

ابتکار جاده ابریشم؛ ابتکار چین برای هژمونی

قاسم ترابی^۱، راضیه صانعی^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷.۰۸.۱۲

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸.۰۲.۱۶

چکیده

ابتکار جاده ابریشم بزرگ‌ترین ابتکاری است که تاکنون توسط یک کشور در سطح جهان اعلان شده و در حال اجرا می‌باشد. این ابتکار شصت و پنج کشور مختلف جهان را در برمی‌گیرد و هزینه آن بالغ بر چهار هزار میلیارد دلار در ۹۰۰ پروژه مختلف برآورد می‌شود. ضمن اینکه این طرح ابعاد و اهداف اقتصادی، سیاسی و امنیتی گسترده‌ای دارد که هدف مقاله حاضر تجزیه و تحلیل ابعاد مختلف آن است. در این راستا سؤال اصلی مقاله این است که ابتکار جاده ابریشم به‌عنوان مهم‌ترین راهبرد چین در قرن بیست و یکم برای تحقق چه اهدافی طراحی شده است؟ در پاسخ به سؤال فوق، فرضیه مقاله بدین شکل مطرح می‌شود که هدف نهایی چین از عملیاتی کردن ابتکار جاده ابریشم، فراهم نمودن زمینه‌های اقتصادی، سیاسی و امنیتی لازم برای تبدیل شدن به هژمون منطقه‌ای و جهانی است. با این حال یافته‌های پژوهش نشان می‌دهند این طرح با موانع و مشکلات جدی مواجه است و در نهایت اهداف چین به شکل حداکثری محقق نخواهد شد. مقاله حاضر قصد دارد سؤال و فرضیه مطرح شده را در کنار اهداف، فرصت‌ها و موانع طرح در سه بخش و به روش توصیفی تحلیلی مورد بحث قرار دهد.

واژه‌های کلیدی: ابتکار جاده ابریشم، اهداف اقتصادی و امنیتی، چالش‌ها و موانع، هژمونی منطقه‌ای و جهانی

۱. (نویسنده مسئول)، دانشیار روابط بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد همدان، همدان، ایران.

ghasemtoraby@yahoo.com

۲. دانشجوی دکتری روابط بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد همدان، همدان، ایران

مقدمه

به مدت بیش از دو هزار سال، روابط تجاری چین با جهان خارج توسط جاده ابریشم کهن انجام می‌شد که از یک شبکه تجاری پریپیچ‌وخم متشکل از گذرگاه‌های کوهستانی و مسیرهای دریایی بود. اکنون رهبری پکن در حال احیای این مفهوم با اجرای طرحی بسیار جاه‌طلبانه و بلندپروازانه برای ساخت و توسعه بزرگراه‌ها، خطوط راه‌آهن و دیگر زیرساخت‌ها در سرتاسر آسیا و اروپا برای بهره‌مندی اقتصاد چین و شصت پنج کشور از شرکای تجاری خود می‌باشد. طرح احتمالی چندین میلیارد دلاری که پکن آن‌ها «ابتکار یک کمربند یک جاده»^۱ نام نهاده است، شور، اشتیاق و امید فراوانی ایجاد کرده، اما شک و تردید و ملاحظات را نیز در منطقه و در پایتخت‌های سراسر جهان به دنبال داشته است.

در این راستا نکات فراوانی در باب اهداف، انگیزه‌ها، فرصت‌ها و چالش‌های این طرح وجود دارد. از جمله این نکته که ابهامات زیادی درباره انگیزه‌های چینی‌ها برای نام‌گذاری عجیب و شاید غیرمنطقی این ابتکار وجود دارد. لازم به اشاره است که واژه کمربند اشاره به بخش زمینی جاده ابریشم و واژه راه به جاده دریایی اشاره دارد. همچنین می‌توان این نکته را مطرح کرد که برخی از کارشناسان هدف چین را داشتن طرحی معادل طرح مارشال ایالات متحده می‌دانند که هدف نهایی آن تحکیم رهبری و حتی تسلط چینی-ها بر مناطق واقع در ماورای اقیانوس آرام است. بر این اساس می‌توان گفت زمانی که یک کشور تلاش‌های چشمگیری برای ارتقاء و بهبود زیرساخت‌های خدمات رسانی به سه‌چهارم جمعیت جهان انجام می‌دهد و قرار است میزان وابستگی متقابل اقتصادی شصت و پنج کشور به چین افزایش یابد، اهداف تنها در سطح اقتصادی نخواهند ماند. ضمن اینکه به اندازه‌ای که جاه‌طلبی‌ها و بلندپروازی‌های چینی‌ها بزرگ است، به همان میزان هم موانعی بر سر راه اجرای این کار وجود دارد. همچنین در صورتی که این طرح با موفقیت

ابتکار جاده ابریشم؛ ابتکار چین برای هژمونی / ۱۰۳

همراه شود، حوزه‌های نفوذ تاریخی بسیاری از کشورها به‌ویژه هند و روسیه از بین خواهد رفت. روسیه و هندوستان منطقه آسیای مرکزی را به‌عنوان حوزه نفوذ خود تلقی می‌کنند، درست همان‌طور که چینی‌ها نیز چنین برداشتی دارند. به همین شکل سوابق تاریخی نشان می‌دهند که چینی‌ها در تحقق چنین طرح‌های جاه‌طلبانه‌ای با مشکلات لجستیکی فراوان، از افزایش هزینه‌های ساخت‌وساز گرفته تا فساد اداری گرفتار می‌شوند. از سوی دیگر، اگر چینی‌ها با دقت و احتیاط عمل کنند، هشدارهای تاریخی و نگرانی‌های همسایگان خود را شنیده و برطرف نمایند و ابتکار خود را به یک طرح مشارکتی بین‌المللی تبدیل نمایند که همه در آن سهم باشند، جهان می‌تواند از این طرح بهره‌بردار و چین نیز تسلط خود را بر بخشی از جهان نهادینه سازد.

موارد فوق نشان می‌دهند که تا چه میزان در باب اهداف، فرصت‌ها و چالش‌های ابتکار جاده ابریشم ابهامات گسترده‌ای وجود دارند که مقاله حاضر قصد دارد آن‌ها را مورد بحث و بررسی قرار دهد. به‌واقع هدف مقاله حاضر تجزیه و تحلیل ابعاد مختلف ابتکار جاده ابریشم و آشکار نمودن اهداف، فرصت‌ها و موانع طرح می‌باشد. در این راستا سؤال اصلی مقاله این است که ابتکار جاده ابریشم به‌عنوان مهم‌ترین راهبرد چین در قرن بیست و یکم در راستای تحقق چه اهدافی طراحی شده است؟ همان‌گونه که گفته شد، جاده ابریشم بزرگ‌ترین ابتکاری است که تاکنون توسط یک کشور در سطح جهان برنامه‌ریزی شده و در حال اجرا می‌باشد. بزرگی این طرح حتی قابل قیاس با طرح مارشال آمریکا که بعد از جنگ جهانی دوم طرح و عملیاتی شد نیست. این طرح از حیث گستره، سرمایه و پروژه‌ها بسیار بزرگ‌تر و جاه‌طلبانه‌تر از طرح مارشال است. این ابتکار شصت و پنج کشور مختلف در سه قاره جهان را در برمی‌گیرد و هزینه آن بالغ بر چهار هزار میلیارد دلار در ۹۰۰ پروژه مختلف برآورد می‌شود. ضمن اینکه این طرح دارای ابعاد و اهداف اقتصادی، سیاسی و امنیتی می‌باشد. در این راستا در پاسخ به سؤال فوق فرضیه بدین شکل مطرح می‌شود که

هدف نهایی چین از طرح و عملیاتی کردن ابتکار جاده ابریشم، فراهم نمودن زمینه‌های اقتصادی، سیاسی و امنیتی لازم برای تبدیل شدن به هژمون منطقه‌ای و جهانی است. با این حال به نظر می‌رسد این طرح با موانع و مشکلات جدی داخلی، منطقه‌ای و جهانی مواجه است و در نهایت اهداف مطلوب چین را به شکل حداکثری محقق نخواهد کرد. مقاله حاضر قصد دارد سؤال و فرضیه مطرح شده را در کنار اهداف، فرصت‌ها و موانع طرح در چند بخش و به روش توصیفی تحلیلی مورد بحث قرار دهد.

