

مثلت جاده ابریشم نوین: چین، روسیه و اروپا

آرش رئیسی نژاد^۱

مصطفی بوشهری^۲

چکیده

جاده ابریشم نوین به عنوان بلندپروازانه‌ترین کلان پروژه در زمانه کنونی، نمود و نماد اعمال قدرت چین در ورای مرزهای خود است. دو دالان از دالان‌های شش‌گانه کمربند زمینی جاده ابریشم نوین از قلمرو روسیه می‌گذرند. همچنین اروپا پایانه عمده مسیرهای زمینی و دریایی این کلان پروژه خواهد بود. با این حال، روابط چین با روسیه و اروپا در بردارنده تنش‌های بالقوه با پیامدهای کلان برای موازنه قوا و اقتصاد جهانی نیز است. از این دریچه، مسئله اساسی نوع واگرایی و همگرایی این سه قدرت بزرگ در مسیر زمینی اوراسیایی جاده ابریشم نوین است. "عوامل همگرایی و واگرایی در رابطه چین با روسیه و اروپا در مسیر جاده ابریشم نوین کدامند؟" فرضیه بر این امر استوار است که از جاده ابریشم قطبی بستر همگرایی و آسیای میانه زمینه واگرایی پکن و مسکو را فراهم می‌کند و از سوی دیگر، پروژه‌های چین در بالکان زمینه همگرایی در اروپای شرقی را فراهم می‌سازد، در صورتی که واگرایی با قدرت‌های اروپای غربی و مرکزی را به همراه دارد. این نوشته با ذکر جزئیات این سویه‌ها و پیامدهای جاده ابریشم یخی (قطبی) را نشان می‌دهد. همچنین، فرصت‌ها و چالش‌های میان چین و روسیه را به‌ویژه در آسیای میانه برمی‌شمرد. سپس، سیاست‌ها و خط‌مشی چین برای نفوذ در اروپای شرقی و بالکان نشان داده می‌شود. در آخر نیز دامنه و گستره روابط تنش‌آمیز چین با کشورهای اروپای غربی نیز مورد بررسی قرار خواهد گرفت. چارچوب نظری مقاله پیشرو بر خوانشی سه‌حوزه‌ای و سه‌سطحی از ژئوپلیتیک استوار است. چنین چارچوبی از پیوند این سه ساختار با عوامل جغرافیایی نشان می‌دهد که ردپای ریشه‌ها و پیامدهای این کلان پروژه را می‌توان در سه حوزه ژئوپلیتیک، ژئوکالچر و ژئواکونومی و در سه سطح "بین‌المللی"، "منطقه‌ای" و "داخلی" یافت.

واژگان کلیدی:

ابتکار کمربند و جاده، جاده ابریشم نوین، چین، روسیه، اروپا، اتحادیه اقتصادی اوراسیا، ژئوپلیتیک جاده.

درجه مقاله: علمی - پژوهشی

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۱/۰۲/۱۲

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۰/۰۸/۲۷

^۱. استادیار گروه روابط بین‌الملل، دانشگاه تهران، تهران، ایران arash.reisinezhad@ut.ac.ir

^۲. دانشجوی کارشناسی ارشد مطالعات منطقه‌ای، دانشگاه تهران، تهران، ایران mostafa.boushehri@ut.ac.ir

مقدمه

در اکتبر ۲۰۱۳ جاده ابریشم نوین توسط شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین و سپس نخست‌وزیر لی کچیانگ از کلان پروژه جاده ابریشم نوین رونمایی کردند. دو سال بعد در ۲۰۱۵ سند ملی با عنوان "چشم‌انداز و اقدامات برای ساخت کمربند اقتصادی جاده 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، جاده ابریشم نوین افتتاح شد تا راه را برای جاه‌طلبی اقتصادی بیشتر این قدرت آسیایی هموارتر کند. در زمانه کنونی جاده ابریشم نوین با نام‌های "یک کمربند - یک جاده" و "ابتکار کمربند و جاده" نیز خوانده می‌شود. این کلان پروژه دربردارنده دسته گسترده‌ای از پروژه‌های شبکه ارتباطی و مسیرهای ترانزیتی، لوله‌های نفت و گاز، بنادر، فرودگاه‌ها، خطوط راه‌آهن و تأسیسات انرژی است. برپایی دوباره این جاده ۶۵ درصد جمعیت جهان، چهل درصد تولید خالص جهانی و ۷۱ کشور را دربر خواهد گرفت. (Griffiths, 2018: 53) پشتوانه این کلان پروژه قدرت اقتصادی و توان سرمایه‌گذاری چین و ابزار اصلی این اعمال قدرت نیز سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های کشورهای درحال توسعه و توسعه‌نیافته است. این کلان پروژه چه بسا 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 معرفی کند. گذشته از این، ابتکار کمربند و جاده صرفاً در پروژه‌های اقتصادی خلاصه نمی‌شود بلکه شکل‌دهنده گفتمانی نوین است که پیش‌درآمد نظم نوین جهانی به رهبری چین با تکیه بر اقتدار انسانی و تأکید بر کنش‌های اخلاقی چین محور و رهبری خیرخواهانه این کشور است. (Yan, 2013: 14) کوتاه آنکه، جاده ابریشم نوین مهم‌ترین نماد و نمود اعمال قدرت چین در ورای مرزهای خود برای سال‌ها و دهه‌های آینده خواهد بود.

جاده ابریشم نوین دربردارنده دو مسیر اصلی تجاری کمربند اقتصادی جاده ابریشم^۱ و جاده ابریشم دریایی^۲ است. مسیر زمینی یا همان کمربند جاده ابریشم نوین، در پی پیوند اروپای توسعه یافته با آسیای درحال توسعه خواهد بود. کمربند جاده ابریشم نوین دربردارنده دالان‌هایی است که تاکنون شش مورد آن در مرحله طراحی یا در دست ساخت هستند: ۱. دالان اقتصادی چین - مغولستان - روسیه^۳؛ ۲. دالان اقتصادی پل زمینی اوراسیای نوین^۴؛ ۳. دالان

1. Silk Road Economic Belt—SREB

2. Maritime Silk Road

3. China – Mongolia – Russia Economic Corridor (CMREC)

4. New Eurasian Land Bridge Economic Corridor (NELBEC)

اقتصادی چین - آسیای میانه - آسیای غربی^۱؛ ۴. دالان اقتصادی چین - پاکستان^۲؛ ۵. دالان اقتصادی شبه‌جزیره هندو چین^۳؛ ۶. دالان اقتصادی بنگلادش - چین - هند - میانمار^۴. مسیر دریایی 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 مدرن سازی، ارتقای زیرساخت‌ها و امکانات بنادر و مسیرهای لجستیکی از چین به جنوب شرقی و جنوب آسیا، خاورمیانه و شرق آفریقا. جاده ابریشم دریایی دربردارندهٔ بخش پرجمعیت و پرمصرفی از جهان خواهد بود. اخیراً نیز از سویه سوم این کلان پروژه با نام‌های جاده ابریشم یخی یا جاده ابریشم قطبی یاد می‌شود. علیرغم دشواری‌های پیش‌رو، این مسیر دسترسی به اروپا و امریکای شمالی را برای چین هموار ساخته و به نزدیکی مواضع روسی-چینی می‌افزاید. دو دالان اقتصادی چین - مغولستان - روسیه و دالان اقتصادی پل زمینی اوراسیای نوین به همراه جاده ابریشم قطبی نیازمند همکاری‌های میان مسکو و پکن است. همچنین، پایانه اصلی همه مسیرها اروپا خواهد بود. از این رو، نوشته پیش‌رو به ریشه‌ها و پیامدهای همگرایی و واگرایی رابطه چین با روسیه و اروپا می‌پردازد.

با وجود جایگاه پراهمیت جاده ابریشم نوین، نوشته‌های اندکی را می‌توان دربارهٔ ریشه‌ها، پویایی‌ها و پیامدهای روابط چین با روسیه و اروپا در مسیر جاده ابریشم نوین به زبان فارسی و همراه با جزئیات گسترده و بررسی ژرف یافت. در راستای پر کردن این خلأ پژوهشی، نوشته پیش‌رو به این مهم می‌پردازد. از آنجایی که ایران با روسیه و چین روابط پررنگی داشته و اروپا نیز یکی از محورهای مهم سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران در دهه‌های گذشته بوده، لازم است که پیامدها و فرصت‌های همگرایی و واگرایی این مثلث چین-روسیه-اروپا به خوبی تبیین شود تا از آن دل‌بتوان به درک روشن‌تر و واقع‌بینانه‌تری از تحولات آتی و احتمالی سیاست بین‌الملل رسید. این مهم می‌تواند ذهنیت سیاست‌گذاران ایرانی نسبت به رقابت‌های ژئوپلیتیکی در قالب جاده ابریشم نوین را گسترده‌تر سازد و دانش‌پژوهان نیز می‌توانند بیش‌ازپیش درباره پیامدهای این ابر پروژه دقیق شوند.

1. China – Central Asia – West Asia Economic Corridor (CCWAEC)

2. China – Pakistan Economic Corridor (CPEC)

3. China – Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC)

4. Bangladesh – China – India – Myanmar Economic Corridor (BCIMEC)

چارچوب نظری

چارچوب نظری مقاله پیش‌رو بر خوانشی سه‌حوزه‌ای و سه‌سطحی از ژئوپلیتیک استوار است. ژئوپلیتیک در پی تحلیل تأثیرات جغرافیا بر سیاست است. ژئوپلیتیک درباره چگونگی تأثیر عوامل جغرافیایی بر روابط میان دولت‌ها و تلاش برای سلطه جهانی بحث می‌کند. (Foster, 2006: 44)

همچنین ژئوپلیتیک خوانش و کنش فضایی روابط بین‌الملل است، به‌گونه‌ای که سیاست جهانی، منطقه‌ای و محلی بُعد ژئوپلیتیک داشته باشند. از این‌رو، ژئوپلیتیک قدرت، جغرافیا و نظم سلطه جهانی را به هم پیوند می‌زند. نکته این‌که ژئوپلیتیک از طریق پیوند زدن جغرافیای فیزیکی با کشمکش بر سر قدرت، آشخور تصورات استراتژیک نیز می‌شود. گذشته از این، ژئوپلیتیک بر نقش محدودیت‌ها و فرصت‌های جغرافیایی در اجرای سیاست تأکید دارد. چنین مجموعه‌ای از تهدیدها و فرصت‌ها، خود نیز دارای جنبه‌های سیاسی، فرهنگی و اقتصادی است. از این دیدگاه، نظریه محی‌الدین مصباحی چارچوب نیرومندی را برای تکامل و پویایی جاده ابریشم نوین فراهم می‌کند. این چارچوب، دیدگاه سه‌گانه‌ای از سیستم بین‌الملل را «با سه ساختار متمایز سیاسی - نظامی، هنجاری - اجتماعی و اقتصادی» ارائه می‌دهد. (Mesbahi, 2011: 3) چنین چارچوبی از پیوند این سه ساختار با عوامل جغرافیایی نشان می‌دهد که ردپای ریشه‌ها و پیامدهای این کلان پروژه را می‌توان در سه حوزه ژئوپلیتیک، ژئوکالچر و ژئواکونومی و در سه سطح «بین‌المللی»، «منطقه‌ای» و «داخلی» یافت. (جدول ۱). به این ترتیب، چارچوب نظری پیش‌رو نقش بزنگاه‌های مهم تاریخی، نیروها (داخلی / خارجی) و بازیگران (تصمیم‌گیران / نخبگان / نهادها) را نشان می‌دهد که نقشی کلیدی در مسیر جاده ابریشم نوین بازی می‌کنند.

