

۳

قدرت ژئواکونومیک راه ابریشم نوین: سرمایه گذاری در کمر بند و جاده و چرخش در موازنه قوای جهانی

دکتر آرش رئیسی نژاد^۱

^۱. گروه روابط بین الملل دانشگاه تهران arash.reisinezhad@ut.ac.ir

چکیده

کلان‌پروژه راه ابریشم نوین - راهی که از آن با عنوان "یک کمربند، یک جاده" و "ابتکار کمربند و جاده" یاد می‌شود - ظاهراً دربردارنده‌ی دسته‌گسترده‌ای از پروژه‌های انرژی و ترابری و ارتباطات به همراه مسیرهای ترانزیتی، لوله‌های نفت و گاز، بنادر، فرودگاه‌ها، خطوط راه‌آهن با سرمایه‌چینی به ارزشی بیش از یک تریلیون دلار است. با وجود اهمیت روزافزون این کلان‌پروژه، نوشته‌های اندکی به زبان فارسی درباره‌ی شیوه، دامنه و گستره سرمایه‌گذاری در مسیر کمربند و جاده یافت. از این رو، نوشته پیش‌رو به تبیین شیوه سرمایه‌گذاری در این کلان‌پروژه می‌پردازد. "سرمایه‌گذاری در مسیر کمربند و جاده چگونه و با چه سازوکاری به شکل دادن قدرت ژئواکونومیک چین می‌انجامد؟" این پرسش بنیادین و محوری نوشته پیش‌روست که خوانشی تحلیلی از مکانیسم سرمایه‌گذاری در کلان‌پروژه راه ابریشم نوین و اعمال قدرت ژئواکونومیک این کشور را نمایان می‌سازد. برغم اهمیت رقابت ژئوپلیتیک چین با آمریکا، نوشته از این فاکتور چشم‌پوشی کرده و در عوض، با ذکر جزئیات این سرمایه‌گذاری سوبیه‌های ژئواکونومیک این کلان‌پروژه را بیان می‌کند. همچنین، مشکلات درونی پیش‌روی آن، همچو مسئله دیپلماسی دام‌بدهی، نیز مورد بررسی قرار خواهند گرفت. نوشته نشان می‌دهد که شیوه سرمایه‌گذاری این کلان‌استراتژی چگونه بر نظم جهانی پیش‌رو تأثیر می‌گذارد. در پایان نیز نوشته نشان می‌دهد که چگونه توان ژئواکونومیک راه ابریشم نوین قابلیت ترجمه به توان ژئوپلیتیک داشته و سوبیه ژئواستراتژیک آن را برملا می‌سازد.

● واژگان کلیدی

راه ابریشم نوین، ژئواکونومیک، کمربند و جاده، دیپلماسی دام‌بدهی، سند چشم‌انداز و اقدامات.

در سپتامبر ۲۰۱۳ شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین، از کلان‌پروژه راه ابریشم نوین برای نخستین بار در سفر خود به قزاقستان در دانشگاه نظربایف با عنوان «کمر بند اقتصادی جاده ابریشم»^۱ رونمایی کرد.^۲ شی در سخنرانی خود اشاره کرد که «در منطقه راه ابریشم نوین، بازار محلی منطقه، ۳ میلیارد نفر سکونت دارند و از نظر دامنه و پتانسیل بی‌سابقه است.»^۳ سپس در ۳ اکتبر ۲۰۱۳، در سفر شی جین پینگ به اندونزی، طرح «جاده ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم»^۴ به‌عنوان مکمل مسیر زمینی مطرح شد. در سال ۲۰۱۴ هر دو مسیر پیش‌گفته در مسیرهای زمینی و دریایی ادغام و در مجموع استراتژی یک کمر بند - یک جاده نام گرفت. شی جین پینگ ضمن تأکید بر ایجاد شبکه ارتباطی نزدیک با همسایگان بر پایه منافع دوجانبه و چندجانبه به‌منظور دستیابی همگانی به توسعه اظهار داشت: «ما امیدواریم کشورهای همسایه به افزایش ارتباط با چین تمایل داشته باشند و همچنین امیدوار هستیم چین بتواند روابط قوی با همسایگان خود برقرار سازد».^۵ دو سال بعد در ۲۰۱۵ سند ملی با عنوان "چشم‌انداز و اقدامات برای ساخت کمر بند اقتصادی راه ابریشم و جاده ابریشم دریایی سده بیست‌ویکم" از سوی شورای دولتی چین منتشر شد. در شانزدهم مه ۲۰۱۷ طی مراسمی با حضور رهبران نزدیک به سی کشور جهان در چین، راه ابریشم نوین افتتاح شد تا راه را برای جاه‌طلبی اقتصادی بیشتر این قدرت آسیایی هموارتر کند. به گفته دولت چین، این طرح با هدف افزایش مشارکت و همکاری تمامی اعضا در حوزه اقتصادی و آزادسازی تجاری، در پی تسریع توسعه اقتصادی تمامی اعضا بر پایه مدل همکاری «برد-برد»^۶ است. در تاریخ ۲۷ و ۲۸ آوریل ۲۰۱۹، دولت چین میزبان دومین اجلاس سران در پکن با موضوعیت "میزگرد مشترک رهبران" بود. اجلاس دوم اما توسط بیشتر رسانه‌های غربی نادیده گرفته شد و آمریکا و هند هر دو از اعزام نماینده عالی‌رتبه برتر خودداری کردند.

1. Silk Road Economic Belt

2. Xi Jinping, "Speech by H. E. Xi Jinping, President of the People's Republic of China, at Nazarbayev University," Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, [SEP] September 7, 2013, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1078088.shtml.

3. Ibid.

4. The 21st Century Maritime Silk Road

5. Xi Jinping, *The Governance of China*, Shanghai Press; Illustrated edition. 2014. p. 321.

6. Shuangying (双赢)

راه ابریشم نوین، که به چینی "ای دای ای لو"^۱ خوانده می‌شود، به سرعت به مفهومی استراتژیک تبدیل شد تا آنجا که پرکاربردترین مفهوم در روزنامه رسمی دولتی "روزانه مردم"^۲ شده است. برپایی دوباره این راه ۶۵ درصد جمعیت جهان، چهل درصد تولید خالص جهانی و ۷۱ کشور را دربر خواهد گرفت.^۳ مهم‌تر آنکه این کلان‌پروژه می‌تواند به هژمونی این کشور در نظم جهانی پیش‌رو بینجامد و با کنترل مسیرهای تجاری خشکی و آبی پهنه بزرگ اوراسیا، پکن را قدرت جهانی نوین اقتصاد جهان آینده، همراه با پیامدهای مهمی در حوزه‌های سیاسی - نظامی - امنیتی و همچنین فرهنگی - ایدئولوژیک - هنجاری معرفی کند. کوتاه آنکه راه ابریشم نوین مهم‌ترین نماد و نمود اعمال قدر چین در ورای مرزهای خود برای سال‌ها و دهه‌های آینده خواهد بود. پشتوانه و ابزار اصلی این اعمال قدرت نیز قدرت اقتصادی و توان سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های کشورهای در حال توسعه و توسعه‌نیافته است. هم از این رو، نوشته پیش‌رو بر چنین پشتوانه و ابزار پکن در راه‌اندازی کلان‌پروژه راه ابریشم نوین تمرکز می‌کند. برغم اهمیت بنیادین سویه‌های ژئواستراتژیک و ژئوپولیتیک راه ابریشم نوین، نوشته اما تنها بر سویه ژئواکونومیک آن تمرکز کرده و دیگر سویه‌ها را در نوشته‌های آتی دنبال خواهد کرد.

ژئواکونومی

با پایان یافتن جنگ سرد، خوانش‌های نوینی از ژئوپولیتیک، رقابت جهانی و امنیت بین‌الملل در ادبیات روابط بین‌الملل برآمد. برخلاف آنان که بر تداوم ماهیت سیاست و رقابت بین‌المللی پای فشاری می‌کردند، گروهی بر تغییر این ماهیت تاکید داشتند. در این میان، مفهوم ژئواکونومی از جمله مفاهیم اثرگذاری بود که به دگرگونی در ماهیت سیاست و رقابت بین‌الملل در زمانه پساجنگ سرد اشاره می‌کردند. بی‌تردید، ادوارد لوتواک یکی از نخستین و مهم‌ترین افرادی بود که به روشن‌سازی این مفهوم پرداخت.^۴ لوتواک در نوشته ۱۹۹۰ خود، "از ژئوپولیتیک تا ژئواکونومی"، اصطلاح "ژئواکونومی" را مطرح کرده و اظهار می‌دارد، "ژئواکونومی... بهترین اصطلاحی است که می‌توانم به آن فکر کنم تا مخلوط منطق رقابت

1. yi dai yi lu—带一路

2. People's Daily

3. "What to Know About China's Belt and Road Initiative Summit". *Time*. Archived from the original on 2018-01-28; CNN, James Griffiths. "Just what is this One Belt, One Road thing anyway?" *CNN*. Archived from the original on 2018-01-30; <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

4. Luttwak, Edward N. (1990). "From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce". *The National Interest* (20): 17-23.

سیاسی با روش های تجارت را توصیف کند - یا همان گونه که کلاوزویتس نوشته بود، منطق جنگ با دستور زبان تجارت.^۱ لوتواک استدلال می کند که همان منطقی که زمینه ساز درگیری نظامی است به تجارت بین المللی نیز مربوط می شود و از این رو، بر این امر که آینده رقابت ژئوپلیتیک در حوزه اقتصادی گسترش خواهد یافت تاکید دارد. وی اشاره می کند که: ۱. دولت ها سودای جمع آوری درآمد تا آن جا که کدهای مالی مقرر کرده هستند و به این اجازه نمی دهند که دیگر دولت ها از فعالیت تجاری در حوزه آن مالیات بگیرند. این یک وضعیت بازی با حاصل جمع صفر است. ۲. دولت ها عمدتاً فعالیت های اقتصادی را تنظیم می کنند تا نتایج را در درون مرزهای خود به حداکثر برسانند ولو این نتیجه برای دیگر دولت ها نامطلوب است، تا این که علاقه مند به یک هدف فراملی باشند. پس منطق تنظیم دولت تا حدی با منطق تعارض مطابقت دارد. ۳. دولت ها و بلوک های دولت ها تلاش می کنند تا پرداخت ها و خدمات خود را به ساکنان خود محدود کنند. گذشته از این، دولت ها پروژه های زیرساختی خود را، صرف نظر از نحوه تأثیرگذاری بر دیگر کشورها، برای بهینه سازی مطلوبیت داخلی طراحی می کنند. و ۴. دولت ها یا بلوک دولت ها نوآوری تکنولوژیکی را برای بیشینه کردن مزایا در محدوده خود، و نه به خاطر خود نوآوری، ترویج می کنند.^۲ به گفته لوتواک، نقش تسلیحات تهاجمی در ژئواکونومی از جنگ اهمیت بیشتری برخوردارند و پژوهش و توسعه تحت حمایت دولت مهمترین این سلاح ها است. "همانطور که در جنگ این توپخانه است که قلمرویی را با آتش فتح می کند که پیاده نظام می تواند آن را بعداً اشغال کند، در اینجا هدف این است که صنایع آینده را با دستیابی به برتری تکنولوژیک فتح کنیم."^۳

گذشته از لوتواک، این هنری فارل و آبراهام ال. نیومن بودند که با تاکید بر اصطلاح "وابستگی متقابل تسلیحاتی" به درهم تنیدگی قدرت و شبکه های اقتصادی بین الملل اشاره داشتند.^۴ فارل و نیومن مستقیماً به ژئواکونومی نمی پردازند، با این حال، نوشته آنها به عوامل اصلی نحوه اعمال قدرت در چارچوب ژئواکونومی می پردازد: "به طور خاص، ما نشان می دهیم که چگونه توپوگرافی شبکه های اقتصادی وابستگی متقابل با نهادها و هنجارهای داخلی تلاقی می کند تا اقتدار اجباری را شکل دهد. در این میان، شبکه هایی مانند ارتباطات مالی، زنجیره

¹. Ibid. p. 19.

