

آسیای مرکزی در میان " ابتکار اوراسیا" کره جنوبی و " ابتکار کمر بند و راه" چین

ماندانا تیشه یار^۱

مجتبی تویسرکانی^۲

ابتکار اوراسیا در سال ۲۰۱۳ از سوی رئیس‌جمهور وقت کره جنوبی و بلافاصله پس از رونمایی از ابتکار کمر بند و راه چین ارائه شد و در سال ۲۰۱۷ با اعلام سیاست شمالی جدید کره جنوبی توسط رئیس‌جمهور کنونی این کشور مورد تأکید قرار گرفت. ایده مذکور که هدف برقراری پیوند سئول با منابع انرژی و بازارهای اوراسیا را دنبال می‌کند، مستقل از اولویت‌ها و اهداف ابتکار کمر بند و راه چین تدوین شده است و شاید در نگاه نخست حتی در تقابل با آن تصور شود، اما مشارکت کره جنوبی در ابتکار کمر بند و راه احتمالاً تنها شانس این کشور برای پیاده‌سازی ابتکار اوراسیا خواهد بود. مقاله حاضر بر آن است تا با بررسی نقش و جایگاه ژئوراهبردی و ژئوپلیتیک آسیای مرکزی در هر یک از دو ابتکار کمر بند و راه چین و اوراسیای کره جنوبی، زمینه‌های موجود برای همگرایی میان این دو ابتکار و مشارکت کره جنوبی در ابتکار کمر بند و راه چین به‌منظور تحقق اهداف ابتکار اوراسیا را به بحث بگذارد. پرسش مقاله نیز به‌طور مشخص این است که «پیاده‌سازی ابتکار اوراسیا کره جنوبی در گرو چیست و آسیای مرکزی چه نقشی در این میان ایفا می‌کند؟» فرضیه به آزمون گذاشته شده این است که «پیوستن سئول به ابتکار کمر بند و راه چین تنها شانس واقعی برای پیاده‌سازی ابتکار اوراسیا کره جنوبی به شمار می‌رود و از آنجا که آسیای مرکزی فصل مشترک هر دو ابتکار را تشکیل می‌دهد، تمرکز پکن و سئول بر هدف یکسان دست‌یابی به فضای ژئوپلیتیک آسیای مرکزی می‌تواند در توسعه هر دو ابتکار مؤثر واقع شود.» نوع پژوهش در این مقاله، توصیفی-تحلیلی بوده و روش پژوهش، کتابخانه‌ای و اسنادی است. یافته‌های مقاله نیز بر صدق فرضیه پژوهش گواهی می‌دهند.

واژگان کلیدی: کره جنوبی، ابتکار اوراسیا، سیاست شمالی جدید، ابتکار کمر بند و راه و آسیای مرکزی.

^۱. نویسنده مسئول، استادیار موسسه آموزش عالی اکو، دانشگاه علامه طباطبائی.

Email:mandana.tishehyar@gmail.com

^۲. نویسنده مسئول، دانش‌آموخته دکتری روابط بین الملل، دانشگاه تهران.

Email:m_touiserkani@ut.ac.ir

- این مقاله علمی-پژوهشی می‌باشد و با نظارت علمی هسته پژوهشی «راه ابریشم» در دانشگاه علامه طباطبائی تدوین شده است.

مقدمه

منطقه آسیای مرکزی افزون بر ابتکار کمربند و راه^۱ چین (موسوم به ابتکار راه ابریشم جدید^۲) در دیپلماسی راه ابریشم^۳ ژاپن از سال ۱۹۹۶، طرح ۱۹۹۹ راهبرد راه ابریشم^۴ ایالات متحده (Dadabaev, 2018:30)، طرح راه ابریشم نوین ایالات متحده از سال ۲۰۱۱ (تیشه‌یار و تویسرکانی، ۱۳۹۶: ۹-۱۰)، راه ادویه جدید^۵ هند از سال ۲۰۱۶ (تویسرکانی، ۱۳۹۸: ۲۷-۲۸) و راهگذر لاجورد^۶ افغانستان از سال ۲۰۱۸ (Siddiqui, 2019) نیز نقشی برجسته و گاه محوری داشته است. در واقع، نظم پیچیده اقتصاد بین‌الملل ایجاب می‌کند که دولت‌های آسیای مرکزی ضمن مشارکت فعال در ابتکار کمربند و راه چین، متنوع‌سازی مناسبات بازرگانی و اقتصادی با جهان بیرون را نیز در دستورکار داشته باشند. در این شرایط، نیاز جمهوری‌های آسیای مرکزی به ارتقا زیرساخت‌های ترابری و دسترسی به آب‌های آزاد و بازارهای بزرگ عرضه و تقاضا در کنار ژئوپلیتیک منحصربه‌فرد این منطقه به‌مثابه فصل مشترک راه‌گذرهای شرق-غرب و شمال-جنوب ابرقاره اوراسیا باعث ایفای نقش مؤثر آسیای مرکزی در همه طرح‌های زیرساختی اروپا-آسیا شده است.

در این میان، کره جنوبی نیز به دنبال تلاش‌های دو همسایه قدرت‌مند خود -ژاپن و به‌ویژه چین- برای پیوند^۷ با آسیای مرکزی، برخی راهبردهای مشابه را در سال‌های ۲۰۰۹-۲۰۱۳ به‌صورت پراکنده با توسل به استعاره راه ابریشم به‌منظور برقراری پیوند میان این کشور با منابع انرژی و بازارهای اوراسیا از راه شبکه ریلی چین، آسیای مرکزی و روسیه در پیش گرفت؛ تا اینکه پارک گون-هه^۸، رئیس‌جمهور پیشین کره جنوبی در ۱۸ اکتبر ۲۰۱۳ و حدود یک ماه پس از اعلام ابتکار کمربند و راه چین از ابتکار اوراسیا^۹ این کشور در افتتاحیه همایش بین‌المللی همکاری جهانی در عصر اوراسیا^{۱۰} در سئول رونمایی کرد (Day, 2017:23).

^۱. Belt and Road Initiative (BRI)

^۲. New Silk Road Initiative

^۳. Silk Road Diplomacy

^۴. Silk Road Strategy Act of 1999

^۵. New Spice Route

^۶. Lapis Lazuli Corridor

^۷. Connectivity

^۸. Park Geun-hye

^۹. EurAsia Initiative (EAI)

^{۱۰}. Global Cooperation in the Era of Eurasia

ایده مذکور مستقل از اولویت‌ها و اهداف ابتکار کمربند و راه چین تدوین شده است و شاید در نگاه نخست حتی در تقابل با آن تصور شود، اما مشارکت کره جنوبی در ابتکار کمربند و راه احتمالا تنها شانس این کشور برای پیاده‌سازی ابتکار اوراسیا خواهد بود. نفوذ پکن بر پیونگیانگ^۱ بزرگ‌ترین روزنه امید سئول برای پیوند زمینی کره جنوبی با چین و تحقق ابتکار اوراسیا به‌شمار می‌آید و مقام‌های چینی نیز این روزنه را با دعوت از سئول برای پیوستن به ابتکار کمربند و راه همچنان باز گذاشته‌اند (Whan-Woo, 2019). با این‌همه، معادله بالا برای کره جنوبی به سادگی آنچه که در نگاه نخست به‌نظر می‌رسد، نیست. در عمل نیز پاسخ سئول به دعوت پکن برای پیوستن به ابتکار کمربند و راه در مجموع متناقض و مبهم بوده است.

کره جنوبی نیازمند برقراری توازنی ظریف میان مناسبات خود با چین (همسایه قدرت‌مند و اصلی‌ترین شریک بازرگانی خود) و ایالات متحده (هم‌پیمان راهبردی و ضامن امنیت خود) است. از این رو، اگرچه سئول امیدوار است که بتواند به‌وسیله ابتکار کمربند و راه به هدف بلندمدت خود مبنی بر پیوند شبه‌جزیره کره با اروپا از مسیر اوراسیای مرکزی دست‌یابد، اما در عین حال از هرگونه تعارض راهبردی با ایالات متحده نیز پرهیز دارد. از این مهم‌تر، کره جنوبی هرگز نخواهد پذیرفت که نیاز این کشور به پیوند با اوراسیا به‌گروگان کره شمالی تبدیل شود. ژئوپلیتیک شبه‌جزیره کره به‌گونه‌ای است که کره شمالی دست برتر را نسبت به همسایه جنوبی خود در هر دو ابتکار کمربند و راه و اوراسیا خواهد داشت. کره جنوبی به‌شدت نگران اعمال فشار و نفوذ پیونگیانگ بر این کشور در صورت وابستگی سئول به خطوط انتقال انرژی و مسیرهای ترابری کالا از مسیر کره شمالی است. عدم اعتماد متقابل موجود میان دو کره، چشم‌انداز امنیتی نگران‌کننده‌ای را هم برای پیوستن به ابتکار کمربند و راه و هم پیاده‌سازی ابتکار اوراسیا پیش روی سئول گذاشته است.

نفوذ چین بر کره شمالی و مناسبات اقتصادی و بازرگانی مستحکم سئول-پکن تا حد زیادی موفقیت راه‌گذر کره جنوبی-کره شمالی-چین را تضمین می‌کند، اما این بخش ابتدایی و محدود از ابتکار اوراسیا برای سئول رضایت‌بخش نیست و هدف اصلی سئول از تدوین این ابتکار، پیوند با اروپا از مسیر اوراسیای مرکزی است. در این راستا و در غیاب چشم‌اندازی روشن برای وحدت دو کره یا حتی برقراری روابط دوستانه میان آنها، دولت مون

^۱. Pyongyang

جه-این^۱، رئیس‌جمهور جدید کره جنوبی، در سپتامبر ۲۰۱۷ از راهبرد زیرساخت دوسویه این کشور با نام سیاست‌های «شمالی جدید^۲» و «جنوبی جدید^۳» پرده برداشت که شامل ابتکاراتی در زمینه گسترش تعاملات اقتصادی، بازرگانی و انرژی سئول با جهان بیرون در شرایط عدم قطعیت ژئوپلیتیک منطقه بود (Lee, 2019:2). سیاست دوسویه شمالی جدید و جنوبی جدید و ابتکار اوراسیا هر دو نشان از بلندپروازی‌های ژئوپلیتیک سئول دارند و هدف یکسان پیوند کره جنوبی با بازارهای بزرگ انرژی و مصرف در آسیا و اروپا را دنبال می‌کنند. در عین حال، دو تفاوت به‌لحاظ ژئوپلیتیک مهم میان این دو طرح وجود دارد که آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی را از خود متأثر می‌سازد.

نخست اینکه، تنوع‌بخشی پیوندهای دیپلماتیک و اقتصادی کره جنوبی با اعضای اتحادیه کشورهای جنوب شرق آسیا (آسه‌آن)^۴ یکی از پایه‌های سیاست جدید مون‌جه-این را تشکیل می‌دهد که از آن با نام سیاست جنوبی جدید نام برده می‌شود (Kwak, 2018:1). دوم اینکه، در سیاست شمالی جدید، افزون بر پیوند زمینی با اوراسیای مرکزی برای رسیدن به اروپا، بر ترابری دریایی میان کره جنوبی و اروپا از مسیر دریایی شمال^۵ که از ناحیه شمالگان فدراسیون روسیه^۶ می‌گذرد نیز تأکید شده است (He-suk, 2019). بنابراین در ظاهر از اهمیت آسیای مرکزی در سیاست جدید مون‌جه-این در مقایسه با ابتکار اوراسیا پارک‌گون-هه به‌مراتب کاسته شده است. با این‌همه، آسیای مرکزی تنها راه زمینی ممکن برای پیوند این کشور با جهان بیرون به‌شمار می‌آید و گزینه‌های جایگزین یا مسیرهای دریایی هستند یا ترکیبی از راه‌های دریایی و زمینی که استفاده از آنها در هر دو زمینه انتقال کالا و انرژی نیازمند صرف هزینه و زمان بیشتر خواهد بود.

