

مسیرهای نوین یکپارچگی در اوراسیا: مطالعه پیوندهای مشارکتی میان ابتکار کمربند و جاده و

اتحادیه اقتصادی اوراسیا

حسین امام وردی^۱

رضا رحمتی^۲

چکیده

ابتکار «کمربند و جاده» چین، به عنوان یک طرح گسترده ژئواکونومیک با ابعاد فرامنطقه‌ای، الگویی متفاوت از رویکردهای آتلانتیستی پس از جنگ جهانی دوم ارائه می‌کند و بر توسعه زیرساخت‌ها، اتصال‌گرایی و همکاری چندجانبه تأکید دارد. در مقابل، اتحادیه اقتصادی اوراسیا نهادی منطقه‌ای با تمرکز محدودتر بر کشورهای مستقل مشترک‌المنافع (CIS) است که در چارچوبی نهادی و تجاری فعالیت می‌کند. با این ملاحظه، پرسش اصلی مقاله این است که: پیوندهای مشارکتی و هم‌افزایی‌های بالقوه میان ابتکار کمربند و جاده و اتحادیه اقتصادی اوراسیا چه تأثیری بر روندهای منطقه‌گرایی در اوراسیا دارد؟ تحلیل تطبیقی این دو ابتکار نشان می‌دهد که هرچند هر یک دارای منطق نهادی، کارکردی و راهبردی متفاوتی هستند، اما تعاملات و هم‌افزایی‌های میان آن‌ها می‌تواند چارچوبی مؤثر برای ارتقای همکاری‌های اقتصادی، امنیتی و نهادی در اوراسیا ایجاد کند و به عنوان بستری برای تقویت روندهای گذار به نظم جهانی چندقطبی عمل نماید. یافته‌های پژوهش بیانگر آن است که این هم‌افزایی، علاوه بر تقویت همگرایی اقتصادی و توسعه اتصال‌گرایی زیرساختی، واجد مؤلفه‌هایی است که می‌تواند در بازتعریف قواعد نظم بین‌المللی، کاهش وابستگی به یک‌جانبه‌گرایی غربی و شکل‌دهی به معماری نوین امنیت اقتصادی در اوراسیای بزرگ نقش‌آفرین باشد. این مقاله با بهره‌گیری از روش بررسی تاریخی - تطبیقی و اتکا بر داده‌های کتابخانه‌ای و منابع برخط، می‌کوشد با تبیین منطق تعامل و هم‌افزایی میان دو ابتکار یادشده، چگونگی تأثیر این تعاملات بر ساختارهای نوظهور اقتصادی - سیاسی اوراسیا و نیز نقش آن‌ها در تقویت سازوکارهای گذار به نظم چندقطبی جهانی را روشن سازد.

کلیدواژه: ابتکار کمربند و جاده، اتحادیه اقتصادی اوراسیا، ادغام اقتصادی، اوراسیا، چین

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۳/۰۴

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۹/۲۳

^۱. دانشجوی دکترای دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، جمهوری اسلامی ایران. h.emamverdi@ut.ac.ir
^۲. استادیار روابط بین‌الملل، دانشکده اقتصاد و علوم اجتماعی، دانشگاه بوعلی سینا. همدان، جمهوری اسلامی ایران. r.rahmati@basu.ac.ir

مقدمه

پس از پایان جنگ سرد، نظم بین‌المللی وارد مرحله‌ای از بازتعریف نقش‌ها، ظرفیت‌ها و الگوهای نوین همکاری و رقابت شد. در حالی که چارچوب «یورو-آتلانتیکی»^۱ همچنان بر بخش عمده‌ای از ساختارهای سیاسی و اقتصادی جهانی سیطره دارد، بازیگران غیرغربی در دهه‌های اخیر تلاش کرده‌اند الگوهای بدیل منطقه‌گرایی و همکاری را در پاسخ به نیازهای جدید ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک شکل دهند. در این میان، دو روند عمده بیش از سایر تحولات توجه پژوهشگران را به خود جلب کرده است: اوراسیاگرایی روسی و ابتکار کمربند و جاده چین.

«ابتکار کمربند و جاده»^۲، یک چارچوب ژئواکونومیک گسترده و چندسطحی است که مناطق مختلفی از آسیای شرقی تا اروپا، خاورمیانه، آفریقا و حتی آمریکای لاتین را دربر می‌گیرد. این ابتکار فراتر از یک پروژه صرفاً اقتصادی، بیانگر راهبرد بلندمدت چین برای تقویت اتصال‌گرایی، توسعه زیرساخت، تنوع‌بخشی تجاری و مشارکت چندجانبه در مقیاس جهانی است. در مقابل، «اوراسیاگرایی»^۳، به مثابه یک گفتمان ژئوپلیتیک و پروژه راهبردی، در پی بازتعریف جایگاه روسیه در فضای پساشوروی است و تلاش می‌کند با ایجاد نهادهایی مانند اتحادیه اقتصادی اوراسیا، الگویی محدودتر اما نهادمند از همکاری اقتصادی و تجاری را در میان کشورهای مستقل مشترک‌المنافع (CIS) گسترش دهد. با این حال، این چارچوب با محدودیت‌هایی نظیر ناهمگونی اقتصادی اعضا، اختلافات سیاسی و ظرفیت نهادی محدود روبه‌روست.

با وجود تفاوت مقیاس، ماهیت و اهداف این دو چارچوب، تعامل و هم‌افزایی میان ابتکار کمربند و جاده و اتحادیه اقتصادی اوراسیا در سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین محورهای همکاری میان چین و روسیه تبدیل شده است. این تعامل نشان‌دهنده نوعی همگرایی مشارکتی و تکمیلی است که می‌تواند ظرفیت‌های اقتصادی، زیرساختی و ترانزیتی دو طرف را در پهنه اوراسیا تقویت کند. به‌ویژه در شرایطی که دینامیک‌های نظم بین‌المللی به سمت چندقطبی شدن پیش می‌رود، این هم‌افزایی می‌تواند الگوی متفاوتی از همکاری‌های چندسطحی را فراتر از الگوهای سنتی غربی به نمایش بگذارد.

اعلام رسمی پیوند میان ابتکار کمربند و جاده و اتحادیه اقتصادی اوراسیا در مه ۲۰۱۵ را می‌توان نقطه عطفی در مسیر تعاملات راهبردی میان پکن و مسکو دانست؛ تعاملی که هدف آن ایجاد هم‌افزایی میان یک ابتکار ژئواکونومیک فراگیر با یک نهاد منطقه‌ای محدودتر اما نهادمند است. با وجود آنکه این همکاری در قالبی رسمی از سال ۲۰۱۵ صورت‌بندی شد،

^۱ Euro-Atlanticism
^۲ Belt and Road Initiative (BRI)
^۳ Eurasianism

پیشینه روابط چین با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا به دهه ۱۹۹۰ بازمی‌گردد؛ دوره‌ای که پایه‌های همکاری اقتصادی، سیاسی و فرهنگی میان چین و کشورهای مستقل مشترک‌المنافع (CIS) گذاشته شد و زمینه‌ساز گسترش تدریجی پیوندهای منطقه‌ای گردید. فرایند یادشده، که اکنون در قالب هماهنگ‌سازی و هم‌افزایی میان ابتکار کمربند و جاده و اتحادیه اقتصادی اوراسیا نمود یافته است، بیانگر شکل‌گیری نوعی چارچوب تکمیلی برای ارتقای سطح همکاری‌های اقتصادی، توسعه کریدورهای ترانزیتی، تسهیل مبادلات تجاری و ایجاد الگوهای نوین حکمرانی اقتصادی در اوراسیاست. این همکاری، علاوه بر ابعاد اقتصادی، ظرفیت آن را دارد که به بستری برای تعمیق مناسبات سیاسی، امنیتی و نهادی میان چین، روسیه و سایر کشورهای اوراسیایی تبدیل شود و بر روندهای همگرایی مشارکتی در منطقه اثر بگذارد. هم‌راستاسازی این دو چارچوب، بیش از آنکه به معنای ادغام نهادی باشد، بازتاب‌دهنده اراده سیاسی و راهبردی چین و روسیه برای تقویت همکاری‌های چندجانبه و ایجاد مدلی بومی‌سازی شده از منطقه‌گرایی است؛ مدلی که در برابر الگوهای غرب‌محور یکپارچگی، بر واقعیت‌های ژئواستراتژیک، نیازهای توسعه‌ای و منطق اتصال‌گرایی اوراسیایی استوار است. از این منظر، هم‌افزایی میان ابتکار کمربند و جاده و اتحادیه اقتصادی اوراسیا را می‌توان بخشی از تلاش گسترده‌تر قدرت‌های آسیایی برای شکل‌دهی به ترتیباتی انعطاف‌پذیر و چندلایه در نظم امنیتی و اقتصادی در حال گذار اوراسیا دانست.