². Ibid.

³. Edward., Luttwak (1999). *Turbo-capitalism: winners and losers in the global economy* (1st U.S. ed.). New York: HarperCollinsPublishers.

⁴. Farrell, Henry; Newman, Abraham L. (July 29, 2019). "Weaponized Interdependence: How Global Economic Networks Shape State Coercion". *International Security*. **44** (1): 42–79.

تامین و اینترنت را که توسط پژوهشگران روابط بین‌الملل تا حد زیادی نادیده گرفته شده است در قلب یک درک جدید قانع کننده از جهانی شدن و قدرت مورد تاکید قرار گرفته می‌شود.^۱ از سوی دیگر، اثربخشی سیاست‌های مالی و پولی بعنوان ابزاری برای اقتصاد زمین تا حد زیادی به نقش پول یک کشور در سیستم پولی بین‌المللی بستگی دارد.

با این حال، ژئواکونومی را نباید در نقطه مقابل مفهوم ژئوپلیتیک دید، بلکه این دو مفهوم درهم تنیده هستند. ریچارد نیکسون، رئیس‌جمهور پیشین آمریکا، به درستی به یکه تازی این مفهوم تاخته بود و بیان داشت: "برخی ادعا می‌کنند که با پایان یافتن جنگ سرد، اهمیت قدرت اقتصادی و "ژئو-اکونومی" از قدرت نظامی و ژئوپلیتیک سنتی پیشی گرفته است. آن‌ها می‌گویند که آمریکا باید شمشیرهای خود را نه به گاوآهن، بلکه به ریزتراشه‌ها، بکوبد!"^۲ از این دریچه، ژئواکونومی به "کاربرد ابزارهای اقتصادی برای پیشبرد اهداف ژئوپلیتیک" اشاره دارد.^۳ رابرت دی بلکول و جنیفر هریس نیز ژئواکونومی را "کاربرد ابزارهای اقتصادی برای ارتقاء و دفاع از منافع ملی و تولید نتایج مفید ژئوپلیتیک؛ و تأثیر اقدامات اقتصادی دیگر کشورها بر اهداف ژئوپلیتیک یک کشور" بیان داشته‌اند.^۴ در واقع، قدرت اقتصادی و ابزارهای ژئواکونومی با مشارکت در یک اقتصاد قوی، ایجاد سیاست‌های اقتصادی بین‌المللی موثر، و کاربرد ابزارهای اقتصادی در دستیابی به اهداف ژئوپلیتیک، امنیت ملی یک کشور را تقویت می‌کند. کوتاه این که، ژئواکونومی بررسی چگونگی تعامل و برهم‌کنش ژئوپلیتیک و اقتصاد در روابط بین‌الملل است.

از این منظر، جذابیت سرمایه‌گذاری و ظرفیت اعمال قدرت نرم که چین در طرح کمربند و جاده انجام داده است به عنوان عوامل تعیین کننده قدرت ژئواکونومی در نظر گرفته می‌شود. در واقع، راه ابریشم نوین مهم‌ترین نمود و نماد قدرت ژئواکونومی در جهان پیش روست. با این که نیت و پیامدهای راه‌اندازی راه ابریشم نوین ریشه‌های ژئوپلیتیک دارد، اما سازوکار این کلان پروژه در حوزه ژئواکونومی خواهد بود. بدین ترتیب، رقابت چین و آمریکا در سطح رقابتی ژئواکونومیک خواهد بود، هر چند که در عمق رقابتی ژئوپلیتیک خواهد بود.

^۱. Ibid.

^۲. Nixon, Richard (January 15, 1992). *Seize the Moment: America's Challenge in a One-superpower World* (First ed.). Simon & Schuster.

^۳. Chatham House. "What is Geoeconomics" (PDF). *Chatham House*. Chatham House. Retrieved 9 August 2020.

^۴. Blackwill, Robert D.; Harris, Jennifer (2016). *War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft* (1 ed.). Cambridge, MA: Belknap Press. p. 20.

روش پژوهش

نوشته پیش رو بر روش توصیفی- تحلیلی در تبیین راه ابریشم نوین استوار است. نوشته پیش رو برای نشان دادن سویه های راه ابریشم نوین و تاثیر آن بر آسیای مرکزی، از منابع و داده های کتابخانه‌ای و اسنادی استفاده می کند. منبع اصلی در مسیر انجام این پژوهش منابع مکتوب، اسناد و گزارش های راهبردی است. از این رو، پژوهش پیش رو با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای به جمع‌آوری داده‌های منتشرشده اینترنتی به تبیین و تحلیل مسئله پیش رو می پردازد.

پیشینه پژوهش های راه ابریشم

نوشته‌هایی چند را می توان نام برد که به بررسی تحلیلی راه ابریشم نوین پرداخته‌اند. کتاب «رؤیای آسیایی چین: ساخت امپراتوری در طول راه ابریشم نوین» نوشته تام میلر،^۱ به پیامدهای برآمدن راه ابریشم نوین بر آسیا نظر می افکند و آن را گامی برای دستیابی به هژمونی تاریخی چین در آسیا می بیند. وی بر آن است که طرح «یک کمربند - یک جاده» طرحی در راستای توسعه جهانی شدن با الگوی چینی است که قصد دارد نظم اقتصادی جهان را از نو صورت بندی کند و کشورها و شرکت‌ها را در مدار اقتصاد چین قرار دهد. در شرایطی که رشد اقتصادی چین کند شده است، صنایع سنگین همچون فولاد و سیمان بیش از نیاز بازار چین، محصول تولید می کنند؛ بنابراین، چین برای تداوم فعالیت اقتصادی خویش به بازارهای جهانی، به ویژه در کشورهای در حال توسعه، نظر دارد. میلر این را طرحی بزرگ تر از طرح مارشال می داند که ایالات متحده آمریکا پس از جنگ جهانی دوم به اجرا درآورد. به گفته میلر، چین اهداف بلندپروازانه‌ای دارد که حتی برای تحقق آن حاضر است در زیرساخت‌های کشورهای دچار فساد و بحران سرمایه گذاری کند؛ کتاب «سده اوراسیایی چین» نوشته نادژه رولاند^۲، طرح بلندپروازانه یک کمربند یک جاده را مفهوم و نماد سازمان دهنده سیاست خارجی و کلان استراتژی چین در دوران شی جین پینگ می داند. رولاند نشان می دهد که طرح یک کمربند یک جاده، اهداف و آرزوهای چین را برای شکل دادن اوراسیا از نگاه، جهان بینی و ویژگی های خاص خود نمایان می کند. نادژه با مطالعه و بررسی سرچشمه مفهوم و انگاره این طرح و اهداف

¹. Miller, Tom, *China's Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road*, Paperback – February 15, 2017, Zed Books (February 15, 2017)

². Rolland, Nadège, *China's 'Belt and Road Initiative': Underwhelming or Game-Changer?* Washington Quarterly, Vol. 40, No. 1, Spring 2017

داخلی و بین‌المللی چین به این نتیجه می‌رسد که طرح یک کمربند یک جاده، تک‌فهرستی از پروژه‌های زیرساختی صرف اقتصادی - تجاری نیست، بلکه این کلان استراتژی چین است برای چیرگی بر اوراسیا. کتاب «کمربند و جاده: چین در برآمدنش چه چیزی را به جهان پیشنهاد می‌دهد» نوشته وانگ ای وی^۱، نخستین کتاب مهم در مورد راه ابریشم نوین چین به قلم اندیشمند و استراتژیست چینی است. وانگ اعتقاد دارد که طرح یک کمربند و یک جاده در بردارندهٔ منطق ذاتی باز بودن چین است که نشان‌دهندهٔ روند گریزناپذیر بقای تمدن انسانی، نمایانگر پیش‌نیازهای جهانی‌سازی شمولی و بازتاب‌دهندهٔ چرخش بنیادین چین از کشوری مشارکت‌کننده به کشوری پیشبرندهٔ پروژهٔ جهانی‌سازی است. همچنین وی به سیاست پیرامونی، همکاری منطقه‌ای و توسعهٔ جهانی چین می‌پردازد. وانگ در پایان به پیامدهای خطرناک این طرح در حوزه‌های امنیتی، اقتصادی، اخلاقی و حقوقی نیز اشاره می‌کند. دیگر نوشتهٔ مهم «راه ابریشم نوین: چالش و پاسخ» نوشتهٔ ریچارد گریفیس است.^۲ وی اعتقاد دارد که این کلان‌پروژه را نباید پروژه‌ای صرفاً چینی دید و مشارکت کشورهای اوراسیایی مسیر این شاهراه باستانی را، باید در راه‌اندازی این مسیر، پراهمیت و تعیین‌کننده تلقی کرد. کارمن آدامو مندس در کتاب خود «راه ابریشم نوین چین: نظم جهانی در حال ظهور»^۳ بر روی نگاه کشورهای آسیای شرقی به این کلان‌پروژه تمرکز کرده و بر آن است که این کلان‌پروژه پدیدآورندهٔ پارادایم نوینی در سیاست بین‌الملل خواهد بود. وی تأثیر شبکهٔ زیرساختی، سازوکارهای مالی و توسعهٔ اقتصادی در مسیر این شاهراه را دنبال کرده و پویایی منطقه‌ای و به‌ویژه فرامنطقه‌ای آن را نشان می‌دهد. برونو ماچاس نیز در کتاب خود «کمربند و جاده: نظم جهانی چینی»^۴ استدلال می‌کند که این کلان‌پروژه بر همهٔ عناصر جامعهٔ جهانی تأثیر خواهد گذاشت. مهم‌تر اینکه وی نشان می‌دهد راه ابریشم نوین مهم‌ترین نمود جاه‌طلبی رهبران چین در هزارهٔ نوین و نماد فاز نوینی از خواستهٔ چین برای ابرقدرت شدن است. نویسنده اعتقاد دارد که مهم‌ترین ابزار برای رسیدن این خواسته، بازآرایی اقتصاد جهانی و پذیرش پکن به‌عنوان مرکز نوین سرمایه‌داری و جهانی‌سازی است. ماچاس با تأکید بر توفیقات پکن به دنبال پاسخ به این پرسش است که راه ابریشم نوین تنها دربارهٔ سود مالی است یا اعمال قدرت و رای مرزها؟