۱- پیشینه تحقیق

متأسفانه به زبان فارسی کمتر مقاله یا کتابی در باب ابتکار جاده ابریشم دیده می‌شود. این در شرایطی است که به دلیل اهمیت پروژه و به‌خصوص منافع، فرصت‌ها و احتمالاً تهدیداتی که این طرح برای جمهوری اسلامی ایران دارد، باید تلاش بیشتری برای شناخت ابعاد آن، به‌خصوص در راستای تدوین و اجرای سیاستی روشن در راستای منافع ملی در اولویت قرار گیرد. در این زمینه می‌توان چند مقاله نسبتاً نزدیک به موضوع مقاله حاضر همچون «جاده ابریشم نوین به‌مثابه راهبرد سیاست خارجی چین» اشاره کرد که در آن بیشتر درباره فرصت‌ها و تهدیداتی بحث شده که طرح می‌تواند برای جمهوری اسلامی ایران داشته باشد (پیرسلامی، پیرانخو، ۱۳۹۶: ۴۲-۷)؛ اما در این مقاله درباره اهداف کلان و راهبردی چین از پی‌ریزی ابتکار جاده ابریشم بحثی نمی‌شود. همچنین مقاله دیگری با عنوان «همکاری ایران و چین در کمربند اقتصادی جاده ابریشم» چاپ شده است که عمدتاً به همکاری ایران و چین پرداخته و وارد بحث اهداف کلان چین به‌خصوص در مقابل ایالات متحده آمریکا نشده است (شریعتی‌نیا، عزیزی، ۱۳۹۶: ۲۹-۷). مقاله دیگری در باب موضوع مقاله حاضر با عنوان «ابتکار جاده ابریشم جدید چین، اهداف، موانع و چالش‌ها» نیز در سال ۱۳۹۵ چاپ شده است که در بخش اهداف کمتر به موضوع مقاله حاضر یعنی تلاش چین برای هژمون شدن وارد می‌شود (امیراحمدیان، صالحی دولت‌آباد، ۱۳۹۵: ۴۲-).

۹). از نویسندگان مقاله حاضر نیز مقاله‌ای با عنوان «موانع تحقق ابرپروژه جاده ابریشم از چشم‌انداز نظریه همگرایی» چاپ شده که در آن عمدتاً موضوع بحث موانع تحقق ابتکار جاده ابریشم می‌باشد (ترابی، صانعی، ۱۳۹۵: ۲۶-۷).

۲- مبانی مفهومی و نظری بحث

یکی از موضوعات اساسی سیاست بین‌الملل موضوع تغییر در سیاست بین‌الملل است که از اهمیت بسزایی برخوردار است. شیوه‌های مختلفی برای تئوریزه کردن مفهوم تغییر در سیاست بین‌الملل وجود دارد. تبیین انتقال قدرت یکی از شیوه‌های بررسی و تحلیل تغییر در سیاست بین‌الملل است. هر نظم مستقر تجلی هرم خاصی از قدرت در سیستم بین‌المللی بوده که دوران ظهور و افول مشخصی را داراست. در نتیجه کانون فهم تغییر در نظام بین‌الملل، تحلیل و مطالعه هرم قدرت و عوامل مؤثر در ایجاد ثبات و بحران در آن می‌باشد. به‌طور تاریخی، عمده‌ترین عامل بحران‌زا در سیستم، کاهش و زوال در قدرت هژمون و یا افزایش در قدرت بازیگر چالشگر بوده است. قدرت‌های بزرگ و رقابت آنان و همچنین میزان برخورداری و الگوی قدرت مادی در بین آن‌ها نقش تعیین‌کننده‌ای در فهم تطور، تحول، دگرگونی و مناسبات درون سیستم بین‌المللی دارد. بر این مبنا در حال حاضر قدرت‌یابی چین محور تحلیل سیاست بین‌الملل محسوب می‌شود (چگینی زاده، ۱۳۸۶: ۱).

در چنین چارچوبی از منظر جان جی ایکنبری^۱ چین با داشتن یک میلیارد و سیصد هشتادوشش میلیون نفر جمعیت، سلاح هسته‌ای، رشد اقتصادی بالا، الهام بخشی گسترده منطقه‌ای، دیپلماسی فعال و برخورداری از هویت تمدنی، قطعاً قدرت بزرگ در حال ظهوری است. نکته پراهمیت دیگر آنکه این قدرت خارج از نظم تثبیت‌شده غربی در حال ظهور است. او معتقد است برخی از قدرت‌های در حال ظهور به‌موازات

افزایش قابلیت‌های اقتصادی و ژئوپلیتیکی، خود را به‌گونه‌ای روزافزون با نظم موجود تطبیق داده‌اند (مانند ژاپن بعد از جنگ جهانی دوم) و برخی دیگر به موازات افزایش توانایی‌ها، ظرفیت و خواست بیشتری برای به چالش کشیدن نظم موجود پیدا کرده‌اند. از این رو انتقال قدرت در برخی موارد باعث از میان رفتن نظم موجود و تولد نظم جدید شده است، (ظهور بریتانیا بعد از ۱۸۱۵ و آمریکا بعد از ۱۹۴۵) و در برخی دیگر از موارد تنها تأثیرهایی کم دامنه بر نظم موجود گذارده است (ژاپن و آلمان پس از جنگ جهانی). به گمان وی چین در وضعیت فعلی با نظم موجود بسیار متفاوتی، در مقایسه با قدرت‌های در حال ظهور پیشین مواجه است. اولاً ایالات متحده در موقعیت هژمونیک کاملاً متفاوتی با قدرت‌های تثبیت شده پیشین است و ثانیاً این نظم به‌گونه‌ای کاملاً متفاوت با گذشته معماری شده است. این نظم به لحاظ سیاسی بسیار ساختاریافته‌تر از نظم‌های پیشین است. افزون بر این انقلاب هسته‌ای جنگ بین قدرت‌های بزرگ را غیرممکن و نه غیرمحتمل کرده است. این تحول جنگ را به‌عنوان ابزار و مسیر اصلی برهم زدن نظم تعریف شده موجود که سابق بر این قدرت‌های در حال ظهور ناگزیر از توسل به آن به‌منظور تثبیت جایگاه خود به‌عنوان قدرت بزرگ بودند را از حیز انتفاع ساقط نموده است. به‌علاوه او تأکید دارد که چین از انگیزه‌های قوی اقتصادی و شاید سیاسی برای فعالیت در درون نظم آمریکا محور فعلی برخوردار است. خلاصه آنکه سلسله‌مراتب بین‌المللی فعلی از گذشته کاملاً متفاوت است. پیوستن به این نظم برای چین بسیار امکان‌پذیرتر است تا شکستن شالوده آن. بر این اساس مسیر ظهور چین بسیار متفاوت با مسیر ظهور قدرت‌ها در گذشته است. ایکنبری معتقد است نظم بین‌المللی موجود به‌شدت نهادینه شده و چنین وضعیتی توانایی قدرت در حال ظهور را برای درهم شکستن شالوده این نظم بسیار محدود می‌سازد و آن را ناچار به اتخاذ استراتژی تطابق

سوق می‌دهد. عمق نهادینگی و گستردگی نظم غربی به احتمال زیاد چین را وامی‌دارد به اتصال به این نظم فکر کند تا به چالش کشیدن آن (چگینی زاده، ۱۳۸۶: ۱۷).

