

ابتکار «جاده ابریشم جدید» چین (اهداف، موانع و چالشها)

بهرام امیراحمدیان^۱

مدرس دانشگاه های آزاد مجتمع ولی عصر، علامه و دانشکده مطالعات جهان
روح‌اله صالحی دولت‌آباد

دانش‌آموخته کارشناسی ارشد رشته مطالعات منطقه‌ای، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران
(تاریخ دریافت ۹۵/۷/۱۷ - تاریخ تصویب ۹۵/۸/۱۳)

چکیده

امروز آسیا به عنوان یک قاره پهناور با تحولات جدیدی رو به رو است و بازیگران مختلفی طرحهایی را در راستای تأمین اهداف خود در مناطق مختلف آن ارائه داده‌اند. چین یکی از این بازیگران نوظهور است که برای تبدیل شدن به قدرت جهانی طرح احیای جاده ابریشم را مطرح نموده است. این جاده یکی از ابتکارهای اساسی سیاست خارجی چین برای گسترش حوزه نفوذ و تأثیرگذاری خود به دیگر مناطق است. این طرح که تقریباً ۴,۴ میلیارد نفر (۶۵ درصد) از جمعیت جهان و ۲۱ تریلیون دلار تولید ناخالص جهانی را در بر می‌گیرد، توسط رئیس‌جمهور چین در سپتامبر ۲۰۱۳ اعلام شد و از دو بخش کمربند اقتصادی «جاده ابریشم جدید» و «جاده ابریشم دریایی» تشکیل شده است. تلاش و اهتمام چین برای پیشبرد چنین طرحهای عظیمی جدای از آنکه می‌تواند آثار و پیامدهای اقتصادی و سیاسی جدی برای این کشور در پی داشته باشد، نیز می‌تواند در سیاست خارجی چین گسترش‌گرایی بیشتر و نقش فعالانه‌تر منطقه‌ای داشته باشد. عرصه رقابت چین و آمریکا در اقتصاد بین‌الملل، افزایش نفوذ چین در اقتصاد آسیا و رشد چشمگیر فعالیت‌های اقتصادی و تجاری چین در آفریقا در مقایسه با سایر قدرت‌ها به‌خصوص ایالات‌متحده نشان می‌دهد که چین با احیای جاده ابریشم و ترسیم یک کمربند اقتصادی، دسترسی بازارهای جهانی را تسهیل و گسترش یک کریدور حمل و نقل بین‌المللی و قابل اتکاء با هزینه‌های مقرون‌به‌صرفه‌تر را در راستای منافع ملی خود تدوین کرده است. بر این اساس، مولفین این مقاله سوال خود را چنین مطرح می‌کنند که آیا ابتکارهای چین به رغم گفته مقامات پکن می‌تواند در عمل به منصفه ظهور برسد یا موانع موجود بر سر راه این طرحها از به ثمر رسیدن آنها جلوگیری خواهد کرد؟ فرضیه ما این است که باتوجه به هزینه‌های گزاف، طرحهای چین و کارشکنی‌هایی که ممکن است ایالات‌متحده در رقابت با پکن جلوی این طرحها ایجاد کند و همچنین به دلیل مشکلات زیست محیطی و عدم همراهی برخی کشورها حداقل در آینده نزدیک احتمال موفقیت این طرحها بعید به نظر می‌رسد.

واژه‌های کلیدی: چین، جاده ابریشم جدید، آسیای مرکزی، روسیه و آمریکا.

Email: bahram1329@gmail.com

^۱ - نویسنده مسئول

مقدمه

جاده ابریشم قدیمی^۱ تجارت چین که بیش از دو هزار سال پیش مورد استفاده بود، کماکان در جهان بسیار شهرت دارد. جاده ابریشم به عنوان پلی بین چین و کشورهای اروپا، آسیا و آفریقا برای تبادلات مادی و تمدنی شرقی و غربی سهم مهمی ادا نموده است. این جاده راه تجارت زمینی چین با آسیای جنوبی، غربی و اروپا و آفریقا از راه آسیای مرکزی در روزگار قدیم بود. در سالهای اخیر، ایده جاده ابریشم مجدداً احیا شده و اندیشمندان غربی و شرقی طرحهایی را برای راهاندازی مجدد و گسترش آن ارائه داده‌اند. دو طرح در خصوص جاده ابریشم مطرح شده است که یکی طرح جاده ابریشم ایالات متحده است که در سال ۲۰۱۱ توسط هیلاری کلینتون^۲، وزیر خارجه وقت این کشور مطرح شد و دیگری طرحی است که چین در نظر دارد آن را اجرایی سازد. طرح ارائه شده توسط آمریکا بر اساس مطالعات گسترده فردریک استار^۳، ایده پرداز اصلی طرح جاده ابریشم جدید مطرح شده است. طرح آمریکایی جاده ابریشم جدید، زیرساخت‌های روسیه (جاده‌ها، خطوط آهن و خطوط انتقال انرژی) را به کشورهای آسیای مرکزی و پس از آن به افغانستان، پاکستان و هند متصل می‌نماید. این طرح سعی دارد با بیرون نگاه داشتن ایران و نادیده انگاشتن اهمیت ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک آن به نوعی از ایفای نقش ایران در منطقه بکاهد و راه‌های جدیدی را برای دسترسی به شرق پایه‌گذاری نماید. این درحالی است که طرح جاده ابریشم جدید چین با دو گونه خشکی-دریایی بر آن است تا شرق آسیا را به آسیای مرکزی، آسیای مرکزی را به غرب آسیا و غرب آسیا را به مدیترانه و شرق اروپا متصل سازد، همچنین طرح جاده ابریشم دریایی، بر آن است تا دریای جنوبی چین را به دریای مدیترانه متصل نماید (Vander Putten & Meijnders, 2015: 8). دولت چین، ابتکار خود با عنوان «جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱» را در اکتبر ۲۰۱۳ مطرح کرد، در سپتامبر همان سال چین طرح کمر بند اقتصادی جاده ابریشم را که با هدف ایجاد

¹ Old Silk Road

² Hillary Clinton

³ Fredrick Starr

زیرساخت‌های لازم برای همکاری منطقه‌ای که از شین‌جیانگ^۱ (بخش شمالی - غربی چین) تا دریای بالتیک را در برمی‌گیرد، آغاز کرده بود. دولت چین، از اصطلاح «یک کمربند و یک جاده»^۲ برای دو طرح استفاده می‌کند. طرح جاده ابریشم چین که بدون ملاحظات ایدئولوژیک و بر مبنای واقعیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک، سازماندهی شده است، احیای جاده ابریشم قدیم و توسعه آن را مدنظر دارد. این طرح با هدف اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای همسایه و ارائه بازده برد-برد برای همه کشورهای منطقه و همچنین جهان معرفی شده است (Szcudlik-Tatar, 2013: 17). پروژه‌های جاده ابریشم جدید ابزاری در طرح ایجاد همکاری منطقه‌ای، ایجاد انعطاف سیاسی؛ بهبود رشد اقتصادی، پیشنهاد تنوع سازی تجارت و سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل، بخشهای معدن و انرژی هستند. همه اینها یک فرصت تاریخی بی‌سابقه‌ای را برای جمهوری‌های آسیای مرکزی ارائه می‌دهد تا به بازیگران مهمی در اقتصاد جهانی تبدیل شوند. به تبع آن، پروژه‌های دوجانبه و چندجانبه بسیاری در مقیاسهای بزرگ و کوچک وجود دارند که هدفشان بازسازی و احیای تجارت و سیستم مبادله مشابه جاده ابریشم قدیم است (Clinton, 2011: 4).

مقاله حاضر به بررسی طرح جاده ابریشم جدید چین می‌پردازد و ضمن تشریح ویژگی‌های آن در نظر دارد تا ابتکار جاده ابریشم ایالات متحده را به عنوان یکی از موانع عمده برای اجرای طرح چین بررسی کند. در ادامه تلاش می‌شود تا تاریخچه این طرح از سال ۲۰۱۳ تاکنون، اهداف استراتژیک چین از مطرح نمودن این طرح و در نهایت، مجموعه واکنش‌های صورت گرفته به خصوص واکنش‌های رقابتی روسیه، هند و آمریکا؛ همچنین علاقه‌مندی برخی از کشورهای پیرامونی چین، حتی ایران را برای همکاری در این طرح مورد بررسی و کنکاش قرار گیرد و سعی شده تا منافع و مزایایی که جاده ابریشم جدید برای ایران در پی دارد، مورد بررسی قرار گیرند. این پژوهش با استفاده از نشریات و مجلات تخصصی و منابع اینترنتی، براساس روش توصیفی - تحلیلی نوشته شده است تا تصویر کاملی از طرح‌های جاده ابریشم چین و تلاشهایی

¹ Xin Jiang

² One Belt, One Road Initiative

انجام شده ارائه دهد؛ همچنین به منظور تبیین چهارچوب مفهومی موضوع از روش اسنادی و مطالعات کتابخانه‌ای بهره گرفته شده است.

چهارچوب نظری

مکتب کپنهاگ^۱

در چهارچوب نظری نوشتار حاضر از مکتب کپنهاگ بهره گرفته شده است. مکتب کپنهاگ براساس تحلیل نگارندگان، مبتنی بر دو رویکرد نظری واقع‌گرایی و سازه‌انگاری می‌باشد. اعتقاد به وجود دولت‌ها، اصالت بخشیدن به منافع ملی و محوریت مسأله امنیت در آثار مکتب کپنهاگ، مبانی واقع‌گرایانه این رویکرد نظری به شمار می‌روند. با این حال، مکتب کپنهاگ از انشعابات نظریه سازه‌انگاری می‌باشد و در واقع از نظریه‌های انتقادی در تکمیل و پرورش اندیشه‌های سازه‌انگاران است. مکتب کپنهاگ هماهنگ‌ترین تلاش را در جهت بسط نظریه یا چهارچوبی برای بررسی امنیت، مطابق سنت سازه‌انگاری تشکیل می‌دهد. مکتب کپنهاگ نامی است که بر دستورکار پژوهش جمعی محققان مختلف مؤسسه پژوهش صلح کپنهاگ در دانمارک گذاشته شده که محور آن را آثار باری بوزان^۲ و اوله ویور^۳ تشکیل می‌دهد (ویلیامز، ۱۳۹۰: ۱۲۹). مکتب کپنهاگ که از آن به رهیافت فلسفی در امنیتی کردن تعبیر می‌شود (Balzacq, 2009: 9-11)، با تکیه بر مباحث زبان شناختی و پساساختارگرایی تکوین یافته است. نظریه «کنش گفتاری» و مفاهیم پساساختارگرایانه، کانون توجه این مکتب به شمار می‌رود (Waever, 2004: 13). از آنجا که مکتب کپنهاگ، طیف وسیعی از بازیگران و متغیرها را در تحلیل و تبیین پدیده‌ها به ویژه سیاست خارجی مورد توجه قرار می‌دهد، در نتیجه می‌تواند چهارچوب نظری جامعی را برای تبیین سیاست داخلی و خارجی کشورها و روابط خارجی آنها فراهم آورد (Behnke, 2006: 62-69). از منظر مکتب کپنهاگ، امنیت شامل بخش‌های نظامی، سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی است. مکتب کپنهاگ نقطه نظرات کسانی که امنیت را فقط در چهارچوب عینی و جدا از ذهن و افکار افراد تلقی می‌-