1. Yiwei, Wang. *The Belt and Road: What Will China Offer the World in Its Rise*, New World Press. February, 2016.

2. Griffiths, Richard T. *The New Silk Road: Challenge and Response*. Hipe Publication, May, 2019.

3. Mendes, Carmen Amado. *China's New Silk Road: An Emerging World Order*. Routledge, 2018.

4. Maçães, Bruno. *Belt and Road: A Chinese World Order*. Hurst, March, 2019.

همچنین وی نشان می‌دهد که این کلان‌پروژه پیش‌درآمد دسته‌نویینی از ارزش‌های سیاسی جهانی خواهد بود. دیگر کتاب مهم «یک کمربند یک جاده: راهپیمایی طولانی چین به سوی ۲۰۴۹» نوشته‌مایکل گلنتز، رابرت راس و گوین دوئرتی است.^۱ این کتاب ابتکار یک کمربند یک جاده را ابتکار چینی برای دادوستد جهانی و نوسازی زیرساختی توصیف کرده و آن را برنامه‌ای برای یاری کشورهای درحال توسعه برای رسیدن به توسعه اقتصادی می‌بیند. هر کشوری که در مسیر این کلان‌پروژه است، روایت ویژه‌ای از پشتیبانی چین برای پروژه‌های زیرساختی خود دارد. چین با فراهم کردن وام‌های کلان، مواد ساختمانی و نیروی کار برای این کشورها، نفوذ خود را گسترش می‌دهد. به بیان دیگر، این کلان‌پروژه یک بازی برد - برد است. نویسندگان همچنین پیامد سیاست "اول آمریکا" ترامپ و تصمیمات انزواجویانه آن بر این کلان‌استراتژی چین و خلأ ژئوپلیتیک حاصل از آن را دنبال می‌کنند. کوتاه اینکه کتاب مذکور دامنه و حوزه چرخش موازنه جهانی قدرت را از دریچه یک کمربند یک جاده دنبال می‌کند. کتاب مهم بعدی «استراتژی‌های چین در ابتکار کمربند و جاده» نوشته پل ابرل و آرتور تافرو است.^۲ نویسندگان ضمن برشمردن طرح‌های گوناگون راه ابریشم نوین، ظرفیت‌ها و چالش‌های پیش‌روی استراتژی‌های چین را برمی‌شمرند. در این کتاب تنها بر روی چین تمرکز نمی‌کنند و در عوض پیامدهای این کلان‌پروژه را در دیگر کشورها نشان می‌دهند. دیگر کتاب جدید «راه نوین امپراتور: چین و پروژه برای سده» نوشته جاناتان هیلمن،^۳ رئیس پروژه «بازپیوند آسیا»^۴ در مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌المللی^۵ است. هیلمن در کتاب خود داده‌های بی‌شمار، دست اول و به‌روزی را درباره کلان‌پروژه راه ابریشم نوین فراهم کرده است. هیلمن بر نقش مهم شی در شکل‌گیری این پروژه تأکید دارد. گرچه وی آن را پروژه‌ای جاه‌طلبانه خوانده است، نویسنده اما این پروژه را مبهم‌ترین و پرسوءتفاهم‌ترین پروژه ژئواکونومیک نیز می‌داند. گرچه پکن این کلان‌پروژه را تنها اقتصادی و برای ارتقای توسعه جهانی معرفی کرده، هیلمن اما آن را مسیری از پیش طراحی شده برای چیرگی جهانی می‌بیند.

¹. Glantz, Michael H. & Robert J Ross & Gavin G Daugherty. *One Belt One Road: China's Long March Toward 2049*. Sumero Press Inc. April 2019.

². Eberle, Paul & Arthur Tafero. *China Strategies in the Belt and Road Initiative*. (Belt and Road Series). Independently published. May 1, 2019.

³. Hillman, Jonathan E. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September 2020.

⁴. Reconnecting Asia Project

⁵. Center for Strategic and International Studies (CSIS)

وی اعتقاد دارد که چین در حال تکرار اشتباه دیگر قدرت‌های بزرگ پیشین است و فشار برای مرکزیت جهانی را برای پکن پرخطر می‌بیند. هیلمن استدلال می‌کند که اگر چین در پیشبرد این کلان‌پروژه کامیاب شود، جهان را از نو خواهد ساخت و خود را مرکز این نظم نوین قرار می‌دهد. سرانجام اینکه بانک جهانی، کتاب مهمی با عنوان «اقتصاد کمربند و جاده: فرصت‌ها، ریسک‌های دالان‌های حمل‌ونقل» فراهم کرده است.^۱ در این پژوهش که توسط گروهی از اقتصاددانان بانک جهانی به سرپرستی میشل روتا^۲ انجام گرفته است، اقتصاد این ابتکار را تحلیل کرده‌اند. در این کتاب شکاف میان دالان‌های این ابتکار بررسی شده‌اند و هزینه و پیامدهای اقتصادی پیشرفت‌های زیرساختی پیشنهادشده توسط ابتکار کمربند و جاده را نشان می‌دهند. همچنین این گروه از اقتصاددانان نهادها و سیاست‌های اصلاحی را مشخص کرده‌اند که سبب افزایش رفاه و کاهش ریسک برای مشارکت اقتصادی می‌شوند. پژوهشگران یادشده متغیرهای تأثیرگذار بر روندهای راه ابریشم نوین را بررسی و تحلیل کرده‌اند. نقطه کانونی این نوشته‌های مهم، مستقیم یا غیرمستقیم، بر رقابت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و آمریکا و تأثیر راه ابریشم نوین بر دستیابی به برتری جهانی تمرکز دارند. با وجود چنین ادبیات پیشینی و جایگاه پراهمیت راه ابریشم نوین، نوشته‌های اندکی را، به ویژه به زبان فارسی، می‌توان درباره دامنه و شیوه سرمایه‌گذاری در مسیر کمربند و جاده همراه با جزئیات گسترده و بررسی ژرف یافت. در راستای پر کردن این خلأ پژوهشی، نوشته پیش‌رو با نگاهی جامع به این مهم خواهد پرداخت.

سند "چشم انداز و اقدامات": کمربند و جاده

برای تحقق چنین ایده بزرگی، رهبران پکن به سرعت "گروه رهبری پیشبرد اجرای ابتکار کمربند و جاده"^۳ را زیر نظر کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی در پایان سال ۲۰۱۴ بنیان گذاشتند.^۴ این گروه گزارش‌های خود را به‌طور مستقیم به شورای دولت جمهوری خلق چین می‌دهند که اهمیت آن را در سیاست خارجی و حتی داخلی پکن نشان می‌دهد. وظیفه این گروه هدایت و همکاری برای راه‌اندازی ابتکار کمربند و جاده است. هان ژنگ، معاون اجرایی نخست‌وزیر، رئیس این گروه و هو چون هوآ، معاون نخست‌وزیر، معاون این گروه هستند. ژانگ

¹. World Bank. *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. August 2019

². Michele Ruta

³. Office of the Leading Group on Promoting the Implementation of Belt and Road Initiatives

⁴. <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

گائولی، دیگر معاون نخست‌وزیر و از اعضای کمیته پولیتبورو، به‌همراه وانگ هانینگ و وانگ یانگ و یانگ جین و یانگ جی چی، همگی از اعضای این گروه مهم هستند.^۱

دیگر نهاد مهم در اجرای این کلان‌پروژه، آژانس دولتی همکاری توسعه بین‌المللی چین است.^۲ از این آژانس در ۱۸ آوریل ۲۰۱۸ رونمایی شد و مسئول دستورالعمل‌ها و سیاست‌های استراتژیک درباره کمک‌های خارجی خواهد بود. آژانس همکاری توسعه بین‌المللی، پاسخگوی شورای دولتی خواهد بود و "به استراتژی جهانی کشور و ساخت ابتکار عمل کمربند و جاده بهتر کمک خواهد کرد".^۳ آژانس‌های مختلف دولتی چین در تدوین و اجرای ابتکار عمل کمربند و جاده نقش دارند، از جمله کمیسیون توسعه ملی و اصلاحات، وزارت بازرگانی، وزارت امور خارجه و وزارت فرهنگ. همچنین برای تکمیل و راه‌اندازی راه ابریشم نوین، به‌تقریب تمام استان‌های چین، مانند هبی یا هنان، برنامه‌های اجرای ابتکار عمل کمربند و جاده خود را تهیه کرده‌اند. در واقع برپایی راه ابریشم نوین، برای پیوند آسیا، اروپا و آفریقا نیازمند هماهنگی سیاست‌های کشورهای مسیر راه در سه ساحت سیاسی اقتصادی و فرهنگی است. این هماهنگی‌ها باید در مرحله اجرا به‌گسترش همکاری‌ها بینجامد. چنین هماهنگی و همکاری‌هایی تضمین‌کننده برپایی و تداوم این کلان‌پروژه خواهند بود. به همین دلیل بسیاری از اسناد و نشست‌ها درباره راه ابریشم، بر مبنای ایجاد سازوکارهایی برای همفکری و هماهنگی میان دولت‌ها و برجسته کردن منافع مشترک و تحکیم اعتماد میان کشورها بوده است.

از مهم‌ترین سندهای مزبور سندی است که به تصویب شورای مرکزی حزب کمونیست چین به رهبری شی رسیده است. در واقع عصاره این کلان‌پروژه را باید در سند "چشم‌انداز و اقدامات برای ساخت مشترک کمربند اقتصادی راه ابریشم و جاده ابریشم دریایی سده بیست‌ویکم"^۴ دید که از سوی کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی،^۵ وزارت امور خارجه،^۶ و وزارت بازرگانی^۷ چین، با نظارت شورای دولتی چین^۸ در اول فوریه ۲۰۱۵ منتشر شد.^۹ بدین‌سان

¹ General Office of Leading Group of Advancing the Building of the Belt and Road Initiative (2016). "Belt and Road in Big Data 2016". Beijing: The Commercial Press.

² State International Development Cooperation Agency (SIDCA)

³ <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

⁴ Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road

⁵ National Development and Reform Commission (NDRC) <http://en.ndrc.gov.cn/>

⁶ Ministry of Foreign Affairs (MOFA) https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng

⁷ Ministry of Commerce (MOFCOM) <http://english.mofcom.gov.cn/>

⁸ State Council <http://english.www.gov.cn/>

⁹ https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

هدف اصلی این کلان‌پروژه "ارتقای ارتباط قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا و دریاهای مجاور آنها، ایجاد و تقویت مشارکت میان کشورهای در مسیر کمربند و جاده، راه‌اندازی شبکه‌های اتصال همه‌بعدی، چندلایه و ترکیبی، و تحقق انواع گوناگون توسعه مستقل، متعادل و پایدار در این کشورها" است.^۱ بر پایه بیانات شی، اصول کلی این سند در پنج پیشنهاد بنیادین برای اجرای مشترک آن به‌دست کشورهای مسیر این کمربند فراهم شد. این پنج پیشنهاد دربردارنده این موارد است:^۲

۱. هماهنگی سیاست‌ها:^۳ ارتقای همکاری میان‌دولتی، سیاست‌های تبادل کلان چندسطحی میان‌دولتی و سازوکار ارتباطی؛
۲. پیوند امکانات:^۴ بهبود پیوند برنامه‌های ساخت زیرساختی و سامانه‌های استاندارد فنی؛
۳. تجارت بلامانع:^۵ کاهش موانع سرمایه‌گذاری و تجارت، ارتقای ادغام اقتصادی منطقه‌ای؛
۴. ادغام مالی:^۶ هماهنگی و همکاری در سیاست‌های پولی، برپایی مؤسسات مالی؛
۵. پیوندهای مردم با مردم:^۷ تبادل و گفت‌وگوی فرهنگی و دانشگاهی، همکاری رسانه‌ای

به این ترتیب، سند مذکور بر تقویت ارتباطات و رایزنی‌ها میان کشورهای مسیر در زمینه سیاست‌گذاری برای همکاری‌های مشترک اقتصادی؛ تقویت پیوندهای حمل‌ونقلی برای راه‌اندازی یک دالان بزرگ از اقیانوس آرام تا دریای بالتیک و از آسیای مرکزی تا اقیانوس هند و راه‌اندازی شبکه ترانزیتی میان شرق و غرب و جنوب آسیا؛ تسهیل تجاری میان کشورهای مسیر با تمرکز بر حذف موانع تجاری و کاهش هزینه‌های تجارت و سرمایه‌گذاری؛ تقویت همکاری‌های مالی با تمرکز بر تسویه ارزی برای کاهش هزینه مبادلات و کاهش ریسک مالی و افزایش رقابت‌پذیری اقتصادی و سرانجام تقویت پیوندهای مردم با مردم در کشورهای مسیر کمربند تأکید دارد.^۸

1. Ibid.

2. <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>; Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road; MFPRC, 2013.