چارچوب نظری یادشده نمایان‌گر اهمیت عوامل ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک و ژئوکالچرال در راه‌اندازی و سویه دالان‌های زمینی (کمربند) و جاده دریایی جاده ابریشم نوین است. این اهمیت اما دوسویه خواهد بود. از یکسو این عوامل را می‌توان پیشران راه‌اندازی و سویه جاده ابریشم نوین دید و از سوی دیگر، می‌توان پیامدها و تأثیرات راه‌اندازی و گسترش این دالان‌ها و جاده دریایی در این سه حوزه و سه سطح یافت. به بیان دیگر، عوامل ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک و ژئوکالچرال در سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی سبب شکل‌گیری شاهراه‌ها و سویه‌های آنها می‌شوند.

از سوی دیگر راه‌اندازی این شاهراه‌ها، پیامدهای ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک و ژئوکالچرال در این سه سطح خواهند داشت. این دوسویگی تأثیر جاده و ژئوپلیتیک را می‌توان «ژئوپلیتیک جاده»^۱ نامید. به سخن دیگر، ژئوپلیتیک جاده به درهم‌تنیدگی و برهم کنش ژئوپلیتیک و جاده استوار

¹. Road Geopolitics

است. در اینجا ژئوپلیتیک در معنای عام به کار می‌رود و دربردارندهٔ دیگر حوزه‌های ژئوکالچر و ژئواکونومی هم هست. کوتاه اینکه ژئوپلیتیک جاده به نقش عوامل ژئوپلیتیکی در شکل‌گیری و سوبهٔ جاده، به‌ویژه شاهراه‌های بین‌المللی اشاره دارد و از سوی دیگر، به تأثیر راه‌اندازی جاده بر چیدمان ژئوپلیتیکی منطقه‌ای و بین‌المللی تمرکز می‌کند.

در کنار مفهوم ژئوپلیتیک جاده، باید بر اهمیت قدرت ژئواکونومیک جاده ابریشم نوین نیز اشاره کرد. ادوارد لوتواک در نوشته ۱۹۹۰ خود، "از ژئوپلیتیک تا ژئواکونومی"، با طرح مفهوم "ژئواکونومی" اظهار می‌دارد، "ژئواکونومی ... بهترین اصطلاحی است که می‌توانم به آن فکر کنم تا مخلوط منطق رقابت سیاسی با روش‌های تجارت را توصیف کند - یا همان‌گونه که کلاوزویتس نوشته بود، منطق جنگ با دستور زبان تجارت." (Luttwak, 1990: 19) لوتواک بر آن است که همان منطقی که زمینه‌ساز درگیری نظامی است به تجارت بین‌المللی نیز مربوط می‌شود و از این‌رو، بر این امر که آینده رقابت ژئوپلیتیک در حوزه اقتصادی گسترش خواهد یافت تأکید دارد. با این حال، ژئواکونومی را نباید در نقطه مقابل مفهوم ژئوپلیتیک دید، بلکه این دو مفهوم درهم‌تنیده هستند. ریچارد نیکسون، رئیس‌جمهور پیشین آمریکا، به‌درستی بیان داشت: "برخی ادعا می‌کنند که با پایان یافتن جنگ سرد، اهمیت قدرت اقتصادی و "ژئواکونومی" از قدرت نظامی و ژئوپلیتیک سنتی پیشی گرفته است. آن‌ها می‌گویند که آمریکا باید شمشیرهای خود را نه به گاوآهن، بلکه به ریزتراشه‌ها، بکوبد!" (Nixon, 1992: 44) در واقع، قدرت اقتصادی و ابزارهای ژئواکونومیک با مشارکت در یک اقتصاد قوی، ایجاد سیاست‌های اقتصادی بین‌المللی مؤثر، و کاربرد ابزارهای اقتصادی در دستیابی به اهداف ژئوپلیتیکی، امنیت ملی یک کشور را تقویت می‌کند. رابرت دی بلکول و جنیفر هریس نیز ژئواکونومی را "کاربرد ابزارهای اقتصادی برای ارتقاء و دفاع از منافع ملی و تولید نتایج مفید ژئوپلیتیکی؛ و تأثیر اقدامات اقتصادی دیگر کشورها بر اهداف ژئوپلیتیک یک کشور" بیان داشته‌اند. (Balckwill, 2016: 20) از این دریچه، ژئواکونومی به "کاربرد ابزارهای اقتصادی برای پیشبرد اهداف ژئوپلیتیک" اشاره دارد. (Chatham House, 2020: 6) و تاه 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 نمود یافته به‌عنوان عوامل تعیین‌کننده قدرت ژئواکونومیک در نظر گرفته می‌شود. در واقع، جاده ابریشم نوین مهم‌ترین نمود و نماد قدرت ژئواکونومیک در جهان پیش روست.

روش و منابع پژوهش

روش‌شناسی هر پژوهش از بخش‌های بنیادی هر پژوهش به شمار می‌رود. در واقع روش‌شناسی، هستی‌شناسی و معرفت‌شناسی مثلث محوری هر نوشته و پژوهش را نشان می‌دهند که به آن فرانظریه^۱ نیز گفته می‌شود. روش‌شناسی وسیله شناخت هر علم است و بدون تردید روش‌های متناسب با موضوع مورد پژوهش می‌تواند دستاوردهای مهم‌تری را برای پژوهش فراهم سازد. مهم‌تر آن که روش پژوهش دیدی شفاف و جامع به پژوهشگر می‌دهد و در انتخاب داده‌های مؤثر به او یاری می‌رساند. برای گردآوری داده‌های مورد نیاز نیز از منابع کتابخانه‌ای، متن مصاحبه‌های مکتوب با مقامات و بیانیه‌های رسمی دولت‌ها استفاده شده است. روش تجزیه و تحلیل اطلاعات در این پژوهش نیز استفاده از روش روندپژوهی^۲ است. روند به دگرگونی‌های منظم و پیوسته داده‌ها در بستر زمان گفته می‌شود. این روش نخستین بار توسط تئودور جی گوردن^۳ در میانه دهه ۱۹۹۰ بیان شد. (Gordon, 1994: 10) در این روش، روند تحت تأثیر توالی رویدادها قرار می‌گیرد و منظور از رویدادها نیز رخدادهای مهمی هستند که برآمدن آن‌ها در شکل‌گیری آینده می‌تواند نقش مهمی ایفا کند. بر این اساس، روندها زنجیره مستمر رویدادها هستند که هم وضعیت کنونی را مشخص می‌کنند، هم از موقعیت‌های احتمالی آینده خبر می‌دهند (Gordon, 1994: 10). روش تحلیل تأثیر روند برخلاف رویکردهای صرف تاریخی، تأثیر وقایع بی‌سابقه در آینده و احتمال تغییر روندها بر پایه رخدادهای جریان‌ساز را مد نظر قرار داده و از سوی دیگر صرفاً بر پایه پیش‌بینی‌های برخاسته از نظرات شخصی تحلیلگران بنا نشده است (Omrah & Khorshid & Saleh, 2013: ۱۰). در این میان، تحلیل روند به دلایل شکل‌گیری روند، پیشران‌های تأثیرگذار، پیامدهای روند، فرصت‌ها و تهدیدهای پیش‌رو و سرانجام سیاست‌های پیشنهادی می‌پردازد. این روش یکی از متناسب‌ترین روش برای تجویزهای سیاست‌گذاری در مورد ابتکار کمربند-جاده بر کشورها و مناطق است. روند پژوهی به جهت‌دهی داده‌های خام، پردازش و شناخت روابط میان آن‌ها اشاره دارد. مهم‌ترین بخش این داده‌های خام رخدادها هستند که سویه مقدماتی از روندها را نشان می‌دهد. جای شگفتی نیست که مفهوم روند-تغییرات پیوسته و منظم داده‌ها در بستر زمان با رویداد درهم تنیده است. به بیان دیگر معنای روند با ترتیب زمانی رخدادها همبسته است. باین‌حال، ترتیب زمانی رخدادها باید از الگویی آشکار با رابطه‌ای روشن و با قابلیت توجیه علی و معلولی پیروی کند تا روند شناسایی شود. از این نقطه نظر روندهای تأثیرگذاری ابتکار کمربند-جاده بر امنیت دریای جنوبی چین به الگوی ذهنی ترتیب زمانی دسته‌ای از رخدادها و روابط علی میان آنان اشاره دارد.