^۱ Copenhagen School

^۲ Barry Buzan

^۳ Ole Weaver

کنند، رد کرده و آن را به عنوان موضوعی بین ذهنی تعریف می‌کند. بوزان نقطه آغاز مسأله امنیت را ذهنی و مبتنی بر تصمیم بازیگران معرفی می‌کند (یزدانی و شاه‌محمدی، ۱۳۹۳: ۱۴۵). مفهوم امنیتی ساختن، یکی از مباحث بسیار مهم در مکتب کپنهاگ می‌باشد و تعریف امنیت به عنوان کنش کلامی گرانیگاه این بحث است. به عبارت مشخص‌تر، امنیتی کردن روندی است که طی آن یک بازیگر، مسأله، پویش یا بازیگر خاصی را به عنوان «تهدید وجودی» برای یک موضوع خاص امنیت اعلام می‌کند. ویور در همین خصوص اظهار می‌دارد: «امنیت به عنوان عمل گفتمانی بهتر فهمیده می‌شود تا اینکه به عنوان کنش کلامی در نظر گرفته شود». بوزان و دووولد نیز تأکید دارند که امنیت عملی است که سیاست را به آن سوی قوانین تثبیت شده بازی می‌برد و در جای دیگر آنها اظهار می‌کنند: «کنش، خود ارجاعی می‌باشد؛ زیرا این کنش است که یک موضوع را به موضوع امنیتی تبدیل می‌سازد» (ابراهیمی، ۱۳۸۶: ۴۳۹-۴۵۸). در مجموع، می‌توان چند نتیجه از بحث امنیتی ساختن گرفت: نخست آنکه، امنیتی ساختن یک گزینه سیاسی است. دوم آنکه: امنیت، پدیده‌های قابل کشف نمی‌باشد، بلکه بر ساخته می‌شود و سوم آنکه، امنیتی ساختن حاکی از نوعی ضرورت یا انتخاب جهتدار حل مسأله است و چهارم آنکه، امنیتی ساختن با مفهوم امنیت ایجابی متفاوت است (بوزان، ۱۳۸۶: ۳۰۵-۳۰۷). مکتب کپنهاگ همچنین از منظری دیگر به موضوع کمر بند اقتصادی جاده ابریشم خواهد پرداخت. در واقع، تحقق یافتن کمر بند اقتصادی جاده ابریشم، براساس مکتب کپنهاگ چنین قابل تحلیل است که این طرح مجموعه‌ای از واحدها را پدید خواهد آورد که روندها و پویش-های امنیتی‌شان چنان به هم گره خورده است که مشکلات امنیتی آنها را نمی‌توان جدای از هم به شکل معقولی به تحلیل گذاشت یا برطرف کرد (Buzan & Weaver, 2003: 44). بر این اساس، بدیهی است که طرح جاده ابریشم جدید به دلیل اهمیت زیاد و ایجاد تغییرات متعدد و ملموس بر منطقه، تمامی کشورهای واقع در این مسیر را دستخوش تحول عظیم خواهد نمود. همگرایی اقتصادی، شکوفایی و رونق اقتصادی کشورهای منطقه، بروز چالش‌های امنیتی جدید و به تبع ضرورت چاره‌اندیشی و یافتن راهکارهای مقابله با آنها؛ همچنین قدرت-سازی برای کشورهای حاضر در این طرح، از دستاوردهای تحقق این طرح عظیم خواهد بود.

اهمیت جاده ابریشم جدید

تا به امروز، هیچ روش‌شناسی قابل قبول مشترکی برای تخمین حجم و ارزش تجارتي که با گشایش شاهراه‌های جاده‌ای و خطوط ریلی در قلب آسیای مرکزی و افغانستان شکوفا خواهد شد، وجود ندارد. کریدورهای مبادلاتی همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی (کارک)^۱ از راه‌های مبادلاتی اساسی و حیاتی منطقه به شمار می‌آیند. اهمیت این کریدورها به ویژه از آن جهت است که اغلب کشورهای عضو برنامه همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی محصور در خشکی بوده و به طور انحصاری برای نقل و انتقالات و تجارت درون منطقه‌ای به مسیرهای زمینی وابسته می‌باشند. بانک توسعه آسیا برای برقراری ارتباط میان کشورهای عضو کارک با سایر کشورهای مجاور در تلاش است (Habua, 2015: 5).

گسترش تجارت در کریدورهای ترانزیتی در حال ظهور، تأثیر متفاوتی بر کشورها خواهد گذاشت. این خطوط جدید، چین، اروپا، هند و روسیه را قادر خواهد ساخت که کالاهای با ارزش بالا را به صورت کارآمدتری از انتقال آن با کشتی، با خطوط ریلی مبادله نمایند. اروپا سرانجام به مزایایی که با آغاز طرح تراسیکا^۲ در سر می‌پروراند، نایل خواهد آمد. منطقه اورال در روسیه و غرب سیبری به کریدورهای تجاری کارآمد در هند، جنوب شرق آسیا و خاورمیانه دسترسی خواهند یافت. ترکیه و جمهوری آذربایجان به کشورهای ترانزیتی مهم تبدیل خواهند شد که از طریق ایران و آسیای مرکزی، شرق را به غرب متصل می‌سازند. قزاقستان و ازبکستان هر دو از گسترش خطوط شمال- جنوب که شمال اروپا و روسیه را به خلیج فارس و دریای عرب پیوند می‌دهد، سود خواهند برد. تولیدکنندگان نفت و گاز در منطقه دریای خزر از مزایای اقتصادی و امنیتی خطوط لوله انتقالی متعدد سود خواهند برد. خطوط انتقال برق به زودی تاجیکستان و قرقیزستان را قادر خواهد ساخت که از میان بزرگترین تولیدکنندگان انرژی هیدروالکتریک در جهان به بازارهای پاکستان دسترسی پیدا کنند. ازبکستان، ترکمنستان و تاجیکستان قادر خواهند بود با ارزشترین محصولات کشاورزی و پنبه خود را به جای صادر

^۱ The Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC)

^۲ کریدور ترانزیتی اروپا- قفقاز- آسیا

کردن به روسیه و طی مسافت ۷۰۰۰ کیلومتری و گذر از دریای بالتیک، مستقیماً به بازارهای در دسترس در جنوب آسیا صادر کنند؛ این امر انحصار صادرات روسیه را بر کشورهای منطقه خواهد شکست. ترکمنستان نیز به خریداران متعدد نفت و گاز دسترسی پیدا خواهد کرد. افغانستان نیز از مزایای عواید ناشی از ترانزیت و مالیات حمل و نقل بهره خواهد برد. بازگشایی کریدورهای تجاری شرق به غرب از مسیر پاکستان و گشایش کریدورهای جدید به چین، انزوای تحمیل شده بر پاکستان را از بین خواهد برد (Esteban and Otero-Iglesias, 2015: 28). امروزه، کشورهای زیادی به خصوص آسیای مرکزی در مسیر جاده قدیمی قرار گرفته‌اند، به نظر می‌رسد سیستم تجارت جاده ابریشم تاریخی تنها جایگزین برای رشد و توسعه است. صنایع در حال توسعه بازارهای جدیدی را تقاضا می‌کنند؛ اختراعات تکنولوژیکی، همکاری بین‌المللی را تسهیل می‌کنند، و حمل و نقل بهتر، افزایش اهمیت تجارت و رشد تقاضاهای انرژی نیازمند همکاری بین‌المللی است (Clinton, 2011: 3).

ابتکار جاده ابریشم چین

در سپتامبر ۲۰۱۳ شی جینگ پینگ، رئیس‌جمهور چین در سفر به کشورهای آسیای مرکزی، طرح ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم را مطرح کرد. شی جینگ پینگ در دانشگاه نظربایف قزاقستان، پیشنهاد داد که چین و آسیای مرکزی دست به دست هم دهند و کمربند اقتصادی جاده ابریشم را برای همکاری‌های بیشتر در منطقه بسازند. او ابعاد مهم این طرح را اینگونه مطرح کرد: ارتباطات سیاسی، اتصال جاده‌ای از پاسیفیک تا دریای بالتیک و تشکیل یک شبکه حمل و نقل که به آسیای شرقی، غرب و جنوب آسیا متصل می‌شود، تسهیل تجارت؛ گردش مالی و مبادلات پایاپای (Fedorenko, 2013: 20). وی از کشورهای آسیای مرکزی خواست به ایجاد کمربند اقتصادی جاده ابریشم جدید که منافع گسترده اقتصادی برای منطقه خواهد آورد بپیوندند، هدف این پیشنهاد کمک به کشورهای اورآسیایی، به‌ویژه جمهوری‌های آسیای مرکزی است که توسعه سریع اقتصادی را برای آنها و چین به همراه دارد (Orolbaev & Steklov, 2008: 9-20). طرح جاده ابریشم چین احیای جاده ابریشم قدیم و توسعه آن را مدنظر دارد. این طرح با هدف اعمال سیاستهای دوستانه در قبال کشورهای همسایه و ارائه

بازده برد-برد برای همه کشورهای منطقه و همچنین جهان معرفی شده است (Lin, 2011: 14). رئیس جمهور چین؛ همچنین در اکتبر ۲۰۱۳ ابتکار جاده ابریشم دریایی را نیز ارائه داد و هر دو طرح خود را «یک کمربند و یک جاده»^۱ نامید. مسیر جاده ابریشم جدید چین از مرکز استراتژیک اورآسیا، از میان دولتهای با ذخایر سرشار انرژی و معدنی و پایگاه جمعیتی قابل توجه عبور خواهد کرد. این مسیر از منطقه شی آن^۲ در چین جنوبی شروع و به شهر ارومچی^۳ در مرز قزاقستان رفته و سپس از ایران، عراق، سوریه و ترکیه عبور خواهد کرد. شاخه دیگر جاده ابریشم از استانبول به شمال غرب به بلغارستان، رومانی، جمهوری چک و آلمان می رود و قبل از رفتن به شمال به روتردام^۴ در هلند و ونیز^۵ ایتالیا متصل می شود، جایی که با جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ به هم پیوند خواهد خورد. پروژه پیچیده چندوجهی که ساختار، پارامترها و مکانیسم‌هایی برای اجرایی شدن آن بی پایه و در عین حال کاملاً روشن نیست. کمربند اقتصادی جاده ابریشم بیش از یک کریدور حمل و نقل همچون پروژه اروپایی «کریدور حمل و نقل اروپا-قفقاز-آسیا» (تراسیکا)^۶ است. این تنها یک مسیر تجارت بین‌المللی و مبادله فرهنگی بین شرق و غرب نیست، بلکه مسیر استراتژیک بلندمدتی در مقیاس بزرگ است؛ همچنین جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱، کریدور اقتصادی چین-پاکستان است که کریدور اقتصادی بنگلادش- چین- هند- میانمار را در برمی گیرد (Habova, 2015:64-65). تمرکز اصلی این مسیر متصل کردن زیرساختهای حمل و نقلی بین آسیا و اروپا است. این طرح یک شبکه گسترده‌ای از بزرگراهها، راه آهن سریع السیر، خط لوله‌ها و شبکه‌های فیبرنوری بین اورآسیا را شامل می شود. اجرای این استراتژی بزرگ به چین کمک خواهد کرد تا یکپارچگی اقتصادی خود با کشورهای غربی را افزایش دهد. همچنین برای چین سکویی جهت طرح‌ریزی نفوذ سیاسی آن در چرخش غربی در قلب اورآسیا فراهم خواهد کرد. پکن خود را به عنوان

^۱ One Belt, One Road

^۲ Xi'an

^۳ Urumqi

^۴ Rotterdam

^۵ Venice

^۶ Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRASECA)

منبع اصلی سرمایه‌گذاری برای اجرای مراحل مختلف این طرح اعلام می‌کند. در این چهارچوب، تصویر کلی جاده ابریشم جدید نشان می‌دهد که هدف استراتژیک بلندمدت چین - تقویت استفاده از یوآن^۱ (پول واحد چین) برای انتقال‌های بین‌المللی و کاهش تکیه مالی به ایالات متحده است (Fedorenko, 2013: 26).