3. Policy Coordination

4. Facilities Connectivity

5. Unimpeded Trade

6. Financial Integration

7. People-to-People Bonds

۸. شریعت‌نیا، محسن (۱۳۹۵) کمربند اقتصادی راه ابریشم: زنجیره ارزش محور، فصلنامه روابط خارجی، سال هشتم، شماره

این سند با تکیه بر نقش تاریخی راه ابریشم در پیوند دادن فرهنگ‌های باستان و همچنین گسترش دادوستد میان تمدن‌ها آغاز می‌شود و بر ضرورت بازسازی تأکید می‌کند. در ادامه، سند بر اهمیت پیوند سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا (جزیره جهانی در نگاه هالفورد مکیندر)^۱ انگشت می‌گذارد و با نشان دادن تأثیر آن بر اقتصاد جهانی، ضرورت راه‌اندازی این کلان‌پروژه را برمی‌شمرد. در اینجا به نامتوازن بودن توسعه جهانی و کندی احیای اقتصاد جهانی اشاره شده است. سند همچنین چارچوب‌ها و سازوکارهای همکاری و مهم‌تر از آن، نقش مناطق جغرافیایی چین در راه‌اندازی و پیشبرد این کلان‌پروژه را نشان می‌دهد. در جای‌جای سند، پنج اصل همزیستی مسالمت‌آمیز "احترام متقابل به حاکمیت و انسجام سرزمینی یکدیگر"، "عدم تجاوز متقابل"، "عدم مداخله در امور داخلی یکدیگر"، "برابری"، "منافع متقابل و همزیستی مسالمت‌آمیز" بیان می‌شود.

بر پایه سند چشم‌انداز و اقدامات، راه ابریشم نوین دربردارنده دو مسیر تجاری کمربند اقتصادی راه ابریشم^۲ و راه ابریشم دریایی^۳ است. مسیر زمینی یا همان کمربند راه ابریشم نوین در پی پیوند اروپای توسعه‌یافته با آسیای در حال توسعه خواهد بود. کمربند راه ابریشم نوین دربردارنده دالان‌هایی است که تاکنون شش مورد آن در مرحله طراحی یا در دست ساخت هستند: ۱. دالان اقتصادی چین - مغولستان - روسیه^۴؛ ۲. دالان اقتصادی پل زمینی اوراسیای نوین^۵؛ ۳. دالان اقتصادی چین - آسیای میانه - آسیای غربی^۶؛ ۴. دالان اقتصادی چین - پاکستان^۷؛ ۵. دالان اقتصادی شبه‌جزیره هندوچین^۸؛ ۶. دالان اقتصادی بنگلادش - چین - هند - میانمار^۹. جاده دریایی این کمربند نیز کرانه‌های چین را از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند، به جنوب شرقی آسیا، اندونزی، هند، شبه‌جزیره عربستان، سومالی، مصر و اروپا پیوند می‌دهد. این جاده دریایی تلاشی است برای مدرن‌سازی، ارتقای زیرساخت‌ها و امکانات بنادر و مسیرهای لجستیکی از چین به جنوب شرقی و جنوب آسیا، خاورمیانه و شرق آفریقا.

^۱ H. J. Mackinder, "The Geographical Pivot of History," *Geographical Journal* 23, no. 4 (April 1904): 434, https://www.jstor.org/stable/1775498?seq=1#page_scan_tab_contents.

^۲ Silk Road Economic Belt—SREB

^۳ Maritime Silk Road

^۴ China - Mongolia - Russia Economic Corridor (CMREC)

^۵ New Eurasian Land Bridge Economic Corridor (NELBEC)

^۶ China - Central Asia - West Asia Economic Corridor (CCWAEC)

^۷ China - Pakistan Economic Corridor (CPEC)

^۸ China - Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC)

^۹ Bangladesh - China - India - Myanmar Economic Corridor (BCIMEC)

جاده ابریشم دریایی دربردارنده بخش پرجمعیت و پرمصرفی از جهان خواهد بود؛ منطقه‌ای که مکان زندگی ۴۲ درصد از جمعیت جهان و ۲۵ درصد از تولید ناخالص داخلی آن، به‌استثنای چین است.^۱

پروژه‌ها و کانال‌های سرمایه‌گذاری

طرح «کمربند - جاده» طرحی فرامرزی است و تمامی کشورها قابلیت شرکت در آن را دارند و تا سال ۲۰۲۰، ۱۳۸ کشور در سطح بین‌المللی عضو این طرح شده‌اند که ۶۹ کشور به‌طور مشخص در مسیر دالان‌های زمینی و دریایی تعریف‌شده برای این طرح قرار گرفته‌اند. بر پایه اعلام وزارت خارجه چین، این کشور ۱۹۸ سند همکاری را با ۱۶۷ کشور و سازمان بین‌المللی ذیل طرح کمربند - جاده منعقد کرده است.^۲ در طول شش سال گذشته، راه ابریشم نوین با ترکیب یک شبکه پیچیده و جهانی از مسیرهای اقیانوسی و زمینی با چین بعنوان نقطه کانونی رشد کرده است. بنا به آخرین آمار، کل حجم تجارت بین چین و کشورهای راه ابریشم نوین در دوره ۲۰۱۸ - ۲۰۱۳ بیش از شش تریلیون دلار آمریکا بوده که در این مدت بیش از ۲۴۴ هزار شغل برای مردم این منطقه این پهناور ایجاد شده است. سرمایه‌گذاری خارجی مستقیم چین در این کشورها، تاکنون از هشتاد میلیارد دلار فراتر رفته‌اند. واردات و صادرات چین از کشورهای راه ابریشم نوین در سه ماهه اول سال ۲۰۱۹ بالغ بر سیصد میلیارد دلار بوده که ۷.۸ درصد افزایش نسبت به سال گذشته و ۲۸.۶ درصد از کل تجارت خارجی این کشور را در این دوره به خود اختصاص داده است.^۳

قضاوت درباره دامنه کامل ابتکار کمربند و جاده غیرممکن است، زیرا دولت چین هرگز فهرستی از تمام پروژه‌های در دست اجرا یا برنامه‌ریزی شده را منتشر نکرده است. اما تخمین‌های مربوط به اندازه آن، دامنه وسیعی از یک تا هشت تریلیون دلار را شامل می‌شود.^۴ شبکه راه ابریشم نوین دربردارنده شبکه‌های سرمایه‌گذاری بوده است. نشست‌های گوناگون بر برپایی و تشویق برای مدل‌های پیشرفته کسب‌وکار و شتاب بخشیدن به روند تسهیل

^۱. Baker McKenzie, *Belt & Road: Opportunity & Risk The prospects and perils of building China's New Silk Road*, Silk Road Associates, 2018.

^۲. <https://economictimes.indiatimes.com/news/international/business/chinas-trade-with-bri-countries-surges-to-1-34-trillion-in-2019/articleshow/73271222.cms?from=mdr>

^۳. Peters, M. A., & Chiang, T. H. (2017). America closed, China open. *Educational Philosophy and Theory*, 49(5), 1-5.

^۴. <https://www.nature.com/immersive/d7-01124-019-41586/index.html>

سرمایه گذاری و گسترش سرمایه گذاری مشترک و از میان بردن موانع پیش روی سرمایه گذاری تأکید دارند. بین سال های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۹ حدود سه هزار پروژه راه ابریشم نوین در بخش های مختلف راه سازی، انرژی، ارتباطات و زیرساخت ها به ارزش حدود چهار تریلیون دلار آغاز شد. در واقع چین در این پروژه بیش از هفت برابر هزینه کرد آمریکا برای بازسازی اروپا بر پایه طرح مارشال هزینه خواهد کرد. با این حال، سهم این بخش ها با هم برابر نیست. پروژه های حمل و نقل هم بیشترین و هم با ارزش ترین بخش پروژه های راه ابریشم نوین را در برداشته اند. چنین عدم توازی نشان دهنده اهمیت پیوندهای زمینی و مسیرهای ترانزیتی برای چین و کشورهای در مسیر راه ابریشم نوین است.

مسائل اقتصادی در مرکز برآمدن این نظم نوین جهانی جای گرفته اند. این مسائل در بردارنده جهانی شدن اقتصادی، توسعه فناوری اطلاعات، حمایت از تجارت آزاد در جهان و همکاری باز منطقه ای، جریان آزاد تبادلات اقتصادی، یکپارچگی بازارها، هماهنگی سیاست های اقتصادی، تعمیق همکاری های منطقه ای و ایجاد ساختار اقتصادی جدید منطقه ای است.^۱ از سال ۲۰۱۳ یعنی زمان آغاز کلان پروژه راه ابریشم نوین ۱۲۶ کشور و ۵۶ سازمان بین المللی در سراسر آسیا، شرق میانه، اروپا، آفریقا و آمریکای جنوبی، توافقنامه همکاری با چین را برای مشارکت در این زمینه امضا کرده اند. گزارش جامعی از شورای جهانی دستمزد^۲ تخمین می زند که آسیا (بدون چین) نیازمند نهصد میلیارد دلار سالیانه برای زیرساخت های خود در دهه آتی خواهد بود.^۳ حجم تجارت میان چین و کشورهای شرکت کننده بیش از شش تریلیون دلار است و برای ادامه رشد اقتصادی به سرمایه گذاری ۲۶ تریلیون دلاری اضافی تا سال ۲۰۳۰ نیاز است. از همین رو بودجه شایان توجه برای اطمینان از موفقیت مداوم این طرح بسیار مهم است. شرکت مشاوره ای بیکر مکینزی^۴ برآورد می کند که طی پنج سال آینده، پروژه های راه ابریشم

^۱. شریعت نیا، محسن، کمربند اقتصادی راه ابریشم: زنجیره ارزش محور، فصلنامه روابط خارجی، سال هشتم، شماره سوم، پاییز ۱۳۹۵، صص ۸۵-۱۱۳.

^۲. World Pensions Council (WPC) Firzli, Nicolas (February 2017). "World Pensions Council: Pension Investment in Infrastructure Debt: A New Source of Capital". World Bank blog. Archived from the original on 2017-06-06.

^۳. World Pensions Council (WPC) Firzli, Nicolas (February 2017). "World Pensions Council: Pension Investment in Infrastructure Debt: A New Source of Capital". World Bank blog. Archived from the original on 2017-06-06; World Pensions Council (WPC) Firzli, M. Nicolas J. (October 2015). "China's Asian Infrastructure Bank and the 'New Great Game'". Analyse Financière. Archived from the original on 2016-01-29.