این پژوهش با هدف تحلیل ابعاد مفهومی و راهبردی پیوند مشارکتی میان ابتکار کمربند و جاده چین و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، تلاش دارد منطق همکاری میان این دو ابتکار را در بستر تحولات ژئواستراتژیک اوراسیا تبیین کند. در این راستا، پژوهش حاضر در شش بخش سامان یافته است. در بخش نخست، به بررسی پیشینه مطالعاتی مرتبط با موضوع پرداخته می‌شود و شکاف‌های موجود در ادبیات پژوهش نمایان می‌گردد. بخش دوم به تبیین چارچوب نظری اختصاص دارد و با اتکا به رویکرد نهادگرایی نئولیبرال، مبانی مفهومی و تحلیلی پژوهش ترسیم می‌شود. بخش سوم به تحلیل اهمیت ژئوپلیتیکی و ژئواقتصادی منطقه اوراسیا و ابتکارات منطقه‌گرایانه در این پهنه می‌پردازد و به‌طور خاص، پیوندهای اقتصادی و تجاری میان اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده بررسی می‌شود. در بخش چهارم، نقش ابتکار کمربند و جاده چین در فرایندهای اقتصادی اوراسیا تحلیل می‌گردد. بخش پنجم به تبیین منافع و مزایای راهبردی پیوندهای مشارکتی اوراسیایی میان چین و روسیه اختصاص دارد. در نهایت، بخش ششم به تحلیل انگیزه‌های پیوند دو ابتکار، بررسی پیامدهای آن و نقش کریدورهای اقتصادی در تسهیل این هم‌افزایی اختصاص دارد.

پیشینه پژوهش. در سال‌های اخیر، تعامل میان دو طرح بزرگ منطقه‌گرایانه یعنی «ابتکار کمربند و جاده» چین و «اتحادیه اقتصادی اوراسیا» روسیه، توجه فزاینده‌ای را در میان پژوهشگران روابط بین‌الملل، اقتصاد سیاسی و مطالعات منطقه‌ای برانگیخته است. بررسی ادبیات موجود نشان می‌دهد که پژوهش‌ها عمدتاً در سه محور اصلی تمرکز یافته‌اند: تحلیل ابعاد مفهومی و راهبردی ابتکار چین، ارزیابی ساختار و عملکرد اتحادیه اوراسیایی، و بررسی چگونگی همگرایی یا واگرایی میان این دو ابتکار.

در حوزه نخست، ابتکار کمربند و جاده را به‌عنوان یک راهبرد کلان ژئواستراتژیک چین برای بازتعریف نظم منطقه‌ای و جهانی تحلیل کرده‌اند. این مطالعات تأکید دارند که ابتکار چین فراتر از یک پروژه اقتصادی صرف، ابزاری برای نفوذ

ساختاری چین در اوراسیا و فراتر از آن است و مفاهیمی چون «رویای آسیایی»^۱ و «نظم متصل اوراسیایی»^۲ را مطرح می‌کنند (Ferdinand, 2016; Callahan, 2016). بهرامی مقدم (۱۳۹۹)، در مقاله خود با عنوان «محرک‌های اقتصادی ابتکار جاده و کمربند چین» به بررسی عوامل اقتصادی موثر بر پیشبرد این مگا پروژه بین‌المللی پرداخته است. وی تأکید می‌کند که ابتکار جاده و کمربند چین که از سال ۲۰۱۳ توسط رئیس‌جمهوری خلق چین مطرح شد، نه تنها یک برنامه زیرساختی و تجاری، بلکه محصول ضرورت‌های اقتصادی داخلی این کشور نیز بوده است. مقاله نشان می‌دهد که عواملی همچون رشد اقتصادی، مازاد مصرف و سرمایه، اضافه ظرفیت تولید، ارتقای رقابت‌پذیری اقتصادی و نیاز به دسترسی بیشتر به بازارهای خارجی به عنوان محرک‌های اصلی اقتصادی عمل کرده و زمینه پیشبرد این پروژه را فراهم کرده‌اند. در ادامه، عزیزی و همکاران (۱۴۰۰)، جنبه دیگری از ابتکار کمربند و جاده را مورد توجه قرار دادند و به بررسی تأثیرهای این پروژه بر اقتصاد سیاسی غرب آسیا می‌پردازد. این مطالعه نشان می‌دهد که چین علاوه بر انگیزه‌های اقتصادی، به دنبال رژیم‌سازی جهانی است و کنش‌های نظری و عملی خود را در غرب آسیا به گونه‌ای پیش می‌برد که از طریق سیاست آرام و مرحله‌ای، نفوذ اقتصادی و سیاسی خود را گسترش دهد.

در حوزه دوم، جایگاه و کارکردهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا مورد توجه پژوهشگران قرار گرفته است. این مطالعات نشان می‌دهند که اگرچه اهداف اعلام‌شده اتحادیه عمدتاً اقتصادی و شامل تسهیل تجارت، همگرایی بازار و توسعه زیرساخت‌های منطقه‌ای است، اما در عمل ساختار این اتحادیه تحت تأثیر سنگین منافع ژئوپلیتیکی روسیه قرار دارد. علاوه بر این، چالش‌هایی مانند ناهمگونی اقتصادی کشورهای عضو، ناهماهنگی نهادی و وابستگی متقابل نامتوازن، محدودیت‌های جدی در تحقق اهداف اقتصادی اتحادیه ایجاد کرده‌اند. چنین تحلیل‌هایی حاکی از آن است که اتحادیه اقتصادی اوراسیا نه تنها یک سازوکار اقتصادی، بلکه یک ابزار سیاست خارجی و نفوذ منطقه‌ای برای روسیه به شمار می‌آید، که بر روند تعاملات اقتصادی و سیاسی کشورهای عضو تأثیر قابل توجهی دارد (Vinokurov, 2017; Libman & Vinokurov, 2018). همچنین، میرفخرایی (۱۳۹۴)، در مقاله‌ای با عنوان «اتحادیه اقتصادی اوراسیا و الزامات ژئواکونومیک آن برای ایران» نشان می‌دهد که پس از جنگ سرد، اتحادیه اقتصادی اوراسیا با گذراندن فرآیندی چندساله، به ابزاری اقتصادی در خدمت اهداف ژئوپلیتیک تبدیل شده است. وی تأکید می‌کند که منطق تعارض و رقابت بر فراز کنش‌های اقتصادی این اتحادیه حاکم است و اهداف تجاری اعضا اغلب در تقابل با اتحادیه‌ها و واحدهای سیاسی دیگر دنبال می‌شود. در این راستا، الزامات ژئواکونومیک ایران پس از تشکیل اتحادیه اقتصادی اوراسیا را مورد بررسی قرار می‌دهد و نتیجه می‌گیرد که ایران بدون توجه به این الزامات، توان رقابت ژئوپلیتیک خود را در چارچوب نوین اقتصادی از دست خواهد داد. یکتایی و شفيعی (۱۴۰۳)، در مقاله «بررسی الگوی روابط اقتصادی و نقش اتحادیه اوراسیا در سیاست خارجی روسیه (۲۰۲۴-۲۰۱۵)» نشان می‌دهند که این اتحادیه، با تولید ناخالص داخلی ۱,۵ تریلیون دلار در سال ۲۰۱۵ و جمعیتی تقریباً ۲۰۰ میلیونی، می‌تواند موفقیتی ژئوپلیتیکی محسوب شود که هم برنامه سیاسی جاه‌طلبانه پوتین و هم چشم‌انداز اقتصادی اتحادیه را

حمایت می‌کند. با این حال، مطالعه تأکید دارد که موفقیت بلندمدت اتحادیه قطعی نیست و چالش‌هایی همچون نیاز به توسعه اقتصادی متوازن و ایجاد فرصت‌های برابر برای همه کشورهای عضو وجود دارد.

در حوزه سوم، پژوهش‌ها به بررسی تعامل میان ابتکار کمربند و جاده و اتحادیه اقتصادی اوراسیا متمرکز شده‌اند. این مطالعات ضمن شناسایی نقاط اشتراک و واگرایی دو پروژه، بر امکان‌پذیری یک همگرایی استراتژیک مشروط تأکید دارند. زنگ (۲۰۱۷) این رابطه را به عنوان یک «ائتلافی ناآرام»^۱ توصیف می‌کند؛ جایی که رقابت ژئوپلیتیکی پنهان میان چین و روسیه وجود دارد و اگرچه تلاش‌هایی برای هم‌راستاسازی اقتصادی صورت می‌گیرد، این رقابت می‌تواند مانعی جدی در مسیر یکپارچگی واقعی باشد (Zhang, 2017). در مقابل، کاروستلوا (۲۰۱۹) به مکمل بودن نسبی ابتکار چین و اتحادیه اقتصادی اوراسیا اشاره می‌کند و از چشم‌انداز شکل‌گیری یک نظم منطقه‌ای چندلایه در اوراسیا سخن می‌گوید (Kaczmarek, 2019). به عبارت دیگر، با وجود رقابت‌ها و چالش‌های ژئوپلیتیکی، ظرفیت‌هایی برای همکاری اقتصادی و ایجاد سازوکارهای مشترک بین دو پروژه وجود دارد که می‌تواند به یک همگرایی استراتژیک مشروط منجر شود.