رویکرد چین به آسیای مرکزی مبتنی بر توسعه منافع اقتصادی و تجاری است. چین آسیای مرکزی را به عنوان منطقه مهمی بشمار می‌آورد که می‌تواند رشد اقتصادی آن را از طریق مسیرهای تجاری توسعه داده و نیاز چین به منابع هیدروکربنی را تأمین می‌کند. چین با کمال میل سرمایه‌گذاری‌های سخاوتمندانه‌ای را در زیرساخت‌های آسیای مرکزی انجام می‌دهد، آنها تشخیص می‌دهند که این سرمایه‌گذاریها برای اقتصاد چینی‌ها سودمند خواهد بود (Olsen, 2012: 16). در واقع، یک کمربند و یک جاده، به معنای واقعی کلمه این ایده که «رویای چین» جستجوی زندگی بهتر برای جمعیت با رویای جمعیت جهان دارای وجه اشتراک است. در امتداد مسیر یک کمربند و یک جاده، ۶۵ کشور از آسیای مرکزی، آسه آن^۲، آسیای جنوبی، اروپای شرقی، آسیای شرقی و آفریقای شمالی، ۴,۴ میلیارد نفر جمعیت با درآمد قابل عرضه ۲۱ تریلیون دلاری، به ترتیب ۶۳ درصد یک کمربند و ۲۹ درصد یک جاده از ظرفیت جهانی را داراست. در ۲۰۱۳، حجم تجارت چین با کشورهای پیرامون این مسیر بالغ بر یک تریلیون دلار بود که یک چهارم از حجم تجارت خارجی چین را در بر می‌گرفت. در ۱۰ سال اخیر، تجارت چین با این کشورها با نرخ میانگین سالانه ۱۹ درصد رشد، افزایش یافته است که ۴ درصد بیشتر از نرخ رشد میانگین سالانه تجارت خارجی چین در طول مدت مشابه بوده است. فضاهای زیادی برای رشد در آینده وجود دارد.

در سیزدهمین طرح ابداعی در پنج سال، پیش‌بینی می‌شود که چین واردات کالاها به ارزش ۱۰ تریلیون دلار و سرمایه‌گذاری بیش از ۵۰۰ میلیارد دلار در خارج داشته باشد. کشورهای همسایه چین همچنین کشورهای مسیر جاده ابریشم اولین دریافت کنندگان منافع خواهند بود. در مجموع، یک کمربند و یک جاده نسبت به جاده ابریشم قدیمی در سه جنبه

¹ Yuan

² Association of Southeast Asian Nations

برتری دارد: یک کمر بند و یک جاده فعلی در شمال به مسکو، کشورهای پاسیفیک در جنوب، آمریکای لاتین در شرق و آلمان در غرب می‌رسد، برتر از منطقه جاده ابریشم قدیمی است. همچنین یک کمر بند و یک جاده، تنها یک مسیر برای تجارت ابریشم، چای، ادویه جات، ترشی جات و ظروف چینی نیست، بلکه نشان دهنده اتصال داخلی در قرن ۲۱ است. این ابتکار زیرساخت‌ها را به هم متصل، سیاستها را هماهنگ، تجارت و بازرگانی را ترویج می‌کند، ارز را به گردش در می‌آورد و همچنین قلب و اذهان مردم را به یکدیگر پیوند می‌دهد. از سوی دیگر، جاده ابریشم، اروپایی‌ها را قادر می‌سازد تا به چین آمده و ابریشم، ادویه جات و ترشی جات و امثال آن بخرند. یک کمر بند و یک جاده محصول جامع چین است که به طور فعال بر سیاست روبه جلو چین اشاره دارد. این ابتکار به شکل‌گیری یک بازار اورآسیایی بزرگ و یک الگوی جدیدی از جهانی سازی، در نتیجه فراتر از مفاهیم، به کانالهای تجاری شرق-غرب و کریدورهای فرهنگی کمک می‌کند (Yiwei, 2015:94-100).

البته باید در نظر داشت که مسیر اصلی و عمده جاده ابریشم سنتی از سین کیانگ به آسیای مرکزی و پس از گذر از مرو(در ترکمنستان امروزی) به ایران و از آنجا به بین النهرین(عراق کنونی) و شام (سوریه کنونی) می‌رسید و آخرین نقطه آن پالمیرا(تدمر کنونی در سوریه) در ساحل شرقی دریای مدیترانه بود که از آنجا به راههای دریایی می‌پیوست. ایران در مرکز این مسیر شاهراه قرار داشت. اکنون نیز ایران در صورت توجه به این مسیر می‌تواند با پیوستن به این ابتکار در مرکز این شاهراه قرار گرفته و از مزایای آن بهره مند شود.

دیپلماسی پیرامونی چین

کمر بند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی الگوی جدید همه‌جانبه و چهارچوب جدیدی از دیپلماسی همسایگی چین را تشکیل می‌دهند (Yiwei, 2015: 94). در دو دهه اخیر، چین بر حفظ تمامیت ملی و ثبات سیاسی به‌علاوه تضمین رشد اقتصادی باثبات متمرکز شده است. تأکید سیاست خارجی چین بر تأمین ثبات و محیط خارجی صلح‌آمیز قرار گرفته است که رشد و توسعه اقتصادی را اجازه می‌دهد (Habova, 2015: 65). چین در حال حاضر بزرگترین اقتصاد جهانی است و از افزایش اعتماد به نفس در صحنه جهانی برخوردار است.

منافع چین به طور فزاینده‌ای در حال تبدیل شدن به جهانی متنوع است. همچنان که محیط جهانی به طور چشمگیری در حال تغییر است، به نظر می‌رسد رهبری جدید چین آماده اعمال سیاست خارجی تهاجمی‌تر و نشان دادن جاه‌طلبی‌های ژئوپلتیک قویتر است (Liqun, 2010: 18).

یکی از آشکارترین نشانه‌ها برای این تغییر، افزایش اهمیت و طرفداری از فعالیت دیپلماسی پیرامونی چین در چند سال اخیر است. شی جینگ پینگ در سال ۲۰۱۳ اعلام کرد که مسیر توسعه صلح‌آمیز انتخاب استراتژیک حزب، در گذر زمان و منافع اساسی کشور است. هدف عمده این دیپلماسی پیرامونی صلح و ثبات در منطقه است. شی جینگ پینگ همچنین راهبردهای دیپلماسی پیرامونی را مشخص کرد: «اصل دوستی سازگار دیپلماسی چین با همسایگان و صداقت، روشی برای پرورش بیشتر دوستان و شرکا است. همکاری با همسایگان باید مبتنی بر منافع مشترک و ایجاد یک شبکه نزدیک به منافع مشترک باشد (Fallon, 2015: 7). در کنگره ملی خلق چین در مارس ۲۰۱۵، ونگ لی، وزیر خارجه چین اشاره کرد که تمرکز دیپلماسی چین در ۲۰۱۵، بر کمربند و جاده و شکوفایی حوزه اورآسیا خواهد بود. در سند حزب کمونیست چین در مارس ۲۰۱۵، بر حوزه جهانی تأکید شده است. او همچنین مفهوم روح جاده ابریشم را معرفی کرد که به عنوان میراث مشترک تاریخی و فرهنگی توسط همه کشورهای جهان توصیف شده بود. به طور مشترک ساخت کمربند و جاده به نفع جامعه جهانی است. منعکس کننده آرمانهای مشترک و پیگیری جوامع انسانی و تلاش مثبتی است تا مدل‌های جدیدی از همکاری بین‌المللی و حکومت جهانی را جستجو کنیم و انرژی مثبت جدیدی را به صلح و توسعه جهانی تزریق کنیم. از نظر منافع جهانی چین، شرق و جنوب شرق آسیا مهمترین منطقه استراتژیک در دیپلماسی پیرامونی چین هستند.

به هر حال، امنیت و ثبات در مناطق همسایگان جنوب غربی به لحاظ داخلی و خارجی اهمیت فزاینده‌ای برای چینی‌ها دارد. در مقابل، پس زمینه تنش‌های فزاینده در شرق و جنوب شرق آسیاست که «استراتژی موازنه مجدد در منطقه آسیا-پاسیفیک» را دنبال می‌کند که توسط دولت باراک اوباما، رئیس‌جمهور آمریکا نامگذاری شده است. توسعه نفوذ چین در

آسیای مرکزی و جنوبی یک گام مهم استراتژیکی به عنوان بخش قابل توجهی از رویکرد نخبگان سیاسی در پکن است که هدف آن شکستن «استراتژی مهار» آمریکا است. کمر بند اقتصادی جاده ابریشم یک عنصر مهمی از استراتژی «به سوی غرب»^۱ و صلح و امنیت استراتژیک چین است. این یک مکانیسم مکمل برای تضمین تأمین انرژی برای اقتصاد چین، کاهش آسیب پذیری کشور، عمدتاً در مقابل ایالات متحده و در نهایت حفظ حاکمیت ملی است. حاکمیت ملی، بخش اساسی از منافع اصلی چین است که شکل حکومت، سیستم سیاسی و ثبات، امنیت ملی، اقتصاد پایدار و توسعه اجتماعی کشور، امنیت انرژی و یکپارچگی ملی را دربر می‌گیرد (Ekman, 2015: 8)؛ به عبارتی، مسائل داخلی همچون تبت و سین-کیانگ^۲ به عنوان منافع اصلی در رأس سیاست خارجی چینی‌ها هستند. منطقه خودمختار ایغورنشین سین-کیانگ یک نکته مهم در سیاست به سوی غرب چین است. این استان مهمترین نقطه اتصال چین به آسیای مرکزی، خاورمیانه و اروپا است. همزمان، این منطقه به خاطر جدایی‌طلبی میان جمعیت اویغور^۳ یکی از عوامل مهم آسیب‌پذیری چین به شمار می‌رود. در سال ۲۰۱۴، رئیس‌جمهور چین گفت: «ثبات طولانی مدت سین‌کیانگ برای اصلاح، توسعه و ثبات، وحدت کشور، توازن قومی و امنیت ملی برای احیای قدرت ملی چینی‌ها حیاتی است (Newsagency, 2014 Xinhua)؛ به علاوه، ثبات و توسعه اقتصادی دولتهای همسایه در آسیای مرکزی به عنوان یک پیش‌نیاز مهم برای تضمین ثبات و امنیت در مناطق غربی چین ضروری هستند. سیاست فعال چینی‌ها در اوراسیا به طور قوی می‌تواند بر پویایی‌های ژئوپلیتیکی در منطقه تأثیر بگذارد و تمرکز بر موازنه ژئوپلیتیکی را که کنترل بر فضای اوراسیا را تعریف می‌کند، تغییر دهد (Habova, 2015: 66).