^۴. Baker McKenzie

نوین مرتبط با چین، بیش از ۳۵۰ میلیارد دلار خواهد بود.^۱ مهم‌تر اینکه تا سال ۲۰۱۹ بیش از دو هزار پروژه از مجموع پروژه‌های کلان‌پروژه راه ابریشم نوین، همچنان در جریان هستند و تنها ۶۶۶ پروژه طی سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۹ تکمیل شده است.

دولت چین برای تحقق عملیاتی این پروژه کلان، منابع مالی، پروژه‌های متفاوت و سازوکارهای اجرایی متفاوتی طراحی کرده است. از جمله منابع مالی که دولت چین تا به امروز برای این طرح تضمین کرده، شامل اختصاص چهل میلیارد دلار برای کمربند اقتصادی جاده ابریشم، و ۲۵ میلیارد دلار برای راه ابریشم دریایی، پنجاه میلیون دلار برای بانک توسعه و زیرساخت آسیایی و چهل میلیون دلار نیز برای صندوق جاده ابریشم است.^۲ چین برای افزایش توسعه جهان و جذابیت سبک توسعه چینی، بر ویژگی‌های هماهنگی با توسعه علمی، ثبات و ... تأکید دارد که سبک توسعه چینی را با عنوان «اجماع پکن» در مقابل سبک اجماع واشنگتن بیان می‌کنند. همچنین پکن بر «دیپلماسی اقتصادی»^۳ نیز پای فشرده است که کارکرد اصلی آن تسهیل روابط مثبت و به حداقل رساندن اصطکاک بین چین و کشورهای در حال رشد در مناطق دورافتاده خواهد بود. دیگر کارکرد این سازوکار، کاهش خصومت نسبت به حضور اقتصادی در حال افزایش چین در کشورهای در حال توسعه است.

این کشور به منظور تأمین مالی طرح مزبور، کانال‌های مالی متفاوتی را تعریف کرده است. این کانال‌ها امکان گوناگون‌سازی ذخایر ارزی خارجی را برای چین فراهم می‌کنند.^۴ بخشی از منابع مالی پروژه‌های کمربند - جاده از طریق شرکت‌های چینی تأمین می‌شود. بر پایه اظهارات دولتمردان و مسئولان چینی، پنجاه شرکت دولتی^۵ چینی طی سه سال گذشته در ۱۷۰۰ پروژه در کشورهای حاشیه کمربند و جاده سرمایه‌گذاری یا در آنها شرکت کرده‌اند. بازیگران اصلی عبارتند از: ساخت‌وساز ارتباطات چین،^۶ مهندسی ساخت‌وساز دولتی چین،^۷

^۱ Baker McKenzie, *Belt & Road: Opportunity & Risk The prospects and perils of building China's New Silk Road*, Silk Road Associates, 2018.

^۲ Michael Clarke (2018) *The Belt and Road Initiative: Exploring Beijing's Motivations and Challenges for its New Silk Road*, Strategic Analysis, 42:2, 84-102.

^۳ Economic Diplomacy

^۴ Zimmerman, Thomas. *The New Silk Roads: China, The U.S., and the Future of Central Asia*, Center on International Cooperation, New York University.

^۵ state-owned enterprise (SOE)

^۶ Baker McKenzie, *Belt & Road: Opportunity & Risk The prospects and perils of building China's New Silk Road*, Silk Road Associates, 2018.

^۷ China Communications Construction

^۸ China State Construction Engineering

چین قدرت،^۱ شرکت ساخت و ساز راه آهن چین ساینومچ،^۲ گروه راه آهن چین،^۳ شرکت ملی نفت چین،^۴ و شبکه دولتی.^۵ این همه نشان می‌دهد که رهبران پکن برای راه‌اندازی و پیشبرد این کلان پروژه سرمایه گذاری گسترده‌ای را داشته‌اند. با این حال، همچنان حدود نیمی از منابع مالی این پروژه‌ها توسط سرمایه‌گذاران خصوصی، سایر دولت‌های عضو و همچنین بانک‌های چندملیتی تأمین می‌شود.

به‌طور کلی بودجه پروژه‌های کمربند - جاده از طریق چهار کانال مجزا تأمین می‌شود: بانک‌های سیاستی،^۶ بانک‌های دولتی، صندوق ثروت ملی^۷ که نوعی صندوق سرمایه‌گذاری دولتی است و مؤسسات مالی بین‌المللی که هریک از این کانال‌ها شامل مؤسسات متفاوتی هستند.^۸ مؤسسات زیرمجموعه بانک‌های سیاستی با هدف اجرای سیاست‌های اقتصادی دولت، تأسیس شده‌اند و به نهادهای دولتی وام می‌دهند. در طول برگزاری اولین مجمع کمربند - جاده در سال ۲۰۱۷، دولت چین به اعطای ۵۵ میلیارد دلار وام از سوی دو بانک دولتی خود برای اجرای پروژه‌های کمربند - جاده متعهد شد. در این میان می‌توان به دو "بانک توسعه چین"^۹ و "بانک صادرات و واردات چین"^{۱۰} اشاره کرد. بانک توسعه چین به‌طور اختصاصی منابع مالی پروژه‌های زیرساختی، انرژی و حمل‌ونقل را تأمین می‌کند و اغلب به‌عنوان موتور محرک سیاست‌های توسعه اقتصادی چین شناخته می‌شود به همین دلیل نیز سهم این بانک در تأمین مالی پروژه‌های کمربند - جاده به‌عنوان متأخرترین ابتکار این کشور در توسعه اقتصادی، در حال افزایش بوده و همچنین این بانک بیش از یک چهارم اوراق قرضه یوان این کشور را به خود اختصاص داده است. این بانک تا سال ۲۰۱۸ بودجه‌ای به ارزش ۱۱۰ میلیارد دلار به‌منظور سرمایه‌گذاری در پروژه‌های کمربند - جاده مشخص کرده است. بانک صادرات و واردات چین: این بانک که اصطلاحاً به «اگزیم» معروف است، در اجرای سیاست‌های دولت چین در بخش صنعت، تجارت خارجی، دیپلماسی و سرمایه‌گذاری و همکاری‌های اقتصادی

1. PowerChina

2. Sinomach China Railway Construction Corporation

3. China Railway Group

4. China National Petroleum Corporation (CNPC)

5. State Grid

6. Policy Banks

7. Sovereign Wealth Funds

8. <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

9. China Development Bank (CDB)

10. Export-Import Bank of China (Exim)

بین‌المللی تخصص دارد، به همین دلیل نیز بانک مزبور همچون بانک توسعه چین، نقش مهمی در تأمین اعتبار پروژه‌های کمربند - جاده بر عهده دارد.^۱

چین چندین بانک دولتی دارد، اما چهار بانک دولتی این کشور به‌عنوان تأمین‌کنندگان اصلی منابع مالی ابتکار کمربند - جاده شناخته می‌شوند، چراکه شرکت‌های دولتی چینی بخش اعظمی از بودجه این پروژه‌ها را تأمین می‌کنند. این چهار بانک عبارتند از "بانک صنعتی و بازرگانی چین"^۲، "بانک عمران چین"^۳، "بانک کشاورزی چین"^۴ و "بانک مرکزی چین"^۵. بر پایه اطلاعات منتشرشده، بانک مرکزی چین حدود ۱۵۹ میلیارد دلار به‌منظور تأمین پروژه‌های کمربند - جاده پیش‌بینی کرده که ۶۷.۴ میلیارد دلار از این بودجه را تا سال ۲۰۱۷ در ۲۱۲ پروژه ذیل ابتکار کمربند - جاده سرمایه‌گذاری کرده است. بانک عمران چین به‌عنوان ششمین بانک بزرگ جهان، تا سال ۲۰۱۷ حدود ده میلیارد دلار در پروژه‌های کمربند - جاده سرمایه‌گذاری کرد. بانک کشاورزی چین سومین بانک دولتی تأمین‌کننده منابع مالی کمربند - جاده محسوب می‌شود که ۳.۲ میلیارد دلار را تا سال ۲۰۱۶ در پروژه‌های کمربند - جاده سرمایه‌گذاری کرد، اما از سال ۲۰۱۸ این بانک میزان وام‌های خود را تا ۶۳ میلیارد دلار افزایش داده است. بانک مرکزی چین نیز یکی دیگر از تأمین‌کنندگان منابع مالی پروژه‌های کمربند - جاده بوده و صد میلیارد دلار وام را تا سال ۲۰۱۷ برای تحقق پروژه‌های این طرح اعطا کرده است.^۶

صندوق ثروت ملی که به‌عنوان صندوق سرمایه‌گذاری دولتی نیز شناخته می‌شود، صندوق‌های سرمایه‌گذاری متعلق به دولت هستند، اما برخلاف بانک‌های دولتی، بیشتر در دارایی‌های مالی همچون اوراق قرضه، فلزات گرانبها، املاک و مستغلات و همچنین سهام سرمایه‌گذاری می‌کنند. نخستین صندوق "شرکت سهامی سرمایه‌گذاری چین"^۷ است که بخش مهمی از ذخایر ارزی چین را مدیریت می‌کند و حدود یک‌سوم بودجه ۸۱۴ میلیارد دلاری این شرکت، به سرمایه‌گذاری در بخش‌های خصوصی اختصاص می‌یابد. همچنین اولویت این شرکت، سرمایه‌گذاری در کشورهای در حال توسعه است و از سال ۲۰۱۳ بخشی از بودجه سرمایه‌گذاری پروژه‌های کمربند - جاده در کشورهای در حال توسعه را تأمین می‌کند. صندوق

^۱. <https://www.beltandroad.news/2019/05/17/financing-and-funding-for-the-belt-road-initiative/>

^۲. Industrial & Commercial Bank of China (ICBC)

^۳. China Construction Bank (CCB)

^۴. Agricultural Bank of China (ABC)

^۵. Bank of China (BOC)

^۶. <https://www.beltandroad.news/2019/05/17/financing-and-funding-for-the-belt-road-initiative/>

^۷. China Investment Corporation—CIC

دیگر "شرکت بیمه عمر چین"^۱ است. دولت چین طی سال‌های اخیر به این شرکت اجازه سرمایه‌گذاری در بخش املاک و مستغلات خارجی را داده است. به این ترتیب، حدود پانزده درصد از سرمایه ۱۱.۶ میلیارد دلاری این شرکت، در پروژه‌های مربوط به املاک و مستغلات ابتکار کمربند - جاده سرمایه‌گذاری شده‌اند. سومین مورد "صندوق تأمین اجتماعی ملی چین"^۲ است. تا سال ۲۰۱۸، حدود ۵.۹۴ درصد از منابع مالی این صندوق در بخش خارجی سرمایه‌گذاری شده و پروژه‌های کمربند - جاده نیز به‌عنوان بخشی از استراتژی این صندوق در بخش خارجی، تأمین اعتبار شده است. واپسین مورد نیز "صندوق راه ابریشم" خواهد بود که با سرمایه ۴ میلیارد دلار به‌طور مشخص به‌منظور تأمین مالی پروژه‌های مسیر زمینی کمربند - جاده در سال ۲۰۱۴ تأسیس و به‌وسیله بورس طلای شانگهای اداره می‌شود. دولت چین و بانک‌های چینی، سهامداران اصلی این صندوق هستند.^۳ این صندوق با هدف تقسیم سود میان تمامی کشورهای عضو این پروژه و افزایش ذخایر طلا در کشورهای کمتر توسعه‌یافته عضو این طرح، در بخش‌های معدنکاری، استخراج فلزات گرانبها و همچنین توسعه زیرساخت‌های استخراج سرمایه‌گذاری می‌کند.^۴