با وجود تلاش‌های علمی پیشین، هنوز خلأ قابل توجهی در تحلیل‌های جامع و منسجم درباره اهداف و پیامدهای تعامل و هم‌افزایی میان ابتکار کمربند و جاده و اتحادیه اقتصادی اوراسیا در چارچوب منطقه‌گرایی نوین اوراسیایی وجود دارد. این مقاله تلاش می‌کند با تمرکز بر منطق راهبردی همکاری میان چین و روسیه، ابعاد نظری و عملی این تعامل را بررسی کند و نشان دهد چگونه این هم‌افزایی می‌تواند چارچوبی نوین برای معماری نظم منطقه‌ای و جهانی چندلایه در اوراسیا فراهم آورد. پژوهش حاضر با تحلیل سازوکارهای اقتصادی، سیاسی و نهادی این همکاری، مسیرهای تحقق همگرایی مشارکتی و پیامدهای آن برای تقویت انسجام اقتصادی، توسعه زیرساخت و تحکیم جایگاه اوراسیا در نظم جهانی را روشن می‌سازد.

چارچوب نظری: نهادگرایی نئولیبرال. ظهور نهادگرایی نئولیبرال به‌عنوان یک نظریه مهم در روابط بین‌الملل در

دهه ۱۹۸۰، به‌طور عمده پاسخی به نیازهای تحلیلی جدید و نواقص نظریه‌های پیشین در این حوزه بود. طبق نظر مارتین و سیمونز، مطالعات مرتبط با سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی عمدتاً ماهیتی توصیفی و سیاست‌محور داشتند و فاقد چارچوب تحلیلی منسجم بودند (Martin & Simons, 1998: 730). این مطالعات همچنین در تبیین جایگاه سازمان‌ها در اقتصاد جهانی با خلأ نظری مواجه بودند. در واکنش به این نواقص، نظریه‌پردازانی چون رابرت کوهن و استفان کراسنر با ارائه چارچوب‌های تحلیلی نوین به تحلیل رفتارهای بین‌المللی و نقش سازمان‌های بین‌المللی پرداخته و مسیر جدیدی برای این حوزه ارائه دادند. این رویکردها تحت تأثیر دو عامل کلیدی شکل گرفتند: نخست، ثبات در همکاری‌های اقتصادی بین‌المللی در دهه ۱۹۷۰، علی‌رغم تغییرات اساسی در توزیع قدرت اقتصادی؛ و دوم، نقش برجسته نهادهایی چون سازمان‌های برتون وودز و توافق‌نامه عمومی تعرفه و تجارت، که تأثیر مهمی در نظم اقتصادی بین‌المللی داشتند. کوهن بر این باور بود که این عوامل پیوستگی دارند و وجود نهادهای بین‌المللی به‌عنوان عاملی اساسی در تداوم همکاری‌های اقتصادی قابل تبیین است (Keohane, 1984: 52). در این راستا، نهادگرایان نئولیبرال با انتقاد از مفروضات نئورئالیستی به

توسعه چارچوب‌های جدید پرداختند. به‌طور خاص، کنت والتز معتقد بود که توزیع قدرت بین‌المللی مهم‌ترین عامل شکل‌دهنده همکاری‌های بین‌المللی است (Waltz, 1979: 23). در مقابل، کوهن و جوزف نای بر نقش بازیگران غیردولتی در تعاملات بین‌المللی تأکید کردند و اشاره نمودند که نمی‌توان صرفاً به نقش دولت‌ها در این زمینه محدود شد. این تحول نظری نشان داد که سطح بالای همکاری‌های بین‌المللی نمی‌تواند تنها با فرضیات نئورئالیستی توضیح داده شود. در حالی که دولت‌ها هنوز هم به‌عنوان بازیگران اصلی روابط بین‌الملل باقی‌مانده‌اند، نهادگرایی نئولیبرال بر اهمیت نهادهای بین‌المللی و نقش آنها در تسهیل همکاری‌ها و حل مشکلات ناشی از اقدامات جمعی تأکید دارد.

در سطح بین‌المللی، نهادگرایی نئولیبرال توسط نهادهای مالی قدرتمندی همچون صندوق بین‌المللی پول، بانک جهانی و سازمان تجارت جهانی اعمال شده است. این ایدئولوژی در برخی دیدگاه‌ها به‌عنوان نوعی استعمار نوین اقتصادی تلقی شده و بر تجارت آزاد کالاها و خدمات، حرکت آزاد سرمایه و آزادی سرمایه‌گذاری تأکید دارد. در واقع نئولیبرال‌ها بر ترویج این سه اصل متمرکز بوده‌اند که به گسترش جهانی‌سازی اقتصادی و افزایش تبادلات میان دولت‌ها منجر شده است. کوهن همچنین معتقد است که برای ایجاد همکاری میان دولت‌ها، آنها باید بر مشکلات ناشی از اقدام‌های جمعی که ریشه در هزینه‌های مبادله‌ای دارند، غلبه کنند (Keohane, 1984: 54). سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی با فراهم‌آوردن بسترهای لازم، به دولت‌ها کمک می‌کنند تا این مشکلات را مدیریت کرده و الگوهای همکاری پایدار را حفظ نمایند. علاوه بر این، این نهادها به ایفای نقش نظارتی پرداخته و تضمین می‌کنند که کشورهای عضو به تعهدات خود پایبند بمانند. برای تحلیل نهادگرایی نئولیبرال در چارچوب ابتکار کمربند و جاده و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، می‌توان اصول کلیدی این نظریه را به‌طور خاص در زمینه این دو نهاد مورد بررسی قرار داد:

• نقش نهادهای چندجانبه و منطقه‌ای

در چارچوب نهادگرایی نئولیبرال، نهادهای بین‌المللی و منطقه‌ای مانند اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده به‌عنوان سازوکارهای اصلی همکاری‌های چندجانبه و نهادهای جدید برای تسهیل همگرایی اقتصادی و امنیتی در اوراسیا در نظر گرفته می‌شوند. این نهادها می‌توانند به کشورهای عضو کمک کنند تا منافع مشترک خود را در چارچوب‌های قانونی و نهادینه‌شده دنبال کنند، به‌ویژه در زمینه‌های حمل‌ونقل، تجارت، و همکاری‌های امنیتی.

• تأکید بر همکاری به‌جای رقابت

نهادگرایی نئولیبرال به‌ویژه بر مزایای همکاری‌های اقتصادی و امنیتی تأکید دارد. پیوندهای مشارکتی ابتکار کمربند و جاده با اتحادیه اقتصادی اوراسیا بر این اصل مبتنی است که کشورها می‌توانند با همکاری و همگرایی، به جای رقابت و برخورد با یکدیگر، منافع اقتصادی و امنیتی مشترک خود را به دست آورند. این همکاری‌های نهادین و چندجانبه می‌توانند به تقویت یکپارچگی منطقه‌ای کمک کرده و به نهادهای جهانی، مانند سازمان ملل یا سازمان جهانی تجارت، قدرت رقابت جدیدی ارائه دهند.

• استفاده از نهادها برای حل چالش‌های امنیتی و اقتصادی

یکی از مفاهیم کلیدی در نهادگرایی نئولیبرال این است که نهادها به کشورهای مختلف کمک می‌کنند تا مشکلات امنیتی و اقتصادی را به‌طور مشترک حل کنند. در زمینه اوراسیا، نهادهایی مانند اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده به‌عنوان ابزارهایی برای مقابله با فشارهای غرب و تقویت استقلال اقتصادی و امنیتی در منطقه عمل می‌کنند. این نهادها با ایجاد قوانین، قراردادهای و پروتکل‌های مشترک، می‌توانند همکاری‌های اقتصادی و امنیتی را در سطح منطقه‌ای تقویت کنند.

• ایجاد فضای مناسب برای تعامل و اعتماد

نهادگرایی نئولیبرال بر ایجاد اعتماد و تعامل میان کشورها تأکید دارد. هم‌افزایی ابتکار کمربند و جاده با اتحادیه اقتصادی اوراسیا می‌تواند به‌عنوان یک چارچوب نهادین برای ایجاد اعتماد میان کشورهای منطقه عمل کند. این همگرایی با ایجاد نهادهای مشترک و ساختارهای اقتصادی و سیاسی متقابل، فرصت‌هایی برای افزایش تعاملات اقتصادی و سیاسی و تقویت اعتماد در منطقه اوراسیا فراهم می‌آورد.

• نهادسازی و تقویت همگرایی در سطح منطقه‌ای

نهادگرایی نئولیبرال به نهادسازی و تقویت مؤسسات منطقه‌ای و بین‌المللی برای تسهیل همکاری‌های اقتصادی و امنیتی در سطح جهانی و منطقه‌ای تأکید دارد. در این چارچوب، نهادهایی که از طریق ابتکار کمربند و جاده و اتحادیه اقتصادی اوراسیا ایجاد می‌شوند، می‌توانند نقش مؤثری در تسهیل تعاملات اقتصادی و همچنین افزایش امنیت و یکپارچگی منطقه‌ای ایفا کنند. این نهادها نه‌تنها برای توسعه پایدار اقتصادی، بلکه برای تأمین امنیت و کاهش تنش‌ها در منطقه اوراسیا نیز حیاتی هستند.