اهداف استراتژیک چین از طرح یک کمر بند یک جاده

اهداف استراتژیک چین از ارائه طرح جاده ابریشم جدید را می‌توان این گونه بیان نمود:

¹ Go To West

² Xinjiang

³ Uyghur

۱. تعمیق همگرایی اقتصادی منطقه‌ای و تضمین جریان انرژی از طریق خشکی از آسیای مرکزی و روسیه به منظور کاهش خطر ممانعت‌های دریایی، به‌خصوص در دو آبراه حساس، تنگه مالاکا^۱ (که ۸۰ درصد از ترانزیت‌های نفتی چین با گذر از آن انجام می‌شود) و تنگه هرمز (که حدود دو پنجم از واردات نفتی چین از این تنگه عبور می‌کند).
۲. پیشبرد پروژه‌های توسعه برای آرام کردن سین کیانگ، استان غربی نآرام، اما غنی از نظر انرژی که جدایی‌طلبان اویغور در راستای تأسیس دولت ترکستان شرقی، بارها علیه دودمان هان به جنگ برخاسته‌اند.
۳. ایجاد زمینه برای ثبات و یکپارچگی بیشتر در منطقه از طریق محصور کردن همسایگان غربی چین در ناحیه‌ای از رونق و شکوفایی که تا اروپا گسترش می‌یابد و پکن در هسته سیاسی اقتصادی آن قرار دارد (سایت زمان، ۱۳۹۴). با انجام این کار، چین قصد دارد تا از ناآرامی گاه و بیگاه در استانهای غربی و داخلی خود در قلب تعامل با آسیای مرکزی و جنوبی بکاهد و برای سرعت بخشیدن به توسعه و ترویج ثبات در این مناطق تلاش می‌کند. اگر این طرح اجرایی شود، ابتکار جاده ابریشم چین پتانسیل دارد تا تعدادی از چالشهای مهمی که چین با آنها مواجه است را کاهش دهد.
۴. با ساخت یک جاده ابریشم از طریق کشورهای آسیای مرکزی، چین می‌تواند به یک مسیر ترانزیتی زمینی جایگزین برای صدور کالا به اروپا دست یابد. انتقال کالا از مسیر دریایی به اروپا فرایندی بسیار زمان بر است و تقریباً ۲۰ تا ۴۰ روز به طول می‌انجامد، این در حالی است که مسیر زمینی تجاری از سین کیانگ به سمت اروپای شرقی، می‌تواند این زمان را به ۱۱ روز کاهش دهد (زارع، ۱۳۹۴: ۷-۵). پکن ابتکارهای خود را به عنوان تلاشی برای تشویق ادغام و رشد اقتصادی در اورآسیا، به جای تلاش برای توسعه نفوذ سیاسی خود در منطقه توصیف می‌کند. سیاستگذاران چینی جاده ابریشم را به عنوان مکانیسمی برای ترویج صلح و ثبات در منطقه - چیزی که شی جینگ‌پینگ به عنوان سرنوشت جامعه مشترک در نظر می‌گیرد- از طریق تقویت

¹ Malacca

روابط دوجانبه چین با همسایگان خود و سازمانهای بین‌المللی در حال توسعه که تحت تسلط قدرتهای غربی نیستند، توصیف می‌کنند (یزدانی و شاه‌محمدی، ۱۳۹۳: ۱۵۰).

مسیر شمالی جاده ابریشم

مسیر راه‌آهن از شمال غربی چین به اروپا از طریق بندر ریگا^۱ در لتونی، «جاده ابریشم جدید» نامیده می‌شود، شعبه شمالی^۲ به خاطر اینکه این مسیر ایدئولوژی مشابهی با جاده ابریشم قدیمی دارد و بر روابط تجاری بین چین و اروپا متمرکز است (Aldis & Skapars, 2014:1226). بندر تالین^۳ در استونی و بندر کلاپدا^۴ در لیتوانی به عنوان بنادر جایگزین در اتحادیه اروپا هستند. بندر ریگا به عنوان یک مورد در این مطالعه تحلیل و بررسی شده است؛ به خاطر اینکه کوتاهترین مسیر از شمال غربی چین به این بندر در اتحادیه اروپا است. بندر ریگا بزرگترین بندر در لتونی و بزرگترین بندر در دولتهای بالتیک است که در سال ۲۰۱۳ بیش از ۳۵ میلیون تن محموله در این بندر بارگیری شده بود؛ این بندر چند منظوره کالاهای خشک، کالاهای عمومی و مایعات را بارگیری می‌کند. بندر ریگا به جاده و راه‌آهن حمل‌ونقل فرا اروپا متصل است (Laaksonen & Makinen, 2012:51). مزایای بندر ریگا عبارتند از: الف)، از لحاظ جغرافیایی نزدیکترین بندر خارجی به مسکو است، ب)، صلاحیت تجارت در حمل‌ونقل بین اتحادیه اروپا و روسیه، دولتهای مستقل مشترک‌المنافع را دارد، ج)، یک بندر چندمنظوره با زیرساخت توسعه‌یافته است، د)، سرویسهای با کیفیت عالی و هزینه‌های بندر رقابتی را داراست (Laaksonen & Makinen, 2013:41). کارشناسان تأکید می‌کنند که برخی چالشها برای توسعه بخش شمالی جاده ابریشم وجود دارد. یکم، توسعه این مسیر به روابط بین روسیه و اتحادیه اروپا، اتحادیه گمرکی^۵ و اتحادیه اروپا در عرصه حمل‌ونقل بستگی دارد. دوم، سوال مهم درباره عرض خطوط راه‌آهن است؛ زیرا تفاوت‌هایشان هزینه‌های حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد. لتونی، قزاقستان و روسیه، راه‌آهن ریلی عریض ۱۵۲۰ میلی‌متری دارند و چین خط ریل

^۱ Riga

^۲ شعبه شمالی: چین - قزاقستان - روسیه - لتونی

^۳ Seaport of Tallinn

^۴ Seaport of Klaipeda

^۵ روسیه، بلاروس و قزاقستان

۱۴۳۵ میلی‌متری استاندارد دارد. سوم، در مورد مفید بودن بخش شمالی جاده ابریشم از طریق بندر ریگا برای انتقال کالاهای چینی به کشورهای اتحادیه اروپا شک و تردید وجود دارد، زیرا در حال حاضر مسیر راه‌آهن مستقیم از چین به آلمان وجود دارد. یک کارشناس با بیش از ۵ سال تجربه در همکاری در حال توسعه بین لتونی و چین معتقد است که توسعه بخش شمالی جاده ابریشم جدید از بندر ریگا به توسعه تولید در شمال غربی چین به خصوص در استان هینجیانگ^۱ بستگی دارد که با توسعه آن همکاری و شراکت‌های اقتصادی بین چین و اروپا بیش از پیش فراهم خواهد شد (Aldis & Skapars, 2014: 1227-1228).

اقدامات عملی چین در احداث جاده ابریشم

چین در حال توسعه یک استراتژی دوگانه قاره‌ای و دریایی است. این استراتژی دریایی نه تنها برای تجارت مورد استفاده قرار می‌گیرد، بلکه برای شراکت‌های استراتژیک برای تشکیل یک «رشته گردنبند مروارید آ» (به گفته چینی‌ها) در جنوب و جنوب شرق آسیا از طریق تأسیس یک مجموعه از پایگاه‌های نظامی دائمی برای تأمین منابع انرژی مثل چیتاگونگ^۳ در بنگلادش، جزایر کوکو^۴ در میانمار، هابانتوتا^۵ در سریلانکا، مارائو^۶ در مالدیو و گوادر^۷ در پاکستان است (Zajec, 2008: 18-19). سیاست‌گذاران چینی باتوجه به نقشی که در ساخت جاده ابریشم قدیم داشتند مالکیت تاریخی جاده ابریشم را برای خود محفوظ می‌دارند (American Foreign Policy Interests, 2015: 141). به همین منظور حکومت چین تأسیس یک راه آهن جدید، بزرگراه و مسیرهای دریایی برای صدور تولیدات خود به اروپا، اورآسیا و خاورمیانه را پیش‌بینی می‌کند. چین در ساخت راه‌آهن‌های متعدد در قاره اورآسیا درگیر شده است. برای مثال، چین و ترکیه با ساخت یک مسیر ریلی ۷۰۰۰ کیلومتری موافقت کردند که به شهرهای بزرگ ترکیه وصل می‌شود. ساخت این مسیر به خوبی در حال انجام است و پیش‌بینی می‌شود

¹ Hinjiang

² pearl necklace

³ Chittagong

⁴ Coco Islands

⁵ Habantota

⁶ Marao

⁷ Gwadar

تا ۲۰۲۳ کامل شود (Fedorenko, 2013:12-13). چین در توسعه مشارکتهای چندجانبه با کشورهای آسیای مرکزی در بسیاری از عرصه‌ها مثل انرژی، تجارت و مسیرهای حمل‌ونقل به دنبال منافع بزرگی بوده است. یکی از مهمترین توافقات انرژی بین آسیای مرکزی و چین خط لوله ۱۱۰۰ مایلی است که گاز ترکمنستان را از طریق ازبکستان و قزاقستان به چین انتقال می‌دهد. عملیات خط لوله گاز آسیای مرکزی- چین در سال ۲۰۰۹ شروع شد و هدفش رسیدن به ظرفیت کامل سالانه ۴۰ میلیارد مترمکعب گاز در سال بود (BBCNews, 2009). پروژه مهم دیگر انرژی خط لوله نفتی قزاقستان- چین که اولین خط لوله واردات مستقیم چین است که سالانه ۱۴ میلیون تن نفت را پمپاژ می‌کند (Energy Global, 2012). علاوه بر این، چین وامهای متعددی برای کشورهای آسیای مرکزی تخصیص داده است. برای مثال، پکن در ۲۰۰۹، حدود ۴ میلیارد دلار به ترکمنستان تأمین کرد تا میدان گازی یولوتان-عثمان جنوبی^۱ را توسعه دهد. همچنین در ۲۰۰۹، چین ۱۰ میلیارد دلار وام برای قزاقستان از جمله ۵ میلیارد دلار وام به کاز مونا^۲ گاز شرکت ملی نفت و گاز قزاقستان تأمین کرد.

در مجموع، روابط بین چین و کشورهای آسیای مرکزی بسیار فعال و سازنده در حال توسعه هستند. چین مشتاق است تا همکاری سودمند متقابل از طریق آسیای مرکزی را گسترش دهد. بزرگترین هدف چین این است که مسیرهای انتقال انرژی مورد نیاز خود را امن و متنوع کند، نزدیکی و فراوانی منابع آسیای مرکزی، منطقه را به یک شریک تجاری کامل تبدیل می‌کند. به نوبه خود، جمهوری‌های سرشار از هیدروکربن آسیای مرکزی نیز سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز خود از چین را برای بهره‌برداری از منابع طبیعی خودشان دریافت می‌کنند. چین سهم گاز طبیعی خود را تا ۲۰۲۰، به سه برابر افزایش می‌دهد که قطعاً تأثیر مثبتی در روابط بین چین و آسیای مرکزی خواهد داشت (Malhotra, 2012: 11). چین در تجارت متمایل به رویکرد جاده ابریشم خود خیلی عملگراست. چین هیچ برنامه ایدئولوژیکی یا سیاسی در داخل سرمایه-گذاری‌های جاده ابریشم ندارد و درباره حفظ بی‌طرفی سیاسی در منطقه کاملاً محتاط است و از سرمایه‌گذاری در پروژه‌های مورد مناقشه خودداری می‌کند؛ از طرف دیگر، داشتن سومین

¹ Yolotan-South Osman

² KazMunaiGas

اقتصاد دنیا و ایفای نقش رهبری در سازمان همکاری شانگهای، بازده‌های بالقوه قابل توجه چین برای تغییر پویایی در منطقه هستند (Laruelle, 2015: 24).