از حیث نظری کشورهای که به دنبال هژمونی منطقه‌ای و جهانی هستند، باید حداقل در سه حوزه جایگاه خود را ارتقا دهند، به شکلی که فاصله بسیاری با رقبای منطقه‌ای خود ایجاد کنند. در این زمینه رابرت کاکس^۱ به سه حوزه اقتصادی، نهادی و نظامی اشاره می‌کند که در یک تحلیل می‌توان آن‌ها را ابعاد مختلف قدرت ملی ارزیابی کرد. به هر حال در نظام بین‌الملل کنونی قدرت اقتصادی در معنای داشتن دانش فنی و علمی گسترده، تولید ناخالص ملی و سرانه ملی بالا و همچنین توان صادراتی متنوع و گسترده ارتباط فراوانی با قدرت نظامی و همچنین قدرت نهادی دارد. عموماً به‌استثنای چند کشور خاص از جمله شوروی در گذشته و روسیه امروزی، اصولاً تمامی قدرت‌های بزرگ به شکل هم‌زمان دارای قدرت نظامی و اقتصادی گسترده و البته نقش ساختاری فراوان در ایجاد و مدیریت نهادهای بین‌المللی هستند (Cox, 1983:162-171). از بین این قدرت‌ها تنها کشوری که تمامی ابعاد قدرت را با اختلاف فراوان نسبت به بقیه دارد و به شکلی ابرقدرت چهاربعدهی در ابعاد سیاسی، اقتصادی، نظامی و فرهنگی است می‌تواند نقش هژمون منطقه‌ای و جهانی را ایفا کند. البته این قدرت علاوه بر داشتن قدرت فراوان و بافاصله از دیگران، باید الگوی کارآمد برای مدیریت نظام بین‌الملل در ابعاد مختلف اقتصادی و سیاسی نیز داشته باشد. بر این اساس تنها می‌توان انگلستان در قرن هجدهم و نوزدهم و آمریکا در دوران پس از جنگ جهانی دوم را هژمون تمام‌عیار نامید. برخی از کارشناسان بر این باورند که هژمون بعدی و یا حداقل ابرقدرت آینده چین است و بر این اساس باید راهبردهای این کشور در عرصه‌های مختلف را ابزارهای در راستای تحقق

هژمونی چین در آسیا در میان‌مدت و احتمالاً در سطح جهان در بلندمدت ارزیابی کرد (ترابی، رضایی و زارع، ۱۳۹۳). در چنین چارچوبی چین تلاش دار جاده ابریشم را با ابتکار راه و کمر بند مجدداً بازسازی نماید و به شکلی از نگاه مثبت تاریخی نسبت به جاده ابریشم در راستای تبدیل خود به قدرت و در صورت امکان هژمونی منطقه‌ای استفاده کند.

۳- ابتکار جاده ابریشم، ابعاد و مؤلفه‌ها

ابتکار جاده ابریشم بر پایه جاده ابریشمی قرار دارد که صدها سال چین را به کشورهای اروپایی متصل می‌کرد. به‌واقع جاده ابریشم یا راه ابریشم، شبکه راه‌های به‌هم‌پیوسته‌ای باهدف بازرگانی در آسیا بود که شرق و غرب و جنوب آسیا را به شمال آفریقا و شرق اروپا پیوند می‌داد؛ مسیری که تا سده پانزدهم میلادی به‌مدت ۱۷۰۰ سال، بزرگ‌ترین شبکه بازرگانی دنیا بود. نخستین کسی که نام راه ابریشم را در سال ۱۸۷۷ میلادی، برای این مسیرها برگزید، جغرافی‌دان آلمانی «فردیناند ریختوفن»^۱ بود. وی به سبب حمل ابریشم از این راه این نام را برای آن برگزید. جاده ابریشم را شاید بتوان مهم‌ترین جاده دنیا تا قرن پانزدهم تصور کرد. این جاده نه‌تنها نقل‌وانتقال کالا را امکان‌پذیر می‌کرد بلکه باعث انتقال باورهای فکری مثل اسلام، هندوئیسم، بودیسم و مسیحیت نیز شد. به همین دلیل دولت چین تلاش دارد با استفاده از نام ابتکار جاده ابریشم، از سابقه تاریخی مثبت آن به‌عنوان ابزاری در جهت تحقق اهداف کلان اقتصادی خود استفاده کند (Waugh, 2017: 1-2).

همان‌گونه که گفته شد، ابتکار جاده ابریشم جدید ۶۵ کشور و ۶۰ درصد از جمعیت کل جهان در سه قاره آسیا، آفریقا و اروپا را پوشش داده و هدف آن بازسازی مسیرهای تجاری برای صادرات محصولات و تولیدات چینی می‌باشد. از یک‌سو کمر بند اقتصادی جاده ابریشم از مسیر زمینی چین را از طریق کشورهای آسیای مرکزی به اروپا می‌رساند. از

1. Ferdinand von Richthofen

ابتکار جاده ابریشم؛ ابتکار چین برای هژمونی / ۱۰۹

سویی دیگر، جاده ابریشم دریایی چین را به جنوب شرق آسیا، خاورمیانه و آفریقا متصل می‌کند. علاوه بر ۶۵ کشور در آسیا، آفریقا، خاورمیانه و اروپا که بخشی از این ابتکار هستند، کمیسیون اروپایی یادداشت تفاهم برنامه ارتباطی اتحادیه اروپا و چین را در ژوئن ۲۰۱۵ امضا نمود و از این طریق راهبرد فرااروپایی این کمیسیون را با پروژه راه و کمر بند چین هماهنگ کرد. چین اعلان نموده که می‌خواهد چیزی بالغ بر ۴ تریلیون دلار را در بیش از ۹۰۰ پروژه در کشورهای مختلف سرمایه‌گذاری کند (Miner, Djankov, 2016: 1-5) که در تاریخ بشریت تاکنون چنین اتفاقی مانند ندارد.

کشورهای مشارکت‌کننده در ابتکار جاده ابریشم

مناطق	کشورها
آسیای مرکزی و غربی	ایران افغانستان تاجیکستان مغولستان قرقیزستان قزاقستان ترکمنستان ارمنستان گرجستان آذربایجان ازبکستان
اروپای مرکزی و شرقی	آلبانی بلاروس بوسنی بلغارستان کرواسی چک استونی مجارستان لتونی لیتوانی مقدونیه مولداوی مونته‌نگرو لهستان روسیه مجارستان رومانی صربستان اسلواکی اسلونی اوکراین
خاورمیانه	عراق ترکیه مصر سوریه لبنان اسرائیل عربستان کویت قطر بحرین امارات عمان یمن اردن فلسطین
جنوب آسیا	بنگلادش بوتان هند پاکستان مالدیو نپال سریلانکا
آسیای جنوب شرقی	برونی کامبوج تیمور شرقی اندونزی مالزی لائوس تایلند ویتنام میانمار فیلیپین سنگاپور

Griffiths, 2017: xxiii

ابتکار راه و کمر بند با طرح مارشال ایالات متحده آمریکا مقایسه شده است، طرحی که براساس آن ۱۲ میلیارد دلار برای بازسازی مناطق و کشورهای اروپای غربی پس از

جنگ جهانی دوم توسط ایالات متحده هزینه شد. البته اهداف ایالات متحده آمریکا در آن زمان دوگانه بود، یعنی علاوه بر بازسازی مناطق ویران شده در جنگ و حذف موانع تجاری برای ورود کالاهای آمریکایی، پیشگیری از گسترش کمونیسم فراتر از مرزهای اروپای شرقی نیز جزء اهداف آمریکا در اجرای این طرح بودند. در مقابل، ابتکار راه و کمر بند به نظر می‌رسد ظاهراً یک طرح تجاری باشد که برای تقویت منافع اقتصادی چین در سرتاسر جهان و فراهم کردن فرصت‌های تجاری برای شرکت‌های رو به رشد چینی طراحی شده است. اهداف اولیه اعلام شده برای این ابتکار رسیدن به تجارت بیش از ۴ تریلیون دلار است و این رقمی فراتر از پروژه‌های تجاری کنونی با رقمی به ارزش ۲۳۰ میلیون دلار می‌باشد (Griffiths, 2017: 1-5).

ضمن اینکه ابتکار جدید راه و کمر بند گستره‌ای وسیع‌تر از راه ابریشم کهن دارد. بانک مرکزی چین نیز بیش از ۲۵۰ میلیارد دلار در پروژه‌های جدید مانند خطوط ریلی و نیروگاه‌های تولید انرژی سرمایه‌گذاری کرده است. تنها در نیمه اول سال ۲۰۱۵ میلادی، شرکت‌های چینی تعداد ۱۴۰۱ قرارداد جدید به ارزش ۳۷,۶ میلیارد دلار تحت این ابتکار امضا کردند. این قراردادها مجموعاً ۴۳,۴ درصد کل قراردادهای اجرای پروژه خارجی تأمین مالی شده توسط بانک مرکزی چین را شامل می‌شدند. انتظار می‌رود مجموع سرمایه‌گذاری در ابتکار راه و کمر بند به رقمی بیش از ۴ تریلیون دلار برسد، رقمی که معادل کل ذخایر ارز خارجی چین در سال ۲۰۱۵ میلادی است (شریعتی‌نیا، ۱۳۹۵).