بسیاری از مؤسسات سرمایه‌گذاری چندملیتی، تاکنون بودجه پروژه‌های کمربند - جاده را تأمین کرده‌اند هرچند که بیشتر این مؤسسات صرفاً بر تأمین مالی راه ابریشم نوین متمرکز نبوده‌اند و از پروژه‌های بین‌المللی متفاوتی حمایت می‌کنند. نخستین مؤسسه "گروه بانک جهانی" است. بانک جهانی با عضویت ۱۸۹ کشور به‌عنوان یک مؤسسه مالی بین‌المللی شناخته‌شده، تا سال ۲۰۱۸ همکاری‌های بسیاری در تأمین مالی پروژه‌های کمربند - جاده به‌عنوان طرحی بین‌المللی انجام داده است. طبق آمارها این بانک تا سال ۲۰۱۸، بیش از هشتاد میلیارد دلار در بخش پروژه‌های زیرساختی کمربند - جاده سرمایه‌گذاری کرد. این بانک همچنین همکاری‌هایی با بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی ذیل ابتکار کمربند - جاده داشته است. "بانک توسعه زیرساخت آسیا"^۵ دیگر مؤسسه پشتیبان پروژه‌های راه ابریشم نوین محسوب می‌شود که در سال ۲۰۱۵ با سرمایه‌ای بالغ بر صد میلیارد دلار بنیان گذاشته شد. این بانک با ۵۷ عضو کار خود را آغاز کرد و تا سال ۲۰۱۹، بیش از صد کشور به عضویت این

1. China Life Insurance Company

2. China National Social Security Fund—SSF

3. Rodríguez M Esteban & W Zhou. Beyond Balancing: China's approach towards the Belt and Road Initiative *Journal of Contemporary China*. 2018. 27 (112), pp. 487-501.

4. <https://www.beltandroad.news/2019/05/17/financing-and-funding-for-the-belt-road-initiative/>

5. Asian Development Bank (ADB)

بانک درآمده‌اند. ایده تأسیس این بانک در سال ۲۰۱۳ به‌وسیله دولت چین مطرح و در سال ۲۰۱۴ در نخستین گام این مؤسسه با مرکز بین‌المللی بورس اوراق بهادار تفاهم‌نامه‌ای را امضا کرد و پس از آن بخشی از کشورهای اروپایی، آفریقایی و آسیایی تفاهم‌نامه‌هایی را با این مؤسسه منعقد کرده‌اند. بنا به گزارش "بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی"، آسیا نیازمند ۲۶ تریلیون دلار سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های خود است.^۱ این بانک با عضویت ۶۷ سهامدار ملی و به ابتکار دولت چین، بر سرمایه‌گذاری در کشورهای در حال توسعه آسیایی تأکید دارد و به این واسطه در تأمین مالی پروژه‌های کمربند - جاده در کشورهای آسیایی مشارکت داشته است. اصلی‌ترین سهامداران این بانک، چین، هند و روسیه هستند. ایران نیز یکی از اعضای این بانک است. بانک مزبور تا سال ۲۰۱۹، در هجده کشور عضو ۴۵ پروژه را به ارزش ۸.۵ میلیارد دلار تصویب کرده است. این پروژه‌ها شامل: پروژه ۲۱۰ میلیون دلاری انرژی خورشیدی در مصر، پروژه ۳۲۹ میلیون دلاری ساخت جاده در هند، پروژه ۱۶۵ میلیون دلاری در نیروگاه بادی تولید برق در بنگلادش و... بوده‌اند.^۲ "بانک نوین توسعه"^۳ نیز که پیشتر با عنوان بانک بریکس شناخته می‌شد، به‌وسیله کشورهای برزیل، چین، هند، روسیه و آفریقای جنوبی و با هدف سرمایه‌گذاری در کشورهای عضو، در سال ۲۰۱۴ تشکیل شد. طی سال‌های گذشته این بانک سرمایه‌گذاری‌هایی را در پروژه‌های کمربند - جاده انجام داده است هرچند رقم دقیق این سرمایه‌گذاری مشخص نیست.^۴ در میان اینهمه کانال‌های مالی، دو مؤسسه بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی^۵ و صندوق جاده ابریشم^۶ به‌عنوان مهم‌ترین ابزارهای تأمین مالی پروژه‌های کمربند - جاده شناخته شده‌اند.

وضعیت پروژه‌های راه ابریشم نوین

در فاصله سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۹ حدود سه‌هزار پروژه ذیل ابتکار کمربند و جاده در بخش‌های مختلف راه‌سازی، انرژی، ارتباطات و زیرساخت به ارزش حدود چهار تریلیون دلار آغاز شد، اما سهم تمامی بخش‌ها متوازن نبوده است. در کنار حمل‌ونقل، راه ابریشم نوین دربردارنده شبکه‌های بزرگ انرژی شامل لوله‌های گاز و نفت است. از سوی دیگر، تضمین امنیت این شبکه‌ها

^۱ <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>

^۲ https://www.refinitiv.com/content/dam/marketing/en_us/documents/reports/belt-and-road-initiative-in-numbers-issue-2.pdf

^۳ New Development Bank (NDB)

^۴ <https://www.beltandroad.news/2019/05/17/financing-and-funding-for-the-belt-road-initiative/>

^۵ Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

^۶ Silk Road Fund (SRF)

نیازمند همکاری و هماهنگی میان نیروهای نظامی - امنیتی - سیاسی کشورهای راه ابریشم نوین خواهد بود. به همین دلیل، بیشترین سرمایه‌گذاری‌ها در این حوزه خواهد بود.^۱ نمودار پایین نشان می‌دهد که عمده سرمایه‌گذاری‌ها در دو بخش انرژی و حمل‌ونقل بوده است.

بنا به اعلام وزارت بازرگانی چین در سال ۲۰۱۸، کل تجارت این کشور با اعضای کمربند - جاده طی پنج سال گذشته از پنج تریلیون دلار آمریکا گذشته و متوسط رشد سالانه تجارت اعضای این طرح نیز ۱.۱ درصد بوده است. در این دوره سرمایه‌گذاری مستقیم چین در کشورهای عضو این طرح، به‌طور متوسط سالانه ۷.۲ درصد رشد داشت. همچنین تا سال ۲۰۱۸، هشت منطقه همکاری اقتصادی و تجاری خارج از کشور چین با سرمایه‌گذاری حدود ۲۸.۹ میلیارد دلار آمریکا در کشورهای عضو کمربند - جاده ایجاد شده است.^۲ همچنین طبق آمارها بیش از دوهزار پروژه از مجموع پروژه‌های این طرح تا سال ۲۰۱۹ در بخش‌های مختلف ابتکار کمربند - جاده همچنان در جریان هستند و تنها ۶۶۶ پروژه طی سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۹ تکمیل شده است. ۲۹ پروژه از میان ۲۹۶۵ با تأخیر در زمان اتمام مواجهه شده، ۴۳ پروژه تعلیق و تنها شش پروژه به‌طور کامل کنسل شده‌اند. به‌طور کلی در فاصله سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۹ ابتکار کمربند - جاده به‌عنوان مهم‌ترین طرح در اقتصاد سیاسی جهانی شناخته شده است. هشتاد منطقه ویژه اقتصادی و پارک‌های صنعتی پیشرفته، ذیل این طرح یا ساخته شده و یا در حال ساخت بوده و هزاران فرصت شغلی در کشورهای میزبان ایجاد شده است. همچنین این طرح به‌واسطه توجه بر توسعه زیرساختی مسیرهای حمل‌ونقل جهانی فعلی و تعریف مسیرهای جایگزین و جدید، بر رشد سریع تجارت جهانی نیز تأثیرگذار خواهد بود. از دیگر تأثیرات این طرح می‌توان به ساخت ۱۲۰۰ مسیر بین‌المللی هوایی جدید و انعقاد هجده قرارداد در حوزه تسهیل در بخش حمل‌ونقل تجاری کشورهای عضو است.

سازوکار سرمایه‌گذاری در طرح کمربند - جاده

تجارت چین با کشورهای شرکت‌کننده در طرح کمربند - جاده، رشدی چندمیلیاردی داشته و در مجموع به ۱.۳۴ تریلیون دلار در سال ۲۰۱۹ رسیده و حجم کل تجارت این کشور در سال ۲۰۱۹ حدود ۴.۶ تریلیون دلار بوده است.^۳ بیشترین حجم سرمایه‌گذاری چین در خارج

^۱ China State Council, 2015.

^۲ http://www.xinhuanet.com/english/2018-10/21/c_137549016.htm

^۳ <https://economictimes.indiatimes.com/news/international/business/chinas-trade-with-bri-countries-surges-to-1-34-trillion-in-2019/articleshow/73271222.cms?from=mdr>

از محدوده سرزمینی خود، در سال‌های ۲۰۱۷ - ۲۰۱۶ به اوج خود رسید. اما این میزان سرمایه‌گذاری از سال ۲۰۱۸ با ایجاد شک و تردیدهایی در باب مزایای سرمایه‌گذاری خارجی چین، روند کاهشی یافت. شیوع بیماری کرونا در سال ۲۰۲۰ نیز این روند کاهش سرمایه‌گذاری را تداوم بخشیده است.^۱ این کشور ذیل طرح کمربند - جاده از سال ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۹ حدود ۴۲۵ میلیارد دلار ساخت و ساز در خارج از محدوده سرزمینی خود داشت که از این میزان، ۶۷ میلیارد دلار تنها در سال ۲۰۱۹ بوده است. حجم سرمایه‌گذاری این کشور در خارج از محدوده خویش، در نیمه اول سال ۲۰۲۰ کمتر از شش میلیارد دلار بوده است.

سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین و قراردادهای مرتبط با بخش ساخت و ساز، دو شکل عمده سرمایه‌گذاری چین در کشورهای عضو کمربند - جاده است. ارزش کل سرمایه‌گذاری و قراردادهای مرتبط با بخش ساخت و ساز چین در کشورهای کمربند - جاده در فاصله سال‌های ۲۰۱۸ - ۲۰۱۴ به ۵۷۳ میلیارد دلار می‌رسد. سرمایه‌گذاری‌های مرتبط با بخش انرژی ۳۷.۶ درصد و سرمایه‌گذاری مرتبط با بخش حمل و نقل حدود ۳۰ درصد از کل سرمایه‌گذاری‌ها را به خود اختصاص داده است.^۲ همچنین، ۵۹ درصد پروژه‌های این کلان پروژه از سپتامبر ۲۰۲۰ به نهادهای دولتی متعلق هستند. بخش خصوصی حدود ۲۶ درصد را تشکیل می‌دهد. بقیه پروژه‌ها نیز به‌عنوان مشاغل عمومی و خصوصی تعریف می‌شوند.^۳

پکن سال گذشته اعلام کرد که حدود بیست درصد از پروژه‌های ابتکار کمربند و جاده، تحت تأثیر همه‌گیری کووید قرار گرفته‌اند. چین همچنین برخی از برنامه‌ها را پس از تلاش چندین کشور برای بررسی، لغو یا کاهش تعهدات، با اشاره به نگرانی در مورد هزینه‌ها، فرسایش حاکمیت و فساد، کاهش داده است.^۴ در مقایسه با سال گذشته، بیشتر بخش‌ها در نیمه اول سال ۲۰۲۰، کاهش سرمایه‌گذاری را تجربه کرده‌اند. بیشترین کاهش سرمایه‌گذاری مرتبط با بخش انرژی بوده که از ۱۹.۷ میلیارد دلار در نیمه اول ۲۰۱۹ به ۸.۸ میلیارد دلار در نیمه اول ۲۰۲۰ کاهش یافت. سرانجام اینکه، اقتصاد چین تعیین خواهد کرد که پروژه‌های راه ابریشم نوین، چه مدت و به چه شکلی ادامه خواهند داشت. ذخایر خارجی چین از زمان راه اندازی ابتکار کمربند و جاده به میزان شایان توجهی کاهش یافته و با افزایش هزینه‌ها و کاهش درآمد

^۱ <https://www.aei.org/wp-content/uploads/2020/07/Chinas-Global-Investment-Vanishes-Under-COVID-19.pdf>

^۲ <https://www.dailysabah.com/business/economy/asia-has-lukewarm-reception-to-g-v-s-answer-to-belt-and-road>

^۳ Ibid.