سرمایه‌گذاران جاده ابریشم

پروژه‌های جاده ابریشم توسط بانکهای دولتی چین و یک مجموعه از صندوقهای چندجانبه و دولتی، مثل صندوق جاده ابریشم^۱، بانک توسعه زیرساخت آسیایی^۲ و بانک توسعه بریکس^۳ تأمین خواهد شد. بانکهای سیاسی دولتی چین یک نقش مهمی در تأمین بودجه پروژه‌های جاده ابریشم ایفا خواهند کرد. در آوریل ۲۰۱۵، گزارشها، حاکی از آن بود که پکن تمایل دارد تا ذخایر قابل توجهی از مبادله خارجی را برای تزریق حداقل ۶۲ میلیارد دلار سرمایه در دو بانک سیاسی برای حمایت از جاده ابریشم تقبل کند. این سرمایه‌گذاری‌ها شامل ۳۲ میلیارد دلار برای بانک توسعه چین و ۳۰ میلیارد دلار برای بانک توسعه و واردات چین است. در جولای ۲۰۱۵، خبرگزاری بلومبرگ گزارش داد که مقدار دقیق سرمایه تعیین شده برای بانک توسعه چین احتمال دارد بیش از ۴۸ میلیارد دلار باشد (یزدانی و شاه محمدی، ۱۳۹۳: ۱۵۸). همزمان، شورای دولتی چین گامهایی برای اصلاح بانکهای سیاسی کشور در تلاش برای کم کردن کنترلها و معکوس کردن استراتژی فزاینده تجاری، نقش بانک در سیاستهای حمایتی دولت و اهداف استراتژیک در نظر گرفته است (Wall Street Journal Newspaper, 2015).

در آوریل ۲۰۱۵، بانک خلق چین اعلام کرد اولین سرمایه‌گذاری این صندوق با هزینه ۱,۶۵ میلیارد دلاری برای ساخت یک سد برق آبی بین رودخانه جلوم^۴ در شمال پاکستان خواهد بود. پکن تمایل دارد بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی که اخیراً تأسیس شده است به عنوان وسیله مهم تأمین مالی پروژه‌های یک کمربند و یک جاده عمل کند. بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی با سرمایه ۱۰۰ میلیارد دلاری خواهد بود و یک مؤسسه چند جانبه‌ای است که بیش از ۵۷ کشور در آن با نام «اعضای مؤسس» ثبت نام کرده‌اند. چین

^۱ Silk Road Fund

^۲ Asian Infrastructure Investment Bank

^۳ BRICS

^۴ Jhelum

پیشنهاد داده است بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی به عنوان روشی برای آوردن منابع اضافی شکاف سرمایه‌گذاری زیرساخت شناسایی شده در آسیا را از بین ببرد؛ پروژه‌ای که هزینه آن بیش از ۸ تریلیون دلار است، البته به طور گسترده به عنوان یک پاسخی برای متوقف ساختن تلاش‌ها برای دادن حقی در مدیریت موسسات برتون وودز^۱ به دولت‌های در حال رشد است؛ همچنین نمایندگان دولتهای درحال توسعه در مؤسسات برتون وودز، علاوه بر تأسیس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی، تأسیس بانک توسعه نوین^۲ در نشست سران بریکس در جولای ۲۰۱۴ را اعلام کردند. بانک توسعه نوین با سرمایه اولیه ۵۰ میلیارد دلاری ثبت شد و هدفش افزایش سرمایه به ۱۰۰ میلیارد دلار است. پکن به طور آشکار بانک توسعه نوین را به عنوان مکانیسم مالی مهم برای پروژه‌های مرتبط با جاده ابریشم در نظر می‌گیرد؛ در نهایت، چین به سازمان همکاری شانگهای فشار آورده است تا یک مؤسسه مالی که یک جریان پولی اضافی برای پروژه‌های جاده ابریشم فراهم خواهد کرد، تأسیس کند. روسیه از لحاظ تاریخی بیش از پتانسیل بانک توسعه سازمان همکاری شانگهای از افزایش نفوذ چین در آسیای مرکزی نگران است، اما به نظر می‌رسد این نگاه در حال تغییر است. در مارس ۲۰۱۵، دیمیتری مزنسوف، دبیرکل سازمان همکاری شانگهای گفت که این سازمان استراتژیهای توسعه خود را با استراتژی جاده ابریشم چین ترکیب خواهد کرد و همه اعضا دعوت خواهند شد تا در این ابتکار مشارکت کنند (Zimmerman, 2015:8). چهار ماه بعد، شی جینگ‌پینگ و ولادیمیر پوتین موافقت کردند تا برای ادغام کمربند اقتصادی جاده ابریشم با اتحادیه اقتصادی اوراسیا با استفاده از سازمان شانگهای به عنوان یک سطح هماهنگ اقداماتی انجام دهند. به نظر می‌رسد پکن به سازمان شانگهای به عنوان یک مکانیسم اصلی برای حمایت منطقه‌ای برای ابتکارهایش به عنوان سازمانی که به دنبال ایفای نقش بزرگتر در امور جهانی است، نگاه می‌کند (Laruelle, 2015: 18). چین سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای را در آسیای مرکزی انجام داده است تا بتواند این کشورها را برای اجرای پروژه جاده ابریشم آماده کند. امروزه، موازنه اقتصادی بین چین و منطقه مبتنی بر افزایش جریان نفت، گاز و کالاها به چین است؛ همچنین جریان سرمایه‌گذاری

¹ Bretton Woods

² New Development Bank

مستقیم و ارسال کالاهای مصرفی ارزان قیمت به منطقه از طرف چین جبران می‌شود. سرمایه-گذاری مستقیم خارجی شرکتهای چینی عمدتاً بر انرژی، منابع طبیعی و ساخت زیرساخت حمل‌ونقل متمرکز است. چینی‌ها سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را سریعاً به سراسر دنیا افزایش داده‌اند و آسیای مرکزی یکی از مناطق مهم استراتژیک این سرمایه‌گذاری بوده است (Arduino, 2011:5). این سرمایه‌گذاری عمدتاً از طریق وامهای مستقیم تحت مدیریت وزارت بازرگانی و دو بانک سیاسی دولتی، یعنی بانک توسعه چین و بانک صادرات و وادرات چین انجام می‌شوند (Arduino, 2014:4). در طول سه سال اخیر، چند نمونه از این سرمایه-گذاریها به طور مکرر به کانون توجه رسانه‌ها به عنوان نتیجه درک منفی زیست‌محیطی آنها و تأثیرات اجتماعی جوامع محلی تبدیل شده است. داده‌های اخیر از وزارت بازرگانی چین نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۲ تجارت دوجانبه بین چین و پنج کشور آسیای مرکزی در مجموع بالغ بر ۴۶ میلیارد دلار بود که نسبت به سال قبل از آن ۱۳,۷ درصد رشد داشته است. هنوز امکان برای تجارت دوجانبه آینده در اشکال کنونی کمتر هستند. با این حال، همچنان که وزارت بازرگانی چین تأکید می‌کند، این سطوح تجاری بیش از ۱۰۰ برابر بیشتر از زمانی هستند که در دوره ایجاد روابط دیپلماتیک بود. در طول دو ماهه اول ۲۰۱۳، تجارت دوجانبه بین چین و آسیای مرکزی به ۳۲,۴ میلیارد دلار رسید و ۱۶,۷ درصد نسبت به سال قبل افزایش داشت که چین را به عنوان بزرگترین شریک تجاری برای قزاقستان، ترکمنستان و به دومین شریک تجاری برای قرقیزستان و ازبکستان و به سومین شریک بزرگ برای تاجیکستان تبدیل کرد (Xingua Newsagency, November 2013).

نقش ایران در جاده ابریشم

صرف‌نظر از روابط تاریخی و ریشه‌دار میان چین و ایران، سیاست موازنه قوا در نظام بین‌الملل با عبارت «رقابت شرق و غرب» از یک سو و «نفوذ ژئواستراتژیک به مناطق دور از دسترس زمینی» یعنی خلیج فارس از سوی دیگر، ایران را به مرکز ثقل برخی از منافع استراتژیک و کلیدی چین تبدیل کرده است. نقش ژئوپلیتیک ایران از دیرباز تاکنون غیرقابل اغماض بوده است؛ به‌گونه‌ای که در میان کشورهای واقع‌شده در مسیر راه ابریشم جدید، ایران

یکی از کشورهایی است که توانایی ایفای نقش مثبت و سازنده را در توسعه ارتباطات و مناسبات میان کشورهای آسیایی داراست. هرچند با زوال نسبی جاده ابریشم قدیم بسیاری از کشورهای مستقر در مسیر آن به حاشیه رانده شدند، ایران همچنان نقش مهم ژئوپلیتیک خود را ایفا کرده است. در شرایط کنونی، ایران با توجه به مزیت‌هایی مانند داشتن کوتاه‌ترین مسیر به سوی اروپا می‌تواند نقش ارزنده‌ای در ترانزیت کالا پس از احیا و تکمیل جاده ابریشم ایفا کند؛ همچنین فروپاشی شوروی و به تبع آن، استقلال کشورهای آسیای مرکزی جایگاه ایران را در احیای راه ابریشم پررنگ کرده است. اهمیت چنین جایگاهی به محصور بودن منطقه آسیای مرکزی و قفقاز در خشکی و مطرح شدن ایران به عنوان تنها گزینه موجود برای دسترسی به خلیج فارس و آب‌های آزاد برای کشورهای این منطقه مربوط می‌شود (خبرگزاری فارس، ۱۳۹۴). ایران از نظر چین، عنصر مرکزی در کمربند اقتصادی جاده ابریشم این کشور است؛ کمربندی که برایش به شدت بازارگرمی می‌کند و هدف آن گسترش نفوذ فرامرزی چین از طریق آسیای مرکزی به خلیج فارس و اروپاست. موقعیت جغرافیایی ایران، اهمیت ویژه‌ای به این کشور به لحاظ جا به جایی کالا و عبور خطوط لوله‌های نفت و گاز در اقتصاد جهانی بخشیده است. ایران با بهره‌گیری از این مزیت می‌تواند منافع بسیاری را به دست آورد و جایگاه اقتصادی خود را در سطوح منطقه‌ای و جهانی ارتقا بخشد. این مهم، مستلزم درک واقعیتها، بهره‌گیری از فرصتها و کسب آمادگیهای لازم برای رقابت با رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی است. طرح کریدور شمال- جنوب یک فرصت استثنایی و بی‌نظیر اقتصادی و تجاری برای ایران است؛ از طرفی، برای تقویت و حمل کالای ترانزیتی در اسرع زمان با هزینه کمتر و ایمنی بیشتر، احداث خط آهن چابهار- سرخس ضروری به نظر می‌رسد؛ همچنین قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال- جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد می‌شود و به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال- جنوب و تجهیز امکانات و زیرساختها و فراهم آوردن امکانات و تسهیلات گسترده در بخش‌های مختلف حمل و نقل، مسیر ایران از

جذابیت‌های فراوانی برای ترانزیت کالا برخوردار باشد (یزدانی و شاه محمدی، ۱۳۹۳: ۱۶۳-۱۶۲).

