقه تقسیم کرده، طرح بانک توسعه چین است. چین مصمم است که اقتصاد پاکستان را دگرگون کند و یک اقتصاد ۲۰۰ میلیونی را در کنار خود ایجاد کند. بنابراین بزرگترین حجم سرمایه را وارد این کشور کرده و پروژه‌های بسیاری را انجام داده است. البته چین سرمایه‌گذاری‌هایی در کامبوج که زیرمجموعه‌ای از جنوب شرق آسیا است و یونان که در اروپا قرار دارد انجام داده ولی کانون تفکر ژئوپولیتیک چین در مورد جاده ابریشم، پاکستان است.

حال به چالش‌های ایران در رابطه با این طرح بپردازیم. ایران در این مسیر یک کشور پرپتانسیل است. اما شاید نتوانیم کشوری را پیداکنیم که مثل ایران پرریسک باشد. چون ما با شرکت‌های چینی طرف هستیم و دولت چین هم نمی‌خواهد که هزینه ژئوپولیتیک داده و ریسک ایران را پوشش دهد در نتیجه هیچ پروژه‌ای در ایران اجرایی نشده است.

ایران در میان مگا پروژه ابریشم و مگا پروژه تحریم قرار دارد. وقتی ترامپ از برجام بیرون رفت چینی‌ها که هم در ریل با ما ۵ میلیارد دلار موافقت‌نامه داشتند و هم از صنعت خودرو ایران بیرون رفتند و هم CNPC از پارس جنوبی خارج شد. یک اتفاق دیگر که در دوره ترامپ افتاد این بوده که درگیری تکنولوژیکی آمریکا و چین و زدن شرکت هواوی به بهانه ایران شروع شد. بدین ترتیب شرکت‌های چینی دیگر نمی‌توانستند ریسک بازار ایران را تحمل کنند. یک چیز دیگر در رابطه با چین تعارض درونی است. لایه‌هایی از بروکراسی ملی ما نمی‌خواهند با چین کار کنند و برخی از پروژه‌هایی که داخل ایران می‌آید گیر می‌کند

و حالت کلاف‌گونه می‌گیرد و خیلی سخت پیش می‌رود. برای مثال این موضوع در قضیه همکاری ریلی بین ایران و چین خود را نشان داد.

بنابر آنچه گفته شد می‌توان اینطور جمع‌بندی کرد که کشور به لحاظ پتانسیل‌های ذاتی خود یکی از کشورهایی است که در رده‌های بالا می‌تواند طرف همکاری با چین باشد ولی زیرساخت نرم همکاری با چین را اصلاً ندارد. کشور درگیر در کلاف تحریم است و تا وقتی درگیر تحریم‌های ضد انسانی است ما نمی‌توانیم کارهای میلیارد دلاری با چین انجام دهیم و مجبور هستیم با چینی‌ها تجارت کنیم و با حاشیه اقتصاد چین کار کنیم تا متن آن.

## دکتر بهمن عشقی

### ایران و راه ابریشم نوین چین

برای درک بهتر موضوع بهتر است کمی تاریخ اقیانوس آرام را مطالعه کنیم. همواره قطب شرقی و غربی برای تعریف حوزه هژمونیک خود تلاش می‌کردند. در سال‌های دور با قدرت گرفتن امپراطوری ژاپن و توسعه تدریجی آن در دست اندازی به مناطق بین شرق و غرب اقیانوس آرام، نبرد بین آمریکا و ژاپن، از میانه دهه ۳۰ شروع شد و آمریکا قبل از حمله آلمان به لهستان جنگ را شروع کرد و آن هم نزاع اقتصادی با ژاپن بود که اواخر آن تحریم‌های سختی به ژاپن تحمیل شد. سه گانه ژاپن که خاتمه دوران انزوای امپراطوری پیچی می‌گویند. تا پیش از انعقاد معاهده صلح بین ایالات متحده و امپراطوری ژاپن در سال ۱۹۵۳، ژاپنی‌ها حدود صد سال برای آمریکایی‌ها شاخ و شانه کشیدند و اکنون این سیاست توسط جمهوری خلق چین دنبال می‌شود.