افزون بر این، مبادلات کره جنوبی با جهان بیرون در حوزه بازرگانی و انرژی تا به امروز به‌دلیل تنش میان دو کره بیشتر بر محور ترابری دریایی بوده و بنابراین بدیهی است که هدف اصلی سیاست‌های شمالی و جنوبی جدید سئول نمی‌تواند، تأکید دوباره بر مسیرهای ترابری دریایی باشد. هسته اصلی سیاست شمالی و جنوبی جدید همچون ابتکار اوراسیا، بر

¹. Moon Jae-in

². New Northern Policy

³. New Southern Policy

⁴. Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)

⁵. Northern Sea Route (NSR)

⁶. Arctic Zone of the Russian Federation (AZRF)

پایه تلاش سئول برای ارتباط زمینی با آسیای مرکزی با گذر از قلمروی کره شمالی و چین است. از این چشم‌انداز، آمال ژئوپلیتیک این دو خط‌مشی یکسان تلقی می‌شوند و ابتکار اوراسیا را می‌توان به‌مثابه فصل مشترک هر دوی آنها در نظر گرفت. در این شرایط، آسیای مرکزی در کانون توجه سیاست‌های کره جنوبی برای پیوند با خارج به‌ویژه اروپا جای دارد، چراکه گذر از کره شمالی و چین و رسیدن به مغولستان و سپس آسیای مرکزی برای کره جنوبی عملاً به‌معنای پیوند با جهان بیرون خواهد بود. در این شرایط، اهداف ابتکار اوراسیا کره جنوبی با اهداف ابتکار کمربند و راه چین گره خورده که طیفی از حالت‌های ممکن میان این دو ابتکار از احتمال همکاری تا تضاد منافع را شامل می‌شود.

مطالعه ابتکار اوراسیا کره جنوبی بدون داشتن فهمی روشن از انگیزه‌های اقتصادی و سیاست راهبردی ابتکار کمربند و راه ناقص خواهد بود. ابتکار اوراسیا کره جنوبی منعکس‌کننده آرمان‌های ملی و منطقه‌ای و همچنین دلالت‌های امنیتی این کشور برای روابط و برهم‌کنش میان رویاهای متقابل سئول و پکن در ابرقاره اوراسیا است. در حالی که رویاهای کره و چین هر دو در ظاهر هدف کلی و یکسان ایجاد پیوند میان آسیا و اروپا از مسیر آسیای مرکزی را دنبال می‌کنند، اما دست آخر دیدگاه‌های آن‌ها بر پایه درکی متناقض از امنیت ملی و منطقه‌ای و نقش‌های سیاسی و اقتصادی که هر یک از این دو کشور در رسیدن به آرزوهایشان ایفا می‌کنند از هم فاصله می‌گیرد (Hwang, 2016:1). در این شرایط، منطقه آسیای مرکزی به‌مثابه فصل مشترک هر دو ابتکار کمربند و راه چین و اوراسیای کره جنوبی از ظرفیت بالایی در ایجاد همگرایی میان چشم‌اندازهای ژئوراهبردی پکن و سئول برای پیوند با اروپا از مسیر اوراسیای مرکزی برخوردار است.

این نوشتار بر آن است تا با بررسی نقش و جایگاه ژئوراهبردی و ژئوپلیتیک آسیای مرکزی در هر یک از دو ابتکار کمربند و راه چین و اوراسیای کره جنوبی (شامل سیاست شمالی جدید این کشور)، زمینه‌های موجود برای همگرایی میان این دو ابتکار و مشارکت کره جنوبی در ابتکار کمربند و راه چین به‌منظور تحقق اهداف ابتکار اوراسیا پارک گون-هه و سیاست شمالی جدید مون جه-این را به بحث بگذارد. پرسش مقاله نیز به‌طور مشخص این است که «پیاده‌سازی ابتکار اوراسیا کره جنوبی در گرو چیست و آسیای مرکزی چه نقشی در این میان ایفا می‌کند؟» پاسخ اولیه‌ای که در ادامه به آزمون گذاشته شده این است که «پیوستن سئول به ابتکار کمربند و راه چین تنها شانس واقعی برای

پایه‌سازی ابتکار اوراسیا کره جنوبی به شمار می‌رود و از آنجا که آسیای مرکزی فصل مشترک هر دو ابتکار بالا را تشکیل می‌دهد، تمرکز پکن و سئول بر هدف یکسان دستیابی به فضای ژئوپلیتیک آسیای مرکزی می‌تواند در توسعه هر دو ابتکار مؤثر واقع شود.^۱ در حقیقت، برآیند نیاز حیاتی سئول به پیوند زمینی با اروپا از مسیر آسیای مرکزی و تلاش پکن برای مدیریت بحران در شبه‌جزیره کره، احتمال پیوستن سئول به ابتکار کمربند و راه و ایجاد همگرایی میان دو ابتکار کمربند و راه و اوراسیای مرکزی را در آینده نزدیک برجسته می‌سازد. این نوشتار ضمن ارزیابی منطق، ابعاد، برجستگی‌ها و مفاهیم ابتکار اوراسیا کره جنوبی در چارچوب ابتکار کمربند و راه چین، زمینه‌های موجود و موانع احتمالی بر سر راه همگرایی میان این دو ابتکار را نیز به بحث گذاشته است.

نوع پژوهش در این مقاله، توصیفی-تحلیلی بوده و روش پژوهش، کتابخانه‌ای و اسنادی است. اطلاعات گردآوری‌شده، با مطالعه منابع دست اول (شامل موافقت‌نامه‌های دو یا چندجانبه، سیاست‌های اعلانی و اعمالی، مصاحبه‌ها و اظهارنظرهای مقامات و منابع خبری معتبر) و منابع دست دوم (شامل کتب، مقالات، منابع فضای مجازی و تحلیل‌ها) و نیز با شیوه تحلیل کیفی و استدلال استنتاجی تحت نظریه «چرخه ژئوپلیتیک/جهانی‌سازی»^۱ که از سوی برگسن^۲ و سوتر^۳ در راستا مفهوم «بازگشت ژئوپلیتیک»^۴ تدوین شده است، مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته‌اند.

چارچوب نظری

ژئوپلیتیک مفهومی در مطالعه روابط بین‌الملل است که به تأثیر جغرافیا در فرایند تنظیم منافع ملی دولت‌ها اشاره دارد. این مفهوم در وهله نخست در اواخر سده نوزدهم و اوایل سده بیستم در راستا تعیین نقش دریاها و خشکی‌ها در ظهور و سقوط قدرت‌های جهانی تکامل یافت. این بازه زمانی منطبق با دوره معروف به صلح بریتانیایی^۵ است که بریتانیای کبیر با تکیه بر قدرت دریایی خود بر بسیاری از سرزمین‌های جهان تسلط داشت. بریتانیا برای نزدیک

^۱. Globalization/ Geopolitics Cycle (GGC)

^۲. Albert J. Bergesen

^۳. Christian Suter

^۴. Return of Geopolitics

^۵. Pax Britannica

به یک سده (۱۹۱۴-۱۸۱۵) برای تنظیم مسیر سیاست، جنگ و اقتصاد در اروپا و دیگر نقاط جهان برنامه‌ریزی می‌کرد و در این راستا از مفاهیم کلاسیک ژئوپلیتیک همچون قلب زمین (هارتلند^۱) یا حاشیه زمین (ریملند^۲) بهره می‌برد (Harkavy, 2013:107-108).

جهانشاهی بریتانیا با آغاز جنگ جهانی اول به تدریج رو به افول نهاد و با پایان جنگ جهانی دوم عملاً فروپاشید، اما هم‌زمان واژه و علم ژئوپلیتیک حتی بیش از گذشته حول اندیشه‌های «سیاست قدرت»، «توازن قدرت» و «منافع ملی» به مثابه مفاهیم تعریف‌کننده برهم‌کنش‌های منطقه‌ای و بین‌المللی تکامل یافت. سیاست قدرت در پیوند با موقعیت جغرافیایی است و نقش برجسته‌ای در تعیین قابلیت‌ها و جهت‌گیری‌های دولت ایفا می‌کند. برای نمونه، کشف نفت در خاورمیانه و اهمیت روزافزون کانال سوئز و تنگه باب‌المنندب^۳ در دریای سرخ و تنگه هرمز در خلیج فارس، باعث افزایش بازی سیاست قدرت در خاورمیانه در جنگ‌های جهانی و نیز در دوران جنگ سرد شد (Said Aly, 2019:71).

با پایان جنگ سرد، برخی اندیشمندان و تحلیلگران از کاهش نقش ژئوپلیتیک در سیاست بین‌الملل نوشتند و سخن راندند و برتری رویکردهای غیرواقع‌گرایانه در روابط بین‌الملل را بشارت دادند. با اینهمه، بسیاری از کشورها تنها در فاصله دو دهه از پایان جنگ سرد، تجدید حیات ژئوپلیتیک - به مثابه یک سنت کاملاً واقع‌گرایانه - را تجربه کردند (Guzzini, 2012:1-2). حتی در اروپا نیز که پایان جنگ سرد در ظاهر نویدبخش فرصتی تاریخی برای ایجاد تغییرات مسالمت‌آمیز و برچیده‌شدن مرزهای ملی به‌شمار می‌آمد، توصیف‌گرهای جغرافیایی همچون حوزه شینگن و حوزه یورو به زودی جایگاه خود را در تقسیم‌بندی‌های درون منطقه‌ای بازیافت (Ekengren, 2018:1-2). به همین منوال با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و ایجاد خلاء قدرت در خارج نزدیک^۴ روسیه، آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی به صحنه رقابت شمار زیادی از قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی تبدیل شدند که از آن با نام بازی بزرگ جدید^۵ نام برده می‌شود (یزدانی و همکاران، ۱۳۸۶: ۱۲۴).

^۱. Heartland

^۲. Rimland

^۳. Bab Al-Mandab

^۴. Near Abroad

^۵. New Great Game

به این ترتیب، امروزه با گذشت کمتر از سه دهه از پایان جنگ سرد، سخن از بازگشت ژئوپلیتیک در شکل دادن به نظم جهانی و مناسبات میان دولت‌ها به مفهومی متداول در ادبیات پژوهشی روابط بین‌الملل تبدیل شده است. نه تنها در ادبیات پژوهشی یا رسانه‌ای، بلکه در گفتار رهبران جهان نیز استفاده از مفاهیم ژئوپلیتیک کلاسیک برای توصیف وقایع جهانی از جمله حوزه نفوذ، توازن قدرت، راهبرد کلان و کمربند شکننده^۱ در حال افزایش است. به احتمال فراوان، جهان در آینده نزدیک شاهد بازسازی ژئوپلیتیک جنگ سرد یا ظهور قدرت‌های بزرگ به شیوه کلاسیک تسخیر سرزمینی نخواهد بود، اما گسترش استفاده از توصیف‌گرها و واژه‌های مشابه به سبک ژئوپلیتیک کلاسیک در سیاست بین‌الملل امروز، نشان از توجه دوباره بازیگران نظام بین‌الملل به مفاهیم ژئوپلیتیک دارد (Mead, 2014:69-70). این توجه در درجه نخست به معنای حفظ اهمیت رابطه میان سیاست، قدرت و جغرافیا (زمین و دریا) در سیاست قدرت سده بیست‌ویکم است.

گسترش چشم‌گیر اقتصاد جهانی در سه دهه گذشته که از آن با نام تشدید جهانی‌سازی یاد می‌شود به احیای دوره قدیمی‌تر ژئوپلیتیک انجامیده است که از ویژگی‌های بارز آن می‌توان به ظهور دوباره ملی‌گرایی، مناقشات مرزی، حمایت‌گرایی اقتصادی^۲، جنگ‌های گمرکی و کاهش بازرگانی چندجانبه اشاره کرد. در واقع، جهانی‌سازی با سرعت‌بخشیدن به جریان گذار سرمایه، نیروی کار، کالاها و ایده‌ها از مرزها، افزون بر آنکه به رشد اقتصادی و تقویت مفاهیم ژئواکونومی منجر شد، نقش و جایگاه ژئوپلیتیک را نیز نزد ملت‌ها و دولت‌ها برجسته ساخت و در نتیجه بر اهمیت آن در سیاست بین‌الملل افزود.