جاده ابریشم جدید، شرایطی مطلوب برای ایران است که در این میان کریدور شمال-جنوب اهمیت ویژه‌ای دارد. ایران در راستای تکمیل و گسترش راه‌های ارتباطی خود با کشورهای منطقه، طرح‌هایی را در دست اجرا دارد.

- بازسازی راه آهن تفتان - کویت در پاکستان برای اتصال شبکه‌های راه آهن سراسری ایران و پاکستان که اروپا و آسیا را به هم پیوند می‌دهد.

- اتصال ایران و جمهوری آذربایجان از طریق راه آهن قزوین-رشت-انزلی-آستارا

- خط آهن چابهار - سرخس، که جنوب شرق ایران را از بندر چابهار (تنها بندر اقیانوسی ایران) به سرخس در شمال شرق در مرز ترکمنستان، آسیای مرکزی را به آب‌های اقیانوس هند متصل می‌کند. در میانه این راه، راه آهن خواف-هرات، افغانستان را از نزدیکترین فاصله ریلی به اقیانوس هند متصل می‌کند. هندوستان به عنوان شریک استراتژیک افغانستان و خود افغانستان بر روی این پروژه فعال هستند و علاقه‌مند به احداث این کریدور هستند که می‌تواند مسیر جنوبی جاده ابریشم به دریا نیز باشد.

موقعیت جغرافیایی ایران، اهمیت ویژه‌ای به این کشور به لحاظ جا به جایی کالا و عبور خطوط لوله‌های نفت و گاز در اقتصاد جهانی بخشیده است. ایران با بهره‌گیری از این مزیت می‌تواند منافع بسیاری را به دست آورد و جایگاه اقتصادی خود را در سطوح منطقه‌ای و جهانی ارتقا بخشد. این مهم، مستلزم درک واقعیت‌ها، بهره‌گیری از فرصت‌ها و کسب آمادگی‌های لازم برای رقابت با رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی است. طرح کریدور شمال-جنوب یک فرصت استثنایی و بی‌نظیر اقتصادی و تجاری برای ایران است؛ همچنین برای تقویت و حمل کالای ترانزیتی در اسرع زمان با هزینه کمتر و ایمنی بیشتر، احداث خط آهن چابهار-سرخس ضروری به نظر می‌رسد (عزتی و شکری، ۱۳۹۱: ۳۷). مهم‌ترین کریدور حمل و نقل بین‌المللی که در زمینه ترانزیت کالا بین کشورهای آسیایی و اروپایی تاکنون به وجود آمده، کریدور شمال-جنوب است. این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و

روسیه را از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا برقرار می‌سازد. این کریدور حمل و نقل که بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد؛ در حال حاضر یکی از کوتاهترین، کم هزینه‌ترین و سریعترین مسیرهای ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود (امیراحمدیان، ۱۳۸۲: ۵۷).

افزایش همکاری‌های ایران و چین به‌ویژه پس از تحریم‌های هسته‌ای و گسترش فعالیت شرکت‌های چینی در زمینه‌های گوناگون در بازارهای تولیدی و تجاری تا آنجا پیش رفته است که اکنون چین به بزرگ‌ترین شریک تجاری ایران تبدیل شده است. در همین راستا، ایران سومین تأمین‌کننده نفت خام چین محسوب می‌شود و بخشی از نیازهای این کشور در زمینه انرژی را تأمین می‌کند. روند تجارت فیما بین از سال ۲۰۰۰ در حال افزایش است، تا جایی که در سال ۲۰۱۴ حجم تجارت میان دو کشور به مبلغ ۵۲ میلیارد دلار رسید که نسبت به سال قبل آن حدود دوازده میلیارد دلار افزایش را نشان می‌دهد.

موانع بین‌المللی احیای جاده ابریشم چین

در حالی که اشتیاق واقعی در جامعه سیاسی چین درباره پتانسیل کمربند جاده ابریشم وجود دارد؛ همچنان نگرانی‌هایی وجود دارند که توجه خیلی کمتری به آن می‌شود و اینکه چگونه سیاست‌های داخلی و منطقه‌ای در آسیای مرکزی و جنوبی ممکن است بر طرح‌های چین تأثیر بگذارد، پکن مکرر تأکید می‌کند که ابتکارهای جاده ابریشم بر اساس برد-برد طراحی شده‌اند و در راستای توسعه دامنه نفوذ چین نیستند، بسیاری از همسایگان چین به این مسئله بدبین هستند (Fallon, 2015: 16).

روسیه

اگرچه روسیه موافقت ضمنی خود را با طرح جاده ابریشم چین اعلام داشته است و چین نیز بخشی از این جاده را به دلیل کسب رضایت روسیه به سمت این کشور منحرف نموده، لیکن روسیه تلاش دارد تا با ارائه و تقویت طرح «اتحادیه اقتصادی اوراسیای» به نوعی نفوذ و تأثیرگذاری چین بر آسیای مرکزی و قفقاز را محدود و مهار نماید. پس از رد ابتکار چین در مورد ایجاد یک منطقه آزاد تجاری میان اعضای سازمان همکاری شانگهای، روسیه تلاش نمود

تا اتحادیه اوراسیایی خود را با همکاری قزاقستان و بلاروس ایجاد نماید. این حرکت از جانب چین به عنوان تلاش روسیه برای جلوگیری از نفوذ چین و دور نگه داشتن این کشور از حوزه نفوذش در نظر گرفته شد (Varis, 2014: 27-29). یکی از اهداف مهم روسیه از این طرح استفاده از اهرم انرژی و مواد معدنی این اتحادیه به عنوان ابزاری برای ساخت یک بلوک قدرتمند در اطراف روسیه و توانمند نمودن کشورهای عضو اتحادیه برای ارائه رفتارهای توازن بخش، هم در برابر قدرت‌های غربی و هم چین است.

چیزی که برای روسیه مهم است دورنمایی است که در آن کاهش وابستگی بازارهای گاز اروپایی به منابع روسی اتفاق افتد. چیزی که برای چین مهم است، دسترسی به منابع طبیعی روسیه و کاهش وابستگی به انرژی خاورمیانه و خطرات مسیرهای دریایی است (زارع، ۱۳۹۴: ۷). در فوریه ۲۰۱۴، ولادیمیر پوتین و شی جینگ پینگ درباره ساختن جاده ابریشم جدید؛ همچنین اتصال به راه آهن ترانس-اوراسیای روسیه به توافق رسیدند. سیاست روسیه در جهت این ابتکار به روابطش با اتحادیه اروپا و دورنمای پروژه‌های یکپارچگی‌اش در اوراسیا بستگی دارد. برای مثال: تمرکز مجدد بر پروژه اتحادیه اقتصادی اوراسیا می‌تواند نتیجه تحولات در اوکراین باشد. دیمیتری ترنین، به یک سناریوی جالبی اذعان می‌کند: «به جای اینکه ایده اصلی پوتین بر یک اروپای بزرگتر از لیسبون تا ولادی ووستوک^۱ متمرکز باشد، اتحادیه اوراسیا ممکن است به گسترش پروژه جاده ابریشم کمک کند. اگر چنین باشد اوراسیا تبدیل به چیزی می‌شود که بعضی از روس‌ها یکصد سال پیش به شوخی آسیوپا^۲ می‌نامیدند چرا که روسیه را به عنوان اتصال دهنده آسیا محسوب می‌کردند (Trenin, 2014: 5). حلقه‌های سیاست خارجی چین معتقدند که مسکو در حال حاضر وابسته به چین است تا اینکه ابتکار عمل‌های اقتصادی پکن در آسیای مرکزی را مورد انتقاد قرار دهد. در زمینه تحریم اقتصادی اتحادیه اروپا و کاهش دسترسی روسیه به بازارهای سرمایه بین‌المللی، سبب شده تا روسیه به طور فزاینده‌ای به سمت چین گرایش پیدا کرده و اقتصاد خود را رشد دهد. قرارداد ۴۰۰ میلیارد

^۱ Vladivostok

^۲ Asiopa

دلاری در می ۲۰۱۴، که بر اساس آن شرکت گاز طبیعی روسیه گازپروم^۱ متعهد شده که برای ۳۰ سال گاز طبیعی شرکت ملی نفت چین را تأمین کند در راستای استحکام همان پیوند است؛ درحالی که تأثیرگذاری اقتصادی چین در منطقه در حال افزایش است، پکن بر این نکته تأکید می‌کند که ابتکار عمل‌های این کشور در رقابت با اتحادیه اقتصادی اورآسیای روسیه نخواهد بود (Sputniknews, 2015). هرچند مسکو پس از فروپاشی شوروی، اورآسیا را در چهارچوب خارج نزدیک تعریف کرده است و نفوذ سایر قدرتها در این منطقه را بر نمی‌تابد، اما به طور کلی، روسیه به طور علنی و عمومی از این ابتکار عمل استقبال کرده و همکاری در چهارچوب چین و اتحادیه اقتصادی اورآسیا را مطرح نموده است. در هر حال ایجاد یک مسیر زمینی سریع به قاره اروپا، چین را مستقیماً با کشورهایی که سالیان متمادی جزء حوزه نفوذ روسیه محسوب می‌شد در تماس مستقیم قرار می‌دهد که این امر می‌تواند باعث افزایش نگرانی روسیه شود. از طرف دیگر، چین نیز تمایلی به واگذاری اهرم‌های بیشتر نفوذ به روسیه به خصوص در حوزه سیاست‌های تجاری اقتصادی ندارد که این امر نیز می‌تواند در بلندمدت به ایجاد مشکلات و چالش‌های بیشتر منجر شود (زارع، ۱۳۹۴: ۸).