با توجه به اصول نهادگرایی نئولیبرال، این تحلیل نشان می‌دهد که هم‌افزایی ابتکار کمربند و جاده با اتحادیه اقتصادی اوراسیا نه‌تنها به تقویت همکاری‌های اقتصادی میان کشورهای عضو می‌پردازد، بلکه نقش مهمی در تسهیل تبادلات تجاری، جذب سرمایه‌گذاری و حل مشکلات اقتصادی جمعی ایفا می‌کند. این نهادها با تقویت همکاری‌های اقتصادی و ارائه چارچوب‌های حقوقی و نهادی مناسب، به حفظ پایداری اقتصادی و توسعه بلندمدت در سطح منطقه‌ای و جهانی کمک می‌کنند. به این ترتیب، همکاری‌های میان این دو ابتکار می‌تواند به‌عنوان یک نمونه موفق از همگرایی اقتصادی و سیاسی در اوراسیا عمل کند و در نهایت به تحکیم نظم جهانی چندقطبی یاری رساند.

۳. اهمیت اوراسیا و ابتکارات منطقه‌ای

منطقه اوراسیا^۱ (در چارچوب این پژوهش عمدتاً کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا و مسیرهای کلیدی ترانزیتی مرتبط با ابتکار کمربند و جاده چین را در بر می‌گیرد)، در سال‌های اخیر به کانون توجه تحولات چشمگیر منطقه‌ای تبدیل شده است. این تحولات که عمدتاً توسط روسیه و چین هدایت می‌شوند، با هدف ایجاد ساختارهای نوین اقتصادی و سیاسی در منطقه، در حال شکل‌گیری هستند. در این میان، اتحادیه اقتصادی اوراسیا به‌عنوان یکی از مهم‌ترین تلاش‌های همکاری

^۱ . اوراسیا به گستره وسیعی از سرزمین‌ها اطلاق می‌شود که شامل اروپا و آسیا به‌صورت یکپارچه است و از اقیانوس اطلس در غرب تا اقیانوس آرام در شرق و از قطب شمال در شمال تا مرزهای آسیای جنوبی و خاورمیانه در جنوب امتداد دارد.

منطقه‌ای، در ابتدا در سال ۲۰۱۱ به عنوان یک اتحادیه گمرکی پایه‌گذاری شد و سپس در سال ۲۰۱۵ با ارتقا به یک اتحادیه اقتصادی، گام‌های مهمی در جهت ایجاد بازار واحد برای کالا، خدمات، سرمایه و نیروی کار برداشت. این اتحادیه، که کشورهای ارمنستان، بلاروس، قزاقستان، قرقیزستان و روسیه را در بر می‌گیرد، بر اساس معاهده‌ای که در سال ۲۰۱۴ امضا شد، فعالیت می‌کند و کمیسیون اقتصادی اوراسیا به عنوان نهاد فراملی آن، مسئولیت اجرایی را بر عهده دارد. اهداف این اتحادیه، با اتحادیه اروپا قابل مقایسه بوده و می‌توان آن را به عنوان گامی اولیه در راستای ادغام عمیق‌تر در فضای پسا شوروی در نظر گرفت. همزمان با پیشرفت فرآیند ادغام اتحادیه اقتصادی اوراسیا، گروهی از کارشناسان روسی به رهبری سرگئی کاراگانوف^۱، به بررسی گزینه‌های گسترده‌تری برای ادغام اوراسیا پرداختند (Kaczmarek & Rodkiewicz, 2016: 4). در آوریل ۲۰۱۵، این گروه با انتشار گزارشی تحت عنوان «به سوی اقیانوس بزرگ»^۲، پیشنهاد تبدیل اوراسیا به یک منطقه توسعه مشترک بین چین و روسیه را مطرح کردند. متعاقباً، کاراگانوف طرح «اوراسیای بزرگ‌تر» را به ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه، ارائه کرد. در ژوئن ۲۰۱۶، پوتین نیز ایده «شراکت اوراسیای بزرگ‌تر»^۳ را مطرح نمود، که در برگیرنده کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا، کشورهای مشترک‌المنافع، و همچنین چین، هند، پاکستان و ایران بود (Li Zigu, 2017). گسترش دامنه جغرافیایی این شراکت، نشان‌دهنده درک این موضوع است که برای دستیابی به رفاه اقتصادی در منطقه، یک اتحادیه اقتصادی اوراسیایی متمرکز به تنهایی کافی نیست و مشارکت کانون‌های اقتصادی بزرگ آسیایی نیز ضروری است. در مقابل، ابتکار کمربند و جاده که در سال ۲۰۱۳ توسط شی جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین معرفی شد، شامل دو بخش اصلی است: «کمربند اقتصادی جاده ابریشم»^۴ که از چین تا اروپای غربی امتداد می‌یابد و «جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱»^۵ که از طریق اقیانوس هند، چین را به دریای مدیترانه متصل می‌کند. اگرچه این ابتکار در ظاهر یک پروژه توسعه زیرساخت‌های فرامرزی است، اما در واقع بازتابی از دیدگاه نخبگان سیاسی پکن برای ایجاد یک منطقه یکپارچه‌تر اوراسیا، تحت رهبری چین است. ابتکار کمربند و جاده، پنج پیوند اصلی که شامل هماهنگی سیاست‌ها، ساخت زیرساخت‌ها، تجارت بدون مانع، ادغام مالی و تبادلات مردمی، و ایجاد «جامعه‌ای با سرنوشت مشترک برای بشریت» را دنبال می‌کند (Rolland, 2020: 14-15). در مقایسه با اتحادیه اقتصادی اوراسیا، جذابیت اصلی ابتکار کمربند و جاده، در میزان سرمایه‌گذاری‌های عظیمی است که پکن برای تزریق به پروژه‌های مختلف در نظر گرفته است.

بسیاری از همسایگان روسیه با اشتیاق به ابتکار کمربند و جاده پیوسته‌اند. با این وجود، علی‌رغم پتانسیل رقابت بین دو قدرت بر سر یک فضای مشابه با دو پروژه متفاوت، رویکردی مبتنی بر همکاری بین چین و روسیه شکل گرفته است. با درک مخاطرات رقابت ژئوپلیتیکی، این دو کشور در تلاش برای اجتناب از تنش‌ها و شکل‌دهی به یک چارچوب همکاری ثابت‌قدم بوده‌اند که امکان هم‌راستایی ابتکارات کلیدی اوراسیایی‌شان را فراهم می‌سازد. اولین نشانه از این آمادگی مشترک برای همکاری، در دیدار سران دو کشور، ولادیمیر پوتین و شی جین‌پینگ، در می ۲۰۱۵ در مسکو نمایان شد. دو رهبر اعلامیه مشترکی را درباره «همکاری در هماهنگی توسعه پروژه اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کمربند اقتصادی جاده ابریشم»

امضا کردند. در این اعلامیه بر تقویت ادغام اقتصادی منطقه و حفاظت از صلح و ثبات در فلات اوراسیا تاکید شد (Xinhua, 2015). در این جلسات، سرمایه‌گذاری، توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل، توافق‌نامه تجارت آزاد میان اتحادیه اقتصادی اوراسیا و چین به عنوان راهکارهایی برای تقویت توسعه اقتصادی منطقه معرفی شد (Xinhua, 2015). به منظور تسهیل این همکاری، بستری برای گفت‌وگو نیز برای بررسی اقدامات عملی جهت همکاری‌های بهتر اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کمربند اقتصادی جاده ابریشم ایجاد شد. در سفر ولادیمیر پوتین به پکن در ژوئیه ۲۰۱۶، شی و پوتین مجدداً بر تعهد خود به هم‌راستایی منافع در اوراسیا تاکید کرده و ایده ایجاد شراکت جامع اوراسیا بر اساس شفافیت، گشودگی و در نظر گرفتن منافع دیگران را ترویج کردند. در ژوئیه ۲۰۱۷، در روزی که پوتین و شی به طور رسمی توافق کردند که روابط شراکت جامع و همکاری استراتژیک خود را گسترش دهند، وزارت بازرگانی چین و وزارت توسعه اقتصادی روسیه یک گروه کاری برای بررسی قابلیت اجرایی شراکت اقتصادی اوراسیا تأسیس کردند (MOFCOM, 2017). در مذاکرات بعدی، کارشناسان روسی و چینی بر اصول «برابری حاکمیتی و عدم مداخله در امور داخلی» و احترام به «مسیر توسعه انتخابی یکدیگر» به توافق رسیدند. علاوه بر نشست‌های ریاست جمهوری و اعلامیه‌های رسمی، هر دو کشور یک سازوکار برجسته برای مشاورات منظم ایجاد کرده‌اند که شامل تمامی سطوح، از دیدارهای سران دولت‌ها و وزرای دولت تا سطوح پایین‌تر است. تعهد سیاسی سطح بالای چین و روسیه به همکاری در اوراسیا به نخبگان فکری هر دو کشور نیز منتقل شده است. در همین راستا، شورای امور بین‌الملل روسیه به تحقیقات متمرکز بر شراکت اوراسیای بزرگ‌تر پرداخته و دولت چین نیز به تأمین کمک هزینه ملی برای پروژه مطالعه مسیر هم‌راستایی و روندهای رو به رشد ابتکارات کمربند و جاده و شراکت اوراسیای بزرگ‌تر اقدام کرده است (MOFCOM, 2017). تحلیلگران روسی و چینی، تفاوت‌های میان دو پروژه را نه به عنوان موانع غیرقابل حل، بلکه به عنوان عوامل مکمل و تقویت‌کننده یکدیگر می‌بینند.