در حالی که نقاط عطف زیادی را می‌توان در برهه‌های گوناگون تاریخ جهان شناسایی و توصیف نمود، برخی از این نقاط عطف دارای ویژگی‌های کم‌وبیش مشترکی هستند که آنها را تکرارپذیر جلوه می‌دهد. مطالعات زیادی وجود دارد که نشان می‌دهد چنین تکرارهایی به‌سوی پویایی‌های چرخه‌ای سوق پیدا می‌کنند. نظریه چرخه ژئوپلیتیک/جهانی‌سازی برگسن و سوتر (2018:1) از جمله نظریه‌های چرخه‌ای در روابط بین‌الملل به‌شمار می‌آید که مفهوم بازگشت ژئوپلیتیک در ابتدای سده بیست‌ویکم را به‌مثابه آخرین گردش دورانی از یک فرایند بزرگ‌تر و بسیار طولانی‌تر در تاریخ جهان در نظر می‌گیرد. با اینکه نظریه چرخه

¹. Shatterbelts

². Economic Protectionism

ژئوپلیتیک/جهانی‌سازی هنوز به‌طور کامل به آزمون گذاشته نشده است، اما شماری از ویژگی‌ها و نمونه‌های تاریخی آن از سوی برگسن و سوتر شناسایی و معرفی شده‌اند. به‌دلیل ماهیت چرخه، نظریه چرخه ژئوپلیتیک/جهانی‌سازی نقطه شروع ندارد. با وجود این، همچون بیشتر مطالعات پیشین در حوزه جهانی‌سازی، می‌توان توسعه اقتصادی نیمه سده نوزدهم را به‌مثابه مرحله نخست جهانی‌سازی در نظر گرفت. در ادامه اما سرعت رشد اقتصادی رهبری بریتانیا در اواخر این سده کاهش یافت و جهانشاهی آلمان و ایالات متحده به‌عنوان قدرت‌های اقتصادی نوین ظهور یافتند. در این برهه از تاریخ، افزایش رقابت میان دولت-ملت‌ها در عرصه ژئوپلیتیک که در موج دوم استعمار (پس از انقلاب صنعتی) و سپس در رکود اقتصادی بزرگ ۱۸۷۳-۱۸۹۶ دیده می‌شود را می‌توان به‌مثابه نشانه‌ای مبنی بر گذار از جهانی‌سازی به ژئوپلیتیک به‌عنوان منطبق غالب بین‌المللی حاکم بر رفتار ملت‌ها تلقی نمود. در این شرایط، جهان پر از انگیزه‌های ژئوپلیتیک تحکم‌آمیز ملی‌گرا، وضعیت ناپایداری را به‌وجود آورده بود که در نهایت نظام بین‌الملل را در سال ۱۹۱۴ به‌سوی جنگی خانمان‌سوز سوق داد. دو جنگ جهانی اول و دوم را می‌توان روی هم رفته یک جنگ سی ساله به‌شمار آورد که بازه زمانی ۱۹۱۴-۱۹۴۵ را در بر می‌گیرد. از این چشم‌انداز، جهان به مرحله دیگری از توسعه اقتصادی و جهانی‌سازی تحت هژمونی ایالات متحده در سده بیستم گذار نمود که جایگزین هژمونی سده نوزدهم بریتانیا شده است (Bergesen and Suter, 2018:1-2).

اواخر سده بیستم به نظر می‌رسید که جهانی‌سازی منسوخ‌شدن مرزهای ملی را تصدیق می‌کند. اما حتی پیش از شروع سده بیست‌ویکم نیز به‌طور فزاینده‌ای آشکار شد که ملی‌گرایی نه‌تنها از میان نرفته است، بلکه باید منتظر بازطغیان آن بود. از اسکاتلند تا دولت‌های خودخوانده در آفریقا و آسیا، گروه‌های خواهان کسب ملیت و شینزو آبه^۱ در ژاپن، شی جین‌پینگ^۲ در چین، مون‌جه-این^۳ در کره جنوبی، ولادیمیر پوتین^۴ در روسیه، رجب طیب اردوغان^۵ در ترکیه، نارندرا مودی^۶ در هند و دونالد ترامپ^۶ در ایالات متحده همه و همه دستورکارهای ملی‌گرایانه ویژه خود را دارند. حتی در سطح منطقه‌ای نیز تجربه فراملی

¹. Shinzo Abe

². Xi Jinping

³. Vladimir Putin

⁴. Recep Tayyip Erdoğan

⁵. Narendra Modi

⁶. Donald Trump

اتحادیه اروپایی از تنش‌های اقتصادی میان بازیگران پیرامونی جنوب و شرق و بازیگران هسته‌ای شمال و غرب در کنار خروج انگلستان رنج می‌برد. از سوی دیگر، رشد احزاب راست‌گرای افراطی در اروپا مانند جبهه ملی فرانسه^۱ و طلوع طلایی یونان^۲ نشان از تضعیف جبهه داخلی مدافع همبستگی اروپایی دارد. حتی در آلمان به‌مثابه موفق‌ترین عضو اتحادیه اروپایی نیز حزب آلترناتیو برای آلمان^۳ استدلال می‌کند که منافع آلمان تحت تأثیر کشورهای اروپایی قرار گرفته است و بنابراین خواهان تغییر رویکرد آلمان و بازگشت به سطح ملی پیشین است. به‌همین منوال، ملی‌گرایی در اروپای شرقی نیز به‌ویژه در پی الحاق کریمه و پشتیبانی از جدایی‌طلبان طرفدار روسیه در شرق اوکراین به‌طور مشابه افزایش یافته است. در خاورمیانه، آشوب و هرج‌ومرج و مداخله خارجی همچنان ادامه دارد و در خاور دور مشاجرات بر سر نواحی مرزی در هندوچین و جزایر و فضای هوایی در دریاهای چین جنوبی و شرقی کماکان برقرار است. همه این نشانه‌ها، برگسن و سوتر را به این تشخیص رهنمون کرده‌اند که رویدادهای امروز جهان به‌طور فزاینده‌ای توسط نیروهای قدیمی ژئوپلیتیک به حرکت درآمده‌اند (Bergesen and Suter, 2018:2).

مفهوم بازگشت ژئوپلیتیک در نظریه چرخه ژئوپلیتیک/جهانی‌سازی نه‌تنها نشان‌دهنده افزایش نقش ملی‌گرایی در روابط میان دولت‌ها و سیاست بین‌الملل امروزی است، بلکه به تلاش کشورها برای سلطه بر زیرساخت‌ها و راه‌های بازرگانی و ترابری کالا و انرژی نیز اشاره دارد. در حقیقت، ملی‌گرایی در تلفیق با ژئوپلیتیک به انگیزه دولت‌ها برای متنوع‌سازی مسیرهای دسترسی به بازارهای مصرف و انرژی جهانی دامن زده است، زیرا این امر ضامن رشد اقتصادی و توسعه صنعتی آنها خواهد بود. در این میان، پیوستگی زمینی میان دو قاره آسیا و اروپا در کنار نیاز مبرم اقتصادهای نوظهور جنوب شرق آسیا برای پیوند زمینی با اوراسیای مرکزی و سپس اروپا به طرح ابتکارهای گوناگونی از سوی این دسته از کشورها منجر شده است که در آغاز این نوشتار به مهم‌ترین آنها اشاره شد. همه این ابتکارها نشان از بازگشت ژئوپلیتیک به عرصه سیاست قدرت به‌ویژه در بعد اقتصادی و سلطه بر مسیرهای ترابری کالا و انرژی دارد. ارائه ابتکار کمربند و راه چین و ابتکار اوراسیا مرکزی کره جنوبی

^۱. France's National Front

^۲. Greece's Golden Dawn

^۳. Alternative for Germany

در فاصله زمانی اندک از یکدیگر در نیمه نخست دهه دوم سده بیست و یکم را نیز می‌توان به‌خوبی ذیل نظریه چرخه ژئوپلیتیک/جهانی‌سازی و عصر برجستگی ژئوپلیتیک در برابر جهانی‌سازی مورد تحلیل قرار داد.

آسیای مرکزی در ابتکار کمربند و راه چین

ابتکار کمربند و راه چین در درجه نخست معطوف به گسترش مسیرهای بازرگانی است و فراتر از زیرساخت راه‌ها به بخش‌های ترابری دریایی، راه‌آهن، انرژی، مناطق ویژه توسعه^۱ و سامانه‌های ترابری شهری نیز گسترش می‌یابد. تراکم طرح‌های ابتکار کمربند و راه در پایگاه داده موسسه تحقیقاتی معتبر رفینیتیو^۲ در ماه می ۲۰۱۹ به بیش از ۲,۶۳۱ مورد با ارزش تقریبی ۳,۷ تریلیون دلار رسیده بود. ۲,۶۰۰ شرکت و بنگاه در برنامه‌ریزی و پیاده‌سازی این تعداد طرح مشارکت داشته یا دارند که ۵۵ درصد آنها را شرکت‌های غیرچینی تشکیل می‌دهند (Refinitiv, 2019:2). بسیاری از کارشناسان و تحلیل‌گران اقتصادی بر این باور هستند که به‌دلیل موفقیت و استقبال منطقه‌ای و جهانی از این ابرطرح، حوزه فعالیت ابتکار کمربند و راه تا دربرگیری طرح‌های بیشتر و گسترده‌تر در آینده تداوم خواهد یافت (Ohashi, 2018:100).

اقتصاددانان موسسه تخصصی ساخت‌وساز^۳ در لندن، ارزش مالی مجموع طرح‌های ابتکار کمربند و راه تا سال ۲۰۵۰ را بالغ بر ۸ تریلیون دلار تخمین زده‌اند. این حجم عظیم سرمایه‌گذاری در طرح‌های زیرساختی بی‌تردید آثاری شگرف بر رشد بازرگانی و اقتصاد جهانی برجای خواهد گذاشت. طبق برآوردهای موسسه مذکور، ابتکار کمربند و راه احتمالاً تولید ناخالص داخلی^۴ جهان تا سال ۲۰۴۰ را به‌طور متوسط سالانه به میزان ۷,۱ تریلیون دلار ارتقا خواهد بخشید که به معنای رشد احتمالی ۴,۲ درصدی تولید ناخالص داخلی جهان در سال ۲۰۴۰ (یا معادل ۸,۳ درصد تولید ناخالص داخلی جهان در سال ۲۰۱۹) است. مزایای ابتکار کمربند و راه برای هر یک از کشورهای مشارکت‌کننده در آن نیز به‌طور جداگانه بسیار قابل توجه خواهد بود. تا به امروز ۵۶ کشور به‌طور رسمی به ابتکار کمربند و راه پیوسته‌اند که

¹ Special Development Zones (SDZs)

² Refinitiv

³ Chartered Institute of Building (CIOB)

⁴ Gross Domestic Products (GDP)

انتظار می‌رود بیشتر آنها تولید ناخالص داخلی خود را در نتیجه مشارکت در این ابرطرح تا سال ۲۰۴۰ هر ساله بالغ بر ۱۰ میلیارد دلار افزایش دهند (McWilliams, 2019:9).

در میان مناطق جهان به احتمال فراوان آسیای مرکزی بیش از همه تحت تأثیر ابتکار کمربند و راه متحول خواهد شد. در حالی که انتظار می‌رود رشد تولید ناخالص داخلی در اروپای مرکزی، اروپای غربی و شرق آسیا در اثر مشارکت در این ابتکار تا سال ۲۰۴۰ بین ۵ تا ۶ درصد افزایش یابد این پیش‌بینی برای آسیای مرکزی در حدود ۱۸ درصد است. در برابر، چنانچه طرح‌های ابتکار کمربند و راه به هر دلیلی از جمله رکود اقتصادی یا مشکلات فنی با تعویق روبرو شوند، آسیای مرکزی با کاهش احتمالی ۵٫۹ درصد در تولید ناخالص داخلی به ازای هر سال تأخیر، بیش از دیگر مناطق متضرر خواهد شد (McWilliams, 2019:5).