^۱. Meta-theory

^۲. Trend Impact Analysis

^۳. Theodore Jay Gordon

۱- جاده ابریشم قطبی (یخی): محور نوین مسکو-پکن

همان گونه که در مقدمه اشاره شد، افزون بر دو مسیر زمینی و دریایی، رهبران پکن برنامه‌برپایی جاده ابریشم قطبی^۱ را نیز در سر دارند. (Conely, 2018: 51) از این برنامه به‌عنوان مسیر دریای شمالی^۲ نیز یاد می‌شود. جاده ابریشم قطبی در سال ۲۰۱۷ به‌طور مشترک توسط رهبران چین و روسیه اعلام شد و هدف آن، افزایش همکاری و توسعه در دریای آرکتیک است. در ۲۶ ژانویه ۲۰۱۸، دفتر اطلاع‌رسانی شورای دولتی جمهوری خلق چین، سندی را با نام "سیاست قطب شمال چین"^۳ منتشر کرد که بر مشارکت فعال در امور قطب شمال تأکید داشت. این سند که چین را "قدرتی نزدیک به قطب شمال" نامید، طرحی اصلی برای استراتژی قطب شمال چین و جاه‌طلبی آن برای توسعه "جاده ابریشم قطبی" به‌عنوان بخشی از کلان پروژه جاده ابریشم نوین است. روسیه و چین در کنار هم از پشتیبانان این برنامه هستند. روسیه از سال ۲۰۱۸ از ذوب شدن یخ‌های قطب شمال استفاده کرده تا زیرساخت‌های لازم را برای این مسیر دریایی کوتاه‌تر ایجاد کند. این مسیر از چین شمالی آغاز می‌شود و با گذر از سیبری روسیه، به اقیانوس منجمد شمالی و شمالگان و از آنجا به کانادا و گرینلند و اسکاندیناوی می‌رسد. گرچه شرایط آب و هوایی موانع سختی را پیش‌روی تحقق این مسیر قرار داده، مزیت این مسیر نوین، دسترسی آسان در کوتاه‌مدت به آمریکای شمالی و اروپای شمالی است.

شکل ۱. جاده ابریشم قطبی



(منبع: The Arctic Institute)

¹. Polar Silk Road

². Northern Sea Route (NSR)

³. China's Arctic Policy

بیش از همه، این چینی‌ها بودند که موضوع گذرگاه شمال غربی را در دستور کار قرار دادند. این جاده چین را به‌طور مستقیم به شمال اروپا متصل می‌کند و مسافت آن برای رسیدن به قاره سبز، بسیار کمتر از مسیر فعلی، یعنی از اقیانوس هند است. تلاش چین برای دسترسی به جاده ابریشم یخی نیز توجیه‌پذیر است. آسیب‌پذیری چین در تنگه ۲،۷ کیلومتری مالاکا که به‌آسانی می‌تواند به دست دزدان دریایی یا رقبای سیاسی مسدود شود، امری زوددنی نیست. چشم‌انداز طرح قدیمی ساخت "کانال پانامای آسیا" از طریق تایلند برای پیوستن دریای چین جنوبی و اقیانوس هند هم روشن نیست. از این‌رو، جاده ابریشم یخی واقع‌بینانه به‌نظر می‌رسد. هوینگنیانگ، مدیر انستیتوی تحقیقاتی قطبی در شانگهای، در سال ۲۰۱۴ پیش‌بینی کرده بود که تا سال ۲۰۲۰، پنج تا پانزده درصد تجارت بین‌المللی چین از طریق گذرگاه شمال شرقی انجام گیرد. هم از این‌رو چین خود را "کشوری نزدیک به قطب شمال" می‌داند و از این‌رو در حال تحمیل خود در منطقه قطب شمال هستند. همچنین از فروش یک فرودگاه به آن‌ها در شمال فنلاند خودداری شد. (The Barents Observer, 2021) شرکت‌های دولتی چینی مشتاق به دست آوردن حق استخراج روی، سرب، اورانیوم و مواد معدنی کمیاب در گرینلند و ساخت زیرساخت‌های دریایی و توریستی در ایسلند هستند. کمپانی باربری اقیانوسی چین^۱ چندین سفر آزمایشی را در مسیر شمالگان انجام داده است. نخستین بار چهار کشتی، از جمله یخ‌شکن چینی اژدهای برفی^۲ مسیر میان تنگه برینگ و دریای بارنتز را طی کردند. بخش‌های ترابری روسیه و چین، هر دو در حال بهبود سیاست‌ها و قانون‌های مربوط به توسعه در شمالگان هستند. همچنین کمپانی‌های چینی و روسی گذشته از گسترش همکاری‌های گسترده در زمینه توسعه زیرساخت‌ها، گردشگری و پژوهش‌های علمی، در کنار هم در جست‌وجوی منابع گسترده گاز و نفت در منطقه هستند. شرکت ملی نفت چین^۳ و صندوق جاده ابریشم چین، در پروژه خط لولع یامال^۴ روسیه مشارکت دارند که در دسامبر ۲۰۱۷ آغاز به کار کرد. همکاری شاید به ساخت بندر در آرخانگلسک، دریای سفید و راه آهن گسترش یابد، یعنی از بندر به مرکز روسیه. حمل‌ونقل تجاری از طریق قطب شمال به احتمال زیاد برای دهه‌ها سودآور نخواهد بود و سبب ایجاد سوءظن در مورد انگیزه‌های نظامی می‌شود. این همه تلاش پکن برای دستیابی به یک منطقه نفوذ در قطب شمال هست. با بسته شدن یک هفته‌ای کانال سوئز در سال ۲۰۲۱، جاده ابریشم یخی در کانون توجهات بیشتری قرار گرفته است. تأثیرات آن هنوز بر اقتصاد جهانی ادامه دارد. برنده بسته شدن سوئز

1. Chian Ocean Shipping Company-COSCO

2. Xue Long

3. CNPC

4. Yamal

را باید مسکو و پکن دید. با راه‌اندازی این جاده یخی، فاصله دالیان-هامبورگ به ۱۴۰۰۰ کیلومتر می‌رسد که ۵۴۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر از مسیر میان این دو شهر از کانال سوئز است. گرمایش جهانی راه‌اندازی این جاده دریایی را شتاب می‌بخشد، اما هنوز برای رقابت با کانال سوئز را ندارد. گرچه در سال ۲۰۱۳ حجم حمل‌ونقل یک میلیون تن بود، در سال ۲۰۱۹ شاهد رسیدن این رقم به سی میلیون تن بودیم. حجم عبوری از طریق کانال سوئز در همان سال ۲/۱ میلیارد تن بود (Placek, 2022: 67). با این حال، در درازمدت روسیه و چین از این راه بیش از پیش منتفع خواهند شد؛ امری که بر سیر و گستره رقابت قدرت در سطح بین‌الملل دامن می‌زند. روس‌ها که در آغاز نگاه چندان مثبتی به جاده ابریشم قطبی نداشتند، با افزایش تنش با غرب و اعمال تحریم‌های آمریکا بر اقتصاد روسیه، ولادیمیر پوتین نگاه خود را به چین تغییر داد. با اعلان برنامه سرمایه‌گذاری هنگفت مسکو در سال ۲۰۱۸ در منطقه یخبندان شمال غربی سیبری، پوتین اراده خود را برای راه‌اندازی جاده ابریشم یخی نشان داده است. نکته اینکه، بزرگ‌ترین مخازن گاز جهان عمدتاً با وام‌های چینی در شبه‌جزیره یامال گسترش یافته‌اند. پکن همچنین پشتیبانی مالی هنگفتی را در حوزه‌های راه‌آهن، نیروگاه‌ها و ایستگاه‌های هواشناسی داشته است. هزینه پروژه‌های مربوط به جاده ابریشم یخی از ۱۱,۷ میلیارد دلار تا ۵۱ میلیارد دلار تخمین زده شده است. (CSIS, 2018) بندر سابتا به یک بندر بزرگ ال ان جی تبدیل شده است و چهل یخ‌شکن که بعضاً هسته‌ای هستند، به‌همراه تانکرهای کلاس یخ، گاز مایع را به غرب منتقل می‌کنند. جای شگفتی نیست که پوتین گذرگاه شمال‌شرقی را «شریان اصلی آینده» می‌داند. به‌نظر می‌رسد که گرمایش جهانی در سویه مسکو و پکن برای راه‌اندازی چنین دالان راهبردی ایستاده است.

۲- چین و روسیه و پهنه اوراسیا

چینی‌ها خطر کمتری را از سوی روسیه و اتحادیه اقتصادی اوراسیا^۱ به رهبری مسکو، نسبت به آمریکا و هند، علیه راه ابریشم نوین خود می‌بینند. در واقع، روسیه دروازه جاه طلبی‌های زمینی چین در اوراسیاست. مسکو بر بخش بزرگ این پهنه وسیع فرمان می‌راند و پیوندهایی ژرف با آسیای میانه دارد. هیچ کشور دیگری موقعیت بهتری برای از میان بردن گسترش چین به سوی شرق ندارد؛ اما روسیه که انزوای اقتصادی و دیپلماتیک از غرب را تجربه می‌کند از فشار بر چین پرهیز کرده است. گذشته از این، هر دو کشور بر مقابله با هژمونی آمریکا تأکید دارند و به دنبال مهار سیاست مهار آمریکا در نیمکره شرقی هستند. گسترش ناتو تا به مرزهای غربی روسیه و مهار

¹. Eurasian Economic Union-EEU

چین در دریای چین جنوبی به برآمدن درک مشترک مسکو-پکن از تهدید بین‌المللی انجامید. جای شگفتی نیست که شی و پوتین بیش از سی بار با هم دیدار داشته‌اند. آنان اکنون از مشارکت استراتژیک صحبت می‌کنند و زنگ خطر را در پایتخت‌های غربی به صدا درآورده‌اند. ریشه این نگاه به همکاری محتاطانه هر دو کشور در مقابله با هژمونی آمریکا به ویژه در نیمکره شرقی و اوراسیای بزرگ‌تر^۱ بازمی‌گردد. در نگاه مسکو این آسیاست که دربردارنده بازارهای اقتصادی و فناوری آینده است. تحقق این مفهوم به معنای در پیش گرفتن استراتژی همکاری با چین خواهد بود. روسیه که در میان مبدأ (چین) و مقصد (اروپای متحد) جاده ابریشم نوین قرار گرفته است به دنبال استفاده هم‌زمان از مزایای روابط نزدیک با چینی‌ها و اروپایی‌هاست و مفهوم پل تمدنی اوراسیایی اینجا نمایان خواهد شد. جای شگفتی نیست که در سالیان اخیر مسکو و پکن همکاری‌های دوجانبه زیادی داشته‌اند. اگر چین از توان مالی خود برای توسعه اقتصادی استفاده کرده، روسیه با توان نظامی و سیاسی خود بر رابطه تنگاتنگ دوجانبه را تعمیق بخشیدند. تحریم‌های امریکایی-اروپایی نیز در پی بحران اوکراین و شبه‌جزیره کریمه همچو شتابنده‌ای مهم برای روسیه در پیوستن به پروژه جاده ابریشم عمل کرده است. این تحریم‌ها باعث شده است که روسیه به چین نزدیک گردد. همکاری پکن-مسکو در حوزه اقتصادی شتاب بالایی داشته است و دو کشور معاملات زیادی را در حوزه انرژی را امضا کردند. در واقع، بزرگ‌ترین همکاری‌های چین و روسیه در بخش انرژی بوده است. چین بزرگ‌ترین واردکننده انرژی در جهان است و روسیه یکی از بزرگ‌ترین دارندگان و تولیدکنندگان نفت و گاز طبیعی در جهان است. گرسنگی چین برای انرژی با نیاز روسیه برای سرمایه‌گذاری سازگاری داشته و منافع مشترک انرژی آنان از طریق چندین معاملات چند دهه‌ای پیش رفته است. در سال ۲۰۱۰، نخستین پروژه بزرگ مشترک زیرساختی این دو کشور خط لوله انتقال نفت از اسکورودینو، در روسیه، به داغینگ، در چین، به پایان رسید. در سال ۲۰۱۴، پس از یک دهه مذاکره، شرکت گازپروم و شرکت ملی نفت چین یک قرارداد سی ساله ۴۰۰ میلیارد دلاری برای گاز طبیعی منعقد کردند.^۲ خط لوله نوین، با نام "قدرت سیبری"^۳، سه هزار کیلومتر از میددین گازی در شرق سیبری تا مرز چین دره‌ایه کشیده شده است. این گران‌ترین پروژه روسیه از زمان اتحاد جماهیر شوروی است. این امر به ویژه برای روسیه که از اقتصاد به شدت وابسته به صدور انرژی رنج می‌برد حیاتی است.