برای مثال به آب انداختن ناوهای هواپیمابر، طراحی نسل ششم جنگنده‌های رادارگریز، هواپیماها و تجهیزات نظامی پیشرفته در این قالب ارزیابی می‌شود که چینی‌ها پا جای پای امپراطوری ژاپن می‌گذارند.

شاهراه‌های اقتصادی در ابتکار کمربند-راه شامل کمربند اقتصادی جاده ابریشم، راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم و جاده ابریشم قطبی می‌شود.

کمربند اقتصادی جاده ابریشم شامل ۶ کریدور است:

- ۱- کریدور اقتصادی چین- مغولستان- روسیه، ۲- پل زمینی اوراسیای جدید، ۳- کریدور چین- آسیای مرکزی- غرب آسیا،
- ۴- کریدور اقتصادی چین- پاکستان، ۵- کریدور چین- میانمار- بنگلادش- هند و ۶- کریدور چین- شبه جزیره هند و چین.

راه ابریشم دریایی قرن ۲۱ هم شامل آسیای جنوب شرقی، اندونزی، هند، شبه جزیره عربستان، سومالی، مصر و اروپا بوده و در دریاهای چین جنوبی، تنگه مالاکا، اقیانوس هند، خلیج بنگال، خلیج فارس و دریای سرخ شکل گرفته است. راه ابریشم قطبی نیز که به طور رسمی از سال ۲۰۱۸ معرفی شد و چین را به اروپا از مسیر قطب شمال متصل می‌کند.

ابتکار کمربند - راه در ۲۰۱۳ مطرح شد و این موضوع مهمترین سند سیاست خارجی دولت چین است. چینی‌ها کمربند- راه را به مثابه استراتژی جدید راهبرد درهای باز مطرح کردند. آن‌ها علاقمندند که همسو با اهداف داخلی و بین‌المللی خود بتوانند قدرت باستانی چین را در عرصه جهانی بازیابی کنند.

بر اساس سند چشم‌اندازها و اقدامات، چینی‌ها از ابتکار کمربند-راه به دنبال هماهنگی سیاست‌ها، تسهیل پیوندها و ارتباطات، آزادسازی تجاری، همگرایی مالی و پیوندهای فرهنگی و مردمی هستند. اهداف رسمی که چینی‌ها در این پروژه اعلام کرده‌اند شامل بکارگیری سرمایه راکد، یافتن بازارهای جدید، توسعه متوازن تمامی مناطق کشور، تأمین امنیت انتقال انرژی و یافتن مسیرهای جدید انتقال انرژی و سرانجام، یافتن هم‌پیمانان جدید و تقویت دیپلماسی چینی است. اما اهداف نهایی و نهانی آن شامل حفظ امنیت ملی و یکپارچگی سرزمینی، شکستن محاصره از طریق چرخش به غرب، درهم شکستن هژمونی دلار و جایگزینی یوان به عنوان ارز برتر جهانی، کاهش نفوذ جهانی آمریکا و مخالفت با جهان تک قطبی و در نهایت، ایجاد نظم نوین جهانی به رهبری چین می‌باشد.

مقایسه اقتصادی دو کشور چین و آمریکا در پنج حوزه تولید ناخالص داخلی، نرخ رشد اقتصادی، سرانه تولید ناخالص داخلی، صادرات و واردات حاکی از آن است که چینی‌ها جز در سرانه تولید ناخالص داخلی که تفاوت معناداری با آمریکایی‌ها دارند، در بقیه شاخص‌ها رقابت را از آمریکایی‌ها برده‌اند. در سال ۲۰۱۹ حجم اقتصاد چینی‌ها ۲۳ تریلیون دلار و آمریکایی‌ها ۲۱ تریلیون دلار بوده است و نرخ رشد اقتصادی چینی‌ها با اختلاف زیادی بیشتر است. از همه مهمتر اختلاف تراز تجاری دو کشور است. در حالی که تراز تجاری آمریکا در سال ۲۰۱۹ منفی است صادرات بر واردات در چین فزونی داشته است.