ابتکار کمربند و راه از یک بخش زمینی با نام کمربند اقتصادی راه ابریشم^۱ و یک بخش دریایی با نام راه ابریشم دریایی^۲ تشکیل شده است. با توجه به حاکمیت دولت‌ها بر قلمروی سرزمینی خود در مقایسه با آزادی کشتی‌رانی در آب‌های آزاد، راه ابریشم دریایی از حساسیت کمتری در مقایسه با کمربند اقتصادی راه ابریشم برخوردار است. ضمن اینکه برخی از کشورهای هدف ابتکار کمربند و راه محصور در خشکی هستند و نیز اینکه کمربند اقتصادی راه ابریشم زمان و هزینه دسترسی چین به بازارهای مصرف در اوراسیای مرکزی و اروپا را کاهش می‌دهد. در این شرایط، کشورهای آسیای مرکزی به‌مثابه دروازه ورود چین به بازارهای غربی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار هستند.

نفوذ چین در آسیای مرکزی از اوایل دهه ۹۰ میلادی تا به امروز به‌طور پیوسته در حال افزایش بوده است. کل حجم معاملات بازرگانی میان چین و آسیای مرکزی بین سال‌های ۱۹۹۱ تا ۲۰۱۶ با ۶۰ برابر افزایش از ۵۰۰ میلیون دلار به ۳۰ میلیارد دلار بالغ شده است که حجم بازرگانی غیررسمی قابل توجه توسط کارآفرینان در مقیاس کوچک را نیز باید به آن افزود. همچنین هم‌اکنون ۲۳ هزار دانشجو از کشورهای آسیای مرکزی در چین تحصیل می‌کنند و به‌تازگی هر ساله بیش از ۷۰۰ هزار نفر میان آسیای مرکزی و چین در رفت‌وآمد هستند (Vakulchuk and Overland, 2019:115). از هنگام اعلام ابتکار کمربند و راه از سوی رئیس‌جمهور چین در سال ۲۰۱۳ نیز تا کنون صدها قرارداد دوجانبه به ارزش

^۱. Silk Road Economic Belt (SREB)

^۲. Maritime Silk Road

میلیاردها دلار میان چین و پنج کشور آسیای مرکزی با محوریت زیرساخت‌ها، انرژی و بازرگانی به امضا رسیده است. البته سرمایه‌گذاری چین در آسیای مرکزی موضوع جدیدی نیست، بلکه نشان‌دهنده بخشی از سیاست‌های اقتصادی پکن در منطقه است.

به واسطه ابتکار کمربند و راه، چین به احتمال فراوان بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار منطقه در آینده باقی خواهد ماند که آثار اقتصادی بالقوه بسیار فراتری در مقایسه با روسیه و غرب برجای خواهد گذاشت. پکن همچنین در سال‌های گذشته به یکی از بزرگ‌ترین واردکنندگان منابع انرژی آسیای مرکزی تبدیل شده است و یکی از اهداف ابتکار کمربند و راه چین، تأمین امنیت انرژی و ایجاد مسیرهای دسترسی مقرون به صرفه و پایدار به ذخایر عظیم انرژی همسایگان شرقی این کشور است. برقراری نفوذ پایدار و نرم در کشورهای آسیای مرکزی، از دیگر اهداف این ابتکار به‌شمار می‌آید. در این راستا، پس از راه‌اندازی ابتکار کمربند و راه، پکن به سرعت دیپلماسی عمومی خود را در منطقه آسیای مرکزی ارتقا داد و حضور قدرت نرم خود را در این کشورها به‌ویژه در زمینه آموزش و فرهنگ تقویت کرد که به تدریج در حال تبدیل به جریان اصلی آموزش و فرهنگ در آسیای مرکزی است (Dave, 2018:99).

با این‌همه، بازرگانی، زیرساخت‌های ترابری و انرژی اصلی‌ترین انگیزه‌های پکن برای ارائه کمربند و راه را تشکیل می‌دهند و بیشترین تمرکز چین نیز در این ابرطرح بر این سه حوزه است (Kohli, 2018:7). از زمان راه‌اندازی برنامه‌های مرتبط با ابتکار کمربند و راه، بیشتر وام‌ها یا طرح‌های سرمایه‌گذاری از پیش موجود و جدید چین زیر چتر پشتیبانی کمربند اقتصادی راه ابریشم قرار گرفته‌اند که آشکارا بر شکوفایی اقتصادی و افزایش بازرگانی به‌مثابه یکی از هدف اصلی سیاست خارجی چین تأکید دارد. به‌لحاظ منطقه‌ای و بین‌المللی نیز طرح کمربند اقتصادی راه ابریشم انتظارات از نقشی که چین می‌تواند و باید در توسعه اقتصادهای آسیای مرکزی داشته باشد را افزایش داده است.

«پیوند»، واژه محبوب ابتکار کمربند و راه است. سند «چشم‌اندازها و اقدامات ساخت مشترک کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریایی سده بیست‌ویکم» که در ماه مارس ۲۰۱۵ از سوی کمیسیون اصلاح و توسعه ملی چین^۱، وزارت امور خارجه^۲ و وزارت بازرگانی

¹. China's National Development and Reform Commission (NDRC)

². Ministry of Foreign Affairs (MFA)

منتشر شد، دیدگاه پکن در زمینه پیوند با جهان بیرون را با جزییات بیشتر بازگو می‌کند به‌گونه‌ای که ۲۴ مرتبه به برخی اشکال برقراری پیوند اشاره دارد. این سند پیوند را نه تنها بر حسب ساخت و بهبود ترابری، ارتباطات و زیرساخت انرژی برای تسهیل سرمایه‌گذاری و بازرگانی دارای اهمیت می‌داند، بلکه همچنین به بهبود بازرگانی فرامرزی نیز تأکید دارد: تبادل اطلاعات، ترخیص گمرکی، همکاری در بازرسی و قرنطینه و حذف موانع سرمایه‌گذاری و بازرگانی. پیوند مالی که بر تبادلات ارزی، صدور اوراق بهادار بر پایه یوان چین و همکاری در تنظیم مقررات مالی و پولی تمرکز دارد نیز یک حوزه دارای اولویت است (Lain, 2018:1).

بیشتر اهداف بالا تنها در صورتی برای پکن به ثمر خواهند نشست که پیوند چین با آسیای مرکزی برقرار بماند. با تکیه بر شواهد موجود و استدلال‌های تجربی می‌توان پیش‌بینی کرد که پیوند چین با آسیای مرکزی در آینده همچنان برقرار خواهد ماند و حتی به احتمال فراوان تحکیم نیز خواهد یافت. پایه این استدلال‌ها را منافع متقابل و دوجانبه چین و کشورهای آسیای مرکزی از مشارکت در ابتکار کمربند و راه تشکیل می‌دهد. کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی از هرگونه ابتکاری که ضمن احترام به استقلال و حاکمیت آنها، راهی برای پیوند این منطقه با جهان بیرون پیشنهاد نماید، بسیار استقبال می‌کنند. سریع‌ترین و کم هزینه‌ترین راه دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به راه‌های اصلی بازرگانی و انتقال انرژی از سرزمین ایران می‌گذرد که اینک به‌دلیل فشارها و تحریم‌های یک‌جانبه ایالات متحده امکان استفاده حداکثری از آن برای این دسته از کشورها فراهم نیست. ذهنیت به‌نسبت منفی ملت‌های همجوار روسیه از نفوذ و حضور تاریخی این کشور در سرزمین‌های خود نیز مانع برقراری پیوندهای قوی ژئوپلیتیک میان دولت‌های آسیای مرکزی و مسکو شده است. در این شرایط، تکیه بر ابتکار کمربند و راه چین عملی‌ترین راه پیوند آسیای مرکزی با بازارهای انرژی، تولید و مصرف جهانی به شمار می‌رود.

در بلندمدت، ابتکار کمربند و راه می‌تواند توسعه زیرساخت در میان کشورهای آسیای مرکزی را ارتقا دهد و بازرگانی میان آن‌ها و کشورهای سوم را تسهیل نماید. این امر می‌تواند راه را برای ایجاد نگرش‌های مثبت‌تر در اذهان شهروندان و سیاستمداران آسیای مرکزی نسبت به چین هموار سازد. با این همه، بدون تلاش چین برای شفاف‌سازی بیشتر اهداف ویژه ابتکار کمربند و راه در آسیای مرکزی، هرچه مشارکت پکن در منطقه از راه

¹. Ministry of Commerce (MOC)

این ابتکار بیشتر شود به احتمال زیاد با مقاومت گسترده‌تر عمومی نیروهای منطقه‌ای روبه‌رو خواهد شد (Sternberg et al., 2017:12). عدم تأثیر ملموس مشارکت کشورهای آسیای مرکزی در ابتکار کمربند و راه بر سطح رفاه مردم منطقه در کوتاه‌مدت بر تشدید ملی‌گرایی و مقاومت‌های فرهنگی علیه نفوذ چین در آسیای مرکزی خواهد افزود (Kohli, 2018:7). برای نمونه، چن^۱ و گونتر^۲ (2016:14) از اساتید مطالعات چین خاطرنشان می‌سازند که اگر پیوند جمعیت ازبکستان با برهم‌کنش سیاسی و اقتصادی ابتکار کمربند و راه ضعیف باقی بماند، بعید است که درک به‌نسبت ناخوشایند مردم این کشور از چین تغییر کند.

این امر همچنین برای دیگر کشورهای آسیای مرکزی نیز می‌تواند صادق باشد. از سوی دیگر، مقامات محلی نیز در آگاه‌سازی مردم درباره طرح‌های جاری با چین منفعلانه و غیراصولی رفتار کرده‌اند که به نگرانی عمومی در جوامع آسیای مرکزی پیرامون انگیزه‌های چین از نفوذ در منطقه دامن زده است. جوامع تخصصی آسیای مرکزی نیز از کمبود اطلاعات و شفافیت پیرامون فعالیت‌های بازرگانی و سرمایه‌گذاری چین در منطقه گلایه دارند. بنابراین، اگرچه نخبگان فکری و عموم مردم در آسیای مرکزی انتظار ایجاد فرصت‌های اقتصادی بیشتر در قبال پیوستن کشورهايشان به ابتکار کمربند و راه را دارند، اما نگرانی آن‌ها از پیامدهای آتی گسترش نفوذ اقتصادی چین در منطقه همچنان به قوت خود باقی مانده است (Vakulchuk and Overland, 2019:127).

واکنش کره جنوبی به ابتکار کمربند و راه

ابرقاره اوراسیا و به‌ویژه آسیای مرکزی برای مدت‌ها صحنه بازی رقابت‌آمیز قدرت‌های بزرگ بوده است. امروزه نیز این منطقه به زمین بازی دست‌کم چهار بازیگر اصلی تبدیل شده است: ایالات متحده برتر، چین رو به ظهور، روسیه در حال بازگشت و اتحادیه اروپایی. همه این قدرت‌ها به‌تازگی چشم‌اندازهای منحصربه‌فرد خود را برای بازسازی راه ابریشم پیشنهاد کرده‌اند. این بازی بزرگ نوین به‌تدریج در حال پیچیده‌تر شدن است، زیرا از یک‌سو منافع هر یک از این بازیگران به‌طور فزاینده‌ای با یکدیگر اصطکاک دارد (Cha, 2017:489) و از سوی

¹. Julie Yu-Wen Chen

². Olaf Günther

دیگر قصد بازیگران نوظهور جدید برای ورود به این بازی جدی است. در این میان، کره جنوبی یکی از بانگیزه‌ترین و مصمم‌ترین قدرت‌های متوسط جهانی و منطقه‌ای برای مشارکت در بازی بزرگ جدید و ارائه طرح‌های منطقه‌ای با هدف پیوند با آسیای مرکزی است که بیشترین همپوشانی را با ابرطرح کمربند اقتصادی راه ابریشم چین دارد.