۳-۱. پیوندهای اقتصادی و تجاری بین اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده

اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا، به منظور توسعه اقتصادی و بهبود زیرساخت‌های خود، نیازمند سرمایه‌گذاری و شرکای تجاری قابل اعتماد هستند. از سوی دیگر، چین نیز در چارچوب ابتکار «کمربند و جاده» تمایل به سرمایه‌گذاری در کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا را دارد. این سرمایه‌گذاری‌ها نه تنها به تقویت زیرساخت‌های حمل و نقل در اوراسیای پساشوروی کمک می‌کند، بلکه فرصت‌های لازم برای ارتباط با کشورهای اروپایی و خاورمیانه را نیز فراهم می‌آورد. ابعاد گوناگون این هم‌افزایی را می‌توان در محورهای زیر دسته‌بندی نمود:

۳-۱-۱. سرمایه‌گذاری و فرصت‌های تجاری

اتحادیه اقتصادی اوراسیا با جمعیتی بیش از ۲۰۰ میلیون نفر، به عنوان یک بازار استراتژیک برای محصولات پیشرفته و سایر کالاهای چینی مطرح است و از این رو، مورد توجه ویژه چین قرار دارد. همچنین، کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا به بازار ۱,۴ میلیارد نفری چین چشم دوخته‌اند، زیرا چین به نفت، گاز، مواد معدنی و دیگر منابع طبیعی این کشورها نیازمند است. این نیازهای متقابل، موجب افزایش همکاری‌های اقتصادی و تجاری میان چین و اتحادیه اقتصادی اوراسیا شده است.

۳-۱-۲. توافقات و چارچوب‌های حقوقی

به منظور هم‌پیوندی اقتصادی، در سال ۲۰۱۵، چین و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا توافق کردند که همکاری‌های خود را از طریق پیوند دادن اتحادیه اقتصادی اوراسیا به ابتکار «کمر بند و راه» توسعه دهند. این توافق در سال ۲۰۱۸ با امضای توافق‌نامه‌ای در زمینه همکاری‌های اقتصادی و تجاری میان اتحادیه اقتصادی اوراسیا و جمهوری خلق چین، به سطح جدیدی از تعهدات رسید. این توافق‌نامه، چارچوب حقوقی دقیقی برای همکاری‌های چندجانبه در زمینه‌های مختلف نظیر تجارت، حمل و نقل، فناوری، دیجیتالی‌سازی و سایر موارد فراهم کرده است (Sahakyan & Gartner 2022: 27). به طور کلی، چین و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا برای اجرای دو ابتکار اصلی خود، یعنی «کمر بند و جاده» و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، به یکدیگر وابسته و نیازمند هستند.

۳-۱-۳. ابعاد سیاسی همکاری

پیوند میان اتحادیه اقتصادی اوراسیا و «کمر بند و جاده» علاوه بر ابعاد اقتصادی، بار سیاسی قابل توجهی نیز دارد. این همکاری نشان دهنده آن است که در اوراسیای پسا شوروی، روسیه و چین به عنوان دو بازیگر اصلی و مبتکر در زمینه طرح‌های یکپارچه‌سازی اقتصادی و سیاسی، همکاری را بر رقابت ترجیح داده‌اند. هدف کلیدی این همکاری، ایجاد اتحاد میان شرکای خود و شکل‌دهی به قطب‌های مستقل اقتصادی و سیاسی است که در نهایت، بتوانند پایه‌گذار نظم نوین چندقطبی جهانی باشند. این استراتژی نه تنها به تقویت همکاری‌های اقتصادی کمک می‌کند، بلکه به ایجاد یک نظام جغرافیایی سیاسی جدید منجر می‌شود که در آن قدرت‌های منطقه‌ای به عنوان بازیگران اصلی مؤثر ظاهر می‌شوند. در این راستا، کشورهای قزاقستان، بلاروس، قرقیزستان و ارمنستان نیز با روسیه و چین برای پیوند دادن اتحادیه اقتصادی اوراسیا به ابتکار «کمر بند و جاده» همکاری کرده‌اند (Sahakyan & Gartner 2022: 32). این توافقات نشان دهنده عزم مشترک این کشورها برای بهره‌برداری از فرصت‌های نوظهور و ایجاد سیستمی است که در آن منافع اقتصادی و سیاسی آن‌ها به هم پیوند خورده و بر اساس همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه قرار گیرد.

۳-۱-۴. تأثیر بر منطقه اوراسیا

پیوند استراتژیک بین ابتکار «کمر بند و جاده» و اتحادیه اقتصادی اوراسیا می‌تواند به طور کلی به ثبات و امنیت اوراسیای پسا شوروی بیفزاید. این همکاری می‌تواند به تقویت اعتماد متقابل و ایجاد روابط دوجانبه قابل اعتماد میان کشورهای منطقه کمک کند. در این چارچوب، ایجاد یک جامعه اقتصادی و سیاسی با آینده مشترک، به عنوان یک ضرورت حیاتی برای ثبات و امنیت منطقه تلقی می‌شود. در این راستا، توسعه همکاری‌های اقتصادی و پروژه‌های زیربنایی می‌تواند به بهبود شرایط اقتصادی و اجتماعی در این کشورها منجر شود و در نتیجه، به تقویت پیوندهای سیاسی و فرهنگی آن‌ها کمک کند. همچنین، این پیوندها می‌توانند به کاهش تنش‌های منطقه‌ای و ایجاد بستر مناسب برای گفت‌وگوهای سازنده میان کشورهای مختلف کمک کنند. در نهایت، باید بر این نکته تأکید کرد که همکاری میان ابتکار «کمر بند و جاده» و اتحادیه اقتصادی اوراسیا نه تنها فرصتی برای رشد و توسعه اقتصادی فراهم می‌کند، بلکه می‌تواند به عنوان یک استراتژی مؤثر در راستای تضمین امنیت و ثبات منطقه‌ای عمل کند. به این ترتیب، کشورهای عضو می‌توانند با تکیه بر این

همکاری‌ها، اقدامات مؤثری در جهت حفظ امنیت و رفاه همگانی انجام دهند. برای بررسی ابعاد مختلف همگرایی اقتصادی، سیاسی و امنیتی میان ابتکار «کمر بند و جاده» چین و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، جدول زیر به تحلیل شاخص‌ها و تأثیرات این همگرایی در زمینه‌های مختلف می‌پردازد؛

جدول شماره ۱- تحلیل ابعاد مختلف پیوند ابتکار «کمر بند و جاده» و اتحادیه اقتصادی اوراسیا

ابعاد همگرایی اقتصادی و سیاسی	شاخص‌ها و عناصر اصلی همکاری	اهداف متقابل و نیازهای استراتژیک	موافقت‌نامه‌ها و چارچوب‌های حقوقی	تأثیرات و پیامدهای منطقه‌ای
همگرایی اقتصادی و تجاری	<ul style="list-style-type: none"> - توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل - افزایش حجم تجارت - دوجانبه - سرمایه‌گذاری در پروژه‌های مشترک - تقویت پیوندهای تجاری 	<ul style="list-style-type: none"> - نیاز چین به منابع طبیعی (نفت، گاز، مواد معدنی) - نیاز کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا به بازار چین و فناوری‌های نوین 	<ul style="list-style-type: none"> - توافق‌نامه همکاری‌های اقتصادی (۲۰۱۵) - تفاهم‌نامه تجارت آزاد (۲۰۱۸) - چارچوب همکاری‌های چندجانبه در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک 	<ul style="list-style-type: none"> - رشد تجارت و صادرات - تسهیل تبادلات کالاها و خدمات - تقویت همکاری‌های تجاری و توسعه بازارهای جدید
نوآوری و همکاری فناوری	<ul style="list-style-type: none"> - همکاری در زمینه‌های هوش مصنوعی، 5G، اینترنت اشیا (IoT) - توسعه فناوری‌های دیجیتال و اینترنتی - پروژه‌های مشترک در زمینه تحقیق و توسعه 	<ul style="list-style-type: none"> - نیاز کشورهای اتحادیه به فناوری‌های پیشرفته برای رشد صنعتی و تجاری 	<ul style="list-style-type: none"> - قراردادهای همکاری در زمینه فناوری و نوآوری - پروژه‌های مشترک در قالب «کمر بند دیجیتال» 	<ul style="list-style-type: none"> - ارتقاء سطح فناوری در کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا - دستیابی به پیشرفت‌های علمی و تکنولوژیکی در منطقه
همگرایی سیاسی و استراتژیک	<ul style="list-style-type: none"> - تقویت روابط سیاسی دوجانبه و چندجانبه - تعامل در سیاست‌های بین‌المللی - ایجاد قطب‌های 	<ul style="list-style-type: none"> - تقویت همکاری‌های سیاسی میان چین و روسیه - مقابله با چالش‌های ژئوپلیتیکی و هژمونی غربی 	<ul style="list-style-type: none"> - همکاری‌های سیاسی میان کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا و چین - چینی - توافقات برای تقویت منطقه 	<ul style="list-style-type: none"> - تقویت جایگاه چین و روسیه در اوراسیا و سطح جهانی - کاهش تنش‌ها و رقابت‌های سیاسی در منطقه