محور اصلی سرمایه‌گذاری‌ها در ابتکار راه و کمر بند در زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌سوی اروپا، برای اتصال آسیا به اروپا با راه‌آهن، جاده‌ها، بنادر، پارک‌های صنعتی و مراکز پشتیبانی می‌باشد. در حال حاضر خطوط قطار اروپایی مشغول فعالیت هستند. یکی از این قطارها به شهر مالازویک یکی از شهرهای لهستان در نزدیکی مرز بلاروس و از آنجا به ورشو، هامبورگ، پراگ، دویسبورگ، پاریس و پیش از خاتمه مسیر، به شهر میلان ایتالیا

ابتکار جاده ابریشم؛ ابتکار چین برای هژمونی / ۱۱۱

می‌رود. برای مسیر روسیه، یکی از قطارها از شهر ژنگ‌ژوو حرکت و در یک مسافرت دوهفته‌ای به برست و مینسک در بلاروس، بعدازآن به مسکو و سنت پترزبورگ و از آنجا به هلسینکی فنلاند و استکهلم در سوئد می‌رود (Weidong, 2016: 10-5)

در دسامبر سال ۲۰۱۵ مسیر سوم نیز از طریق ترکیه افتتاح گردید. قطار از شهر لیانگیانگ به سمت قزاقستان، آذربایجان و گرجستان حرکت و در مسافرت ۱۴ روزه خود دو مسیر دریایی را نیز تجربه می‌کند. بار و مسافرین قبل از ورود به استانبول ترکیه امکان حمل‌ونقل با کامیون و اتوبوس به هر نقطه از خاک ترکیه و یا بلغارستان را نیز خواهند داشت. شرکت‌ها و تجار چینی ۶۵ درصد سهام ترمینال حمل‌ونقل ترکیه به نام کومپورت را خریداری نموده‌اند. ترمینال کومپورت با فاصله ۳۵ کیلومتری از تنگه بسفر و واقع در قسمت اروپایی استانبول، دروازه ورود به دریای سیاه است. چین در حال ایجاد چندین شبکه ریلی داخلی با استفاده از سرمایه‌گذاری‌ها و منابع مالی ابتکار راه و کمر بند است (Miner and Djankov, 2016: 8).

زیرساخت‌های ریلی همچنین در جنوب شرق آسیا نیز ایجاد شده‌اند. چین ساخت کرویدور اقتصادی چین-پاکستان را به ارزش ۴۶ میلیارد دلار آغاز نموده است و قرار است پروژه‌های راه‌آهن چین-لائوس، چین-تایلند و جاکارتا - باندونگ به ارزش ۲۰ میلیارد دلار توسط شرکت‌های چینی تا پیش از سال ۲۰۲۰ به اتمام برسد. علاوه بر این، بانک‌های چینی که در ابتکار راه و کمر بند سرمایه‌گذاری کرده‌اند در حال مذاکره با چندین شرکت مختلف برای ساخت ۵۰۰۰ کیلومتر ریل برای قطار سریع‌السیر با ارزشی بالغ بر ۱۶۰ میلیارد دلار هستند (Haider and Dilawar, 2016:1).

سرمایه‌گذاری‌های ابتکار راه و کمر بند تنها به زیرساخت‌ها محدود نیستند. برای مثال، کارخانه سیمان چینی به نام آن‌هوئی در حال ساخت شش کارخانه سیمان در اندونزی، ویتنام و لائوس می‌باشد و بانک بزرگ CITIC چین در کشور قزاقستان مالک

میدان نفتی و کارخانه آسفالت می‌باشد. همچنین صندوق جاده ابریشم که یک بنگاه سرمایه‌گذاری است و اخیراً توسط دولت چین برای سرمایه‌گذاری تأسیس شده، در سپتامبر سال ۲۰۱۵ ده درصد از سهام پروژه گاز طبیعی شرکت یامال روسیه را که دومین تولیدکننده گاز طبیعی در روسیه می‌باشد را خریداری نموده است. این صندوق همچنین در پروژه راسنانو روسیه که در زمینه فناوری نانو مشغول است سرمایه‌گذاری کرده است. به‌علاوه صندوق در زمینه املاک و مستغلات در سریلانکا جهت ساخت هتل‌ها، آپارتمان‌ها و ساختمان‌های اداری در فضایی نزدیک به بندر کلمبو نیز پروژه‌هایی در دست دارد. به‌عنوان مثالی دیگر، صندوق جاده ابریشم در حال سرمایه‌گذاری در یک خط لوله انتقال گاز از خلیج بنگال و از طریق میانمار به کومینگ می‌باشد.

ضمانت این طرح‌ها توان مالی بانک‌های چین است. بانک‌های چینی بیش از ۱۵ تریلیون دلار در صندوق‌های خود ذخیره دارند. ذخایر ارز خارجی کشور بیش از ۳ تریلیون دلار می‌باشد. چهار بانک بزرگ دولتی یعنی بانک چین، بانک صنعت و بازرگانی چین، بانک ساخت‌وساز چین و بانک کشاورزی چین، همگی از نهادها و ارگان‌های دولتی و نیمه‌دولتی تشکیل شده و مجراهای اصلی سرمایه‌گذاری در طرح ابتکاری راه و کمر بند می‌باشند. بانک چین در حال حاضر بیش از ۸۲ میلیارد دلار به سه بانک چینی که از پروژه-های راه و کمر بند پشتیبانی می‌کنند پرداخت کرده است: ۳۲ میلیارد دلار به بانک توسعه چین، ۳۰ میلیارد دلار به بانک صادرات و واردات چین و ۲۰ میلیارد دلار به بانک توسعه کشاورزی چین. دولت چین همچنین، مبلغ ۴۰ میلیارد دلار برای صندوق جاده ابریشم اختصاص داده است. پولی که به‌طور مستقیم از بودجه ملی چین به دست می‌آید (Miner and Djankov, 2016: 8).

همچنین بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت چندجانبه آسیا، در سال ۲۰۱۴ علی‌رغم اعتراضات فراوان ایالات متحده آمریکا در سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های آسیا، تاکنون

مبلغ ۱۲ میلیارد دلار در این طرح سرمایه‌گذاری نموده است و سهامداران آن بر این باور هستند که توانایی اعطای وام به مبلغ ۲۰ تا ۲۵ میلیارد دلار در سال را خواهد داشت. دولت همچنین انتظار دارد بانک توسعه جدید و سازمان همکاری شانگهای از تلاش‌های دولت-های کشورهای واقع در مسیر ابتکار راه و کمربند و شرکت‌ها و مؤسسات اعتباری‌شان حمایت مالی لازم را به عمل آورند. مشارکت بسیاری از کشورها در دو بانک توسعه جدید که با جذب پرسنل باتجربه و حرفه‌ای از سایر مؤسسات مالی بین‌المللی تسهیل خواهد شد، حجم زیادی از پروژه‌های مربوط به طرح را پشتیبانی و حمایت خواهد کرد (Ikenberry and Darren, 2017:12-15).

۴- انگیزه‌ها و اهداف چین

ابتکار جاده ابریشمی طرحی اقتصادی اما با اهداف سیاسی و امنیتی است. به تعبیر دیگر ابتکار چین در ظاهر تنها بر اهداف اقتصادی و تجارت تأکید دارد، با این حال در نهایت دست‌آوردهای کلان اقتصادی این طرح به‌آسانی تبدیل به دست‌آوردهای سیاسی و امنیتی می‌شوند. بر این اساس ابتکار جاده ابریشم را نباید تنها از زاویه اقتصادی، بلکه با رویکرد اقتصاد سیاسی و با نگاهی بلندمدت‌تر ارزیابی کرد. با توجه به این شرایط در ابتدا انگیزه‌ها و اهداف اقتصادی چین براساس آنچه خود چینی‌ها مطرح می‌کنند مطرح می‌شود. سپس در ادامه اهداف سیاسی و امنیتی براساس آنچه کارشناسان غربی بیان می‌کنند مطرح می‌شود.