ایالات متحده

برخلاف روسیه که الگوی ازدواج مصلحتی با چین را دنبال می‌کند، آمریکاییها هم نسبت به طرح جاده ابریشم و هم نسبت به بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی با رویکرد رقابتی و حتی تهدید آمیز می‌نگرند. به همین دلیل این کشور تلاش نموده است تا متناسب با اهداف و نیات خود طرح جاده ابریشم را مورد ملاحظه قرار دهد. استراتژی جاده ابریشم ایالات متحده با تمرکز بر افغانستان هدفش پیشرفت آزادی تجارت، رشد همکاری اقتصادی، افزایش حجم تجاری و ایجاد ارتباطهای مردم با مردم بین آسیای جنوبی و مرکزی است. این ابتکار در سال ۲۰۱۱، زمانی که هیلاری کلینتون، وزیر خارجه وقت آمریکا احیای جاده ابریشم قدیم را یک شبکه بین‌المللی و ارتباطات اقتصادی و ترانزیت نامید، مطرح شد (Clinton, 2011:6). ابتکار جاده ابریشم ایالات متحده بر افغانستان به عنوان یک مسیر اصلی برای یکپارچگی اقتصادی و حمل‌ونقل

¹ Gazprom

تأکید دارد. پیش‌بینی می‌شد طرح جاده ابریشم از افغانستان پس از خروج نیروهای آمریکایی از این کشور در سال ۲۰۱۴ مورد حمایت فراوانی قرار خواهد گرفت. نگاه اصلی طرح جاده ابریشم آمریکا تأکید می‌کند که اگر افغانستان به صورت پایدار و محکم در زندگی اقتصادی منطقه ادغام شود، بهتر می‌تواند سرمایه‌گذاری‌های جدید را جذب کرده، از منابع بالقوه‌اش نفع ببرد، افزایش فرصت‌های اقتصادی را فراهم کرده و برای مردمش امید بدهد (Hormats, 2011:15). این استراتژی بیان می‌دارد که اقتصاد کشورهای جنوب آسیا به سرعت در حال رشد است و چنین رشدی نیازمند وجود و دریافت منابع مختلف انرژی است که به خصوص این امر از طریق منابع انرژی در آسیای مرکزی مانند نفت، گاز و منابع آبی قابل تحقق و دسترسی خواهد بود. عبور این منابع انرژی از مسیر افغانستان هم می‌تواند در جهت منافع کشورهای تأمین‌کننده انرژی قلمداد شود و هم می‌تواند در جهت منافع مصرف‌کنندگان انرژی باشد. خط لوله ترکمنستان، افغانستان، پاکستان، هند^۱ (تاپی) یکی از بخش‌های مورد نظر استراتژی جاده ابریشم جدید ایالات متحده است که تلاش دارد تا گاز ترکمنستان را از طریق افغانستان و پاکستان به هند متصل نماید. از آنجا که در این طرح، آمریکاییها ایران را کنار گذاشته‌اند می‌تواند طرحی در جهت انزوای ایران و کاهش نقش ایران ارزیابی شود. این خط لوله قرار است در برهه زمانی ۲۰۱۷-۲۰۱۸ عملیاتی شود (Habua, 2015: 9).

کمک‌های مالی بیشتر برای آسیای مرکزی با اجرای طرح جاده ابریشم جدید در جریان است. در حال حاضر، گام‌های بسیار مهمی در جهت جاده ابریشم جدید انجام شده است. در نشست توکیو درباره جاده ابریشم در سال ۲۰۱۲، جفری پیات، معاون وزیر خارجه آمریکا گفت: «در حال حاضر جاده ابریشم جدید ساخته شده است». برق ازبکستان و ترکمنستان، انرژی موردنیاز اقتصادهای کوچک و ساختمانهای دولتی در افغانستان را تأمین می‌کنند، ارتباط‌های ریلی بین قزاقستان، ترکمنستان و افغانستان ساخته شده‌اند و خط آهن جدید از مرز ازبکستان به شهر مزارشریف کامل شده است. به طور کلی، ایالات متحده حدود ۴۰ پروژه زیرساختی را که بخش‌های مهمی از ابتکار جاده ابریشم را پوشش می‌دهند، شناسایی کرده است (Fedorenko,)

¹ Turkmenistan- Afghanistan-Pakistan-India

2013:6). آغاز به کار این خط لوله در دسامبر سال ۲۰۱۵ در اثنای برگزاری جشنهای بیستمین سال اعلام بیطرفی ترکمنستان، طی مراسمی در شهر مرو ترکمنستان با حضور رؤسای جمهور افغانستان و ترکمنستان، نخست وزیر پاکستان و معاون نخست وزیر هند رسماً افتتاح شد. به طور آشکار منافع ایالات متحده در آسیای مرکزی تنها به بهبود رشد اقتصادی در منطقه محدود نمی‌شوند. هدف ایالات متحده کمک به جمهوری‌های آسیای مرکزی در جبهه‌های مختلف؛ مثل مشخص کردن تهدیدات فرامنطقه‌ای، ایجاد زیرساختها و ضرورت ارتباط برای توسعه اقتصادی و همکاری منطقه‌ای و فراهم کردن فضا برای گروه‌های جامعه مدنی، حکومت بر مبنای قانون و نگرانی‌های حقوق بشری است (Laruelle, 2015:8).

هند

هندوستان به عنوان یکی از رقبای منطقه‌ای چین نسبت به طرح جاده ابریشم دریایی این کشور، رهیافتی بدبینانه داشته و تلاش نموده است تا با ارائه طرح مائوسام^۱، طرح جاده ابریشم دریایی چین را به چالش بکشد. این طرح که از منظر هند امکان بازتأسیس پیوندها با شرکای تجاری باستانی و ایجاد یک «جهان اقیانوس هند» با محوریت هندوستان را تأمین می‌نماید، محدوده شرق آفریقا، جنوب ایران، سریلانکا تا جنوب شرق آسیا را شامل می‌شود نارندرا مودی، نخست وزیر هند تلاش نموده تا ارتباطات با دولتهای منطقه‌ای را که دریافت کننده‌های عمده سرمایه‌گذاری‌های چینی هستند را افزایش دهد. هندوستان همچنین برنامه‌های را برای ایجاد سرمایه‌گذاری خود با هدف توسعه زیرساختها و افزایش تجارت در جنوب آسیا اعلام نموده است. درحالی که هندوستان هم دومین سهامدار بزرگ در بانک توسعه زیرساخت آسیایی و نیز شریک چین در بانک توسعه نوین بریکس است، بیانیه‌های محکمی صادر نموده که یک کمر بند و یک جاده را به عنوان تلاش چندجانبه حقیقی نمی‌شناسد (زارع، ۱۳۹۴: ۹). باتوجه به این واقعیت که کمر بند اقتصادی جاده ابریشم چین از استان گیلگیت بالتیستان^۲ پاکستان می‌گذرد که منطقه‌ای تحت حاکمیت ماهاراجه کشمیر^۳ قبل از ۱۹۴۷ بود که هندوستان آنرا منطقه‌ای

¹ Mausam

² Gilgit-Baltistan

³ Kashmir

محل مناقشه می‌داند، نگرانی‌های هند چند برابر شده است. دهلی به دنبال همکاری با جاده ابریشم ایالات متحده است که کریدورهای اقتصادی شمال-جنوب را بنا می‌نهد و دستیابی هندوستان به منابع و بازارهای آسیای مرکزی را افزایش می‌دهد. هر چند چین تلاش داشته است تا هندوستان را نیز به پیوستن به طرح جاده ابریشم دریایی خود تشویق نماید ولی این نگرش تهدیدی نسبت به رویکرد و اهداف چین، تاکنون مانع از این کار شده است. البته علی‌رغم عدم تمایل هند به پیوستن به طرح جاده ابریشم دریایی، دو کشور چین و هند در ساخت کریدور اقتصادی بنگلادش، چین، هند، میانمار که از زیر شاخه‌های مطرح شده در طرح اقدام منتشر شده توسط چین است، در حال همکاری می‌باشند. شی جینگ‌پینگ همچنین وسیله همکاری بیشتر با هندوستان در چهارچوب یک کمربند و یک جاده را در طی جلسه‌اش با نخست‌وزیر مودی پیش از اجلاس ۲۰۱۵ سازمان شانگهای مطرح نمود. هندوستان امکان ندارد که از همکاری ویژه و نزدیک با چین استقبال کند، به دلیل نگرانی از اینکه ابتکار عمل خودش در زیرمجموعه چهارچوب گسترده‌تر پکن قرار بگیرد (Zimmerman, 2015:17-18).

نتیجه‌گیری

طرح «جاده ابریشم جدید» چین که در چند سال اخیر موضوع بحث کارشناسان حوزه‌های اقتصاد سیاسی و ژئوپلیتیک بین‌المللی در رسانه‌ها بوده است، اساساً شامل دو شاخه اصلی آبی و خاکی می‌شود. این جاده از شهر کهن «شی‌آن» چین آغاز می‌شود و با پشت‌سر گذاشتن راه‌های اصلی و فرعی بسیار و چندگانه از کشورهای پیش رو عبور می‌کند و در نهایت، سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا را به هم پیوند می‌زند. عرصه رقابت چین و آمریکا در اقتصاد بین‌الملل، افزایش نفوذ چین در اقتصاد آسیا و رشد چشمگیر فعالیت‌های اقتصادی و تجاری چین در آفریقا در مقایسه با سایر قدرت‌ها به‌خصوص ایالات متحده نشان می‌دهد که چین با احیای جاده ابریشم و ترسیم یک کمربند اقتصادی، دسترسی بازارهای جهانی را تسهیل و گسترش یک کریدور حمل و نقل بین‌المللی و قابل اتکا با هزینه‌های مقرون به صرفه‌تر را در راستای منافع ملی خود تدوین کرده است. سرمایه‌گذاری ۴۰ میلیارد دلاری چین در «صندوق سرمایه‌گذاری راه ابریشم» و درخواست از سایر کشورها برای پیوستن به این صندوق حاکی از

اهمیت احیای جاده ابریشم در دیدگاه چینی است. اهمیت این طرح تا آنجاست که پکن قصد دارد این پروژه را با طرح وسیع‌تری به نام «منطقه آزاد تجاری آسیا پاسیفیک» متصل و مرتبط سازد. هرچند چینی‌ها اعلام داشته‌اند که طرح جاده ابریشم جدید ۶۵ کشور را از آسیا تا اروپا دربرمی‌گیرد، ولی آنچه مشخص است، این است که در مقطع کنونی، تمرکز اساسی این طرح بر محیط همسایگی چین است تا هم امکان توسعه و ثبات در مناطق غربی چین حاصل شود و هم ظرفیت‌های استراتژیک سایر رقبای منطقه‌ای مانند آمریکا، روسیه و هند برای نفوذ گذاری در محیط پیرامونی چین کاهش پیدا نماید. اگرچه چینی‌ها تلاش دارند تا با تبلیغات گسترده این طرح، فضای روانی مناسبی را برای پیشبرد اهداف این طرح ایجاد نمایند؛ با این حال، تاکنون اقدام جامع و مشترکی از طرف سایر کشورها برای همراهی با این طرح صورت نگرفته است و واکنش‌های ارائه شده در سطح انعقاد قراردادهای مشترک دوجانبه بوده است. واکنش صورت گرفته از طرف کشورهای پیرامونی چین اساساً واکنشی دو وجهی بوده است یعنی این کشورها، هم تلاش دارند تا از منافع اقتصادی این طرح بهره‌مند شوند و هم تعادلی را میان این منافع و نگرانی‌های امنیتی و استراتژیک خود برقرار نمایند. ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم جدید چین در هر دو گونه شکلی خشکی- دریایی به علت ملحوظ داشتن نقش اساسی و محوری ایران می‌تواند تأمین‌کننده منافع ژئواستراتژیک، اقتصادی و امنیتی ایران در منطقه باشد؛ با این حال، تلاش ایران برای گنجانده شدن هر چه بیشتر در این طرح و ایفای نقش مؤثر در احداث، راه اندازی و تداوم جاده ابریشم جدید، بسیار حائز اهمیت می‌باشد. ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم تأثیر بسزایی در تعمیق همگرایی اقتصادی و به تبع آن، تأمین امنیت در منطقه ایفا خواهد نمود. ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم جدید، پتانسیل لازم برای تحقق امنیت موسع در منطقه را دارد. کلید دستیابی به امنیت مزبور در منطقه، تحقق همگرایی است و کمربند اقتصادی جاده ابریشم ملزوم تحقق این همگرایی است. جاده ابریشم مورد نظر چین که شرق آسیا را به آسیای مرکزی، آسیای مرکزی را به غرب آسیا و غرب آسیا را به اروپا متصل می‌سازد، همگرایی فرامنطقه‌ای با اروپا را نیز رقم خواهد زد. از آنجاکه طرح‌های دیگری نیز از سوی برخی کشورها مثل ایالات متحده مطرح شده اند و نگرانی