برای اجرایی شدن طرح کمربند-راه، تامین مالی یکی از موضوع‌های مهمی بود که چینی‌ها باید به آن توجه میکردند. آن‌ها چهار مسیر مشخص را برای تامین مالی این پروژه‌ها بررسی کردند:

۱- بانک‌های خط‌مشی‌گذاری که خطوط اساسی معماری تامین مالی پروژه را بر عهده دارند مثل بانک توسعه چین، بانک صادرات و واردات چین.

۲- بانک‌های دولتی که تامین‌کننده منابع هستند مثل بانک صنعتی و بازرگانی، بانک عمران چین، بانک کشاورزی چین، بانک مرکزی.

۳- صندوق ثروت ملی مثل شرکت تامین اجتماعی ملی چین، شرکت سهامی سرمایه‌گذاری چین، صندوق ملی امنیت اجتماعی چین، صندوق جاده ابریشم.

۴- موسسات مالی بین‌المللی مثل گروه بانک توسعه آسیا، بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی.

تعداد پروژه‌هایی که چینی‌ها در قالب یک راه یک کمربند تعریف کرده‌اند تقریباً ۹ هزار پروژه است که برآورد هزینه کل آن بین ۱ تا ۴ تریلیون دلار است. بین سالهای ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۹ سه هزار پروژه تعریف و بیش از ۳۵۰ میلیارد دلار تاکنون سرمایه‌گذاری شده است. ۲ هزار پروژه در دست اقدام و ۶۶۶ پروژه تا سال ۲۰۱۹ تکمیل شده است. این پروژه‌ها به تفکیک رشته فعالیت، در هفت گروه حمل و نقل، برق و آب، املاک و مستغلات، نفت و گاز، معدن، تعاملات و بخش تولیدی قرار دارند که تعداد آن‌ها به ۲۹۶۵ پروژه می‌رسد.

چین در خاورمیانه سه هدف اساسی دارد:

۱. امنیت انرژی و منافع اقتصادی که بخش عمده‌ای از انرژی جهان در این منطقه تامین می‌شود.
۲. حفظ ثبات و امنیت مرزهای غربی چین. موضوع مواجهه با جهان اسلام به خصوص با دید جدید از اسلام‌گرایی در چین که اسلام خاورمیانه‌ای مورد توجه چینی‌ها است.

۳. نمایش قدرت رقابت با قدرت‌های بین‌المللی، از جمله در تنگه هرمز که از تنگه‌های مهم جهان است و تسلط بر امنیت بخشی و امنیت زدایی از مسیرهای حمل و نقل انرژی و حضور در مناطق نفت‌خیز اهمیت فراوانی دارد.

به نظر می‌رسد که پروژه‌هایی در چارچوب راه ابریشم در ایران تعریف شده است. خط ریلی تهران- قم- اصفهان در چارچوب طرح ابریشم است که زمان عقد قرارداد آن ۲۰۱۸ و زمان اتمامش ۲۰۲۱ است. هزینه گزارش شده تا سال ۲۰۱۹، ۲٫۷ میلیارد دلار بوده و و پیمانکار آن راه آهن چین و قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء است. پروژه دیگر در طرح راه ابریشم نوین، پروژه توسعه زیرساختی خط ریلی سمرقند- مشهد که شروع پروژه سال ۲۰۱۶ و از ۲۰۱۸ در ترکمنستان فعال شده است. همچنین خط ریلی مشهد- تهران که زمان عقد قرارداد آن ۲۰۱۷ و زمان شروع پروژه ۲۰۱۹ است و ۲۰۲۲ هم تمام می‌شود.