^۱. The Greater Eurasia

^۲. Guardian, Russia signs 30-year deal worth \$400bn to deliver gas to China, available at: <https://www.theguardian.com/world/2014/may/21/russia-30-year-400bn-gas-deal-china>

^۳. The Power of Siberia

گذشته از سیاست مقابله با آمریکا و نیاز چین و روسیه به انرژی و سرمایه‌گذاری، یک دلیل این همکاری استراتژیک به اهمیت روزافزون مفهوم "اوراسیای بزرگ"^۱ بازمی‌گردد. مفهومی که بیش از پیش در حلقه‌های تصمیم‌گیری‌های استراتژیک روسی جای گشوده است. نفوذ این مفهوم تا بدانجاست که سیاست خارجی روسیه ولادیمیر پوتین همگی در راستای تحقق ایده اوراسیای بزرگ‌تر است. پوتین در سال ۲۰۱۶ در مجمع اقتصادی بین‌المللی در سنت پترزبورگ به برآمدن «مشارکت یوروآسیایی» اشاره کرده بود. امر بنیادین در مفهوم اوراسیای بزرگ‌تر چرخش روسیه به شرق دور است. در نگاه مسکو این آسیاست که دربردارنده بازارهای اقتصادی و فناوری آینده است. تحقق این مفهوم به معنای در پیش گرفتن استراتژی همکاری با چین خواهد بود. این همکاری استراتژیک به معنای همزیستی و همکاری بیشتر مسکو با کلان پروژه جاده ابریشم نوین پکن است. شی در سخنان خود در افتتاحیه نخستین مجمع کمربند و جاده، اتحادیه اقتصادی اوراسیا را در زمره آن دسته از ابتکارات سیاسی قرار داد که جاده ابریشم نوین با آن‌ها هماهنگی بیشتری برای برپایی "یک همکاری بزرگ‌تر اوراسیایی" ایجاد کرده است. (Kremlin, 2017) پوتین نیز در مه ۲۰۱۷ اشاره کرده بود که «ایجاد کمربند توسعه اقتصادی و سازمان تجارت سودمند متقابل میان آسیا و اروپا به نظر می‌رسد یک ابتکار مهم است که روندهای فعلی در اقتصاد جهانی را در نظر می‌گیرد و همچنین نیاز کلی به هماهنگی فرایندهای مختلف ادغام در اوراسیا را منعکس می‌کند.» (Kremlin, 2019) هر دو رهبر، به‌عنوان بزرگ‌ترین منتقدین "عرب"، ابتکارهای خود را به‌عنوان جایگزینی برای جهانی‌شدن غربی معرفی کرده‌اند که مورد توجه بسیاری از کشورهای درحال توسعه است. جای شگفتی نیست که پوتین و شی با ستایش چندباره از یکدیگر روابط کشورهای خود را به‌سرعت افزایش داده‌اند. (Miller, 2019: 103) در ژوئیه ۲۰۱۷، پوتین بالاترین نشان دولتی روسیه را به شی اعطا کرده و بر "مشارکت همه‌جانبه و همکاری استراتژیک" مسکو و پکن تأکید کرد. (Kremlin, 2017) شی نیز در پاسخ چین و روسیه را "قابل‌اعتمادترین شرکای استراتژیک" یکدیگر توصیف کرده (Ming, 2017: 58) و اندکی بعد، مدال دوستی چین را به پوتین در سال ۲۰۱۸ اعطا کرد. (Desheng, 2018: 189) در سال ۲۰۱۸ چین و اتحادیه اقتصادی اوراسیا توافق‌نامه تجاری و همکاری را امضا کردند که گمرک و رویه‌های تجاری را بهبود می‌بخشید. (China Ministry of Commerce, 2019) این توافق‌نامه گامی بزرگ به‌سوی همسویی اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار عمل کمربند و جاده چین بود. در همین راستا، مقامات روسی و چینی از سازمان همکاری شانگهای همچو مکانیسم ترجیحی برای هماهنگی اتحادیه اقتصادی اوراسیا و

¹. The Greater Eurasia

ابتکار عمل کمربند و جاده نام برده و در استراتژی توسعه سازمان در ۲۰۱۵ "توسعه رویکردهای مشترک ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم" را هدفی مهم بیان کرده است. (Shanghai Cooperation Organization, 2015)

گذشته از این، جغرافیا بر تعامل چین با اتحادیه اقتصادی اوراسیا اشاره دارد. دو راهرو از شش کریدور اقتصادی پیشنهادی ابتکار کمربند-جاده از روسیه عبور می‌کنند. دالان اقتصادی چین-مغولستان-روسیه و پل زمینی نوین اوراسیایی چین را از طریق روسیه به اتحادیه اروپا متصل می‌کند. در همین راستا، هدف منطقه‌ای روسیه این است که استان‌های شمالی چین را از طریق خطوط ریلی سیبری و شرق چین به یوروآسیا متصل سازد. شهر چیتا در چین و خاباروفسک در روسیه کاملاً به یکدیگر متصل شده‌اند. روسیه در اوایل ژوئیه ۲۰۱۹ پروژه ساخت بزرگراه ۲۰۰۰ کیلومتری را که مرز این کشور را با قزاقستان به بلاروس متصل می‌کند به راه انداخت. این بزرگراه چهار لاینه از استان اورنبورگ به بلاروس ادامه خواهد یافت. اگر بلاروس دروازه اروپاست، قزاقستان در کنار چین قرار گرفته است. بنا به گفته وزارت بازرگانی چین، این پروژه نوین نشانه ورود روسیه به ساخت راه‌های حیاتی برای راه‌اندازی کمربند زمینی جاده ابریشم نوین است. بدین ترتیب، کوتاه‌ترین مسیر حمل و نقل از چین به اروپای غربی با ۸۵۰۰ کیلومتر از قلمرو روسیه گذر خواهد کرد. بر روی کاغذ، ابتکار کمربند و جاده و اتحادیه اقتصادی اوراسیا مکمل یکدیگرند. ابتکار کمربند-جاده تأکید بیشتری بر زیرساخت‌های سخت دارد، در حالی که اتحادیه اقتصادی اوراسیا تأکید بیشتری بر زیرساخت‌های "نرم"، قوانین و مقررات حاکم بر حمل و نقل و تجارت دارد. (Hillman, 2020: 33) کاغذبازی‌های غیر ضروری، ایست‌های بازرسی اضافی و دیگر اصطکاک‌ها در مرزها تا ۳۰ درصد ارزش صادرات در اتحادیه اقتصادی اوراسیا را تشکیل می‌دهند. (Vinokurov, 2017: 90) در واقع، اوراسیا گرایی مسکو و جاده ابریشم نوین چین از همگرایی و نقاط اشتراک فراوانی برخوردارند تا بدان جا که به یکپارچه‌سازی اوراسیا می‌انجامد و زمینه همکاری استراتژیک روسیه و چین را رقم می‌زند. همان‌گونه که برونو ماچاس نوشته است «آن زمان که اروپا ناپدید می‌گردد اوراسیا سر برمی‌آورد.» (Maçães, 2019: 12) همکاری ژرف روسیه و چین بدترین کابوس هنری کیسینجر و زیبیگنیو برژینسکی است چرا که یکی از مهم‌ترین اهداف آمریکا، حتی پیش از جنگ سرد، جلوگیری از برآمدن یک قدرت نیرومند و مسلط بر هارتلند جزیره جهانی—سرزمین‌های اوراسیا—واحد بوده است.