روابط سیاسی و دیپلماتیک	مستقل اقتصادی و سیاسی
<p>امنیت و همگرایی دفاعی</p> <p>- همکاری‌های امنیتی و دفاعی - تقویت توانمندی‌های نظامی و اطلاعاتی - مقابله با تهدیدات امنیتی مشترک</p> <p>- توافقات امنیتی و نظامی بین چین و کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا - تقویت امنیت منطقه‌ای در مقابل نفوذ نانو - همکاری‌های اطلاعاتی و مقابله با تهدیدات جهانی</p>	<p>چارچوب‌های قانونی و حقوقی</p> <p>- ایجاد توافقات چندجانبه برای تسهیل تجارت و همکاری‌ها - تنظیم قوانین مربوط به پروژه‌های مشترک - هم‌راستایی سیاست‌ها و قوانین اقتصادی</p> <p>- نیاز به یک چارچوب قانونی مستحکم برای تسهیل همکاری‌ها - همگرایی قوانین اقتصادی و تجاری در سطح منطقه‌ای</p> <p>- توافق‌نامه‌های ۲۰۱۵ و ۲۰۱۸ حقوقی برای همکاری‌های چندجانبه - تسهیل فرآیندهای تجاری و اقتصادی میان کشورهای مختلف</p>

منبع: Sahakyan & Gartner 2022

۴. نقش ابتکار کمر بند و جاده چین در فرآیندهای اقتصادی اوراسیا

با توجه به چالش‌های جدی که اقتصاد جهانی به‌ویژه به دلیل جنگ روسیه و اوکراین با آن روبرو است، نیاز به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها به شدت احساس می‌شود. در این میان، ابتکار «کمر بند و جاده» چین به‌عنوان یک تلاش اصلی، به ترویج همکاری و توسعه در منطقه اوراسیا، کمک قابل توجهی کرده است. این ابتکار که نخستین بار در سال ۲۰۱۳ توسط رئیس‌جمهور چین در دانشگاه نظربایف قزاقستان اعلام شد، با هدف ایجاد روابط اقتصادی نزدیک‌تر و تعمیق همکاری‌ها در منطقه اوراسیا را در نظر دارد. بر پایه گزارش‌های موجود، چین از زمان اعلام این ابتکار تا سال ۲۰۲۲، بیش از ۲۰۰ توافق‌نامه همکاری با ۱۵۲ کشور و ۳۲ سازمان بین‌المللی امضا کرده است (Xinhua, 2023). تجارت کالایی چین با کشورهای عضو این ابتکار از ۱,۰۴ تریلیون دلار در سال ۲۰۱۳ به ۲,۰۷ تریلیون دلار در سال ۲۰۲۲ افزایش یافته است و نرخ رشد سالانه متوسطی برابر با ۸,۶ درصد را ثبت کرده است. طبق گزارش وزارت بازرگانی چین، تا پایان سال ۲۰۲۲، شرکت‌های چینی ۵۷,۱۳ میلیارد دلار در مناطق همکاری اقتصادی و تجاری کشورهای عضو این ابتکار سرمایه‌گذاری کرده و طی یک دهه گذشته ۴۲۱ هزار شغل محلی ایجاد کرده‌اند (Xinhua, 2023). به گفته رئیس کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات چین، پیش‌بینی می‌شود که تا سال ۲۰۳۰، ساخت مشترک این ابتکار موجب خروج ۷,۶ میلیون نفر از فقر مطلق و ۳۲ میلیون نفر از فقر متوسط در کشورهای مربوطه خواهد شد (Sahakyan & Zheng, 2024). از طریق این ابتکار، چین

در حال ایجاد یک قطب اقتصادی، سیاسی و فناوری مستقل است که کشورهای شرق تا غربی را حول محور خود متحد می‌کند. این ابتکار نه تنها حجم صادرات محصولات چین را افزایش می‌دهد، بلکه به تقویت و حفظ اهمیت صنایع این کشور نیز کمک می‌کند. چین منابع مالی موجود در بانک‌های خود را در کشورهای مشارکت‌کننده تحت چارچوب این ابتکار سرمایه‌گذاری می‌کند و به این ترتیب، همه طرف‌ها از این همکاری سود می‌برند. هدف چین از این ابتکار، توسعه و تثبیت کشورهای همسایه و مناطق اطراف خود و ایجاد یک منطقه امنیتی پیرامون کشور است. در این زمینه، کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا نقشی اساسی ایفا می‌کنند. زیرا اجرا و توسعه این ابتکار فرصت مناسبی برای چین فراهم می‌کند تا نفوذ اقتصادی و سیاسی خود را در مناطق مختلف اوراسیا و به‌ویژه در کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا گسترش دهد. بسیاری از کارشناسان این ابتکار را «استراتژی جغرافیایی» چین قلمداد می‌کنند که هدف آن ایجاد نظامی جهانی با محوریت چین تا سال ۲۰۴۹ است (Sahakyan & Zheng, 2024). همچنین، به‌طوری که دفتر اطلاع‌رسانی شورای دولتی چین اشاره می‌کند، این ابتکار فرآیندی باز و فراگیر است که هیچ طرفی را هدف قرار نداده و حذف نمی‌کند. حضور هیئت‌های کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا در سطح عالی در مجمع همکاری بین‌المللی این ابتکار و اظهارات رئیس‌جمهور روسیه نمایانگر تغییر استراتژیک در رویکرد این کشورها نسبت به چین است. به‌وضوح مشخص است که کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا در اوراسیای پسا شوروی، همکاری با چین را به رقابت با این کشور ترجیح داده‌اند.

۵. مزایا و منافع استراتژی پیوندهای مشارکتی اوراسیایی چین و روسیه

استراتژی پیوندهای مشارکتی اوراسیایی چین و روسیه به‌عنوان یک الگوی نوین در عرصه روابط بین‌الملل، مزایا و فرصت‌های قابل توجهی را برای همکاری‌های اقتصادی و سیاسی در منطقه اوراسیا فراهم می‌کند. در شرایطی که اتحاد آتلانتیک تحت رهبری ایالات متحده، به ویژه پس از جنگ سرد، بیشتر بر محور امنیت و نظامی‌گری بنا شده و ترتیبات اقتصادی را به‌عنوان تجمعات مرتبط با آن تلقی کرده است، نهادگرایی اوراسیایی درصدد است که یک رویکرد جامع‌تر و مبتنی بر دیپلماسی و همکاری‌های چندجانبه را ارائه دهد. در دوران معاصر، به ویژه پس از فروپاشی شوروی، نهادگرایی قدیمی اوراسیا که بیشتر بر ملی‌گرایی و مفاهیم سرزمینی تکیه داشت، به تدریج دچار زوال شد و نتوانست مدل جایگزینی برای آتلانتیسم نوین ارائه نماید (Shlapentokh, 1997: 148). در این راستا، چین و روسیه با هدف ترویج نهادگرایی جدید اوراسیا، تلاش دارند بر مبنای ایجاد زیرساخت‌ها و نهادهای اقتصادی و سیاسی وسیع این استراتژی را به پیش ببرند و به پیوندهای مشارکتی سراسری در این منطقه تمرکز کنند.

۵-۱. فرصتی برای بازتعریف روابط بین‌الملل و رقابت با هژمونی غرب

استراتژی پیوند مشارکتی اوراسیایی چین و روسیه می‌تواند به‌عنوان مسیری نوین برای توسعه اقتصادی و ارتقای زیرساخت‌ها عمل کند و در عین حال روابط سیاسی و امنیتی میان کشورهای اوراسیایی را تقویت نماید. ابتکار «کمر بند و جاده» چین به‌عنوان نمونه‌ای برجسته از این رویکرد، نشان‌دهنده توانایی این کشور در ایجاد روابط عمیق‌تر با کشورهای منطقه و قراردادن آن‌ها در چارچوبی جدید و سودمند است. همچنین، نهادگرایی جدید اوراسیا که بر پایه دیپلماسی و همکاری‌های چندجانبه بنا شده است، فرصتی استثنایی برای بازتعریف روابط بین‌الملل و ارائه الگویی جایگزین برای

آتلانتیسیم به شمار می‌رود. با این حال، موفقیت این استراتژی نیازمند توجه به چالش‌های موجود و ایجاد زیربنای محکم اقتصادی و سیاسی برای دستیابی به اهداف بلندمدت است.