جدول ارزیابی تأثیر راه‌اندازی کمر بند - راه بر بخش‌های مختلف تجارت در خاورمیانه نشان می‌دهد که اثر راه‌اندازی این طرح بر بخش‌های مختلف تجارت ایران نسبت به همه کشورهای عراق، کویت، اردن، قطر، بحرین، عربستان، امارات متحده، عمان، اسرائیل، ترکیه، یمن، لبنان و مصر بیشتر است. طبق این ارزیابی پیش‌بینی می‌شود که افزایش کارآمدی مرزهای داخلی ما پس از تحقق کامل کمر بند - راه حداقل ۳/۸ باشد که می‌تواند تا ۲۱ درصد نیز وضع ما را بهبود بخشد. بهبود تجارت میان کریدورهای اقتصادی در ایران نیز حداقل حدود ۴ درصد و بیشینه آن ۱۴/۵ درصد خواهد بود. تعمیق توافق‌نامه‌های تجاری، با اجرایی شدن این طرح حداقل ۶/۵ درصد و حداکثر ۱۶ درصد افزایش می‌یابد. بهبود دسترسی به بازار هم بین ۱۹ درصد تا حدود ۳۱ درصد در نوسان خواهد بود.

طرح راه و کمر بند شش دالان اصلی تعریف شده در حوزه زمینی دارد که شامل ۱- دالان کاسپین، ۲- دالان میانی، ۳- دالان قراقروم-گوادر، ۴- دالان تاریخی شمالی، ۵- دالان تاریخی جنوبی و ۶- دالان قراقروم-زاگرس می‌شود.

دالان‌هایی که برای امنیت ملی ایران مضر هستند و اگر میزان فعالیت آنها زیاد شود تأثیر منفی می‌گذارند عبارتند از: ۱- دالان کاسپین که به شدت تحت تأثیر تحریم‌های آمریکا علیه ایران است. ۲- دالان میانی. ۳- دالان قراقروم- گوادر که حجم وحشتناکی از سرمایه‌گذاری چینی‌ها در پاکستان را دارد.

در ابتکار راه ابریشم نوین آمریکا دو دالان تاپی و لاجورد وجود دارد. آمریکایی‌ها روی دالان لاجورد مصر هستند که برای جاگذاشتن ایران با چینی‌ها توافق کنند. آنها می‌خواهند دالان لاجورد را به کاسپین متصل کنند و ایران را دور بزنند تا ایران دیگر نقشی نداشته باشد. بعدی مسئله قفقاز و قره‌باغ است که ترک‌ها می‌توانند به کرانه غربی خزر وصل شده و به سرزمین‌های چینی متصل شوند.

نقش اسرائیل در راه ابریشم نقش مهمی است. اسرائیلی‌ها از دو جنبه مورد توجه چینی‌ها هستند: ۱- دسترسی به تکنولوژی برای جدال در تغییر در موقعیت چین در جایگاه زنجیره ارزش و همکاری با اسرائیل تا حد زیادی می‌تواند فضا را برای این موضوع فراهم کند. ۲- حذف کانال سوئز و اتصال ریلی - زمینی دریای سرخ، خلیج عقبه، بندر ایلات و بندر اشدوت. از آنجا که کانال سوئز بارها از جمله در سال ۱۹۵۶ امنیت تجاری خودش را از دست داده است و مصر از جمله بازیگران دلخواه چین نیست و حضور ایالات متحده در منطقه سوئز جدی است، چینی‌ها تمایل دارند که یک مسیر جایگزین اقتصادی ایجاد کنند و اسرائیلی‌ها هم به شدت به دنبال حذف مزیت‌های اقتصادی مصر هستند. بنابراین ایده پروژه خط راه‌آهن مد- رد از سال ۱۹۹۶ در اسرائیل شکل گرفته است که اتصال سریع‌السیار بندر ایلات، بندر عقبه و بندر اشدوت در مجاورت دریای مدیترانه را ممکن می‌سازد. چینی‌ها هم در این پروژه سرمایه‌گذاری کرده‌اند که یک خط ریلی برقی با قطاری به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت است که سالانه ۳٫۵ میلیون مسافر جابجا، ۲٫۵ میلیون تن مواد شیمیایی و ۱۴۰ هزار خودرو حمل می‌کند.