۴-۱. انگیزه‌ها و اهداف اقتصادی و تجاری: چین چندین دلیل اقتصادی برای ایجاد طرح جدید جاده ابریشم دارد. به‌عنوان بزرگ‌ترین کشور تجاری جهان، مهم‌ترین منفعت چین در کاهش هر چه بیشتر هزینه‌های انتقال کالاهای تولیدی خود می‌باشد. پروژه‌هایی که تحت این ابتکار ایجاد می‌شوند بر این اساس برنامه‌ریزی می‌شوند که پس از تکمیل شدن تا چه حدی می‌توانند زمان و هزینه‌های سفر را کاهش دهند. با عنایت به اینکه چین پیشرفت-

هایی بر تمامی محموله‌هایی که از کرویدورهای حمل و نقل استفاده می‌کنند تأثیر می‌گذارند، آن‌ها می‌توانند تجارت جهانی را منتفع نمایند. از این رو، موفقیت ابتکار راه و کمر بند حتی برای کشورهای دورتر از مسیرهای جاده ابریشم نیز مفید است، چراکه صادرکنندگان این کشورها نیز از زیرساخت‌های ارتقاء یافته آن استفاده خواهند کرد (Weidong, 2016: 15).

در کنار کاستن از هزینه‌های تجاری، ابتکار راه و کمر بند چند هدف بسیار مهم دیگر نیز دارد. اول اینکه چین در تلاش است تا وابستگی اقتصادی به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های داخلی و رشد اقتصادی ناشی از چنین سرمایه‌گذاری‌هایی را کاهش دهد. این امر به این معنی است که شرکت‌های ساختمانی چینی، تولیدکنندگان تجهیزات و سایر مشاغل که در فرصت‌های ایجاد شده ناشی از رونق ساخت‌وساز در کشور رشد کرده‌اند (Peter, 2017:9)، اکنون باید فرصت‌های خود را درجایی دیگر خارج از مرزهای ملی جستجو نمایند. انگیزه کلیدی چین از ایجاد ابتکار راه و کمر بند یافتن روزهایی برای این شرکت‌ها در خارج از مرزهای کشور است. چین انتظار دارد شرکت‌های این کشور پروژه‌های مربوطه را طراحی، اجرا و تأمین مالی نمایند و این انتظارات از تجزیه و تحلیل پروژه‌های موجود ایجاد شده‌اند. بررسی انجام شده در خصوص نحوه پرداخت تسهیلات مالی توسط بانک توسعه‌ی صادرات چین در سال ۲۰۱۵ نشان می‌دهد که ۷۰ درصد از اعتبارات خارجی در شرایطی اعطا می‌شود که حداقل بخشی از این اعتبارات برای خرید تجهیزات چینی و به‌کارگیری نیروهای چینی مصرف شوند (Griffiths, 2017: 36-38).

دوم، تمرکز زیرساخت‌ها به چین کمک می‌کند تا درخواست جایگاه بهتری برای پول ملی خود یووان برای دستیابی به جایگاه یک ارز ذخیره جهانی نماید. در این راستا، چین از روسیه و دیگر بازارهای نوظهور دیگر حمایت می‌کند. باهدف سرمایه‌گذاری در پروژه‌هایی که از پول چینی به‌صورت وام در آن‌ها استفاده می‌شود، چین در سال ۲۰۱۵ به

«بانک بازسازی و توسعه اروپا»^۱ پیوست و خود «بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا»^۲ را تأسیس نمود. این گام‌ها با موفقیت همراه بود و صندوق بین‌المللی پول ملی چین را به سبد ارزشی معتبر جهانی اضافه نمود (The Shanghai Stock Exchange, 2017: 24-25).

سومین انگیزه چین از ایجاد ابتکار راه و کمربند تضمین تأمین انرژی موردنیاز چین از طریق خطوط انتقال جدید در آسیای مرکزی، روسیه و بنادر جنوب شرقی آسیا می‌باشد. تأمین انرژی برای شرکت‌های چینی به چند دلیل تبدیل به یک نگرانی بسیار مهم شده است. تعداد وسایل نقلیه خصوصی در چین از تعداد ۸ میلیون در سال ۱۹۹۰ به ۱۱۵ میلیون در سال ۲۰۱۵ رسیده است و همراه با رشد اقتصادی چین، تقاضای انرژی این کشور نیز نسبت به دهه ۱۹۸۰ میلادی بیش از ۵۰۰ درصد رشد داشته است. این کشور در حال حاضر بزرگ‌ترین مصرف‌کننده انرژی در جهان بوده و در سال ۲۰۱۴ به‌عنوان بزرگ‌ترین واردکننده نفت معرفی گردید. وابستگی ۴۰ درصدی این کشور به زغال‌سنگ برای تولید گرما و برق منجر به آلودگی شدید هوای برخی شهرهای این کشور شده است. دولت چین اهداف بسیار بلندپروازانه‌ای برای مقابله با آلودگی هوا، شامل جایگزینی سوخت زغال‌سنگ با سوخت‌های پاک در نظر دارد (The Shanghai Stock Exchange, 2017: 14).

چهارم، توسعه زیرساخت‌ها در کشورهای واقع در مسیر شبکه‌های ارتباطی طرح راه و کمربند به رشد اقتصادی آن‌ها و درنهایت به رشد اقتصادی پیش‌بینی شده در خدمات و کالاهای چینی منجر خواهد شد. در ماه مارس ۲۰۱۵، رئیس‌جمهور خلق چین، «ژی جینگ‌پینگ»^۳ اعلام کرد که تجارت سالانه با کشورهایی که در مسیر ابتکار راه و کمربند

1. European Bank for Reconstruction and Development

2. Asian Infrastructure Investment Bank

3. Xi Jinping

واقع شده‌اند در سال ۲۰۲۵ به بیش ۲٫۵ تریلیون دلار خواهد رسید. در کشورهای کوچکی همچون گرجستان، پروژه‌های سرمایه‌گذاری انجام شده در طول اجرای این طرح می‌تواند رشد اقتصادی سالانه ۱٫۵ درصدی برای دهه آتی به دنبال داشته باشد. داده‌های آماری برای بررسی میزان رشد اقتصادی در سایر کشورها به اندازه کافی در دسترس نیست، اما این طرح منافع بسیار زیادی برای شرکت‌های ساختمانی، تجهیزات و مهندسی آن‌ها به همراه خواهد داشت (Griffiths, 2017: 36-38).

۴-۲ تلاش برای هژمونی منطقه‌ای و جهانی: هدف نهایی چین از ابتکار جاده ابریشم تلاش برای کسب قدرت اقتصادی بیشتر و در نهایت تبدیل شدن به هژمونی منطقه‌ای و جهانی است. شاهد این موضوع شباهت‌های زیادی است که بین طرح مارشال و ابتکار راه و کمر بند ابریشم وجود دارد. طرح مارشال طرحی بود که آمریکا برای ایجاد و گسترش هژمونی در اروپا پیاده کرد و نتیجه آن قدرت‌یابی اروپا و مهار اتحاد جماهیر شوروی بود. به همین شکل ابتکار جاده ابریشم باهدف تسریع در رشد و توسعه اقتصادی چین و گسترش نفوذ آن در سطح جهان برنامه‌ریزی شده است. البته محدوده و گستره ابتکار راه و کمر بند ابریشم بسیار گسترده‌تر از طرح مارشال است. تنها یکی از قسمت‌های آن ۸۱۰۰۰ کیلومتر راه‌آهن سریع‌السیر را توسعه خواهد داد که رقمی دو برابر مجموع راه‌آهن سریع‌السیر جهان است. اگر دولت چین به هدف تخصیص ۴ تریلیون دلار سرمایه‌گذاری در این طرح دست یابد، حجم سرمایه‌گذاری ۳۱ برابر بیشتر از طرح مارشال خواهد بود (Miner and Djankov, 2016: 25-26).

ضمن اینکه هر دو طرح تلاش‌های خودآگاهانه‌ای توسط قدرت‌های بزرگ برای توسعه و ادغام اقتصادهای همسایگان و شرکای تجاری خود به منظور پرهیز از رقابت‌های نظامی هستند. در این راستا طرح مارشال یکی از مهم‌ترین و موفق‌ترین ابتکارات امنیتی دوران جنگ سرد بود که به ادغام اقتصادهای اروپایی و جلوگیری از بازگشت رقابت‌های

اقتصادی و مسابقات تسلیحاتی کمک شایانی نمود. هنوز ابتکار راه و کمر بند چین موفقیت‌هایی نظیر طرح مارشال به دست نیاورده است، اما بلندپروازی‌های آن با طرح مارشال مشابهت دارد. از این منظر، تحقق دستاوردها و منافع مشترک ابتکار راه و کمر بند می‌تواند به حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات سرزمینی بین کشورها کمک نماید. در این زمینه کارشناسان چینی بر این باور هستند که مرزهای دوجانبه به رسمیت شناخته‌شده، ابهامات در خصوص سرمایه‌گذاری در سرزمین‌هایی را که پیش‌از این محل منازعه بوده‌اند را کاهش داده و از این طریق ابهامات موجود در زمینه منافع تجارت و سرمایه‌گذاری فرامرزی را برطرف می‌کنند. با گسترش ابتکار راه و کمر بند، تجارت بیشتر بین اقتصادهای مرتبط تسهیل شده و می‌تواند به حل منازعات مرزی طولانی مانند جامو و کشمیر و منازعات در حال ظهور بین چین و کشورهای همسایه در دریای چین جنوبی کمک نماید. هرچند شاید تمامی بازیگران مرتبط این کارکرد حل منازعات را رویدادی مثبت ندانند، اما دستاوردهای بالقوه اقتصادی و امنیتی این طرح بسیار قابل توجه می‌باشد (Miner and Djankov, 2016: 25-26).