۳- چین و روسیه و آسیای میانه

علیرغم اهداف مشترک و همکاری‌های گسترده، مشارکت چین و روسیه هنوز از بنیانی ارگانیک و طبیعی برخوردار نشده است. یک دلیل آن به مفهوم اوراسیایی گرای مسکو بازمی‌گردد. این مفهوم از پتانسیل تعیین همکاری بیشتر مسکو-پکن برخوردار است، اما تفسیر دیگری از آن می‌تواند راه را بر این همکاری ببندد. اولاً، روسیه نه تنها یک پل گذر و زمینی، بلکه یک پل تمدنی میان این دو تمدن نیز محسوب می‌شود. این پل تمدنی همان اوراسیای بزرگ‌تر است که الگوی نوین ژئوپلیتیک و ژئوکالچر و ژئواکونومی را نشان می‌دهد. در واقع، مفهوم اوراسیای بزرگ‌تر مهم‌ترین نمود جاه طلبی رهبران کرم‌لین برای نمایاندن روسیه همچو نقطه تلاقی ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک اوراسیای شمالی با آسیای میانه و جنوب غربی آسیا است. از همین‌رو، پوتین به دنبال گسست کامل از "غرب" نیست بلکه به دنبال ایجاد توازن میان اروپا و چین است. (Escobar, 2019: 11) روسیه که در میان مبدأ (چین) و مقصد (اروپای متحد) جاده ابریشم نوین قرار گرفته است به دنبال استفاده هم‌زمان از مزایای روابط نزدیک با چینی‌ها و اروپایی‌هاست. این بدین معناست که راه‌اندازی، حفظ و گسترش اتحادیه اقتصادی اوراسیا^۱ امری حیاتی برای پوتین است. هدف اصلی این ابتکار ادغام روسیه و چهار کشور شوروی سابق در یک بازار واحد برای کالاها، خدمات، سرمایه و نیروی کار است. (Miller, 2018: 5) "اتحادیه اوراسیا" که نخستین بار توسط نورسلطان نظربایف، رئیس‌جمهور پیشین قزاقستان، در سال ۱۹۹۴ پیشنهاد شد، با روی کار آمدن پوتین دوباره احیا شد. زمانی که زمانی که وی نخست‌وزیر بود و قصد بازگشت به ریاست جمهوری را داشت با انتشار مقاله‌ای در سال ۲۰۱۱ بر این انگاره پای فشرده. پوتین توضیح داد که اتحادیه اقتصادی اوراسیا فرصتی برای استفاده حداکثری از میراث مشترک جماهیر شوروی و آموختن از اشتباهات اتحادیه اروپا است. (European Parliament, 2020) گرچه این پوتین است که مجری سیاست اوراسیایی نشان داده می‌شود با این حال، این نگاه ریشه دیرین‌تری داشته است. نخستین بار پریماکوف بود که با طرح اوراسیای هویت متمایز روسیه از شرق و غرب—از آسیای شرقی و آسیای مسلمان و همچنین اروپا و آمریکا—را برجسته ساخت. این تمایز هویتی پیش درآمد استقلال مواضع روسیه در جهان بین‌الملل بود. الکساندر گلیویچ دوگین اما مهم‌ترین نظریه پردبده باور وی «در سطح خارجی جهان چندقطبی است. بدان معنی که چندین مرکز جهانی تصمیم‌گیری وجود دارد که یکی از آن‌ها اوراسیاست. منظور از اوراسیا تنها روسیه نیست بلکه روسیه به همراه کشورهای شوروی سابق می‌باشد. در سطح میانی همگرایی کشورهای شوروی

^۱. EAEU

سابق در ایجاد مدل فراملی (دولت‌های مختلف) است. در سطح سیاست داخلی - به معنای ساختار سیاسی جامعه که به عنوان ارزش در ارتباط با حقوق شهروندی مدل لیبرال و ملی‌گرایی بررسی می‌شود. این سه سطح فلسفه اوراسیاگرایی است که بر مبنای آن‌ها تنها یک‌شکل سیاست‌خارجی شکل می‌گیرد که متفاوت با جهانی‌شدن و جهان تک‌قطبی، ملی‌گرایی، امپریالیسم و لیبرالیسم است. پس اوراسیاگرایی به‌طور کلی مدل منحصربه‌فردی از سیاست خارجی است. (Dugin, 2015: 89; 2014: 102) در نگاه دوگین ایران مهم‌ترین متحد استراتژیک روسیه در برپایی اوراسیای بزرگ‌تر است. او ایران را تمدنی مستقل و تاریخی برمی‌شمارد و شریک روسیه در جهان چندقطبی می‌داند. او بر آن است که «ایران امکان دفاع در برابر قدرت‌های امپریالیستی غرب را می‌دهد و هم‌زمان به روسیه هم امکان الحاق به آب‌های گرم که همیشه هدف اصلی سیاست خارجی این کشور بوده است. ... اتحاد ایران و روسیه برای ایجاد اوراسیای قدرتمند مستقل، امن و سالم ضروری است که همه این‌ها در حال به وجود آمدن است.» (Dugin, 2015: 15) دوگین اما نگران حضور امواج انسانی چینی‌ها در خاور دور روسیه در قالب نیروی کار ارزان به بهانه برپایی زیرساخت‌های راه ابریشم نوین است. خاور دور تقریباً یک‌سوم سرزمین روسیه است اما دربردارنده تنها پنج درصد از جمعیت آن است. در مقابل، شمال شرق چین برخوردار از نیروی کار زیاد در وسعتی کمتر است. جمعیت استان هیلونگ جیانگ چین بیش از شش برابر بیش از کل شرق دور روسیه است. پوتین نیز در سال ۲۰۰۰ هشدار داده بود که "اگر در آینده نزدیک تلاش واقعی نکنیم ... جمعیت روسیه به طور عمده به زبان‌های ژاپنی، چینی و کره‌ای صحبت خواهند کرد." (Kremlin, 21 July 2000) دولت روسیه حتی طرح‌های اعطای رایگان زمین برای ترغیب بیشتر روس‌ها برای استقرار در شرق دور ارائه کرده است.

همچنین، باید به این نکته توجه داشت که جاده ابریشم نوین از بخش وسیعی از حوزه نفوذ روسیه، به‌ویژه آسیای میانه، گذر می‌کند. این منطقه از جمله مهم‌ترین بخش‌های "خارج نزدیک"^۱ است. از زمان فروپاشی روابط روسیه با غرب به دلیل بحران دیپلماتیک و تحریم‌های ایالات‌متحده، مسکو بر تغییر اولویت‌های سیاسی و اقتصادی خود به آسیا تأکید کرده است. انزوای فزاینده از غرب، همکاری استراتژیک چین و روسیه را به یک واقعیت رو به رشد تبدیل کرده است و مسکو پکن را به عنوان نیروی متوازن کننده بالقوه‌ای در برابر غرب می‌داند. مشارکت با چین خطرات طولانی‌مدت از جمله وابستگی به یک شریک بزرگ‌تر را به همراه خواهد داشت، اما این تنها مسیر مناسب برای کاهش آسیب‌پذیری‌های غربی روسیه بود. همچنین، علاقه مشترک آن‌ها به ثبات

^۱. Near Abroad

منطقه‌ای و جلوگیری از نفوذ ایالات متحده در خارج از منطقه باعث شده است که دو کشور نگرشی عمدتاً مشترک نسبت به یکدیگر داشته باشند. باین حال، هر دو طرف برای حفظ قدرت سیاسی و اقتصادی و نفوذ در آسیای میانه با پروژه‌های ادغام منطقه‌ای متناظر خود رقابت می‌کنند. دو پروژه از انگیزه‌های بسیار متفاوت سرچشمه می‌گیرند: اتحادیه اقتصادی اوراسیایی^۱ مهم‌ترین تلاش روسیه برای گردآوری کشورهای شوروی سابق در اطراف خود از طریق اهرم اقتصادی است. کمربند جاده ابریشم نوین ضمن رفع موانع سرمایه‌گذاری و تجارت، به دنبال پیوند زمینی با اروپاست. نقاط موزی بین کمربند اقتصادی جاده ابریشم و اتحادیه اوراسیا به تدریج از چند جهت موقعیت فعلی روسیه را به چالش می‌کشد. روسیه از طریق نهادهای فراملی مانند جامعه اقتصادی اوراسیا، فضای اقتصادی واحد و پیمان اتحادیه اقتصادی اوراسیا، تلاش می‌کند تا بازار واحدی را برای کالاها و خدمات در بین اعضا پیاده‌سازی کند. از سوی دیگر، روسیه در تلاش است تا به کشور ترانزیت اصلی منابع انرژی از آسیای مرکزی تبدیل شود و صنعت گاز طبیعی منطقه را تحت سلطه خود درآورد. چین اما قصد دارد از منابع عظیم آسیای مرکزی استفاده کند و بدین ترتیب انحصار انرژی روسیه در منطقه را به چالش می‌کشد. در واقع، چین محتمل‌ترین رقیب روسیه برای دستیابی به قدرت هژمونیک در این منطقه است. جای شگفتی نیست که بسیاری از نخبگان روس نگرانند کمربند جاده ابریشم بتواند معماری تجاری پیشنهادی روسیه را برای منطقه تضعیف ساخته، راه آهن ترانس سیبری را برای رسیدن به اروپا دور زده و بر دسترسی به مواد اولیه و قراردادهای زیرساختی در آسیای مرکزی چیره گردد. این سوطن با رشد اقتصادی بی‌رویه چین دوچندان شده است؛ به ویژه آن که از سال ۲۰۰۹، چین از روسیه به عنوان مهم‌ترین شریک تجاری کشورهای منطقه پیشی گرفته است.

علی‌رغم همکاری‌های کنونی میان دو کشور، افزایش قدرت چین و توانایی‌های اقتصادی بسیار زیاد آن در مقایسه با روسیه، عدم تعادل فزاینده قدرت را ایجاد می‌کند. چین از کمبود گزینه‌های روسیه استفاده کرده و معامله‌ای مناسب را برای خود در مورد قیمت گاز و مسیر خط لوله انجام داده است. (Foy, 2018: 9) به بیان دیگر، چین گزینه‌های بیشتری برای خرید انرژی دارد تا این که روسیه گزینه‌های فروش داشته باشد. از این رو، پوتین درک می‌کند که بازی اصلی مسکو ژئوپلیتیک است، نه اقتصادی. کرملین آگاه است که موقعیت روسیه در اوراسیا ضعیف‌تر از پتانسیل چین است. به عنوان مثال، تولید ناخالص داخلی روسیه در سال ۲۰۱۸ تنها ۱۲ درصد از محصولات چین بود و طبق نظرسنجی موسسه تحقیقات صلح بین‌المللی استکهلم، هزینه‌های

¹. The Eurasian Economic Union—EEU

نظامی‌ایم کشور فقط یک‌چهارم هزینه‌های چین است. همچنین تعداد زیادی از کارگران چینی را به روسیه اعزام می‌کند. روسیه توسط بسیاری از جامعه بین‌المللی اجتناب شده و مورد تحریم قرار گرفته است و عمدتاً به چین برای رفاه اقتصادی خود متکی است. تعامل رو به رشد انرژی چین در آسیای میانه به‌عنوان یک چالش برای نفوذ روسیه تلقی می‌شود و اقدامات متقابل را برای تأمین کنترل سیاسی روسیه در این زمینه به جای همکاری آغاز کرده است. جای شگفتی نیست که برخی از روس‌ها با داشتن اهداف استراتژیک مشابه برای تحمیل ادغام اقتصادی و گسترش بازار خود در آسیای میانه، درباره نفوذ فزاینده ژئواکونومیک و ژئوپلیتیکی پکن در منطقه ابراز نگرانی می‌کنند. این نگرانی‌ها می‌توانند بر سوظن تاریخی میان چین و مسکو دامن زند و در صورت ناتوانی در کنترل تنش‌ها، روسیه و چین به ناچار در برابر یکدیگر قرار خواهند گرفت. کوتاه این که جاده ابریشم نوین هم از توان نزدیک کردن و هم از توان تنش زایی میان دو کشور برخوردار است. چه بسا بازی بزرگ نوینی در آسیای میانه میان پکن و مسکو پدید آید.