اندیشمندان چینی در این زمینه این پرسش را مطرح می‌کنند که آیا چین می‌تواند رهبری همگرایی عمیق‌تر اوراسیا را بر عهده گیرد و اینکه آیا چنین اقدامی به درگیری با سایر بازیگران بزرگ مانند ایالات متحده یا اتحادیه اروپا، منجر خواهد شد یا خیر؟ به گفته لی زی‌گوا، کارشناس روسی وابسته به وزارت امور خارجه چین، اگر «ابتکار هماهنگی اتحادیه اقتصادی اوراسیا» و «ابتکار کمربند و جاده» چین با یکدیگر همراستا شوند، اوراسیا می‌تواند به بلوکی منطقه‌ای تبدیل شود که قادر به رقابت با اقتصادهای توسعه‌یافته خواهد بود. او همچنین بر این باور است که همگرایی عمیق‌تر اوراسیا می‌تواند «حقوق گفتمانی اقتصادی» قدرت‌های نوظهور را در شکل‌دهی به نظم نوین بین‌المللی تقویت کند (Yilmaz & Changming, 2016: 410). یانگ لی نیز تأکید دارد که هماهنگی این دو ابتکار می‌تواند تأثیرات عمیقی بر «الگوی روابط بین‌الملل» داشته باشد. او معتقد است که همگرایی عمیق‌تر اوراسیا تحت رهبری مشترک چین و روسیه، ممکن است سایر بازیگران بزرگ منطقه‌ای را متقاعد کند که مسیر همکاری‌های خود را بازبینی کنند. به‌ویژه، اتحادیه اروپا ممکن است همکاری‌های خود را با روسیه و چین افزایش دهد، زیرا این اتحادیه می‌تواند به‌طور فزاینده‌ای «احساس استقلال از ایالات متحده» را تجربه کند. در عین حال، اتحادیه اروپا تمایل چندانی برای همکاری با «اتحادیه اقتصادی اوراسیا» تحت رهبری روسیه ندارد، زیرا نمی‌خواهد به این نهاد مشروعیت ببخشد. اما، دیدگاه مثبت‌تری نسبت به «ابتکار کمربند و جاده» دارد و مایل است با چین همکاری کند تا تأثیر بیشتری بر فرآیند قاعده‌گذاری داشته باشد (Yilmaz & Changming, 2016: 411). با همپوشانی بیشتر میان «اتحادیه اقتصادی اوراسیا» و «ابتکار کمربند و جاده»، این استدلال تقویت می‌شود که اتحادیه اروپا ممکن است ناگزیر به همکاری با هر دو کشور شود.

با این حال، در حالی که چین و روسیه توجه خود را به اوراسیا معطوف کرده و ابتکارات پیچیده‌ای برای گسترش نفوذ خود آغاز می‌کنند، ناظران بین‌المللی ظهور مجدد اوراسیا به‌عنوان منطقه‌ای مورد مناقشه را پیش‌بینی می‌کنند. نگرانی آن‌ها این است که جاه‌طلبی‌های جدید چین و روسیه برای رهبری ممکن است شراکت آن‌ها را به آزمون بگذارد و در نهایت به درگیری‌هایی منجر شود. بر اساس این تحلیل، غرب ممکن است تنها نظاره‌گر این رقابت در اوراسیا باشد، جایی که این صحنه می‌تواند به مکانی برای رقابت شدید تبدیل شود که در نهایت به تضعیف این دو کشور منجر گردد. با این حال، این سناریو قطعی نیست. اگر تحلیل کارشناسان چینی درباره روسیه صحیح باشد، چین و روسیه ممکن است قادر باشند اوراسیا را به فضایی برای همکاری‌های مشترک تبدیل کنند، نه میدان جنگ.

۵-۲. چارچوبی برای تقویت همگرایی اقتصادی و شکل‌دهی به نظم جهانی جدید

چین به‌خوبی آگاه است که افزایش نفوذ آن در حوزه‌هایی که پیش‌تر در حیطه نفوذ سنتی روسیه قرار داشته‌اند، می‌تواند با واکنش منفی مسکو روبه‌رو شود. به همین دلیل، پکن به اتخاذ رویکردی همکاری‌محور گرایش دارد و تلاش می‌کند نفوذ خود را به‌گونه‌ای نشان دهد که در راستای اهداف روسیه قرار گیرد. چین با تمرکز بر منافع مشترک سیاسی، اقتصادی و امنیتی، و همچنین با اجازه به مسکو برای ایفای نقش رهبری در «اوراسیای بزرگ» در صورت تمایل، از تقابل با روسیه

اجتناب می‌کند. با این وجود، در بلندمدت ممکن است تنش‌هایی در روابط چین و روسیه ظهور کند. روسیه ممکن است در نهایت نفوذ فزاینده چین را به‌عنوان تهدیدی جدی برای منافع و آرمان‌های خود تلقی کند و به رقابت آشکارتری بپردازد. چنین تغییری مشابه مسیری است که ایالات متحده در شناسایی چین به‌عنوان یک رقیب راهبردی طی کرده است. با این حال، در میان‌مدت به نظر می‌رسد که همکاری چین و روسیه در اوراسیا به‌عنوان یک ساختار در حال تکامل همچنان پابرجا باقی خواهد ماند.

توسعه فعالیت‌های چین در اوراسیا را می‌توان گسترش طبیعی پیشرفت‌های اقتصادی این کشور در دهه‌های اخیر و پاسخی به سناریوهای پیچیده ژئوپلیتیکی منطقه آسیا-اقیانوسیه و فراتر از آن دانست. این اقدامات نه تنها فرصتی تاریخی، بلکه ضرورتی استراتژیک برای چین محسوب می‌شوند. در این راستا، نهادگرایی جدید اوراسیا به چین این امکان را می‌دهد که استراتژی‌های خود را در یک جغرافیای وسیع با اهمیت بالای اقتصادی و سیاسی به اجرا درآورد. ابتکار «کمربند و جاده» به چین کمک می‌کند تا جایگاه خود را به‌عنوان یک شریک اقتصادی حیاتی در سطح جهانی تثبیت کرده و سیاست خارجی‌اش را به‌عنوان یک قدرت نوظهور تقویت کند. این رویکرد که هم بعد زمینی و هم بعد دریایی را در بر می‌گیرد، نمایانگر نقاط قوت دیپلماسی چندوجهی چین است. قدرت سیاسی و اقتصادی عظیم چین، این کشور را قادر ساخته تا سیاست‌هایی را تدوین کند که به همکاری اوراسیایی کمک می‌کند (Xiaotong & Belgibayev, 2017). در حوزه سیاسی، چین توانسته است روابط عمیق و مؤثری با کشورهای اوراسیا و نهادهای مرتبط با «ابتکار کمربند و جاده» ایجاد کند. در حوزه اقتصادی، چین به‌عنوان بزرگ‌ترین کشور تجاری دنیا و یکی از محرک‌های اصلی رشد اقتصادی جهانی شناخته می‌شود. این قدرت اقتصادی به ایجاد نهادهایی مانند «بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا» و «بانک توسعه جدید» کمک کرده است. نهادهایی که فرآیندهای گفتمان‌سازی را تسهیل کرده و به تبدیل ایده‌ها به اقدامات عملی یاری می‌رسانند. این نهادها نماد نفوذ فزاینده چین در عرصه بین‌المللی به شمار می‌آیند. در مقابل، «جاده ابریشم جدید» ایالات متحده که در سال ۲۰۱۱ اعلام شد و با هدف اتصال آسیای مرکزی و جنوبی از طریق شبکه‌ای از بزرگراه‌ها طراحی شده بود، تلاش داشت تا هند و پاکستان را از طریق افغانستان به جمهوری‌های سابق شوروی در آسیای مرکزی متصل کند و یک منطقه آزاد تجاری ایجاد نماید. با این حال، این ابتکار با چالش‌های متعددی از جمله پیش‌فرض‌های غیرواقعی ژئوپلیتیکی و عدم شمولیت سیاسی مواجه است که تحقق آن را با موانع جدی روبه‌رو ساخته است (Kima & Indeob, 2013: 278). در مجموع، راهبردهای چین در اوراسیا نه تنها فرصتی برای تقویت جایگاه اقتصادی و سیاسی این کشور فراهم می‌آورد، بلکه پاسخی استراتژیک به چالش‌های ژئوپلیتیکی پیچیده دنیای معاصر نیز به شمار می‌رود. این اقدامات می‌توانند در نهایت به بازتعریف نظم جهانی و شکل‌گیری روابط جدید میان قدرت‌های بزرگ منجر شوند.

۶. تحلیل انگیزه‌های پیوند ابتکار کمربند و جاده با اتحادیه اقتصادی اوراسیا

پیوند مشارکتی میان ابتکار کمربند و جاده و اتحادیه اقتصادی اوراسیا که به ترتیب توسط چین و روسیه هدایت می‌شوند، سوالات اساسی در مورد دلایل و انگیزه‌های این همکاری را مطرح می‌کند: چرا این دو قدرت منطقه‌ای چنین ابتکاری را آغاز کرده‌اند و چه عواملی موجب ترجیح همکاری بر رقابت میان آن‌ها شده است؟ در ابتدا، نگرانی‌هایی وجود داشت مبنی بر اینکه تمرکز چین بر منطقه اوراسیای پسا شوروی ممکن است باعث افزایش نفوذ این کشور در حوزه‌هایی شود که روسیه

آن‌ها را به‌عنوان مناطق نفوذ سنتی خود قلمداد می‌کند. با این حال، شواهد تاریخی نشان می‌دهد که روسیه و چین پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی موفق به شکل‌دهی به شراکتی استراتژیک و مبتنی بر اعتماد متقابل شده‌اند. رهبران دو کشور این همکاری را «بدون محدودیت» توصیف کرده‌اند که نشان‌دهنده عمق و گستردگی روابط آن‌ها است. در ادامه، به تحلیل دلایل و انگیزه‌های اصلی ابتکار پیوند اوراسیایی در چارچوب استراتژی اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده خواهیم پرداخت.