البته چین برای تحقق این اهداف کلان باید به دنیا نشان دهد که سیاست و اقداماتش به نفع همه است. از جمله اینکه چین باید نشان دهد ابتکار جاده‌طلبانه راه و کمر بند چین با استانداردهای بین‌المللی مطابقت دارد. چین بایستی به‌خوبی در خصوص مقاصد خود ایالات متحده، روسیه و سایر قدرت‌های جهان را اقناع نماید. به‌عنوان مثال چین باید روسیه را قانع کند که به دنبال تضعیف هژمونی آن در آسیای مرکزی نیست، هرچند اقدامات چین در نهایت هژمونی آن را جایگزین روسیه خواهد کرد (ISDP Workshop Report, 2015: 4). همچنین به‌منظور فراهم آوردن کمک‌های توسعه‌ای منصفانه‌تر، چین بایستی سرمایه‌گذاری و تجارت خارجی بیشتری را در درون مرزهای خود پذیرا باشد.

شفافیت فزاینده جریان‌های تجاری نه تنها به افزایش ارزش تجاری زیرساخت‌ها که به افزایش ارزش تجاری پروژه‌های زیرساختی نیز منجر خواهد شد.

همچنین کارشناسان چینی بر این باورند که چین بایستی همفکری‌های خود را با جوامع محلی افزایش داده و مطالعات فراوانی در خصوص مسائل و موضوعات بازارها و جوامع دیگر کشورها انجام دهد. چین همچنین می‌تواند الزام موجود در تسهیلات خود مبنی بر اینکه پروژه‌هایی که با وام‌های چینی انجام می‌شوند بایستی از نیروی کار و کالای چینی استفاده نمایند را تعدیل و تسهیل نماید. بهترین راه برای چین، انطباق مقاصد و اهداف خود با تمامی شرکا و کشورهای همسایه است. تمامی پروژه‌ها بایستی معتبر، منطبق با استانداردهای بین‌المللی و بادوام باشند. اگر پروژه‌های انجام‌شده از ماندگاری و دوام لازم برخوردار نباشند، ایده‌های پکن نیز چندان دوامی نخواهند داشت (The Shanghai Stock Exchange, 2017: 14). در این راستا یکی از اهداف چین تلاش برای نشان دادن اهداف خوش‌خیم خود به کشورهای منطقه برای پذیرش حضور اقتصادی و درنهایت سیاسی و امنیتی چین در راستای تبدیل به قدرت و هژمون منطقه‌ای است.

۵- چالش‌ها و موانع ابتکار جاده ابریشم

برخلاف طرح مارشال که آمریکا مشکل چندان برای تحقق آن در اروپا نداشت، ابتکار جاده ابریشم در ابعاد اقتصادی، سیاسی و امنیتی با چالش‌های فراوانی مواجه است. مهم‌ترین این چالش‌ها در نبود یا ضعف در ایجاد امنیت ماندگار در سطح مناطق موردبحث، ضعف و ناکارآمدی در شرکت‌های چینی، اختلافات و رقابت‌های منطقه‌ای و جهانی و مخالفت‌های احتمالی قدرت‌های بزرگ است. در ادامه این موارد در سه بخش جداگانه موردبحث قرار می‌گیرند.

۵-۱ چالش‌های اقتصادی و فنی: ابتکار راه و کمربند با سه چالش بسیار مهم درونی مواجه می‌باشد. نخست و اساساً ابتدایی‌ترین چالش پیش رو، اجرا و پیاده‌سازی پروژه‌های مربوطه می‌باشد. شرکت‌های چینی موفقیت‌های چشمگیری را تجربه کرده‌اند، به‌عنوان مثال بندر پیرائوس در یونان به‌خوبی توسط شرکت‌های چینی به یک بندر خوب و کارآمد تبدیل شده است؛ اما آن‌ها شکست‌هایی نیز در برخی مناطق داشته‌اند، مانند ساخت بزرگراه A2 در لهستان توسط گروه مهندسين چینی در خارج که با شکست مواجه گردید. این پروژه که قرار بود برای نشان دادن میزان کارایی شرکت‌های ساختمانی چینی به اروپایی‌ها ساخته شود، بالعکس به یک شکست برای شرکت‌های چینی تبدیل گردید (Miner and Djankov, 2016: 10).

دومین چالش در این زمینه، انتخاب پروژه‌ها برای سرمایه‌گذاری است. با داشتن تجربه کمتر در ارزیابی و بررسی پروژه‌ها نسبت به رقبای خود، به‌عنوان مثال بانک توسعه آسیا و بانک بازسازی و توسعه اروپا، بانک‌های دولتی چین ممکن است در معرض خطر سرمایه‌گذاری نادرست و نامناسب باشند. به‌عنوان مثال، تحلیلگران صنعتی هشدار دادند که اگر حجم مسافران و محموله‌ها از حد قابل قبول کمتر باشند، پروژه‌های راه‌آهن و جاده‌ای از مسیر آسیای مرکزی ممکن است بازده و سود مورد انتظار را در پی نداشته باشند. سومین و مهم‌ترین چالش موجود، به‌رحال، تفکیک مسائل اقتصادی و سیاسی از همدیگر و عدم حمایت از پروژه‌ها به خاطر دلایل سیاسی آن‌ها می‌باشد. ناتوانی در تمایز بین این دو موضوع یک اثر زیان‌بار دوگانه به دنبال دارد: ۱- سرمایه‌گذاری‌ها به بازده مورد انتظار نمی‌رسند. ۲- می‌تواند کشورهای دیگر مانند روسیه، هند و یا ایالات متحده را برعلیه ابتکار جدید چین تحریک نماید (Miner and Djankov, 2016: 10).

۵-۲ چالش‌های سیاسی و امنیتی: ابتکار راه و کمربند مجموعه‌ای از پروژه‌های عظیم زیربنایی، شامل بزرگراه‌ها، خطوط راه‌آهن، بنادر، خطوط لوله، پست‌های برق و سد‌های

بزرگ است. این طرح شبکه‌ای وسیع از اتباع چینی و شرکت‌های چینی را در مناطقی ایجاد می‌کند که ممکن است بازیگران محلی به دنبال واکنش‌هایی نسبت به دولت چین باشند. بسیاری از این سرمایه‌گذاری‌ها در مناطق بی‌ثبات انجام می‌شود. منطقه جنوب و جنوب شرقی آسیا خواستگاه بسیاری از جنبش‌های خودمختاری ملی در منطقه است، مانند جنبش تیمورها در اندونزی و آسامی‌ها در هندوستان که تقریباً همه آن‌ها از ابزارهای خشونت‌آمیز برای مقابله با دولت‌های حاکم استفاده می‌کنند. کرویدور اقتصادی چین و پاکستان، به‌عنوان مثال به این منظور طراحی شده است تا غربی‌ترین شهر چین یعنی کاشغر را به بندر گوادر در پاکستان متصل نماید. برای انجام این کار، این پروژه می‌بایست از سرزمین‌های تحت سلطه اقلیت‌های قومی در دو کشور یعنی بلوچ‌ها در پاکستان و اویغورها در چین و همچنین از سرزمین جامو و کشمیر سرزمینی که همواره درگیر منازعات سرزمینی بوده است عبور نماید. به همین شکل کرویدور بنگلادش - چین - هندوستان - میانمار، بزرگرایی که برای اتصال کلکته در هندوستان و کومینگ در چین طراحی شده است، بایستی از سرزمین‌های تحت سلطه جنبش‌های خودمختار کاجین یا شان در میانمار عبور نماید.