سئول به‌خوبی از علایق و دغدغه‌های کشورهای آسیای مرکزی و فضای عمومی در منطقه نسبت به ابتکار کمربند و راه چین آگاه بوده و از همان آغاز بر آن بوده است تا طرح‌های خود برای پیوند با آسیای مرکزی و ورای آن را به‌مثابه جایگزینی کمتر نگران‌کننده پیش روی مردم و رهبران این منطقه قرار دهد. تلاش سئول برای معرفی طرح‌های مشابه ابتکار کمربند و راه چین به‌معنای نادیده انگاشتن روابط تعارض‌آمیز این کشور با کره شمالی و تنگناهای دسترسی این کشور به آسیای مرکزی نیست، بلکه راهی است که مقام‌های کره‌ای برای چانه‌زنی با همسایگان ناهماهنگ خود و دوری از انزوای ژئوپلیتیک برگزیده‌اند.

ابتکار کمربند و راه چین تأثیرات قابل‌توجهی بر کره جنوبی، ایالات متحده و دیگر هم‌پیمانان منطقه‌ای این کشور همچون استرالیا، ژاپن و تایلند برجای می‌گذارد. با این تفاوت که کره جنوبی به‌مثابه یک اقتصاد سرمایه‌داری با پیوندهای سرمایه‌گذاری و مناسبات اقتصادی قابل توجه با پکن، هم‌پیمانی طولانی‌مدت با واشنگتن، برخورداری از اختلافات اساسی و قدیمی با کره شمالی و واقع‌شدن در مرکز شرق آسیا با روابط فرهنگی و سیاسی چند هزار ساله با جهانشاهی چین باستان نمی‌تواند همچون دیگر همسایگان خود تنها به ارزیابی دقیق ابتکار کمربند و راه بسنده کند. این ابتکار برای اغلب هم‌پیمانان منطقه‌ای ایالات متحده به‌مثابه فرصتی اقتصادی، شکلی از رقابت برای ابتکارات اقتصادی و دیپلماتیک خارجی آن‌ها و یا یک تهدید امنیتی تعبیر شده است. ابتکار کمربند و راه اما در کره جنوبی افزون بر اینها به‌جهت ایجاد بار بدهی سنگین و تضعیف حاکمیت اقتصادی در جوامعی همچون مالزی و پاکستان، اعتباربخشی به پکن با نزدیک‌تر شدن ژاپن به چین، افزایش امکان همکاری این دو کشور در پروژه‌های زیرساخت منطقه‌ای و احتمال انتخاب آن از سوی دولت ترامپ به‌مثابه راهی جایگزین برای تعقیب منافع حیاتی ایالات متحده در آسیا در عوض تضمین منافع اقتصادی کره جنوبی نیز مورد انتقاد قرار گرفته است (Hundt and Kim, 2019:28).

نگرش رهبران کره جنوبی در قبال ابتکار کمربند و راه از سویی دیگر به‌کلی با دیگر کشورها و بازیگران منطقه متفاوت است. هند، ایالات متحده و ژاپن به‌طور کلی این ابتکار را

تهدیدی برای منافع فردی خود تلقی می‌کنند، اما دولت کره جنوبی بر منافع بالقوه ابتکار کمربند و راه مانند «همکاری اقتصادی، همکاری صنعتی و توسعه منطقه‌ای» تأکید کرده است. سؤال ادعا می‌کند که ابتکار کمربند و راه چین مکمل ابتکار اوراسیا کره جنوبی است که به گونه‌ای مشابه هدف توسعه اساسی ساختارهای ترابری و اتصالات زیرساختی میان اروپا و آسیا را دنبال می‌کند. مون‌جه-این پس از پیروزی در انتخابات ریاست جمهوری سال ۲۰۱۷ کره جنوبی بلافاصله بر اهمیت تاریخی ابتکار کمربند و راه برای شبه‌جزیره کره تأکید کرد، منطقه‌ای که وی آن‌را به‌مثابه «آخرین توقفگاه در مسیر راه ابریشم» توصیف کرد (Hundt and Kim, 2019:28).

به‌لحاظ جغرافیایی، عجیب‌ترین بخش ابتکار کمربند و راه، فقدان نقش‌آفرینی شبه‌جزیره کره و ژاپن در آن است. منابع چینی دلیلی برای این غیبت ارائه نمی‌کنند. با یادآوری ارتباط این ابتکار با توسعه اقتصادی داخلی چین و اتصالات خارجی آن، می‌توان تصور کرد که طرح‌های زیرساختی و عمرانی قابل‌توجهی در سه استان شمال شرقی چین در همسایگی شبه‌جزیره کره به مرحله اجرا درخواهد آمد، جایی که زیرساخت‌های آن با نام نقشه «رونق دوباره شمال شرق»^۱ توسعه یافته است. در این شرایط، محرومیت شبه‌جزیره کره از ورود به این ابتکار بیش از پیش پرسش‌برانگیز می‌شود. شاید عدم شمول شبه‌جزیره کره در ابتکار کمربند و راه را بتوان به‌سبب هدایت این ابتکار از سوی پکن به‌سوی غرب به‌منظور پرهیز از رویارویی راهبردی با ایالات متحده در تنگه تایوان^۲، دریای چین جنوبی و دیگر بخش‌های شرق آسیای توجیه کرد. دلیل دیگر اضطرار پکن برای کنارگذاشتن منطقه شرقی از ابتکار کمربند و راه ممکن است تلاش برای جلوگیری از درگیر ساختن کره شمالی در این ابتکار به‌منظور پرهیز از ایجاد حساسیت‌های بین‌المللی و شمول تحریم‌های اعمالی سازمان ملل علیه پیونگیانگ باشد.

در هر صورت، چشم‌انداز محدود چین به‌سوی غرب -و نیز شمال و جنوب- با طرد آشکار شبه‌جزیره کره که از نظر اقتصادی و راهبردی برای ادغام منطقه‌ای واقعی بسیار حیاتی است، برای آینده ابتکار کمربند و راه و از آن مهمتر برای امنیت هم شرق آسیا و هم آسیای مرکزی اهمیت فراوانی دارد. رویکرد طرد شبه‌جزیره کره را شاید بتوان به‌مثابه

^۱. Revive the Northeast

^۲. Taiwan Strait

تأییدی بر این ادعا دانست که حفظ وضع موجود -تقسیم شبه‌جزیره کره- حتی در صورت تداوم برنامه‌های تسلیحات هسته‌ای کره شمالی در راستای اهداف راهبردی چین است: تضمین ثبات فراسرزمینی به‌ویژه در کشورهای همسایه کره شمالی. آشکار است که چشم‌انداز خاص کره جنوبی برای منطقه که با اعتماد به‌نفس روزافزون این کشور به‌عنوان یک قدرت میانه نیرومند پشتیبانی می‌شود به‌طور فزاینده‌ای مغایر با دیدگاه چین است (Hwang, 2018). واگرایی میان دیدگاه‌های پکن و سئول برای ادغام منطقه‌ای بیش از آنکه از زیان‌های بالقوه منافع منطقه‌ای بلندمدت پرده بردارد، نشان‌دهنده تضادهای عمیق‌تر و مشکل‌ساز پیرامون دیدگاه‌های بنیادی درباره امنیت منطقه‌ای است که تنها به شرق آسیا محدود نبوده و امنیت در آسیای مرکزی را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد.

با این‌همه، توصیفات بالا را نباید به‌معنای تلاش‌های پکن و سئول برای کارشکنی در طرح‌های زیرساختی طرف مقابل تفسیر کرد. به‌لحاظ جغرافیایی، بخش اعظم ابتکار اوراسیا کره جنوبی منطبق با ابتکار کمربند و راه چین بوده و هدف هر دوی آنها، پیوند با آسیای مرکزی، روسیه، قفقاز و سپس اروپا است. به‌همین جهت نیز اگرچه شبه‌جزیره کره در نسخه و نقشه اولیه ابتکار کمربند و راه چین گنجانده نشده بود، اما مقام‌های چینی به‌تازگی از کره جنوبی برای پیوستن به این ابتکار و مشارکت در آن دعوت کرده‌اند (Jang, 2019). در سال ۲۰۱۸ نیز مقام‌های استان لیائونینگ^۱ واقع در شرق چین از طرح بلندپروازانه‌ای مبنی بر پیوستن یکی از شهرهای مرزی این استان با کره جنوبی به‌وسیله راه‌آهن و جاده با گذر از کره شمالی رونمایی کردند (Zhou, 2018) که در صورت تحقق عملاً به‌معنای پیوستن سئول به ابتکار کمربند و راه چین و نیز ایجاد بستری مهم برای پیاده‌سازی ابتکار اوراسیا کره جنوبی خواهد بود.

از سوی دیگر، ابهام پیرامون معماری منطقه‌ای و تردیدها درباره آینده حضور و مشارکت ایالات متحده در نظام امنیتی شرق آسیا به‌دلیل دیدگاه‌های بی‌ثبات ترامپ باعث شده است که سئول نیز در پی جستجوی راه‌های جایگزین برای تأمین امنیت و ارتقا منافع اقتصادی و بازرگانی خود از راه همکاری با همسایگانش و مشارکت در ابتکارهای ادغام منطقه‌ای برآید. در این راستا، با اینکه برای کره جنوبی همکاری با روسیه آسان‌تر است، اما سئول تنها در صورت مشارکت با چین و کسب نظر موافق کره شمالی می‌تواند به برقراری پیوند زمینی با

^۱. Liaoning

آسیای مرکزی و سپس اروپا بپردازد. کره جنوبی به‌طور قطع درباره امکان مشارکت در و همکاری با ابتکار کمربند و راه کنجکاو بوده است و ابتکار اوراسیا پارک گون-هه به‌لحاظ نظری می‌تواند به آن پیوندند. اگرچه تا به امروز پیشرفت قابل‌توجهی در این زمینه صورت نپذیرفته است، اما تحقق احتمالی این پیوند به‌معنای پیاده‌سازی ابتکار اوراسیا کره جنوبی نیز خواهد بود.

ابتکار اوراسیا و تلاش سنول برای پیوند با آسیای مرکزی

بدیهی است در دورانی که قدرت‌های بزرگ و کوچک به‌منظور بهره‌مندی از فرصت‌های متعاقب عمل‌گرایی و توسعه اقتصادی چین در شرق آسیا از شمال، جنوب و غرب به هم‌آوردی با این کشور روی آورده‌اند، نمی‌توان از همسایه‌های شرقی چین انتظار رفتار منفعلانه را داشت. با اینهمه، همانطور که آلکساندر ورون‌تسوف^۱ -رئیس دپارتمان کره و مغولستان در مؤسسه شرق‌شناسی آکادمی علوم روسیه^۲ - خاطر نشان می‌سازد، خاستگاه شگفت‌انگیز تیری که توسعه راهبردی سرزمین اوراسیا را هدف قرار داده از جهتی دور از انتظار و بازیگری کمتر قابل‌تصور، یعنی کره جنوبی پرتاب شده است. وی در ضمن مقیاس بی‌مانند این طرح که با نام ابتکار اوراسیا ارائه شده است را خیره‌کننده توصیف می‌کند (Vorontsov, 2015; As cited in Hwang, 2016:1).

طرح راهبردی ابتکار اوراسیا در ماه اکتبر ۲۰۱۳ از سوی رئیس‌جمهور وقت کره جنوبی با هدف برقراری مشارکت و هماهنگی نزدیک‌تر میان آسیا و اروپا آغاز شد (Day, 2017:23). پیشنهاد دولت کره جنوبی با الهام از ایده احیای یک قاره به‌لحاظ جغرافیایی واحد، هدف بازآفرینی اوراسیای پویا، چندفرهنگی و عمیقاً به‌هم‌پیوسته را دنبال می‌کند که در آن افزایش مبادلات میان کشورهای گوناگون فضای اعتماد و تعهد به ثبات، صلح و رفاه را برآورده می‌سازد. با این طرح ملی بزرگ، کره جنوبی می‌خواهد پیوندهای اقتصادی و راهبردی میان دو قاره را به‌لحاظ تشویق بخش‌های عمومی و خصوصی برای غلبه بر تفرقه‌ها،

¹. Alexander Vorontsov

². Korea and Mongolia Department at the Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences

تنش‌ها، درگیری‌ها و همکاری با یکدیگر برای گفتگوی مسالمت‌آمیز و شکوفایی مشترک تقویت نماید.