^۴ Ibid.

در داخل روبه‌رو شده‌اند. حتی پیش از همه‌گیری ویروس کرونا، نشانه‌هایی مبنی بر این روند به چشم می‌خورد.

عدم شفافیت و دام بدهی

بی‌تردید، کلان‌پروژه راه ابریشم نوین پیامدهای سترگ و ژرفی برای اقتصاد جهانی و ارتقای دادوستد بین‌المللی دارد. با این حال کلان‌پروژه مذکور سوبه‌های منفی بحث‌برانگیزی در حوزه اقتصادی به دلیل تأمین بودجه تأسیسات آلاینده (کارخانه‌های ذغالسنگ) مناقصه‌های غیرشفاف که به نفع شرکت‌های چینی است و جابه‌جایی اجباری جمعیت برای ایجاد زیرساخت‌های نوین داشته است. عدم شفافیت در مفاد قراردادها، برخی موارد فساد گزارش شده در بخش‌های مالی و فهرست پروژه‌ها، همگی ابهام در اجرا و پیشبرد این کلان‌پروژه را دوچندان کرد. در واقع، ساخت پروژه‌های بزرگ زیرساختی با شفافیت و پاسخگویی اندک همراه بوده است. گذشته از این، بانک توسعه چین و بانک صادرات و واردات چین بیش از دو برابر دارایی بانک‌های بزرگ توسعه‌ای چندجانبه مورد حمایت غرب رشد کرده‌اند و بیشتر به کشورهای در حال توسعه وام می‌دهند.^۱ بیشتر پروژه‌های دریافت‌کننده وام، پس از انتخاب پیمانکاران منتشر می‌شود و شرایط وام را به‌ندرت اعلام کرده‌اند. برخلاف غربی‌ها که شروط دشواری را (از جمله حاکمیت قانون، دادگستری‌های مستقل و شفافیت) برای متقاضیان وام‌های خود اعلان می‌کنند، پکن اما بدون تحمیل اصلاحات دشوار، با شرکای خود همان‌گونه که هستند کار می‌کند. در نتیجه پکن در مقایسه با غربی‌ها با آزادی بیشتری در هر جایی که بخواهد سرمایه‌گذاری می‌کند. به بیان دیگر، فرصت‌های بیشتر و موانع کمتر، با نفوذ بیشتر برابر است، به‌ویژه در مناطقی همچون آسیای میانه که رقابت‌ها بر سر تزریق سرمایه‌های چینی تشدید شده‌اند. پکن اما می‌خواهد اطمینان حاصل کند که شرکت‌ها و کارگران چینی، از مزایای این سرمایه‌گذاری‌ها بهره‌مند می‌شوند.

دوم اینکه شرکت‌های چینی در بزنگاه‌های سیاست‌گذاری، نقش مؤثرتری نسبت به بیشتر مقامات چینی ایفا می‌کنند. گو اینکه، این دولت چین و شخص شی جین‌پینگ بودند که راه ابریشم نوین را طراحی کردند، این شرکت‌های چینی هستند که این مگا پروژه را پیش می‌برند. آنها دارای ارتباطات محلی عمیق‌تر، تخصص فنی بیشتر و پرسنل بیشتری در کشورهای

¹. Kevin P. Gallagher, Rohini Kamal, Junda Jin, Yanning Chen, and Xinyue Ma, "Energizing Development Finance? The Benefits and Risks of China's Development Finance in the Global Energy Sector," *Energy Policy* 122 (November 2018), 313–321, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301421518303975>

دریافت‌کننده هستند. این شرکت‌ها برای پیشنهاد و تصویب پروژه‌ها، از سیاستمداران محلی و وزارتخانه‌های چین لابی می‌کنند. آنها حتی در مواقعی که سفارت چین به آنها دستور می‌دهد که این کار را نکنند، پیشنهادهای خود را ارائه می‌دهند و امیالشان را پیش می‌برند.^۱ در واقع، آنها با زرنگی از شکاف میان وزارتخانه‌های چین بهره‌برداری می‌کنند. وزارت بازرگانی، وزارت امور خارجه و وزارت دارایی چین، هر کدام، مسئولیتی را در عملیاتی کردن این پروژه‌ها بر عهده دارند. همچنین برای بهبود هماهنگی میان وزارتخانه‌ها و شوراهای استان‌های چین و شرکت‌ها، گروه‌های کاری ایجاد شده است.^۲ آژانس همکاری بین‌المللی توسعه چین (CIDCA) نیز در سال ۲۰۱۸ بنیان گذاشته شد. با این حال، عدم هماهنگی هنوز هم به چشم می‌خورد.

اما مهم‌تر، عدم شفافیت در نحوه دقیق بازپرداخت بدهی‌های سنگین کشورهای در مسیر راه ابریشم نوین به چین بوده و این مسئله پیش‌درآمد شکل‌گیری دیپلماسی «دام بدهی»^۳ شده است. در واقع سخت‌ترین اتهام این است که کشورهای در امتداد راه ابریشم نوین را دچار بدهی کرده و به این ترتیب، آنها را به طلبکارهای چینی وابسته می‌کند. در کنار عدم شفافیت در مفاد قراردادهای، برخی موارد فساد گزارش شده در بخش‌های مالی، فهرست پروژه‌ها، نحوه دقیق بازپرداخت بدهی و مهم‌تر از همه، بدهی سنگین کشورهای عضو این طرح به چین که به دیپلماسی «دام بدهی» معروف است را می‌توان از جمله انتقادهای وارد شده به این طرح و اهداف پشت پرده چین دانست. این دیپلماسی به وضعیتی اشاره دارد که در آن کشورهای کمتر توسعه‌یافته و وام‌گیرنده از یک کشور ثروتمند مانند چین، در بازپرداخت وام‌های بلند مدت خود ناتوانند و در مقابل، مجبور به اجاره بخشی از سرزمین خود به کشور وام‌دهنده می‌شوند. نتیجه از میان رفتن و دستکم خدشه‌دار شدن استقلال و حاکمیت این کشورهاست. برای مثال کشورهایی چون مالدیو، پاکستان و مالزی پس از مشکلات دولت سریلانکا و ناتوانی در پرداخت بدهی‌های حاصل از وام‌های دولت چین ذیل ابتکار کمربند - جاده و در نتیجه واگذاری یکی از بنادر این کشور به چین، فعالیت خود در این طرح را محدود کرده‌اند. نماد این دیپلماسی را می‌توان در سریلانکا، بندر هامبانتوتا،^۴ دید که مقامات کلمبو مجبور به واگذاری

^۱. Hillman, Jonathan, *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press. p. 211.

^۲. Nadege Rolland, "Beijing's Response to the Belt and Road Initiative's 'Pushback': A Story of Assessment and Adaptation," *Asian Affairs* 50, no. 2 (2019): 216-235.
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/03068374.2019.160238>.

^۳. Debt-Trap Diplomacy

^۴. Hambantota or Magampura Mahinda Rajapaksa

این بندر به شرکت دولتی چینی چاینا مرچنس^۱ طی یک قرارداد اجاره ۹۹ ساله شدند.^۲ دیپلماسی بدهی را می‌توان از مهم‌ترین انتقادهای واردشده به کلان‌پروژه راه ابریشم نوین دانست. در مقابل کشور چین در طول دومین اجلاس ابتکار کمربند و جاده که در سال ۲۰۱۹ برگزار شد، از برنامه‌های متفاوتی در زمینه مدل بازپرداخت بدهی، مشابه برنامه‌های صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی با هدف افزایش شفافیت و مبارزه با فساد و راه‌اندازی پروژه‌های زیرساختی سبز در جهت حفاظت از محیط زیست و همچنین مقابله با تروریسم خبر داد.^۳ مشخص است که میزان موفقیت چین در مدیریت تنش‌ها و عمل به این وعده‌ها، در گذر زمان مشخص خواهد شد.

نتیجه‌گیری

از یک سو به نظر می‌رسد که راه ابریشم نوین صرفاً مجموعه‌ای از پروژه‌های ترابری، انرژی و ارتباطات است که رؤیای پکن برای برپایی نظم نوین اقتصادی را محقق می‌کند. پکن به دنبال حفظ امنیت انرژی از طریق تسلط بر بخشی از مسیرهای حمل‌ونقل انرژی مورد نیاز خود و یافتن مسیرهای جدید انتقال انرژی و حضور در مناطق نفت‌خیز است. از این دریچه، مسیر زمینی راه ابریشم نوین تلاش راهبردی چین برای جلوگیری از قطع مسیرهای حمل‌ونقل به وسیله ایالات متحده و متحدانش در صورت درگیری نظامی است. از سوی دیگر، با سرمایه‌گذاری در زیرساخت کشورهای مسیر راه ابریشم نوین، چین در پی تعمیق تجارت با آنها برای نگهداشت رشد اقتصادی خود خواهد بود. به بیان دیگر، اگر نخستین هدف تأمین تقاضای انرژی روزافزون چین در میانه بی‌ثباتی در خاورمیانه است؛ دومین به هدف یافتن محل‌های صادرات اضافی برای کالاهای چینی بازمی‌گردد به گونه‌ای که پکن با به‌کارگیری سرمایه راکد، سودای یافتن بازارهای تازه دارد. شرکت‌های چینی به‌ویژه آنان که در پروژه‌های زیرساختی فعالیت دارند، با مشکل تولید مازاد مواجه هستند. از این‌رو، راه ابریشم نوین فرصتی برای مصرف تولید مازاد و چیرگی بر مشکل گنجایش زیاد صنایع سیمان و فولاد و ساختمان‌سازی از

¹ China Merchants Port Holdings Company Limited

² Diplomat, Sam Parker and Gabrielle Chefitz, The (30 May 2018). "China's Debtbook Diplomacy: How China is Turning Bad Loans into Strategic Investments"

³ Pradumna B Rana and Xianbai Ji, RSIS. Belt and Road Forum 2019: BRI 2.0 In the Making? <https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/cms/belt-and-road-forum-2019-bri-2-0-in-the-making/#.YCrNfRMzbow>

طریق گسترش پروژه‌های سازندگی در مسیر راه ابریشم نوین است. همچنین، چین این کلان‌پروژه را در راستای نوسازی مناطق کمتر توسعه‌یافته غربی خود، به‌ویژه سین کیانگ، و تأمین توسعه "متعادل" برای مقابله با گروه‌های جدایی‌طلب و افراطی در این منطقه می‌بیند. توسعه متوازن تمامی مناطق کشور و رفع توسعه‌نیافتگی به حفظ ثبات و امنیت در مرزهای غربی چین و همچنین موفقیت در مبارزه با تروریسم و افراط‌گرایی می‌انجامد. سرانجام این که، این گسترش تجارت و حمل‌ونقل از طریق راه ابریشم نوین، ابزار ساده‌ای برای کاهش فشار تولید بیش از حد در داخل چین است. بی‌تردید، چین با راه ابریشم نوین، نظم اقتصادی جهان را از نو صورت‌بندی می‌کند و کشورها و شرکت‌های بین‌المللی و چندملیتی را در مدار اقتصاد خود قرار می‌دهد. به سخن دیگر، پکن سودای تعمیق توسعه پروژه جهانی شدن با الگوی چینی را در سر دارد، چراکه رهبران چین آگاهند که یکی از مهم‌ترین ابزار برای رسیدن به این خواسته، بازآرایی اقتصاد جهانی و پذیرش پکن به‌عنوان مرکز نوین سرمایه‌داری و جهانی‌سازی از طریق ژئواکونومیک است. راه ابریشم نوین کلان‌پروژه‌ای فراتر از دسته‌ای از سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی محسوب می‌شود و در مقابل، ابزاری ژئواکونومیک برای ساختن نظم نوین جهانی بر پایه مدل حکومتی و نهادهای مالی چینی است. به نظر می‌رسد که با راه‌اندازی این ابرپروژه همه راه‌های اقتصادی به پکن ختم خواهد شد.