به‌رحال پروژه‌های زیرساختی و برنامه‌های ساخت‌وساز همواره اهدافی بسیار عالی برای مخالفان دولت‌ها هستند. مخاطرات ناشی از حملات به پروژه‌های زیرساختی هم مستقیم شامل کارگران، شرکت‌ها و ارائه‌دهندگان خدمات در محیط‌های بی‌ثبات و هم غیرمستقیم هستند. اگر سابقه تاریخی این امر بررسی شود، کارگران چینی متحمل بیشترین حملات و تلفات بوده‌اند. در داخل چین، بزرگ‌ترین مخاطرات برای پروژه‌های زیرساختی توسط اویغورهای خواهان خودمختاری استان سین‌کیانگ تحمل می‌شود. استان سین‌کیانگ منطقه مرکزی کمربند اقتصادی راه ابریشم است که می‌تواند چین را از طریق جاده-ها، راه‌آهن و شبکه‌های انرژی به هشت کشور همسایه دیگر چین یعنی افغانستان،

هندوستان، قزاقستان، قرقیزستان، مغولستان، پاکستان، روسیه و تاجیکستان متصل نماید. این منطقه از سال ۲۰۰۰ به عنوان بخشی از برنامه توسعه غرب کشور چین قرار گرفته است، برنامه وسیعی که آموزش، توسعه زیرساخت‌ها و توسعه صنعتی و برطرف کردن عقب‌ماندگی‌های اقتصادی منطقه، تقویت اقتدار دولت چین و گسترش نفوذ چینی‌ها در این منطقه را در دستور کار خود داشته است.

استان سین کیانگ دارای ۱۰ تا ۱۵ میلیون سکنه از قوم ترک اویغور و عمدتاً مسلمان می‌باشد. تعداد اندکی از اویغورها در کشورهای همسایه چین زندگی می‌کنند. گروه‌هایی که ادعای نمایندگی مردم اویغور را دارند از سال ۱۹۶۰ حاکمیت چین بر این منطقه را ب به چالش کشیده‌اند. آن‌ها حمایت اتحاد جماهیر شوروی را داشتند و پس از تشکیل اتحاد جماهیر شوروی؛ منازعه چین با اویغورها منجر به منازعه مرزی چین و شوروی در سال ۱۹۶۹ گردید. اخیراً، دولت چین سعی دارد تا گروه‌های جدایی طلب اویغور به‌ویژه جنبش اسلامی ترکستان شرقی را با القاعده و سایر گروه‌های جهادی بین‌المللی مرتبط نماید. هرچند چین تاکنون بستر فعالیت‌های تروریستی نبوده است، اما ناآرامی‌ها در سین کیانگ در حال افزایش است. حملات تروریستی در اورومقی پایتخت استان سین کیانگ و در نزدیکی کومینگ در سال ۲۰۱۴ که ظاهراً توسط جدایی طلبان اویغور صورت گرفت، بیش از ۱۰۰ غیرنظامی تلفات برجای گذاشت. پنجاه غیرنظامی دیگر نیز در سپتامبر سال ۲۰۱۵ و در حمله به یک معدن زغال سنگ در آکسو کشته شدند (Miner and Djankov, 2016: 27).

در خارج از چین نیز مخالفان دولت‌های دیگر ممکن است به منافع ملی چین با این امید حمله نمایند که عکس‌العمل نظامی یا دیپلماتیک دولت چین را بر علیه دولت مورد نظر به دنبال داشته باشد، به‌ویژه زمانی که دولت چین از برتری نظامی و اقتصادی قابل توجهی نسبت به آن دولت برخوردار است. زمینه‌های منازعه موجود در طول مرزهای بین میانمار

و چین نیز احتمال چنین مخاطراتی را افزایش داده است. جدایی‌طلبان کاپچین و شان با دولت میانمار بیش از ۴۰ سال درگیر جنگ بوده‌اند؛ این در حالی است که برخی خطوط لوله انتقال انرژی از منطقه سکونت و تسلط این گروه قومی می‌گذرد.

چالش بعدی مرتبط با رابطه چین و هندوستان است. هندوستان در تلاش است تا ایالات متحده را پشت سر گذاشته و تا سال ۲۰۵۰ دومین اقتصاد بزرگ جهانی باشد. این وقایع، آسیا را به جایگاه بی‌بدیل در اقتصاد جهانی تبدیل کرده و اقیانوس هند جایگزین اقیانوس اطلس شمالی به‌عنوان مهم‌ترین مسیر کشتیرانی جهانی خواهد شد. ابتکار راه و کمر بند هند را نیز در بر خواهد گرفت، همچنین این طرح هندوستان را با ایجاد یک سیستم حمل‌ونقل و تجارت دریایی و مسیرهای ترانزیتی که چین را به همسایگان هند متصل می‌کنند احاطه خواهد کرد، همسایگانی که روابط امنیتی خوبی با هندوستان دارند. این طرح، منافع هندوستان را حداقل در سه زمینه افزایش فعالیت‌های چین و پاکستان در منطقه مورد مناقشه جامو و کشمیر، افزایش حضور دریایی چین در اقیانوس هند و نگرانی‌های موجود در زمینه منافع نامتوازن ناشی از توسعه اقتصادی ابتکار راه و کمر بند تهدید می‌کند (ترابی، صانعی، ۱۳۹۵: ۱۷-۱۶).

مخالف روسیه و آمریکا از دیگر چالش‌های طرح جاده ابریشم است. روسیه همسایه چین که در میانه شرق و غرب واقع شده است برای حفظ منافع خود درباره سود و ضررهای احتمالی اجرای پروژه حساس است. روسیه تلاش می‌کند تا در تأمین امنیت منطقه آسیای مرکزی نقش محوری ایفا نماید و برای تقویت این نقش راهبردی خود، از حضور نیروهای فرمانطقه‌ای در این منطقه جلوگیری کند (کرامتی نیا، ۱۳۹۵: ۲). یکی از دلایل مخالفت روسیه با خط ابریشم به دلیل ترس از تمایلات جدایی‌طلبانه و قوم‌گرایانه می‌باشد. روسیه با احداث خط ابریشم جدید و رشد مناطق خودمختار احتمال افزایش تهدیدات امنیتی ناشی از اختلافات قومی و تمایلات جدایی‌طلبانه را می‌دهد و این مسئله

برای روسیه بسیار نگران‌کننده است. در این زمینه یکی از صاحب‌نظران روسی به نام دیمتری پاپف از جمله گزینه‌های ارائه این طرح را تلاش نافرجام چین در ایجاد یک اتحادیه اقتصادی در سازمان همکاری شانگهای ارزیابی می‌کند و سیاست درست را مخالفت با طرح می‌داند (Timofeev and others 2017, 62-77).

آمریکا نیز طرح جاده ابریشم را در راستای منافع خود نمی‌داند. آمریکا پس از پایان جنگ سرد خواهان افزایش گسترش نفوذ خود در آسیای مرکزی و قفقاز برای مقابله با روسیه و همچنین پیگیری منافع ملی خود برای بهره‌برداری هرچه بیشتر از منابع انرژی در این منطقه بوده است. نفوذ آمریکا و متحدانش در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز و تلاش برای کمرنگ کردن نفوذ روسیه در این مناطق، همچنین جلوگیری از افزایش قدرت چین و رقابت اقتصادی کلان با این کشور، مخالفت آمریکا با پروژه خط ابریشم جدید را رقم می‌زند. از جمله دلایل دیگر مخالفت آمریکا با خط ابریشم جدید می‌توان به مواردی چون دستیابی به منابع نفت و گاز و کنترل استخراج و صدور آن در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز، دستیابی به بازارهای منطقه و گسترش تجارت در آن و حفظ وضع موجود، تقویت نهادهای کشورهای منطقه در راستای اهداف درازمدت و رقابت‌های کلان اقتصادی و سیاسی با چین و روسیه اشاره کرد. آمریکا خواهان نفوذ گسترده و درازمدت خود در آسیای مرکزی و قفقاز برای کسب منافع حداکثری است و از آنجاکه پروژه اقتصادی چین در تقابل با منافع اقتصادی، سیاسی، ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی خود می‌داند با پروژه خط ابریشم جدید به مخالفت می‌کند. همچنین وجود چنین پروژه اقتصادی عظیمی که کشورهای مناطق خاورمیانه و آسیای مرکزی را درگیر می‌کند تقابلی بزرگ با هژمونی آمریکا محسوب می‌شود، بنابراین آمریکا با مخالفت خود با این پروژه اقتصادی به حفظ ثبات هژمونی خود و همچنین مقابله و رقابت اقتصادی با کشور چین می‌پردازد (Luft, 2017: 52-54).