ابتکار اوراسیا به دور از هدف آرمانی بازسازی دوباره نظریه‌های جغرافیای سیاسی سده نوزدهم، استقرار یک راه‌گذر فرا اوراسیایی شامل شبکه‌های توزیع، انرژی و ترابری را دنبال می‌کند که ستون فقرات «یک» قاره و سنگ بنای اتصال منطقه‌ای را تشکیل می‌دهد. در حقیقت به واسطه پیوند میان شبکه‌های ترابری و پشتیبانی، هدف از این ابتکار تسهیل روابط منسجم‌تر و نزدیک‌تر میان کشورها در امتداد راه‌گذر کره جنوبی تا اروپا با گذر از آسیای مرکزی، افزایش تبادل کالا و افزایش برهم‌کنش‌های فرهنگی و مردمی است. ابتکار اوراسیا برای دستیابی به این اهداف، سه رکن کلیدی را طرح‌ریزی کرده است: پیوند دوباره شبکه‌های پشتیبانی برای ایجاد مسیرهای ترابری منطقه‌ای سریع‌تر؛ ارتقای زیرساخت‌های انرژی در سراسر منطقه؛ و تقویت سرمایه‌گذاری تحت مفهوم اقتصاد خلاق^۱ (Manenti, 2016:12).

در واقع، ابتکار اوراسیا کره جنوبی با هدف ایجاد هماهنگی میان راهبردهای گوناگون سنئول در قبال فدراسیون روسیه، آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی (اوراسیای مرکزی)، پیوند شبه‌جزیره کره با اروپا، دسترسی کره جنوبی به بازارها جدید مصرف کالا و عرضه انرژی - به‌منظور تداوم رشد اقتصادی این کشور - و نیز اتحاد صلح‌آمیز دو کره از راه همکاری‌های چندسطحی با ابرقاره اروپا-آسیا مطرح شده بود. ابتکار اوراسیا همچنین منعکس‌کننده نیاز سنئول برای گسترش و تقویت مشارکت با جوامع اوراسیایی در بحبوحه نظم اقتصادی بین‌المللی به‌سرعت در حال تغییر است. در حقیقت از آنجاکه ساختار اقتصادی کره جنوبی به‌شدت بر سرمایه‌گذاری و بازرگانی بین‌المللی تکیه دارد این کشور نیازمند تنوع‌بخشیدن به روابط اقتصادی خود از راه افزایش مشارکت با دولت‌های اوراسیا به‌منظور هموارساختن مسیر رشد اقتصادی پایدار است (Lee, 2017:108).

سنئول در عین حال از ظرفیت‌های بسیار بالایی برای پیاده‌سازی اهداف ابتکار اوراسیا برای پیوند دادن آسیا و اروپا از راه انرژی و زیرساخت‌های آماد (شامل شبکه‌های ترابری جاده‌ای، ریلی و دریایی، خطوط لوله نفت و گاز و خطوط انتقال برق) برخوردار است. کره یک اقتصاد ثروتمند و به‌سرعت در حال رشد در آسیا به‌شمار می‌آید به‌گونه‌ای که سرانه

^۱. Creative economy

تولید ناخالص داخلی^۱ این کشور از ۹۴ دلار در سال ۱۹۶۱ (پایین تر از بسیاری از بخش‌های آفریقا) به ۳۶۲،۳۱ دلار در سال ۲۰۱۸ رسیده است و ۲۸امین کشور ثروتمند جهان به‌شمار می‌آید. سرعت توسعه کره جنوبی حتی با استانداردهای کشورهای نفت‌خیز و آسیایی نیز چشم‌گیر بوده است و این کشور با گذر از عربستان سعودی، عمان، مالزی و چین به‌سرعت در حال نزدیک شدن به همسایه به‌لحاظ اقتصادی قدرتمند خود، ژاپن (با سرانه تولید ناخالص داخلی ۳۹،۲۸۷ دلار در سال ۲۰۱۸) است (WB, 2019). با این‌همه، تنگناهای ژئوپلیتیک موجود بر سر راه ارتباط زمینی کره جنوبی با چین و سپس آسیای مرکزی، قفقاز جنوبی و روسیه به‌جهت اختلافات میان دو کره، چشم‌انداز موفقیت ابتکار اوراسیا را با ابهاماتی جدی روبه‌رو ساخته است.

ستون فقرات ابتکار اوراسیا مرکزی را پیوند با آسیای مرکزی تشکیل می‌دهد و این هدف در همه طرح‌های زیرساختی پیشین و آتی سؤال آشکارا تکرار شده است. در این راستا باید خاطر نشان ساخت که پیشینه کره جنوبی در تعقیب هدفمند منافع راهبردی گسترده‌تر ورای مرزهای آسیای شمال شرقی را می‌توان دست‌کم تا زمان اعلام ابتکار جدید آسیا^۲ از سوی لی میونگ باک^۳، رئیس‌جمهوری وقت کره جنوبی در سال ۲۰۰۹ به عقب بازگرداند. به‌طور خلاصه، ابتکار جدید آسیا به‌دنبال افزایش همکاری کره جنوبی با «همه کشورهای آسیا» بود و اگرچه در آغاز بر روی آسیای جنوب شرقی متمرکز شده بود، اما حوزه جغرافیایی آن به‌سرعت توسعه یافت و آسیای مرکزی و جنوب آسیا را نیز دربرگرفت. در واقع، سؤال برای توسعه بازرگانی و سرمایه‌گذاری در خارج و نقش آفرینی به‌مثابه قدرتی نوظهور در مقیاس جهانی نیازمند ایفای نقش «پل‌زدن»^۴ میان قدرت‌های منطقه‌ای بزرگ و کوچک و نیز میان اقتصادهای توسعه‌یافته و در حال توسعه بود (Nam, 2018:42) و این شرایط تنها در صورت پیوند زمینی کره جنوبی با آسیای مرکزی قابلیت پیاده‌سازی را داشت. از این رو، آسیای مرکزی به‌زودی جایگاه خود را در ابتکار جدید آسیا و دیگر طرح‌های زیرساختی سؤال از جمله ابتکار اوراسیا بازیافت.

¹. GDP per Capita

². New Asia Initiative (NAI)

³. Lee Myung-bak

⁴. Bridging

همان‌گونه که در جدول شماره ۱ نشان داده شده، سئول با ارائه ابتکار اوراسیا در پی تلفیق سه آرمان اصلی برای اوراسیا است: اوراسیا به‌مثابه یک قاره یکپارچه، خلاق و صلح‌آمیز. این ابتکار تصویری کلان از اقدام‌های راهبردی بایسته برای دستیابی به این سه آرمان را عرضه می‌کند. برای نمونه، اوراسیا به‌عنوان یک قاره یکپارچه نیازمند تقویت شبکه‌های لجستیک در سراسر منطقه و نیز حذف موانع فیزیکی برای مبادله است. از این رو، آرمان مذکور شامل توسعه شبکه راه ابریشم تندر^۱ (شبکه‌ای پیچیده و فراگیر از راه‌های زمینی، ریلی و دریایی به‌منظور پیوند شبه‌جزیره کره با اوراسیا و مسیر دریایی شمال)، توسعه بین‌المللی منابع و شبکه‌های انرژی و گسترش زیرساخت‌های انرژی (از جمله شبکه‌های هوشمند) می‌شود. این ابتکار همچنین ایده‌های بزرگتری را در زمینه آزادسازی تجاری (از جمله گفتگو بر سر پیمان تجارت آزاد سه‌جانبه میان کره جنوبی، چین و ژاپن) و تشکیل یک بازار منطقه‌ای واحد بر پایه موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد چندجانبه شبیه مشارکت اقتصادی جامع منطقه‌ای^۲ و مشارکت فرا-پاسیفیک^۳ را در سر می‌پروراند. اوراسیا به‌عنوان یک قاره خلاق نیازمند همکاری‌های گسترده‌تر در زمینه ارتقای علم، فناوری و اطلاعات با هدف توسعه اقتصاد خلاق است که به تقویت تبادل بیشتر فرهنگی و انسانی کمک خواهد کرد. اوراسیا به‌مثابه قاره صلح‌آمیز نیازمند بهبود مناسبات در شبه‌جزیره کره و رشد همکاری صلح‌آمیز در سراسر آسیای شمال شرقی در جهت رفاه و صلح بیشتر است.

^۱. Silk Road Express (SRX)

^۲. Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP)

^۳. Trans-Pacific Partnership (TPP)

جدول شماره ۱: مسیر اصلی و محتوای ابتکار اوراسیا

اهداف و نیات		آرمان
ایجاد بازار واحد گسترده شبکه‌های لجستیک، انرژی و بازرگانی		قاره
بازرگانی (ایجاد یک بازار واحد)	انرژی (توسعه منابع و ایجاد شبکه‌های هوشمند)	یکپارچه
تسریع گفتگوها برای موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد میان کره جنوبی، ژاپن و چین	توسعه مشترک گاز شیل ^۱ در چین و نفت و گاز در سیبری شرقی ^۲	ایجاد ارتباط بین شبکه راه ابریشم تندرو و مسیر دریایی شمال
ترویج همکاری اقتصادی بر پایه اقتصاد خلاق و گسترش مبادلات فرهنگی و انسانی		قاره
تسهیل تبادل انسانی	ترویج تبادل فرهنگی	خلاقیت
تأسیس شبکه‌هایی برای تبادل جوانان	سازماندهی رویدادهای فرهنگی	ایجاد ارزش افزوده جدید با کاربست فناوری اطلاعات و ارتباطات در انرژی/لجستیک
دستیابی به صلح و رفع تهدیدهای امنیتی در جهت تجارت و تبادل فرهنگی گسترده‌تر		قاره
ابتکار همکاری و صلح آسیای شمال شرقی ^۳	همکاری در زمینه تغییرات آب‌وهوایی، بلایای طبیعی، امنیت هسته‌ای و موضوعات نرم مانند مدیریت دانش و پاسداشت محیط‌زیست	صلح‌آمیز
فرآیند اعتمادسازی در شبه‌جزیره کره		همکاری سه‌جانبه میان کره شمالی- کره جنوبی- روسیه و کره شمالی- کره جنوبی- چین با هدف عملی کردن اتحاد مسالمت‌آمیز

Source: Lee, 2017: 109

¹. Shale Gas

². East Siberia

³. Northeast Asian Peace and Cooperation Initiative

با اینکه استیضاح پارک گون-هه در مارس ۲۰۱۷ می‌توانست ابتکار اوراسیا را با آینده‌ای نامعلوم رویارو سازد، اما از آنجاکه اهداف این ابتکار نزد سنول از اهمیتی راهبردی برخوردار بوده و در سطحی فراتر از افراد و احزاب این کشور قرار دارد، بلافاصله در سپتامبر ۲۰۱۷ از سوی دولت جدید مون جه-این با نام سیاست شمالی جدید با هدف پیوند شبه‌جزیره کره، شرق دور روسیه^۱، آسیای شمال شرقی و ابرقاره اوراسیا تداوم یافت. به این ترتیب، چارچوب اصلی ابتکار اوراسیا در برنامه‌های راهبردی کره جنوبی تا به امروز همچنان حفظ شده و تنها عنوان آن تغییر یافته و ابعادی جدید (سیاست جنوبی جدید) به آن افزوده شده است. انتظار می‌رود این سیاست همکاری‌های اقتصادی در منطقه را ارتقا بخشد و در نهایت به یک سازمان منطقه‌ای یکپارچه شبیه اتحادیه اروپایی بیانجامد که به کشورها اجازه می‌دهد تا تنش‌های ژئوپلیتیک را کاهش داده و به رفاه عمومی دست یابند (Zhang, 2018:2).