با این حال، این امر اشتباه خواهد بود که ابتکار عمل کمربند - جاده صرفاً پروژه اقتصادی (آن‌گونه که رهبران چینی بر آن تأکید می‌ورزند) دیده‌شود. در عوض راه ابریشم، طرحی ژئوپولیتیک و ژئواستراتژیک برای به زیر کشاندن قدرت آمریکا و جایگزینی چین به‌جای آن است. نکته این که، توان ژئواکونومیک قابلیت ترجمه به توان ژئوپولیتیک را دارد. از یک سو، کنش‌های اقتصادی چین، در پی درهم شکستن هژمونی دلار آمریکا و جایگزینی یوان به‌عنوان ارز برتر جهانی است. چنین دگرگونی عمیقی به کاهش نفوذ جهانی آمریکا و مخالفت با جهان تک‌قطبی و ایجاد نظم نوین جهانی به رهبری چین می‌انجامد. به بیان دیگر، تلاش برای مرکزیت جهان اقتصادی، پیامدهای ژرف ژئوپولیتیکی نیز خواهد داشت. از این دریچه، راه ابریشم نوین تنها فهرستی از پروژه‌های زیرساختی اقتصادی - تجاری نیست، بلکه کلان‌استراتژی پکن برای چیرگی بر اوراسیا و اقیانوس هند است. در این میان پکن تا حد زیادی خویشتندار مانده است، زیرا در حال حاضر نه منبع و نه اراده سیاسی برای سلطه بر اوراسیا و اقیانوس هند را ندارد. از همین رو، مقامات چینی بارها تأکید کرده‌اند که راهبرد "پیش

به سوی غرب" و کلان پروژه راه ابریشم نوین امکان همزیستی برد - برد با اتحادیه اقتصادی اوراسیایی روسیه و "ابتکار راه ابریشم نوین" آمریکا را فراهم می کند. با این حال، چین سرانجام زیر فشار همه جانبه و رقابت روزافزون بین المللی با آمریکا مجبور خواهد شد به جهان و آمریکا بنگرد، همان گونه که آمریکا به چین نگاه می کند: از دریچه ژئوپلیتیک. به این ترتیب، راه ابریشم نوین، نمایش قدرت چین ورای مرزها و خواست این کشور برای ابرقدرت شدن از طریق دستیابی به هژمونی تاریخی چین در اوراسیا و اقیانوس هند خواهد بود. پیامد چیرگی بر اوراسیا، چیرگی بر جزیره جهانی و اقیانوس های پیرامون آن فرجام راه اندازی کلان پروژه راه ابریشم نوین، برپایی نظم نوین جهانی به رهبری پکن خواهد بود. کوتاه اینکه، تلاش پکن برای راه اندازی و پیشبرد راه ابریشم نوین را رقابت پکن - واشینگتن در حوزه اقتصادی رقابتی در "سطح" دید. در "عمق" اما، راه ابریشم نوین نبرد ژئوپولیتیکی میان چین و آمریکا برای چیرگی جهانی در سده بیست و یکم میلادی خواهد بود. به بیان دیگر ابتکار عمل کمربند و جاده کوششی است از سوی پکن، برای جامعه پذیری آسیا و اروپا در نظم نوین جهانی مورد علاقه چین که در آن این کشور، در رأس آن نظم جای داشته باشد. در نتیجه چین مأموریتی هنجاری را برای دگرگونی بهتر جهان با انگاره ها و خواست ها و هنجارهای خود فراروی خویش می بیند. نقطه پایانی این مأموریت برپایی اجتماع با سرنوشت مشترک خواهد بود.

منابع و مأخذ

شریعت نیا، محسن، کمربند اقتصادی راه ابریشم: زنجیره ارزش محور، فصلنامه روابط خارجی، سال هشتم، شماره سوم، پاییز ۱۳۹۵، صص ۱۱۳-۸۵.

Books and Articles

Baker McKenzie, *Belt & Road: Opportunity & Risk The prospects and perils of building China's New Silk Road*, Silk Road Associates, 2018.

Blackwill, Robert D.; Harris, Jennifer (2016). *War By Other Means: Geoeconomics and Statecraft* (1 ed.). Cambridge, MA: Belknap Press.

Chatham House. "What is Geoeconomics" (PDF). *Chatham House*. Chatham House. Retrieved 9 August 2020.

Clarke, Michael. (2018) The Belt and Road Initiative: Exploring Beijing's Motivations and Challenges for its New Silk Road, *Strategic Analysis*, 42:2, 84-102.

- Eberle, Paul & Arthur Tafero. *China Strategies in the Belt and Road Initiative*. (Belt and Road Series). Independently published. May 1, 2019.
- Farrell, Henry; Newman, Abraham L. (July 29, 2019). "Weaponized Interdependence: How Global Economic Networks Shape State Coercion". *International Security*. 44 (1): 42–79.
- General Office of Leading Group of Advancing the Building of the Belt and Road Initiative (2016). "Belt and Road in Big Data 2016". Beijing: The Commercial Press.
- Glantz, Michael H. & Robert J Ross & Gavin G Daugherty. *One Belt One Road: China's Long March Toward 2049*. Sumero Press Inc. April 2019.
- Griffiths, Richard T. *The New Silk Road: Challenge and Response*. Hipe Publication, May 2019.
- Hillman, Jonathan E. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September 2020.
- Kevin P. Gallagher, Rohini Kamal, Junda Jin, Yanning Chen, and Xinyue Ma, "Energizing Development Finance? The Benefits and Risks of China's Development Finance in the Global Energy Sector," *Energy Policy* 122 (November 2018), 313–321.
- Luttwak, Edward N. (1990). "From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce". *The National Interest* (20): 17–23.
- Luttwak, Edward. (1999). *Turbo-capitalism: winners and losers in the global economy* (1st U.S. ed.). New York: HarperCollinsPublishers.
- Maçães, Bruno. *Belt and Road: A Chinese World Order*. Hurst, March 2019.
- Mackinder, H. J. "The Geographical Pivot of History," *Geographical Journal* 23, no. 4 (April 1904): 434, https://www.jstor.org/stable/1775498?seq=1#page_scan_tab_contents.
- Mendes, Carmen Amado. *China's New Silk Road: An Emerging World Order*. Routledge, 2018.
- Miller, Tom, *China's Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road*, Paperback – February 15, 2017, Zed Books (February 15, 2017)
- Nixon, Richard (January 15, 1992). *Seize the Moment: America's Challenge in a One-superpower World* (First ed.). Simon & Schuster.
- Peters, M. A., & Chiang, T. H. (2017). America closed, China open. *Educational Philosophy and Theory*, 49(5), 1–5.
- Rodríguez M. Esteban & W. Zhou. Beyond Balancing: China's approach towards the Belt and Road Initiative *Journal of Contemporary China*. 2018. 27 (112), pp. 487-501.
- Rolland, Nadège, *China's 'Belt and Road Initiative': Underwhelming or Game-Changer?* Washington Quarterly, Vol. 40, No. 1, Spring 2017
- Rolland, Nadege. "Beijing's Response to the Belt and Road Initiative's 'Pushback': A Story of Assessment and Adaptation," *Asian Affairs* 50, no. 2 (2019): 216–235, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/03068374.2019.160238>. ^[1] _[SEP]
- Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road; MFPRC, 2013.
- World Bank. *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. August 2019.
- World Pensions Council (WPC) Firzli, Nicolas (February 2017). "World Pensions Council: Pension Investment in Infrastructure Debt: A New Source of Capital". World Bank blog. Archived from the original on 2017-06-06.

- Xi Jinping, *The Governance of China*, Shanghai Press; Illustrated edition. 2014. p. 321.
- Yiwei, Wang. *The Belt and Road: What Will China Offer the World in Its Rise*, New World Press. February 2016.
- Zimmerman, Thomas. *The New Silk Roads: China, The U.S., and the Future of Central Asia*, Center on International Cooperation, New York University.
- Media Outlet and Policy Analyses
- Xi Jinping, "Speech by H. E. Xi Jinping, President of the People's Republic of China, at Nazarbayev University," Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, September 7, 2013, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1078088.shtml.
- Sam Parker and Gabrielle Chefitz, The (30 May 2018). Diplomat, "China's Debtbook Diplomacy: How China is Turning Bad Loans into Strategic Investments"
- "What to Know About China's Belt and Road Initiative Summit". *Time*. Archived from the original on 2018-01-28
- CNN, James Griffiths. "Just what is this One Belt, One Road thing anyway?" *CNN*. Archived from the original on 2018-01-30; <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>
<https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/cms/belt-and-road-forum-2019-bri-2-0-in-the-making/#.YCrNfRMzbow>
https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html
<https://economictimes.indiatimes.com/news/international/business/chinas-trade-with-bri-countries-surges-to-1-34-trillion-in-2019/articleshow/73271222.cms?from=mdr>
<https://www.nature.com/immersive/d7-01124-019-41586/index.html>
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301421518303975> ^[1] _[SEP]
<https://www.beltandroad.news/2019/05/17/financing-and-funding-for-the-belt-road-initiative/>
<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>
https://www.refinitiv.com/content/dam/marketing/en_us/documents/reports/belt-and-road-initiative-in-numbers-issue-2.pdf
<https://www.beltandroad.news/2019/05/17/financing-and-funding-for-the-belt-road-initiative/>
China State Council, ۲۰۱۵.
http://www.xinhuanet.com/english/2018-10/21/c_137549016.htm
<https://economictimes.indiatimes.com/news/international/business/chinas-trade-with-bri-countries-surges-to-1-34-trillion-in-2019/articleshow/73271222.cms?from=mdr>
<https://www.aei.org/wp-content/uploads/2020/07/Chinas-Global-Investment-Vanishes-Under-COVID-19.pdf>
<https://www.dailysabah.com/business/economy/asia-has-lukewarm-reception-to-g-7s-answer-to-belt-and-road>
<https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>
<https://www.beltandroad.news/2019/05/17/financing-and-funding-for-the-belt-road-initiative/>