نتیجه‌گیری

چین قدرتی در حال ظهور است. براساس تجربیات و نمونه‌های تاریخی قدرت‌های در حال ظهور بعدازآنکه به‌اندازه کافی قدرت پیدا کردند تلاش می‌کنند در عرصه منطقه‌ای و جهانی نقش و نفوذ خود را در ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی و نهادی گسترش دهند تا درنهایت به هژمون منطقه‌ای و جهانی تبدیل شوند. در این راستا ابتکار جاده ابریشم را باید ابتکاری اقتصادی برای تعمیق رشد و توسعه همه‌جانبه چین و گسترش تعاملات اقتصادی آن در سطح جهان ارزیابی کرد که درنهایت می‌تواند به الگوی جدیدی از نظم اقتصادی در محیط پیرامونی از چین گرفته تا اروپا منتهی شود. بر این اساس در صورت تحقق این طرح و حل‌وفصل موانع و چالش‌های طرح‌شده که البته احتمال آن به‌شدت محدود است، چین به بزرگ‌ترین قدرت اقتصادی جهان با متحدانی همراه از آسیا تا اروپا تبدیل خواهد شد که در آن صورت توان اعمال هژمونی خود در رقابت با آمریکا حداقل در جنوب شرقی آسیا را خواهد داشت. ضمن اینکه باید ابتکار جاده ابریشم را در کنار سایر راهبردهای سیاسی، نظامی، فضای و اقتصادی چین ارزیابی کرد تا فهم اهداف کلان این قدرت نوظهور در راستای هژمونی منطقه‌ای و جهانی روشن گردد.

درواقع به دلیل فهم همین اهداف است که رقبا و حتی متحدان چین نیز چندان از ابتکار جاده ابریشم استقبال نکرده و قدرت‌یابی چین را در عرصه اقتصادی تهدیدی برای منافع امنیتی خود ارزیابی می‌کنند. در این راستا هند بزرگ‌ترین نگرانی را از خیزش چین و ابتکار جاده ابریشم دارد؛ به همین دلیل در حال گسترش روابط با آمریکا در جهت توازن دادن به چین است. آمریکا نیز اولویت سیاست خود را بر جنوب شرق آسیا گذاشته و به شکلی در حال آماده شدن برای مهار چین است. درنهایت حتی روسیه که به‌ظاهر متحد چین و شریک این کشور در پیمان شانگهای است، نگرانی‌های جدی در قبال خیزش چین و به‌خصوص نفوذ آن در اوراسیا دارد. با عنایت به این شرایط طرح چین را باید طرحی

ابتکار جاده ابریشم؛ ابتکار چین برای هژمونی / ۱۲۵

استراتژیک باهدف ایجاد و تثبیت هژمونی خود ارزیابی کرد که البته با چالش‌های جدی مواجه است.

منابع:

فارسی:

امیراحمدیان، بهرام و صالحی دولت‌آباد، روح‌الله (۱۳۹۶)، ابتکار جاده ابریشم جدید، اهداف، موانع و چالش‌ها، فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، سال نهم، شماره ۳۶، زمستان.

ارغوانی پیرسلامی، فریبرز و پیرانخو، سحر (۱۳۹۶)، جاده ابریشم نوین به‌مثابه راهبرد سیاست خارجی چین، فصلنامه روابط خارجی، سال نهم، شماره سوم، پاییز. ترابی، قاسم و رضایی، علیرضا، رضایی و صدیقه، زارع (۱۳۹۳)، «هژمونی در سیاست و روابط بین‌الملل؛ از نظریه تا عمل»، سازمان چاپ و انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی، با همکاری دانشگاه آزاد اسلامی واحد همدان.

ترابی، قاسم و صانعی، راضیه (۱۳۹۵)، موانع تحقق ابرپروژه جاده ابریشم از چشم‌انداز نظریه همگرایی، فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال دوازدهم، شماره ۳۵، تابستان. چگینی زاده، غلامعلی (۱۳۸۶)، قدرت‌یابی چین: رویکردی نظری به تغییر در سیاست بین‌الملل، پژوهش حقوق و سیاست، سال نهم، شماره ۲۲، بهار و تابستان.

شریعتی‌نیا، محسن و عزیزی، حمیدرضا (۱۳۹۶)، همکاری ایران و چین در کمربند اقتصادی جاده ابریشم، فصلنامه روابط خارجی، سال نهم، شماره چهارم، زمستان. شریعتی‌نیا، محسن (۱۳۹۵)، لزوم تعریف نقش ایران در طرح یک جاده یک کمربند، قابل‌دسترس در:

[/http://www.iras.ir/fa/doc/article/1585](http://www.iras.ir/fa/doc/article/1585)

منافع روسیه-سایه-روشن-کمربند-اقتصادی-جاده-ابریشم
کرامتی نیا، رقیه (۱۳۹۵) منافع روسیه در سایه‌روشن کمربند اقتصادی جاده ابریشم، قابل‌دسترس در:

[/http://www.iras.ir/fa/doc/interview/1515](http://www.iras.ir/fa/doc/interview/1515)

لزوم-تعریف-نقش-ایران-طرح-یک-جاده-کمر بند

انگلیسی:

- Cai, Peter (2017), "Understanding China's Belt and Road Initiative", at:
https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China's%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf
- Cox, Robert (1983), "Gramsci, Hegemony and International Relations: An Essay in Method", *Millennium: Journal of International Studies* Vol 12, no 2
- Djankov, Simeon, Miner, Sean (2016), "China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope, and Challenges, the Peterson Institute for International Economics", at: https://piie.com/system/files/documents/piieb16-2_1.pdf
- Griffiths, Richard (2017), "Revitalising the Silk Road, China's Belt and Road Initiative", Leiden: HIPE Publications,
- Haider, Kamran and Dilawar, Ismail (2016), "Militants Strike Pakistan, Hitting China's Economic Corridor", at:
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-10-25/militants-return-topakistan-hitting-china-s-economic-corridor>
- Ikenberry, John and Lim, Darren (2017), "China's emerging institutional statecraft The Asian Infrastructure Investment Bank and the prospects for counter-hegemony", at: <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2017/04/chinas-emerging-institutional-statecraft.pdf>
- ISDP Workshop Report (2015), "THE BELT & ROAD INITIATIVE Opportunities for the Next 65 Years of China-Sweden Relations", at:
<http://isdpu.eu/content/uploads/images/stories/isdpu-main-pdf/2015-06-09-report-belt-and-road-seminar.pdf>
- Liu, Weidong (2016), "An Introduction to China's Belt and Road Initiative", at: http://www.oxiic.org/wp-content/uploads/2016/09/Session-1_Weidong-Liu_Oxford_Belt-and-Road-Initiative.pdf
- Luft, Gal (2017), "US Strategy toward China's Belt and Road Initiative", at:
http://www.atlanticcouncil.org/images/AC_StrategyPapers_No11_FIN_AL_web3.pdf
- The Shanghai Stock Exchange (2017), "The Belt and Road Initiative: Reshaping the global value chain", at:
<http://cn.accaglobal.com/ueditor/php/upload/file/20170731/93.EN-pi-belt-and-road-initiative.pdf>

- Timofeev, Ivan, Lissovolik, Yaroslav, Filippova, Liudmila(2017), "Russia's Vision of the Belt and Road Initiative: From the Rivalry of the Great Powers to Forging a New Cooperation Model in Eurasia", at:http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/cwe.12214/epdf?r3_referrer=wol&tracking_action=preview_click&show_checkout=1&purchase_referrer=www.google.com&purchase_site_license=LICENSE_DENIED
- Waugh, Daniel(2017), Richthofen's "Silk Roads": Toward the Archaeology of a Concept, at:
http://silkroadfoundation.org/newsletter/vol5num1/srjournal_v5n1.pdf
- Ye, Hailin(2017), "India's Policy Regarding South Asia and Its Impact on China's Pushing Forward of the Belt and Road Initiative", at:
http://www.springer.com/cda/content/document/cda_downloadaddocument/9789811046926-c2.pdf