سیاست شمالی جدید که راهبرد ۹-پل^۲ نیز خوانده می‌شود، بر محور همکاری با روسیه استوار است و هدف پیوند با آسیای مرکزی را دنبال می‌کند (Lee, 2018). در این سیاست نیز همچون ابتکار اوراسیا، طرح‌های عملیاتی برای پیوند دادن کره جنوبی با جهان بیرون تدارک دیده شده است که مهم‌ترین آنها چنانچه در شکل شماره ۱ آمده، راه‌آهن فرا-چین^۳، راه‌آهن فرا-مغولستان^۴ و راه‌آهن فرا-سیبری^۵ بوده که دو مورد نخست شامل گذر از سرزمین‌های آسیای مرکزی نیز می‌شود.

تلاش کره جنوبی برای پیاده‌سازی ابتکار اوراسیا و سیاست شمالی جدید، نتایجی را برای این کشور و نیز اوراسیای مرکزی به همراه داشته است. نخست آنکه، جمهوری کره عزم جدی خود برای گسترش همکاری‌ها با کشورهای اوراسیا در معنای محدود (روسیه و کشورهای آسیای مرکزی) که در گذشته به نسبت کم‌تر مورد توجه سنول قرار گرفته بودند را آشکارا اعلام داشته است. افزون بر این، تدوین ابتکار اوراسیا، آرمان‌های سیاست خارجی یک دولت قدرتمند آسیای شمال شرقی که آماده تبدیل به یک ملت توسعه‌یافته و نیروی محرکه همکاری بین‌المللی در اوراسیا است را در مرکز گفتگوهای بین‌المللی قرار داده است.

¹. Russian Far East

². 9-Bridge Strategy

³. TCR(Trans-China Railway)

⁴. TMGR(Trans-Mongolia Railway)

⁵. TSR(Trans-Siberia Railway)

این ابتکار همچنین به از سرگیری گفتگوها درباره حضور کره جنوبی در طرح راجین - غازان^۱ (از بندری در کره شمالی تا پایتخت جمهوری خودمختار تاتارستان^۲)، امضا و عملیاتی شدن موافقت‌نامه لغو روادید متقابل میان کره جنوبی و روسیه (تا ۶۰ روز)، ایجاد بستر سرمایه‌گذاری مشترک و متقابل کره‌ای-روسی، ایجاد یک کمیته عمومی-خصوصی برای همکاری‌های اقتصادی با کشورهای آسیای مرکزی، تهیه نقشه راه ابتکار اوراسیا، برگزاری جلسات کمیته هماهنگی همکاری‌های اقتصادی با اوراسیا (تحت نظر سنول) و پی‌گیری تحقیقات مشترک درباره فرصت‌های ایجاد منطقه تجارت آزاد با اتحادیه اقتصادی اوراسیا کمک کرده است (Jae-Young, 2017: 3-4).

شکل شماره ۱: مسیرهای پیش‌بینی‌شده برای پیاده‌سازی سیاست شمالی جدید



Source: Romer, 2018

با اینکه ابتکار اوراسیا پیشنهاد رئیس‌جمهور سابق و معزول کره جنوبی است و رؤسای جمهور کنونی و آینده این کشور ملزم به رعایت آن نیستند، اما ایجاد مناسبات عمیق‌تر با کشورهای اوراسیایی و به‌ویژه آسیای مرکزی بخش جدایی‌ناپذیر راهبردهای کلان سنول را

^۱. Rajin-Khasan

^۲. The Republic of Tatarstan

^۳. EurAsian Economic Union (EAEU)

تشکیل می‌دهد. در واقع، صرف‌نظر از اینکه چه حزب یا شخصیتی در کره جنوبی به قدرت می‌رسد، موقعیت خاص جغرافیایی این کشور و ایفای نقش این کشور به‌مثابه قدرتی میانی باعث تحمیل طرح‌ها و ابتکارهایی تقریباً مشخص به مقام‌های سئول می‌شود که بایسته‌های ابتکار اوراسیا از جمله آنها به‌شمار می‌آید. به همین جهت است که چارچوب کلی این ابتکار در سیاست شمالی جدید رئیس‌جمهور کنونی کره جنوبی بازتاب یافته است.

نتیجه‌گیری

با تکیه بر نظریه چرخه ژئوپلیتیک/جهانی‌سازی و تأمل در شواهد مخالفت عمومی با جهانی‌سازی پس از به اوج رسیدن آن در ابتدای هزاره سوم میلادی، می‌توان مفهوم بازگشت ژئوپلیتیک در سیاست جهانی و مناسبات میان دولت‌ها را به‌خوبی تبیین کرد و نشانه‌های قوی و آشکار آن را معرفی نمود. از جمله شواهد برجسته در تأیید بازگشت ژئوپلیتیک در ابرقاره اوراسیا، طرح‌های متنوع و جاه‌طلبانه‌ای است که قدرت‌های منطقه‌ای و بعضاً فرامنطقه‌ای برای بازسازی راه‌های ابریشم باستانی تدارک دیده‌اند.

در این میان، طرح بلندپروازانه ابتکار اوراسیا اندکی پس از رونمایی از ابرطرح ابتکار کمربند و راه چین از سوی رئیس‌جمهور پیشین کره جنوبی با هدف برون رفت سئول از انزوای ژئوپلیتیک، تقویت اقتصادی کره جنوبی و برپایی محیط صلح‌آمیز برای شبه‌جزیره کره پیشنهاد شد. این ابتکار بر ایجاد پیوندهای جدید و مستحکم با کشورهای اوراسیا و به ویژه جمهوری‌های آسیای مرکزی مبتنی بوده و بنابراین مشارکت کره شمالی در این ابتکار دارای اهمیت فراوان است. اینکه کره جنوبی تاکنون موفق به جلب نظر مساعد کره شمالی برای پیوستن به این طرح نشده است به معنای عدم پیشرفت در پیاده‌سازی ابتکار اوراسیا نیست.

با این همه، اولویت هم‌ابتکار اوراسیا و هم‌سیاست شمالی جدید کره جنوبی که در سپتامبر ۲۰۱۷ در راستا تکمیل ابتکار اوراسیا از سوی رئیس‌جمهوری جدید این کشور ارائه شد، پیوند زمینی با آسیای مرکزی و روسیه و سپس اروپا است. در هر صورت، حتی در طرح ترکیبی دریایی-زمینی اتصال کره جنوبی به جهان بیرون نیز روسیه و آسیای مرکزی نقش محوری را بر عهده دارند.

در این میان، جایگاه آسیای مرکزی در ابتکار اوراسیا بیش از همه تحت تأثیر مناسبات سئول-پکن است. ایجاد مناسبات راهبردی میان کره جنوبی و چین به‌ویژه در بخش

زیرساخت، امکان ترابری کالا و انرژی میان جمهوری‌های آسیای مرکزی و کره جنوبی از مسیر چین (در مسیر ترکیبی دریایی-زمینی) را برای سئول فراهم می‌آورد. حال چنانچه پکن بتواند از نفوذ خود بر پیونگیانگ استفاده نموده و راه‌گذر زمینی کره جنوبی-کره شمالی-چین را ایجاد نماید، بر اهمیت مسیر دسترسی کره جنوبی به اروپا با گذر از آسیای مرکزی افزوده خواهد شد. این دو مسیر کوتاه‌ترین راه دسترسی کره جنوبی به بازارهای انرژی آسیای مرکزی و بازارهای مصرف در سراسر اوراسیا به‌شمار می‌آیند. گزینه‌های سوم و چهارم برای کره جنوبی برای پیاده‌سازی اهداف سیاست شمالی جدید، توسل به مسکو است که می‌تواند با تکیه بر مسیر دریایی شمال یا مسیر ترکیبی دریایی-زمینی (اتصال به بنادر شرقی روسیه و ترابری در خاک این کشور) به اروپا برسد.

گزینه دوم (راه‌گذر زمینی کره جنوبی-کره شمالی-چین) مقرون به‌صرفه‌ترین مسیر دسترسی کره جنوبی به غرب به‌شمار می‌رود و در درجه دوم، گزینه اتصال به بنادر شرقی چین (گزینه نخست) و گذر از آسیای مرکزی جای دارد. در هر دوی این حالت‌ها، آسیای مرکزی نقشی اساسی در ابتکار اوراسیا کره جنوبی ایفا می‌نماید که تقریباً معادل همان نقشی است که در ابتکار کمربند و راه چین برعهده دارد. در واقع، آسیای مرکزی فصل مشترک هر دو ابتکار کمربند و راه چین و ابتکار اوراسیا کره جنوبی را تشکیل می‌دهد و این هم‌پوشانی بهترین فرصت برای مشارکت پکن و سئول در طرح‌های زیرساختی یکدیگر است. با این‌همه به‌دلیل عدم تقارن وابستگی ژئوپلیتیک این دو ابتکار به یکدیگر این امکان تا به امروز تا حد زیادی مغفول مانده است. عدم مشارکت کره جنوبی در ابتکار کمربند و راه چین مانعی برای بهره‌مندی پکن از فرصت‌ها و ظرفیت‌های این ابتکار به‌شمار نمی‌رود، در حالی که سئول با نپیوستن به ابتکار کمربند و راه در عمل خود را از مزایای ابتکار اوراسیا محروم می‌سازد.

کره جنوبی بدون پیوستن به ابتکار کمربند و راه نیز می‌تواند بخشی از اهداف ابتکار اوراسیا را با پیامودن مسیر ترکیبی دریایی-زمینی و گذر از روسیه و رسیدن به اروپا محقق سازد، اما انتخاب این مسیر برای سئول به‌معنای صرف هزینه و زمان بیشتر و چشم‌پوشی از بخش بزرگی از بازارهای پررونق مصرف و انرژی آسیای مرکزی خواهد بود. از این رو، موفقیت ابتکار اوراسیا را می‌توان در گرو حضور کره جنوبی در ابتکار کمربند و راه دانست. شرط لازم دیگر برای پیاده‌سازی ابتکار اوراسیا، جلب نظر کره شمالی برای همکاری

زیرساختی میان دو کره است که در صورت تحقق شرط نخست، سئول می‌تواند برای این منظور روی کمک چین حساب باز نماید.

در مجموع، اگرچه سئول با تنگناهای ژئوپلیتیک شدیدی در شبه‌جزیره کره دست‌وپنجه نرم می‌کند و تا کنون نیز دعوت پکن برای مشارکت در ابتکار کمربند و راه را پاسخ نداده است، اما کره جنوبی نه تنها در عمل با بازیگران منطقه‌ای بانفوذی مانند روسیه و چین برای عملی کردن ابتکار اوراسیا همکاری کرده، بلکه از پشتیبانی کشورهای آسیای مرکزی و اروپایی نیز برخوردار بوده است و راه‌های تازه‌ای را برای پیاده‌سازی اهداف ابتکار اوراسیا دنبال می‌کند. بنابراین، عامل کره شمالی و یا عدم پیوستن رسمی کره جنوبی به ابتکار کمربند و راه را نمی‌توان به‌مثابه تنها معیارهای ممکن برای ارزیابی امکان یا امتناع تحقق ابتکار اوراسیا یا سیاست شمالی جدید این کشور تلقی کرد. تنها نتیجه منطقی این است که بدون پیوستن سئول به ابتکار کمربند و راه و یا هر نوع ابتکار زیرساختی دو یا چندجانبه دیگری میان کره جنوبی و پکن، احتمال پیوند کره جنوبی با آسیای مرکزی بسیار دشوار خواهد بود.