هایی که روسیه و هند نسبت به جاه طلبی‌های چین در منطقه دارند؛ همچنین نیاز به هزینه‌های گزاف، به نظر می‌رسد احیای جاده ابریشم چین با وجود عملی بودن، با چالشهایی در آینده روبرو خواهد بود. جدیت ایران در پیوستن به این ابتکار می‌تواند هم برای چین و هم برای ایران سرنوشت ساز باشد. راه شمالی که از آسیای مرکزی از طریق روسیه به اروپا می‌پیوندد به سبب رقابت روسیه با چین، با تعلل و کارشکنی روسیه مواجه خواهد بود. ولی راه سنتی که از ایران می‌گذرد با برقراری ثبات و امنیت در عراق و سوریه، آینده روشنی برای ایران و چین ترسیم می‌کند. بازسازی عراق و سوریه ویران‌نیاز به سرمایه دارد. روسیه و ایران از بازیگران اصلی عرصه سوریه فاقد سرمایه هستند. کشورهای عربی نیز به سبب مخالفت با سوریه تمایلی به حضور در آن نخواهند داشت. این تنها چین است که سرمایه‌های هنگفت دارد و نیازمند جایی در بیرون از مرزهای خود برای سرمایه‌گذاری است تا بیش از ۳۰۰۰ میلیارد دلار ذخایر ارزی خود را به تولید و ثروت تبدیل کند. سوریه و عراق مقصد مهمی برای سرمایه‌گذاری چین است که دسترسی به انرژی و بازار کالاهای خود را در تجارتی دو سویه تأمین می‌کند. آسیای مرکزی (قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان)، ایران، عراق نیازهای انرژی هیدروکربوری چین را تا دهه‌ها می‌توانند تأمین کنند. اینجا بازاری بزرگ برای کالاهای چینی وجود دارد. ترکیه از نظر تأمین نیروی انسانی و خدمات مهندسی همراه با ایران توانا در زمینه صادرات خدمات مهندسی و سرمایه‌های چین می‌تواند جاده ابریشم سنتی را به واقعیت نزدیک سازد.

منابع:

- بوزان، باری، ویور الی و جپ، دوویدل. (۱۳۸۶). چارچوبی تازه برای تحلیل امنیت. ترجمه علیرضا طیب، تهران: پژوهشکده مطالعات راهبردی.
- ویلیامز، پل. (۱۳۹۰). درآمدی بر بررسیهای امنیت. ترجمه، علیرضا طیب، تهران، انتشارات امیرکبیر.
- ابراهیمی، نبی‌الله. (۱۳۸۶). «تأملی بر مبانی و فرهنگ مکتب کپنهاگ». فصلنامه سیاست خارجی، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، شماره ۸.
- امیراحمدیان، بهرام. (۱۳۸۲). «کریدور شمال - جنوب و اهمیت آن در همگرایی منطقه-ای». فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، دوره اول، شماره ۴.
- عزتی، عزت‌الله و شکری، شمس‌الدین. (۱۳۹۱). «بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال- جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار». فصلنامه جغرافیایی سرزمین، دوره ۹، شماره ۳۶.
- یزدانی، عنایت‌الله و شاه محمدی، پریسا. (۱۳۹۳). «بررسی وجوه مثبت و لزوم پویایی ایران در ابتکار کمربند اقتصادی از منظر مکتب کپنهاگ». فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، دوره ۲۲، شماره ۸۸.
- حشمتی پور، رسانا. (۱۳۸۹). «جاده ابریشم رهگشای توسعه گردشگری در کشورهای اسلامی». سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، استان قزوین، چهارمین کنگره بین‌المللی جغرافیدانان جهان اسلام.
- آریانفر، عزیز. (۱۳۹۰). «جایگاه ناپیدای افغانستان در جاده ابریشم جدید». بخش دوم. قابل دسترس در سایت ایراس.
- خبرگزاری فارس. (۱۳۹۴). «نقش و اهمیت ایران در طرح راه ابریشم جدید». اتاق بازرگانی ایرانیان مقیم چین- پکن. قابل دسترس در خبرگزاری فارس.
- شبکه خبری زمان. (۱۳۹۴). «اهمیت ژئواستراتژیک ایران در جاده ابریشم جدید چین». موسسه واشنگتن برای سیاست های خاور نزدیک، قابل دسترس در سایت زمان.
- Balzacq, Thierry. (2009). **Constructivism and Securitization Studies**. London: Rutledge.

- Aldis, Bulisa & Roberts, Skapars. (2014). "Development of New Silk Road Northern branch through seaport of Riga in Latvia". **10th International Strategic Management Conference**, Vol. 150.
- Arduino, Alessandro. (2011) a. "The influence of China's sovereign wealth fund in Central Asia: China's new role in a multi-polar world and what it will mean for the EU". **CASCC**, Vol. 92(1).
- Arduino, Alessandro. (2014) b. "The New Silk Road", **Europe China Research and Advice Networ**". (ECRAN), Vol.122.
- Behnke, Andreas. (2006). "No Way Out: Desecuritization, Emancipation and the Eternal Return of Political Trends". **Journal of International Relations**. And Development, Vol. 9(1).
- Ekman, A. (2015). "China's Two-Track Foreign Policy". **IFRI**, Paris: *Asie.Vision* No. 58.
- Fallon, Theresa. (2015). "The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia". **American Foreign Policy Interests (AFPI)**, Vol 37(3).
- Fallon, Theresa. (2015). "The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia". **American Foreign Policy Interests**, Vol. 35(1).
- Habova, Antonina. (2015). "Silk Road economic belt: pivot to Eurasia or China's way of foreign policy". **China's Marshall Plan**, Vol, VIII (1).
- Laruelle, Marlene. (2015). "The Chinese Silk Road and their Reception in Central Asia". **School of International Affairs, George Washington University**, Vol.132.
- Libert, B, Orolbaev E, Steklov Y. (2008). "Water and energy crisis in Central Asia". **China Eurasia Forum Q**, Vol. 6(3).
- National Development and Reform Commission (NDRC). (2015). "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road". (NDRC), Vol. 112(1).
- O. Zajec, La. (2008). "Chine affirme ses ambitions navales". **Le Monde Diplomatique**, No. 654.

- Peiyue, Li. (2015). "Building a new and sustainable Silk Road economic belt". **INTERNATIONAL VIEWPOINT AND NEWS**, Vol. 74(10).
- Waever, Ole. (2004). "Paris, Copenhagen New Schools in Security Theory and their Origins between Core and Periphery". **Paper presented at the annual meeting of the International Studies Association**, Montreal, Vol. 2004.
- Wang, Yiwei. (2015). "China's New Silk Road": A Case Study in EU-China Relations. **School of International Study and RDCY**, Vol. 343(1)
- Zhao, S. (2000). "Chinese nationalism and its international orientations". **Political Science Quarterly**, Vol, 115(1).
- Laaksonen, E. & Makinen, H. (2012). "Maritime cluster analysis on the Central Baltic region". **University of Turku Research Report**, 1.
- Aditya, Malhotra. (2012). "Chinese Inroads into Central Asia: Focus on Oil and Gas". **Journal of Energy Security**, available at: **www.ensec.org/index**.
- China president opens Turkmenistan gas pipeline, **BBC News**. (2009). Available at: **http://news.bbc.co.uk**.
- Clinton, Hillary. (2011). "Progress Noted, but Questions Remain Over New Silk Road Initiative". U.S. Department of State, available at: **www.state.gov/secretary**.
- Geoffrey, Pyatt. (2012). "Delivering on the New Silk Road". U.S. Department of State, available at: **http://www.state.gov/p/sca/rls**.
- Graham, Lee. (2012). "The New Silk Road and the Northern Distribution Network: A Golden Road to Central Asian Trade Reform?". Central Eurasia Project for Open Society Foundation, available at: **www.opensocietyfoundations.org**.
- Fedorenko, Vladimir. (2013). "The New Silk Road Initiatives In Central Asia". RETHINK PAPER 10, **Institute Washington DC**, Available at: **www.rethinkinstitute.org/wp-content**.
- Hormats, Robert. (2011). "The United States New Silk Road" Strategy: What is it? Where is it Headed? ". available at: **www.state.gov/e/rls/rmk**.

- “Kazakhstan-China oil pipeline could start operating at its full capacity by 2014”. (2012), Energy Global, available at: www.energyglobal.com/news.
- Kyngge, J. and Noble, J. (2014). “China: Turning away from the dollar”. **The Financial Times**, Available at: www.ft.com/content.
- Liqun, Zhu. (2010). “China’s Foreign Policy Debates”. **Institute for Security Studies**. Available at: www.iss.europa.eu/uploads/media.
- Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. (2013). “President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries”. Available at: www.fmprc.gov.cn.
- Olsen, Robert. (2012). “Arabia-Asia: China Builds New Silk Road, But Is The Middle East Ready?”. **Forbes**, available at: www.forbes.com.
- Pirani, Simon. (2010). “Central Asian Energy: the Turning Point”, Emerging Markets, available at: www.emergingmarkets.org.
- President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries. (2013). Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China (MFAPRC), available at: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng.
- Russia Welcomes China’s Silk Road Economic Belt Initiative. (2015). **Sputnik**. Available at: <https://sputniknews.com/business>.
- Shine, Jacob. (2012). “TAPI pipeline to start commercial operation by 2017-18”. **Business**. Available at: www.business-standard.com/article.
- Szczudlik Tatar, Justyna. (2013). “China’s New Silk Road Diplomacy”. PISM Policy Paper 34/82, Available at: www.pism.pl/files.
- Trenin, D. (2014). “the Ukraine Crisis and the Resumption of Great-Power Rivalry”. Moscow: Carnegie Moscow Center, Available at: <http://carnegieendowment.org>.
- Vander, Putten, Frans, Paul & Minke, Meijnders. (2015). “China, Europe and the Maritime Silk Road”. Clingendael Report

Netherlands Institute of International Relations, available at <http://thediplomat.com>.

- Varis, O. (2014). “Curb vast water use in central Asia”. *Nature* 514:27–29. Available at: [www.doi:10.1038/514027a](http://www.doi.org/10.1038/514027a).
- Xinhua News Agency. (2014). “President Xi stresses Xinjiang's stability vital to whole nation”. available at: <http://news.xinhuanet.com>.
- Xu X, Yeats RS, Yu GB. (2010). “Five short historical earthquake surface ruptures near the Silk Road, Gansu Province, China”. *Bull Seismol Soc Am* 100(2):541–561. Available at: [www.doi:10.1785/0120080282](http://www.doi.org/10.1785/0120080282).
- Zimmerman, Thomas. (2015). “The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia”. Center on International Cooperation, New York University, available at: www.business-standard.com.