## یک پهنه - یک راه (راه ابریشم جدید)

دالان‌هایی که برای امنیت ملی ایران مفید هستند نیز شامل سه دالان ۱- دالان تاریخی جنوبی، ۲- دالان تاریخی شمالی و ۳- دالان قراقرم- زاگرس می‌شود.

خط ریلی جیرفت- جاسک یکی از خطوط ریلی است که برای توسعه بندر جاسک اهمیت زیادی دارد. بندر جاسک مزیت‌های زیادی دارد. جاسک یک بندر اقیانوسی تلقی نمی‌شود اما فاصله زیادی از اقیانوس هند ندارد و به دلیل اینکه پشت تنگه هرمز واقع شده است تهدید و گرفتاری‌های خلیج فارس را ندارد و به شرط اتخاذ یک سیاست فعال، در رقابت با هندی‌ها با قراردادی خوب می‌توانیم در مورد جاسک با چینی‌ها به توافق برسیم.

خط لوله جاسک - گوره که اکنون با هزینه ۱۱۰۰ میلیون دلار در حال ایجاد است و پیشرفت ۴۰ درصدی دارد و هدف نهایی آن انتقال روزانه یک میلیون بشکه نفت از مناطق نفت‌خیز خوزستان است می‌تواند به اهمیت اقتصادی بندر جاسک بیفزاید.

اتصال جاسک و مرورایدهای چینی، بنداری که در تایلند، مالدیو، میانمار، بنگلادش، پاکستان و سریلانکا واقع هستند و برای چینی‌ها اهمیت دارد از دیگر مزیت‌های جاسک است.

پیشنهادات و توصیه‌های سیاستی در جهت بهبود وضعیت ایران در راه ابریشم:

۱- نوسازی بندر جنوبی بویژه جاسک و چابهار.

۲- پیگیری پیشنهاد ویژه سوآپ انرژی به جمهوری ترکمنستان به شرط دست کشیدن ترکمن‌ها از کانال کاسپین.

۳- سرمایه‌گذاری در شهرهای مرزی کشور به خصوص استان سیستان و بلوچستان و کرانه‌های بلوچ دریای عمان.

۴- تسهیل ترانزیت از طریق بازبینی قوانین و مقررات.

۵- ارائه معافیت‌های مالیاتی برای همکاری بخش خصوصی در بخش حمل و نقل و ترانزیت.

چیزی که مهم است حضور در یک راه - یک کمربند در ایران ضرورت نیست بلکه یک ارزش حیاتی است. بالاخره ما باید ظرفیت جمهوری خلق چین را متوجه شویم. چه در راستای کنار آمدن چینی‌ها با آمریکا، چه در راستای سرشاخ شدن چینی‌ها با آمریکا در اقیانوس آرام؛ در هر دو صورت چه جمهوری خلق چین و ایالات متحده به رقابت تنش‌آلود اقدام کنند و این رقابت تنش‌آلوده‌تر شود، چه به سازش و مامشات پردازد، اهمیت ما در راه ابریشم یک اهمیت غیرقابل انکار است و موضوع مهم شناسایی منافع ایران با تلاش برای حفظ کیان ایران، با تلاش برای افزایش درآمد و رفاه عمومی و تلاش جدی برای موضوع فقرزدایی است. چیزی که ایران به شدت نیازمند آن یعنی تلاش همه‌گیر برای فقرزدایی است. به نظر می‌رسد یک راه - یک کمربند یکی از فرصت‌های تاریخی ماست که بتوانیم از فقر گریز کنیم و شاهد این باشیم که وضعیت معیشتی و اقتصادی مردم بهبود پیدا کند.