با این اوصاف، در پاسخ به پرسش آغازین مقاله مبنی بر اینکه پیاده‌سازی ابتکار اوراسیا کره جنوبی در گرو چیست و آسیای مرکزی چه نقشی در این میان ایفا می‌کند؟ می‌توان فرضیه مقاله را صادق دانست و ابراز داشت که پیوستن سئول به ابتکار کمربند و راه چین تنها شانس واقعی برای پیاده‌سازی ابتکار اوراسیا کره جنوبی به شمار می‌رود و از آنجاکه آسیای مرکزی فصل مشترک هر دو ابتکار فوق را تشکیل می‌دهد، تمرکز پکن و سئول بر هدف یکسان دست‌یابی به فضای ژئوپلیتیک آسیای مرکزی می‌تواند در توسعه هر دو ابتکار مؤثر واقع شود.

منابع و مأخذ

- تویسرکانی، مجتبی (۱۳۹۸)، «راه ادویه جدید، رقیب منطقه‌ای راه ابریشم جدید»، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، ۲۵(۱۰۵)، ۱-۳۸.
- تیشه‌یار، ماندانا و تویسرکانی، مجتبی (۱۳۹۶)، «مبنای ژئوپلیتیک راه ابریشم آمریکا و چین در آسیای مرکزی»، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز ۲۳(۹۹)، ۱-۲۵.
- یزدانی، عنایت‌الله؛ تویسرکانی، مجتبی و مرادی، سوسن (۱۳۸۶)، «تبیین ژئوپلیتیکی رقابت قدرت؛ مطالعه موردی: اوراسیای مرکزی در بازی بزرگ جدید»، فصلنامه ژئوپلیتیک، ۳(۳)، ۱۲۰-۱۵۸.
- Bergesen, A. J. and Suter, C. (2018), "The Return of Geopolitics in the Early 21st Century: The Globalization/Geopolitics Cycles", In A. J. Bergesen and C. Suter (Eds.), *The Return of Geopolitics* (pp. 1-9), Zurich: LIT Verlag Münster.
- Cha, C. (2017), "China's Westward March : Strategic Views of One Belt, One Road", *The Korean Journal of International Studies*, 15(3), 483-500, <http://dx.doi.org/10.14731/kjis.2017.12.15.3.483>
- Chen, D. and Günther, O. (2016), "China's Influence in Uzbekistan: Model Neighbor or Indifferent Partner?", *Jamestown Foundation (China Brief)*, 16(17), 11-14, Available at: https://jamestown.org/wp-content/uploads/2016/11/CB_16_17.pdf?x46194, Accessed on: 2 June 2019.
- Dadabaev, T. (2018), "'Silk Road' as foreign policy discourse: The construction of Chinese, Japanese and Korean engagement strategies in Central Asia", *Journal of Eurasian Studies*, 9(1), 30-41. <https://doi.org/10.1016/j.euras.2017.12.003>
- Dave, B. (2018), "Silk Road Economic Belt: Effects of China's Soft Power Diplomacy in Kazakhstan", In M. Laruelle (Ed.), *China's Belt and Road Initiative And Its Impact in Central Asia* (pp. 97-108), Washington, D.C.: Te George Washington University.
- Day, D. (2017), "The Development and Responses of South Korea's Eurasia Initiative: Realization vs. Illusion", *Journal of International Relations and Foreign Policy*, 5(2), 23-31, <https://doi.org/10.15640/jirfp.v5n2a2>
- Ekengren, M. (2018), "A Return to Geopolitics? The Future of the Security Community in the Baltic Sea Region", *Global Affairs*, 4(4), 1-17, <https://doi:10.1080/23340460.2018.1535250>
- Flint, C. and Zhu, C. (2019), "The Geopolitics of Connectivity, Cooperation, and Hegemonic Competition: The Belt and Road Initiative", *Geoforum*, 99(1), 95-101, <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2018.12.008>
- Guzzini, S. (2012), *The Return of Geopolitics in Europe?: Social Mechanisms and Foreign Policy Identity Crises*, Cambridge: Cambridge University Press.

- Harkavy, R. E. (2013), *Great Power Competition for Overseas Bases: The Geopolitics of Access Diplomacy*, New York: Elsevier.
- He-suk, C. (2019), “New Northern Policy Committee Seeks Progress”, *Herald Corporation*, 27 March, Available at: <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20190327000646>, Accessed on: 26 May 2019.
- Hundt, D. and Kim, S. (2019), “Elite Opinion and the ‘Belt and Road’ Debate in South Korea”, *Pacific Affairs*, 92(1), 27–48, <https://doi.org/10.5509/201992127>
- Hwang, B. Y. (2016), “A Fork in the Road? Korea and China’s One Belt, One Road Initiative”, *Korea Economic Institute of America (KEI)*, 16 November, Available at: http://www.keia.org/sites/default/files/publications/kei_aps_hwang_final.pdf, Accessed on: 11 June 2019.
- Hwang, B. Y. (2018), “What South Korea Thinks of China’s ‘Belt and Road’”, *Eurasian Studies*, 2 May, Available at: <http://greater-europe.org/archives/4938>, Accessed on: 26 May 2019.
- Jae-Young, L. (2017), “The New Northern Policy and Korean-Russian Cooperation”, *Journal of Russia in Global Affairs*, 15 November, Available at: <https://eng.globalaffairs.ru/valday/The-New-Northern-Policy-and-Korean-Russian-Cooperation-19149>, Accessed on: 29 May 2019.
- Jang, S. (2019), “Should South Korea Participate in China's Belt and Road?”, *Center for the National Interest*, 16 January, Available at: <https://nationalinterest.org/blog/buzz/should-south-korea-participate-chinas-belt-and-road-40732>, Accessed on: 11 May 2019.
- Kohli, H. (2018), “Looking at China’s Belt and Road Initiative from the Central Asian Perspective”, *Global Journal of Emerging Market Economies*, 9(1-3), 3–11, <https://doi:10.1177/0974910117747760>
- Kokaisl, P. (2018), “Koreans in Central Asia – a different Korean nation”, *Asian Ethnicity*, 19(4), 428–452, <https://doi.org/10.1080/14631369.2018.1439725>
- Kwak. S. (2018), “Korea's New Southern Policy: Vision and Challenges”, *Korea Institute for International Economic Policy (KIEP)*, 12 November, Available at: https://think-asia.org/bitstream/handle/11540/9407/KIEPpopinions_no146.pdf?sequence=1, Accessed on: 12 June 2019.
- Lain, S. (2018), “The Potential and Pitfalls of Connectivity along the Silk Road Economic Belt”, In M. Laruelle (Ed.), *China’s Belt and Road Initiative And Its Impact in Central Asia* (pp. 1-10), Washington, D.C.: Te George Washington University.

- Lee, J. (2017), “Korea’s Eurasia Initiative and the Development of Russia’s Far East and Siberia”, In H. Jing and A. Korolev (Eds.), *The Political Economy of Pacific Russia: Regional Developments in East Asia* (pp. 103–125), Cham: Palgrave Macmillan, https://doi.org/10.1007/978-3-319-40120-1_5
- Lee, K. (2018), “South Korea’s Infrastructure Vision”, *Center for Strategic and International Studies (CSIS)*, 24 April, Available at: <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/south-koreas-infrastructure-vision>, Accessed on: 23 June 2019.
- Lee, Y. (2019), “Political Viability of the Russia-North Korea-South Korea Gas Pipeline Project: An Analysis of the Role of the U.S.”, *Energies*, 12(10), 1-12, <https://doi.org/10.3390/en12101895>
- Manenti, F. (2016), *The Eurasia Initiative: A Corridor Network for Enhancing Relations Between the Republic of Korea and Italy*, Trieste: Centro Studi Internazionali, Available at: http://greater-europe.org/wp-content/uploads/2018/06/The-Eurasia-Initiative_-final-version-layout.pdf, Accessed on: 10 May 2019.
- McWilliams, D., Shah, P., Neufeld, K., McWilliams, M., Birch, I. and Niculescu-Marcu, C. (2019), “From Silk Road to Silicon Road, How the Belt and Road Initiative Will Transform the Global Economy”, *Chartered Institute of Building (CIOB)*, May, Available at: <https://www.ciob.org/sites/default/files/CIOB-Cebr%20report%20-%20From%20Silk%20Road%20to%20Silicon%20Road.pdf>, Accessed on: 24 June 2019.
- Mead, W. R. (2014), “The Return of Geopolitics: The Revenge of the Revisionist Powers”, *Foreign Affairs*, 93(3), 69-79, <https://www.jstor.org/stable/24483407>
- Nam, J. (2018), *Assessment of South Korea's Role as a "Middle Power Country": Case Studies of South Korean Diplomacy in Central Asia*, Master of Arts Thesis, The Graduate School, The University of Maine, August, Available at: Nam, J. (2018). Assessment of South Korea’s Role as a “Middle Power Country”: Case Studies of South Korean Diplomacy in Central Asia. Retrieved from <https://digitalcommons.library.umaine.edu/etd/2921>, Accessed on: 11 May 2019.
- Ohashi, H. (2018), “The Belt and Road Initiative (BRI) in the Context of China’s Opening-up Policy”, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 7(2), 85–103, <https://doi.org/10.1080/24761028.2018.1564615>
- Refinitiv (2019), “BRI Connect: An Initiative in Numbers”, 9 May, Available at: https://www.refinitiv.com/content/dam/marketing/en_us/documents/reports/refinitiv-zawya-belt-and-road-initiative-report-2019.pdf, Accessed on: 13 June 2019.

- Romer, M. (2018), “One Belt, One Road, One Korea?”, *The Diplomat*, 10 February, Available at: <https://thediplomat.com/2018/02/one-belt-one-road-one-korea>, Accessed on: 12 May 2019.
- Said Aly, A. M. (2019), “The Return of Geopolitics”, *The Cairo Review of Global Affairs*, 33(2), 71-81, Available at: <https://cdn.thecairoreview.com/wp-content/uploads/2019/05/3-cr33-abdel-monem-half-page.pdf>, Accessed on: 13 May 2019.
- Siddiqui, S. (2019), “Lapis Lazuli Corridor: Reconnecting Central Asia and Afghanistan”, *Alarabiya*, 3 January, Available at: <http://english.alarabiya.net/en/views/news/middle-east/2019/01/03/Lapis-Lazuli-Corridor-Reconnecting-Central-Asia-and-Afghanistan.html>, Accessed on: 8 May 2019.
- Sternberg, T., Ahearn, A. and McConnell, F. (2017), “Central Asian ‘Characteristics’ on China’s New Silk Road: the Role of Landscape and the Politics of Infrastructure”, *Land*, 6(3), 1–16, <https://doi.org/10.3390/land6030055>
- Vakulchuk, R. and Overland, I. (2019), “China’s Belt and Road Initiative through the Lens of Central Asia”, In F. M. Cheung and Y. Hong, *Regional Connection under the Belt and Road Initiative: The Prospects for Economic and Financial Cooperation* (pp. 115-133), New York: Routledge.
- Vorontsov, A. (2015), “Eurasia Right to Left”, *Journal of Russia in Global Affairs*, No. 1, January/March, Available at: <https://eng.globalaffairs.ru/number/Eurasia-Right-to-Left-17370>, Accessed on: 29 May 2019.
- WB (2019), “GDP per Capita”, *World Bank*, Available at: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=JP-KR&most_recent_value_desc=true, Accessed on: 23 June 2019.
- Whan-woo, Y. (2019), “China calls for Korea's role on One Belt, One Road project”, *Korea Times*, 7 January, Available at: https://www.koreatimes.co.kr/www/nation/2019/01/176_261567.html, Accessed on: 11 May 2019.
- Zhang, S. (2018), “A Comparative Study of Regional Strategies of Northeast Asian Countries”, *R-Economy*, 4(1), 1–6, <http://dx.doi.org/10.15826/recon.2018.4.1.001>
- Zhou, L. (2018), “Chinese Rust-Belt Province Pushes for New Road and Rail Links to North Korea – and beyond to the South”, *South China Morning Post*, 14 September, Available at: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/2164303/chinese-rust-belt-province-pushes-new-road-and-rail-links-north>, Accessed on: 17 May 2019.