گرچه این همکاری استراتژیک به معنای همزیستی و همکاری بیشتر مسکو با کلان پروژه جاده ابریشم نوین پکن است پوتین کاملاً آگاه است که اکثریت نخبگان سیاسی اقتصادی و فرهنگی روس به نزدیکی با غرب گرایش دارند. به همین دلیل پوتین به دنبال ایجاد توازن میان اروپا و چین است. (Escobar, 2019: 11) از سوی دیگر بسیاری از اندیشمندان و استراتژیست‌های روسی به ویژه الکساندر دوگین مخالف همکاری تنگاتنگ با پکن هستند. وی بارها به هجوم مهاجرین چینی به سیبری اشاره کرده و آن را خطری بالقوه در درازمدت برای روسیه نامیده است. از همین رو، مسکو نمی‌خواهد که با نزدیکی بیش از پیش به پکن بر خشم امریکا و سوظن اروپایی‌ها بیفزاید. همچنین، برخلاف پیش‌بینی برخی از سیاستمداران روسی، پکن از همکاری دوجانبه با مسکو چندان روی خوش نشان نمی‌دهد. خودداری چین از انتخاب حتی یک پروژه‌ها از میان ۴۰ پروژه پیشنهادی اتحادیه اقتصادی اوراسیایی نمایانگر این مسئله است. از سوی دیگر، نفوذ روزافزون چین در آسیای میانه از توان مانور مسکو در حیاط خلوت خود کاسته است. گرچه چین تاکنون هوشیار بوده و صرفاً بر اهداف اقتصادی آسیای میانه تمرکز کرده است، با این حال، نفوذ اقتصادی چین به آهستگی در حال چرخش به نفوذ سیاسی است. در واقع، حفظ موازنه میان مسکو و پکن در درازمدت ناپایدار است و بدین ترتیب، بر احتمال رقابت روسی-چینی دامن می‌زند. پیامد آن می‌تواند به‌هم‌ریختگی اقتصادی در آسیای میانه باشد. رهبران چین اما شاهد این تردید، اشتیاق ظاهری و رقابت پنهانی، مسکو هستند. پیامد مجموعه عوامل یادشده این روند نشان از همکاری محتاطانه روسیه با چین در جاده نوین می‌دهد. این مسئله باعث می‌شود که با وجود گذر جاده

ابریشم از سیبری و روسیه غربی رهبران چین مسیر اصلی جاده ابریشم نوین خود را در دالان‌های دیگر بجویند.

۴- چین و اروپا: فرصت‌های نفوذ تدریجی

برای رهبران و استراتژیست‌های چین پایانه نهایی جاده ابریشم نوین اروپاست. تا پایان سال ۲۰۰۸، حمل و نقل منظمی‌ای چین به اروپا وجود نداشت. (UN Economic Commission for Europe, 2015) این روند اما اکنون کاملاً دگرگون شده است تا بدان حد که در مارس ۲۰۱۹ بیش از شصت شهر چینی با پنجاه شهر اروپایی متصل شده است. (Xinhua, 2019) حمل و نقل راه آهن که شش برابر ارزان‌تر از حمل و نقل هوایی و دو برابر سریع‌تر از حمل و نقل از طریق دریاست ابزار مهمی برای صادرات چین به بازار اروپا شده است. (Zhang and Schramm, 2018: 5) در سال ۲۰۰۶، حمل و نقل زمینی یک کانتینر چهل فوتی سی و شش روز طول کشید. در سال ۲۰۱۸ اما با راه آهن شانگهای-هامبورگ حمل این بار تنها شانزده روز طول کشید. (Hillman, 2020: 52) در سال ۲۰۱۶، شرکت راه آهن چین اعلام کرد که از تمام قطارهای چین-اروپا به عنوان "خط آهن اکسپرس چین" یاد می‌شود. (Besharati and et al., 2017: 10) علیرغم ابهام در چشم‌انداز اقتصادی راه آهن چین-اروپا، این راه آهن از بارزترین و بلند پروازانه‌ترین جلوه جاده ابریشم نوین تبدیل شد. باور اینکه قطارها جایگزین شتر در جاده ابریشم قدیمی شده‌اند، وسوسه‌برانگیز است. (Hillman, 2020: 52) شینهوا، بزرگ‌ترین آژانس خبری دولتی چین، هر چند هفته یک‌بار با اشتیاق مقالاتی درباره راه آهن چین-اروپا می‌نویسد. (Xinhua, 2017) هنگامی که یک قطار در ژانویه ۲۰۱۷ از یووی چین وارد لندن شد، روزنامه تلگراف آن را "فصلی نوین در تاریخ مسیر تجارت چند صد ساله" خواند و گاردین نوشت که این دگرگونی "خبر از طلوع یک دوره تجاری نوین" است. (Mc Veigh, 2017: 29)

باین حال، این اروپای شرقی و جنوبی است که پل ارتباطی چین با اروپا شده است. از سال ۲۰۱۲ پکن هر ساله روسای شانزده کشور اروپای شرقی را تحت عنوان ۱۷+۱ گرد هم می‌آورد. در سال ۲۰۱۹ یونان هفدهمین عضو این نشست شد. کشورهای اروپای شرقی که بی‌توجهی فزاینده را، به‌ویژه پس از بحران مالی ۲۰۰۸، از سوی دوستان خود در اروپای غربی دیده‌اند، بیش از پیش برای سرمایه‌گذاری به چین روی آورده‌اند. میلوس زمان، رئیس‌جمهوری چک، کشور خود را "ناو هواپیمابر غیرقابل غرق شدن" چین نامید. (Barboza, et al., 2018: 4) ویکتور اوربان، نخست‌وزیر مجارستان، نیز تهدید کرد که "اگر اتحادیه اروپا نتواند پشتیبانی مالی کند، ما به چین رجوع خواهیم کرد." (MTI, 2018: 18) جای شگفتی نبود که چین برنده یک مناقصه

در مجارستان با دخالت شخصی اوربان شد. (BNE, 2019) گذشته از این، شرکت‌های چینی موفق شدند که پروژه نوسازی راه‌آهن بلغراد - بوداپست را در دست گیرند. با این که، بخش مجارستان اولین پروژه راه‌آهن چین در داخل اتحادیه اروپا است، بوداپست سودای تضعیف مواضع ضد چینی اتحادیه اروپا را دارد. صربستان نیز گرچه نامزد پیوستن به اتحادیه اروپاست اما درگیر قوانین و مقررات این اتحادیه نیست. بی‌جهت نیست که وزیر ساخت و ساز صربستان در سال ۲۰۱۷ گفته بود که "نامیدن صربستان به عنوان شریک اصلی چین در اروپا غیرمتعارف یا اشتباه نیست." (Surk, 2017: 7) آن چه باعث نگرانی مقامات اروپایی شده است "ذر پستی بالکان"^۱ است. بالکان، جایی که قوانین سرمایه‌گذاری شفافیت کمتری دارد، مقصد خوبی برای شرکت‌های چینی است. مهم‌تر اما، اهمیت ژئوپلیتیکی-ژئواکونومیک آن است. پکن سودای ادامه دادن راه‌آهن بوداپست-بلغراد به بندر پیرئاس در یونان، در جنوبی‌ترین نقطه بالکان، را دارد. این راه بندر پیرئاس در یونان را با بازارهای اروپا پیوند می‌دهد. مقامات چینی آن را "خط اکسپرس سرزمینی- دریایی چین-اروپا" لقب داده‌اند. (Xuequan, 2017: 21) در سال ۲۰۱۶، الکسیس سیپراس، نخست‌وزیر یونان گفته بود که کشورش می‌تواند "به عنوان دروازه ورود چین به اروپا عمل کند." (Howoritz and Alderman, 2017: 4) کشتی‌هایی از چین در پیرئاس پهلو می‌گیرند و بار آن‌ها با قطار به بوداپست منتقل می‌شود و در طول مسیر از بلغراد عبور می‌کند. آن را می‌باید راه ابریشم بالکان نامید. هنگامی که شی در نوامبر ۲۰۱۹ از آن بازدید کرد، آن را "سر اژدها" برای چین در منطقه خواند. (Guardian, 2019) چین به دنبال تبدیل پیرئاس به بزرگ‌ترین بندر کانتینتری در مدیترانه تا سال ۲۰۲۱ است. به لطف سرمایه‌گذاری‌های هنگفت پکن، پیرئاس اکنون پس از بندر والنسیا اسپانیا در مکان دوم جای گرفته است.

همان‌گونه که گفته شد، اروپای شرقی و بالکان پلی برای چین به سوی اتحادیه اروپا است. با این حال، جایزه بزرگ در انتهای شبه قاره اوراسیا قرار دارد: اروپای غربی. در واقع، یکی از دلایل حضور روزافزون پکن در اروپای شرقی دستیابی به این هدف است. چین می‌تواند روابط خود را با کشورهای اروپای شرقی گسترش داده و سپس با پیوستن آن‌ها به اتحادیه اروپا، بازارهای این اتحادیه را نیز تسخیر کند. جای شگفتی نیست که در سال‌های اخیر، سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی چین به طور نامتناسبی در کشورهای اروپای شرقی و بالکان که سودای پیوستن به اتحادیه اروپا را دارند متمرکز شده است. ایتالیا نخستین کشور اروپای غربی بود که به ابتکار کمر بند و جاده پیوست. هنگامی که شی جین پینگ در آوریل ۲۰۱۹ از رم بازدید کرد، دولت ایتالیا فرش قرمز را

¹. Balkan Back Door

به معنای واقعی کلمه برای او پهن کرد. آن گاه که رهبر چین وارد ایتالیا شد تا ونیز را به یکی از پایانه‌های اصلی جاده ابریشم تبدیل کند (Asiatimes, 2019) تصمیم‌گیرندگان آمریکایی پیمودن مسیر بازگشت مارکوپولو توسط شی را خطری برای خود یافتند. گرت مارکویس یکی از سخنگویان مشاوران امنیت ملی کاخ سفید به صراحت اشاره کرد که «ایتالیا یک قدرت بزرگ اقتصادی و مقصد بزرگ سرمایه‌گذاری است. [پس] حکومت ایتالیا نیازی به مشروعیت بخشیدن به پروژه بی‌هوده زیرساختی چین ندارد.» (Reuters, 2019) بی‌تردید این تنش پیش درآمد تنش‌هایی ژرف‌تر خواهد بود. علیرغم انتقاد تند آمریکا، نخست‌وزیر جوزپه کونته با اشتیاق همکاری‌های رم را با پکن اعلان کرد. (Vagnoni and Landini, 2019: 26) پس از رم، شی به پاریس رفته و معاملاتی با ارزشی بیش از ۴۵ میلیارد دلاری اعلام کرد. (Jiangtao, 2019: 17) سوئیس نیز که همواره بی‌طرف بود با چین برای همکاری در ابتکار کمربند و جاده قراردادهایی را امضا کرده است و رئیس‌جمهور سوئیس، اولی مورر، با شادمانی از آن رونمایی کرد. فیلیپ هاموند، وزیر خزانه‌داری بریتانیا، نیز که حامی همکاری شرکت‌های بریتانیایی برای تأمین مالی پروژه‌ها و ارائه خدمات مشاوره‌ای در مسیر جاده ابریشم نوین است "دوره طلایی" روابط لندن و پکن را شادباش گفت. (Hammond, 2019: 5)

شکل ۲- اروپا و مسیرهای کمربند جاده ابریشم نوین



(www.brixsweden.org)

در واقع، "کمربند" زمینی و محصور در خشکی جاده ابریشم نوین دو اقتصاد بزرگ جهان را به هم متصل می‌کند: چین و اروپا. به همین دلیل است که استراتژیست برجسته چینی وانگ ای وی بر اهمیت اتحاد با اروپا برای زنده کردن نقش بین‌المللی آن پس از جنگ جهانی دوم تأکید می‌کند.

(Wang Yiwei, 2015: 21) به گفته کالاهان هم چین و هم اروپا از همسانی‌های زیادی برخوردار هستند. (Wang Yiwei, 2015: 32) هر دو از طریق پروژه‌های در حال تکامل شناخته می‌شوند تا از دریچه نهادهای پایدار و ثابت با مرزهای مشخص جغرافیایی. هر دو در جستجوی ترجمه قدرت اقتصادی به قدرت سیاسی هستند تا بدان چه که می‌خواهند-قدرت برتر هنجاری بین‌المللی-دست یابند. به همان سان که رهبران اروپا به دنبال رفع مشکلات از طریق یکپارچگی اقتصادی و نه جنگ هستند رهبران چین نیز این راه را می‌جویند. هر دو به دنبال یکپارچگی سیاسی و اجتماعی و فرهنگی به عنوان پیامدهای یکپارچگی اقتصادی هستند. به بیان دیگر هر دو به سرریزی پیامدهای پیوند اقتصادی به دیگر عرصه‌های سیاسی و فرهنگی و اجتماعی باور دارند. هر دو موجودیت سیاسی به دنبال گسترش ورای مرزهای نخستین خود بودند. اگر اروپا مسیر گسترش از غرب به شرق را پیمود چین بر آن است که از شرق تا به غرب گسترش یابد. موتور گسترش هر دو نیز رونق اقتصادی بوده است. یگانه ناهمسانی چین و اروپا اما این مسئله بود که تا پیش از به قدرت رسیدن شی جین‌پینگ چین با همسایگان خود ژاپن و کره جنوبی و بسیاری از کشورهای آسیای جنوب شرقی مشکل داشت. این مشکل اما در سالیان اخیر، ولو به آهستگی، در حال رنگ باختن است. به سخن دیگر، جاده ابریشم نوین به دنبال ادغام اقتصادهای اروپا و آسیاست. از این نظرگاه ابتکار عمل کمربند و جاده کوششی است از سوی پکن برای جامعه‌پذیری آسیا و اروپا در برپایی نظم نوین مورد علاقه خود. چین نیز مانند اروپا هر چند با وسواس بیشتری می‌کوشد تا بر اساس منطق و استراتژی نوکار کردگرایانه فعالیت کند؛ یعنی ایجاد پیوند اقتصادی برآمده از جاده ابریشم به نفوذ سیاسی و فرهنگی و در آخر هنجاری بینجامد. یعنی پیوند اقتصادی به سایر حوزه‌ها سرریز شود. در غیر اینصورت، اروپا از مرکز ثقل قدرت در سیاست بین‌الملل به حاشیه می‌رود و تنها به یک بازار پیرامونی برای چین تبدیل خواهد شد. به همین دلیل برخی از این اندیشمندان جاده ابریشم را پیوندی صرفاً اقتصادی میان چین و اروپا نمی‌بینند بلکه آن را پیوندی تمدنی میان اروپا و چین می‌بینند. نقطه پایان چنین ابتکاری نظم نوین هنجاری چین خواهد بود. باین‌حال، باین‌حال، مسیر چین-اروپا با چالش‌هایی روبرو است. نخست نبود تعادل صادرات-واردات در این رابطه است. در سال ۲۰۱۶، اتحادیه اروپا بیش از ۱۹۰ میلیارد دلار کالای بیشتر از صادرات آن به چین وارد کرد. از سوی دیگر، تخمین زده می‌شود که تقریباً ۶۰ تا ۷۰ درصد از حمل‌ونقل ریلی به سوی اروپا در راه بازگشت به چین دربردارنده کانتینرهای اغلب خالی است. به همین دلیل، کانتینرهای دیگر پس از ورود به اروپا از طریق دریا به چین بازگردانده می‌شوند. (Hillman, 2002: 63) مهم‌تر این که رهبران اروپای غربی انتقاد آشکار از دیدگاه شی را آغاز کرده‌اند. از یک‌سو ابتکار کمربند و جاده را یک‌جانبه خوانده‌اند.

امانوئل مکرون، رئیس‌جمهور فرانسه، گفته است که ابتکار کمربند و جاده نمی‌تواند "یک‌طرفه" باشد. از سوی دیگر، قوانین اتحادیه اروپا مانعی جدی برای ورود شرکت‌های ساختمانی دولتی چین به اتحادیه اروپاست. گو این که شرکت‌های چینی کوشیده‌اند قوانین اتحادیه را، همچون رعایت یادمان‌های زیست‌محیطی، یادگیرند، اما حضور آنان هنوز حساسیت‌زا بوده است. از این رو، مارگرت وستاگر، کمیسار اتحادیه اروپا مسئول سیاست‌های رقابت، توضیح داد که "در آینده قابل پیش‌بینی هیچ چشم‌انداز ورود چین به بازار اروپا وجود ندارد." (Amaro, 2019: 18) در این میان، پاریس و برلین، رهبران اصلی اتحادیه اروپا، خطر پکن را جدی گرفته‌اند. بی‌جهت نیست که رهبران فرانسه و آلمان برای رقابت با شرکت‌های راه آهن چین از ادغام شرکت‌های راه آهن دولتی خود، آلتوم و زیمنس، پشتیبانی کردند. برخی از مقامات اتحادیه اروپا به همان اندازه که ارتش روسیه را تهدیدی سهمگین برای اروپا می‌بینند، قدرت اقتصادی چین را نیز خطری جدی برای آن می‌گیرند. یوهانس‌هان، کمیسیونر اتحادیه اروپا که پیش از این مسئول پیوستن و ادغام کشورهای اروپای شرقی درون اتحادیه بود، در مارس ۲۰۱۹ گفت: "شاید ما روسیه را بیش از حد ارزیابی کرده‌ایم و چین را دست کم گرفته‌ایم." (Hearth and Gray, 2018: 90) تهدید پکن اما نه نظامی نیست و نه سیاسی. مهاجمان دیگر در مرزهای اتحادیه اروپا با اسب یا تانک جمع نمی‌شوند بلکه با کیف‌های دستی در حال قدم زدن در پایتخت‌های اروپا هستند. (Hillman, 2020: 18)

شکل ۳- دالان‌های داخلی اروپا



(منبع: European Commission)

باین حال، فشار اقتصادی اژدهای چین در مرز اتحادیه اروپا اما می تواند سرانجام به تثبیت این اتحادیه کمک کند. (Hillman, 2018, 23 July) در پاسخ به چنین حضور روزافزونی اتحادیه اروپا از چین به عنوان "رقیب استراتژیک" نام برده و ابتکار دالان‌های درونی خود را به راه انداخته است. (European Commission, 2019) این دالان‌ها شامل: دالان راین-آلپ: هلند-بلژیک-آلمان-سوئیس-آلمان؛ دالان دریای شمال-مدیترانه: هلند-بلژیک-فرانسه-لوگزامبورگ-ایرلند؛ دالان بالتیک-آدریاتیک: لهستان-اسلواکی-چک-اتریش-اسلوانی-ایتالیا؛ دریای شمال-بالتیک: هلند-بلژیک-آلمان-لهستان-لیتوانی-لتونی-استونی-فنلاند؛ مدیترانه: اسپانیا-فرانسه-ایتالیا-اسلوانی-کرواسی-مجارستان؛ خاور-مدیترانه شرقی: آلمان-چک-اسلواکی-اتریش-مجارستان-رومانی-بلغارستان-یونان-قبرس؛ اسکانندیناوی-مدیترانه: فنلاند-سوئد-نروژ-دانمارک-آلمان-اتریش-ایتالیا-مالت؛ آتلانتیک: اسپانیا-پرتغال-فرانسه-آلمان؛ راین-دانوب: بلغارستان-چک-آلمان-فرانسه-مجارستان-اتریش-رومانی-اسلواکی. برآمدن طرح‌های دالان محور مستقل دگر بار نشان‌دهنده نقش تهدیدهای بیرونی در شکل‌گیری هویت‌های جمعی است. به بیان دیگر، تهدید پکن همچو فرصتی برای برآمدن علت مشترکی خواهد بود که دولت‌های اروپایی گرد آن بیایند. در دوران جنگ سرد این اتحاد جماهیر شوروی بود که به تحقق اتحادیه اروپا یاری رساند. پیش از آن، تهدیدها از سوی امپراتوری عثمانی در طول سده شانزدهم و امپراتوری مغول در طول سده سیزدهم صورت گرفت. یک سده پیش، هالفورد مکیندر به درستی اشاره کرده بود که "تمدن اروپا نتیجه مبارزه سکولار علیه حمله آسیا است." (Mackinder, 1904: 42)

نتیجه

این مقاله کوشیده تا فرصت‌ها و پیامدهای پروژه جاده ابریشم نوین چین برای روابط میان چین، روسیه و اروپا را ارزیابی کند. این مقاله کوشیده است تا ریشه‌های همگرایی و واگرایی چین با روسیه و اروپا را از دریچه ژئوپلیتیکی-ژئواکونومیک نشان دهد و برای خوانندگان تبیین کند. این پژوهش با تأکید بر اهمیت روزافزون جاده ابریشم قطبی، همچون ابتکار چشمگیر در مسیرهای بازرگانی جهان، به همکاری مسکو و پکن پرداخته است. این همکاری با فشارهای روزافزون غرب به رهبری آمریکا بر این دو کشور به نظر می‌رسد که احتمالاً بیش از پیش گسترش یابد. در همین راستا، گستردگی این همکاری‌ها را باید در آسیای میانه جست؛ آن‌جا که طرح‌ها و پروژه‌های کمربند زمینی جاده ابریشم نوین با اتحادیه اقتصادی اوراسیا تمرکز کرده‌اند. باین حال، نماد همکاری‌های چینی-روسی خود مرکز عمده تنش‌های بالقوه میان این دو کشور خواهد بود؛ زیرا که

هر دو کشور خواهان حفظ گسترش نفوذ خود در میان جمهوری‌های پیشین شوروی هستند و این می‌تواند به تعارض منافع میان روسیه و چین بینجامد. اگر روسیه نفوذ سیاسی و نظامی خود را در این منطقه نگاه داشته است، چین نیز سودای گسترش نفوذ اقتصادی و بازرگانی خود در این منطقه را دارد؛ امری که می‌تواند به تعمیق روزافزون نفوذ سیاسی پکن در این منطقه و سربرآوردن تنش با مسکو بینجامد. تنش‌هایی که چه بسا در نبود تحریم‌های غرب و واگرایی این دو کشور بر سر مسائل عمده جهانی بیش از پیش نمود پیدا کند. درباره رابطه پکن با اروپا نیز این پژوهش به فرصت‌های حضور چین در اروپا، به ویژه در اروپای شرقی و بالکان اشاره می‌کند. با این حال، این موضوع تنها به این خلاصه نشده و اروپای غربی و چین رفته‌رفته ره سمت تنش‌های بیشتری در روابط دوجانبه سوق پیدا خواهند کرد.

همچنین، در ادامه به پیامدهای ناخواسته این رقابت با تکیه بر طرح‌های مستقل و خودکفای اروپا برای دالان‌های درونی خود نیز اشاره و توضیح داده شد. این طرح‌ها نشان‌دهنده این امر است که تهدید چین می‌تواند به عاملی برای انسجام و یکدستی اتحادیه اروپا بینجامد. کوتاه این که پویایی‌های جاده ابریشم نوین درهم‌تنیده با سوپه، گستره و دامنه همگرایی و واگرایی روابط میان چین با روسیه و اروپا خواهد بود. اگر در سال‌های آغازین سده بیستم میلادی، محور هارتلندی اوراسیای بزرگ شاهد پایان یافتن "بازی بزرگ" بود، دهه‌های آغازین سده بیست‌ویکم میلادی نیز شاهد برآمدن رقابت بین‌المللی سهمگین دیگری در مسیر چین-روسیه-اروپا است. نام رمز این بار "جاده ابریشم نوین" است.

منابع و مآخذ

Amaro, Silvia, 2019, "EU Blocks Alstom-Siemens Rail Merger Due to 'Serious Competition Concerns,'" **CNBC**, available at: <https://www.cnbc.com/2019/02/06/eu-blocks-plan-for-alstom-siemens-rail-merger.html>. (Accessed on: 01/12/2019)

Barboza, David, Santora, Marc, Stevenson, Alexandra, 2018, China Seeks Influence in Europe, One Business Deal at a Time, *New York Times*, available at: <https://www.nytimes.com/2018/08/12/business/china-influence-europe-czech-republic.html>.

China Ministry of Commerce, 2019, **China and Eurasian Economic Union Officially Sign Trade and Economic Cooperation Agreement**, available at: <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201805/20180502746079.shtml>.

Desheng, Cao, 2018, "Xi Presents Friendship Medal to Putin," *China Daily*, available at: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201806/09/WS5b1af610a31001b82571f0c6.html>.

- Dugin, Alexander, 2015, **Last War of the World-Island: The Geopolitics of Contemporary Russia**, Arktos Media Ltd.
- Dugin, Alexander, 2015, **The Foundations of Geopolitics: The Geopolitical Future of Russia**, Demand Lt Press, available at: <https://www.amazon.de/-/en/Dugin-ebook/dp/B087R1ZJBK>.
- Dugin, Alexander, 2020, **Eurasian Mission: An Introduction to Neo-Eurasianism**, Arktos Media Ltd.
- European Commission, 2019, **Joint Communication to the European Parliament, the European Council and the Council: EU-China—A Strategic Outlook**, Strasbourg: European Commission Press.
- Griffiths, James, 2017, Just what is this One Belt, One Road thing anyway?, CNN, available at: <https://edition.cnn.com/2017/05/11/asia/china-one-belt-one-road-explainer/index.html#:~:text=At%20the%20most%20basic%20level,the%20initiative%20is%20incredibly%20fuzzy>.
- Hammond, Philip, 2019, “Belt and Road Forum: Philip Hammond’s Speech,” speech at the Second Belt and Road Forum for International Cooperation, Beijing, April 26, 2019, available at: <https://www.gov.uk/government/speeches/belt-and-road-forum-philip-hammonds-speech>.
- Hearth. Ryan, Gray. Andrew, 2018, “Beware Chinese Trojan Horses in the Balkans, EU Warns,” Politico, available at: <https://www.politico.eu/article/johannes-hahn-beware-chinese-trojan-horses-in-the-balkans-eu-warns-enlargement-politico-podcast/>. (Accessed on: 11/9/2019)
- Hillman, Jonathan E, 2020, **The Emperor’s New Road: China and the Project of the Century**, Yale University Press.
- Hillman, Jonathan, 2018, “A Chinese World Order,” Washington Post, available at: https://www.washingtonpost.com/news/worldpost/wp/2018/07/23/china-world-order/?utm_term=.d780fdcbdafb.
- Jiangtao, Shi, 2019, “China, France Sign US\$45 Billion of Deals including Airbus Order,” South China Morning Post, available at: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3003384/china-france-sign-us45-billion-deals-including-airbus-order>.
- Kremlin: President of Russia, 2017, “Belt and Road International Forum,” available at: <http://en.kremlin.ru/events/president/news/54491>.
- Kremlin: President of Russia, 2017, “Presenting the Order of St Andrew the Apostle to President of China Xi Jinping,” available at: <http://en.kremlin.ru/events/president/transcripts/54973>.
- Mackinder, Halford J, 1904, “The Geographical Pivot of History,” **Geographical Journal**, vol. 23, No. 4, pp 421-437.
- Miller, Christopher, 2018, **Putinomics: Power and Money in Resurgent Russia**, Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Miller, Christopher, 2019, **The New Cold War’s Warm Friends**, Foreign Policy, available at: <https://foreignpolicy.com/2019/03/01/the-new-cold-wars-warm-friends/>. (Accessed on: 21/4/2020)
- Ming, Cheang, 2017, “‘Best Time in History’ for China-Russia Relationship: Xi and Putin Boost Ties,” CNBC, available at: <http://www.cnbc.com/2017/07/04/china-russia-ties-reaffirmed-after-xi-jinping-and-vladimir-putin-meet.html>.
- Nakano, Jane, 2018, **China Launches the Polar Silk Road**, CSIS, available at: <https://www.csis.org/analysis/china-launches-polar-silk-road>.

Peoe, Escobar, 2020, Battle of the Ages to stop Eurasian integration, Asia Times, available at:

<https://asiatimes.com/2020/01/battle-of-the-ages-to-stop-eurasian-integration/> .

Piraeus Port Authority, 2018, "The Dragon's Head: Official Visit of China's Minister of Transport at the Port of Piraeus", available at: <http://www.olp.gr/en/press-releases/item/4159-official-visit-of-china-s-minister-of-transport-at-the-port-of-piraeus> .

Placek, Matrin, 2022, Number of ships passing through the Suez Canal from 1976 to 2021, Statista, available at: <https://www.statista.com/statistics/1252568/number-of-transits-in-the-suez-cana-annually/> .

Shanghai Cooperation Organization, 2015, "**Development Strategy of the Shanghai Cooperation Organization until 2025**," available at:

<http://eng.sectsc.org/load/200162/>.

Surk, Barbara, 2017, "As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, with Strings Attached," New York Times, available at:

<https://www.nytimes.com/2017/09/09/world/europe/china-serbia-european-union.html>.

UN Economic Commission for Europe, 2013, "**Information from Participants on Recent Developments in Transport Infrastructure Priority Projects on EATL Routes**," available at: https://unece.org/DAM/trans/doc/2013/wp5/wp5-eatl/WP5_GE2_8th_session_Prof_Tsamboulas.pdf .

Vagnoni, Giselda, Fran-cesca. Landini, 2019, "Italy Signs Deals Worth 2.5 Billion Euros with China," Reuters, available at: <https://www.reuters.com/article/us-italy-china-deals-factbox/italy-signs-deals-worth-2-5-billion-euros-with-china-idUSKCN1R40KN>.

Vinokurov, Evgeny, 2017, "Eurasian Economic Union: Current State and Preliminary Results", **Russian Journal of Economics**, Vol. 4, No.3, pp 54–70, available at: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405473917300041#bib0085>.

Wofle, Jan, 2019, "U.S. official suggests Italy avoid China's Belt and Road plan", Reuters, available at: <https://www.reuters.com/article/us-china-italy-belt-and-road-idUSKBN1QQ0HD>.

Xinhua, 2017, "New China-Europe Freight Train Links China's Jiangxi, Uzbekistan," available at: http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/09/c_136429735.htm. (Accessed on: 01/01/2020)

Xinhua, 2019, "Xinhua Headlines: China, Europe on Path of Expanding Belt and Road Cooperation," available at: http://www.xinhuanet.com/english/2019-03/17/c_137902322.htm.

Yan, Xuetong, 2013, **Ancient Chinese Thought, Modern Chinese Power**, Princeton University Press.

Yiwei, Wang, 2015, '**Yidai yilu**': **Jiyu yu tiaozhan** [**'One Belt, One Road': Opportunities and Challenges**], Beijing: Renmin chubanshe Press.

Zhang, Xu, Schramm, Hans-Joachim, 2018, "Eurasian Rail Freight in the One Belt One Road Era", **Conference: NOFOMA (The Nordic Logistics Research Network)**, available at:

https://www.researchgate.net/publication/328880505_Eurasian_Rail_Freight_in_the_One_Belt_One_Road_Era.