۶-۱. تأثیر فشارهای غرب بر همکاری‌های اقتصادی و نظامی

یکی از عوامل اصلی تقویت روابط چین و روسیه، فشار هم‌زمان غرب بر این دو کشور بوده که موجب نزدیکی بیشتر آن‌ها در عرصه‌های مختلف شده است. ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه، بر این نکته تأکید کرده است که دو کشور به سطحی از اعتماد و همکاری دست یافته‌اند که دیگر نیازی به تنظیم معاهدات خاص وجود ندارد، هرچند این امر در آینده ممکن است تغییر کند (President of Russia, 2023). از سوی دیگر، روسیه نیز به‌عنوان تأمین‌کننده تسلیحات پیشرفته مانند جنگنده‌های SU-35 و سامانه دفاع هوایی S-400 برای چین، روابط خود را با این کشور تقویت کرده است. علاوه بر این، چین از زیرساخت‌های حمل‌ونقل روسیه برای دسترسی به بازارهای روسی و اروپایی بهره می‌برد و فناوری‌های پیشرفته‌ای را نیز به این کشور ارائه می‌دهد. در عین حال، چین با وجود فشارهای غرب، از پیوستن به تحریم‌های ضدروسی خودداری کرده و این رویکرد، فرصت‌های جدیدی برای همکاری‌های اقتصادی دو کشور ایجاد کرده است. به‌ویژه، برخی بانک‌های چینی با وجود محدودیت‌های موجود، از شرایط جدید بهره‌برداری کرده‌اند. همچنین، خروج شرکت‌های غربی از بازار روسیه، فرصت‌های جدیدی برای تولیدکنندگان چینی فراهم کرده است تا بدون رقابت از این بازار بهره‌برداری کنند. این وضعیت موجب رشد مستمر تجارت بین دو کشور شده و به‌نظر می‌رسد که روند روبه‌رشد روابط اقتصادی چین و روسیه همچنان ادامه خواهد داشت. روابط دوجانبه میان چین و روسیه در سال‌های اخیر شاهد گسترش چشمگیری بوده است. بر اساس گزارش اداره کل گمرک چین، ارزش تجارت دوجانبه این دو کشور در سال ۲۰۲۱ به ۱۴۶٫۸ میلیارد دلار رسید و در سال ۲۰۲۲ با افزایش قابل توجه به ۱۹۰٫۲ میلیارد دلار ارتقاء یافت (Sahakyan & Zheng, 2024).

۶-۲. هم‌راستایی استراتژیک در سیاست‌های بین‌المللی

در عرصه سیاست بین‌الملل، چین و روسیه در مواجهه با بحران اوکراین و تحولات مرتبط، رویکردی مشابه و هم‌راستا اتخاذ کرده‌اند. چین با اتخاذ موضع بی‌طرفانه، بر ضرورت یافتن راه‌حل‌های سیاسی و دیپلماتیک تأکید کرده است و به‌ویژه گسترش ناتو به سمت شرق را محکوم کرده است، موضعی که به‌طور آشکار با دیدگاه روسیه هم‌سو است. به‌طور مشابه، روسیه نیز از سیاست‌های چین در خصوص تایوان حمایت کرده و مخالفت خود را با ارسال تسلیحات آمریکا به این جزیره ابراز کرده است. این هم‌سویی نه‌تنها در سطح دوجانبه، بلکه در سازمان‌های بین‌المللی همچون شورای امنیت سازمان ملل متحد، سازمان همکاری شانگهای، گروه بریکس و چارچوب همکاری (روسیه، هند، چین) نیز مشهود است و بیانگر نزدیکی استراتژیک و هماهنگی در مواضع دو کشور می‌باشد.

در چنین شرایطی، پیوند دادن دو ابتکار کلیدی یعنی اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده در سال ۲۰۱۵ از سوی چین و روسیه، قدمی استراتژیک برای تقویت روابط اقتصادی و منطقه‌ای به شمار می‌رود. این همگرایی به‌ویژه بر اساس تعهدات متقابل این کشورها برای حمایت از ساختار اقتصادی و توسعه زیرساخت‌های منطقه‌ای ایجاد شده است. ابتکار کمربند و جاده چین، با هدف تقویت همگرایی در سطح اوراسیا و گسترش شبکه‌های تجاری و حمل‌ونقل با اتحادیه اقتصادی اوراسیا که به‌ویژه از نظر اقتصادی و سیاسی برای کشورهای عضو اهمیت دارد، پیوند خورده است. از این رو، این پیوند نه تنها به منافع دو کشور چین و روسیه، بلکه به‌طور همزمان، منافع کشورهای دیگر عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا از جمله ارمنستان، بلاروس، قزاقستان و قرقیزستان را نیز تأمین می‌کند. همچنین، توافقات دوجانبه و اقدامات عملی در راستای این همکاری‌ها، شامل تشکیل گروه‌های کاری مشترک و ایجاد پایگاه‌های داده برای هماهنگی پروژه‌ها، به تسهیل اجرای طرح‌های حمل‌ونقل و زیرساختی بین آسیا و اروپا کمک کرده است. پروژه‌هایی چون ساخت بزرگراه‌های بین چین و اروپا، راه‌آهن مسکو-کازان و راه‌آهن چین-قرقیزستان-ازبکستان به‌طور خاص برای تقویت ارتباطات ترانزیتی و گسترش دسترسی به بازارهای منطقه‌ای در حال توسعه هستند. این اقدامات نشان‌دهنده استراتژی بلندمدت و هم‌راستای روسیه و چین در راستای ایجاد یک شبکه اقتصادی و تجاری قوی در اوراسیا است.

۳-۶. تأسیس معماری امنیت اقتصادی در اوراسیای بزرگ

با پیوند استراتژیک اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده، روسیه و چین روند جدیدی از همکاری‌های اقتصادی و ژئوپولیتیک را در منطقه اوراسیا آغاز کردند که هدف اصلی آن پایه‌گذاری معماری امنیت اقتصادی در اوراسیای بزرگ است. این تصمیم استراتژیک که در پی فروپاشی شوروی و در واکنش به تغییرات سریع در محیط جهانی و منطقه‌ای اتخاذ شد، نشان‌دهنده تلاش این دو قدرت بزرگ برای ایجاد چارچوبی جدید در سیاست‌های اقتصادی و امنیتی اوراسیا است. این پیوند، به‌طور هم‌زمان و هماهنگ، به دنبال تحقق مجموعه‌ای از اهداف کلیدی است که در ادامه به بررسی آن‌ها پرداخته می‌شود:

۴-۶. تسهیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل پایدار و ارتباطات منطقه‌ای

پیوند اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده نقش بسزایی در ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقل و توسعه پروژه‌های کلیدی همچون راه‌آهن‌های سریع‌السیر، بزرگراه‌ها و شبکه‌های حمل‌ونقل ترانزیتی در سطح منطقه‌ای ایفا می‌کند. این زیرساخت‌ها نه تنها به تسهیل تجارت و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل کمک می‌کنند، بلکه موجب هم‌گرایی بیشتر میان کشورهای آسیای میانه، اروپا و شرق آسیا خواهند شد.

۵-۶. امنیت اقتصادی در برابر بحران‌های جهانی

پیوند این دو ابتکار فرصت‌های جدیدی برای همکاری‌های تجاری میان کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا و چین فراهم می‌آورد. از طریق این همکاری‌ها، ظرفیت‌های بازارهای منطقه‌ای افزایش یافته و زنجیره‌های تأمین جدید و پایداری شکل خواهد گرفت. این امر به‌ویژه در دوران بحران‌های اقتصادی جهانی و رقابت‌های تجاری، به عنوان یک ابزار کلیدی در

تأمین امنیت اقتصادی کشورهای منطقه عمل می‌کند. یکی از اهداف اصلی این ابتکار، ایجاد یک ساختار مقاوم و مستقل در برابر بحران‌های جهانی است که موجب کاهش وابستگی به قدرت‌های اقتصادی بزرگ و افزایش تاب‌آوری در برابر نوسانات اقتصادی و سیاسی می‌شود. همکاری‌های استراتژیک میان چین، روسیه و کشورهای عضو اتحادیه نظیر ارمنستان، بلاروس، قزاقستان و قرقیزستان، باعث تقویت هماهنگی‌های اقتصادی و ایجاد یک سیستم جدید برای مقابله با چالش‌های اقتصادی جهانی می‌گردد. این پیوند نه تنها به نفع دو کشور بزرگ اوراسیایی یعنی چین و روسیه است، بلکه به‌عنوان یک مدل موفق از همکاری‌های چندجانبه جهانی، به‌ویژه در زمینه‌های اقتصادی و سیاسی، شناخته خواهد شد. این همکاری‌ها می‌توانند موجب تحولاتی اساسی در ساختار اقتصادی و سیاسی منطقه اوراسیا شوند و به‌طور کلی به تقویت جایگاه منطقه در عرصه جهانی کمک کنند.

۲-۶. کریدورهای اقتصادی: سنگ بنای پیوند اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده

کریدورهای اقتصادی در بستر تعامل میان اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده به‌عنوان ابزارهای استراتژیک برای تقویت ارتباطات اقتصادی و توسعه منطقه‌ای عمل می‌کنند. این کریدورها، به‌ویژه در شرایط ژئوپلیتیکی و اقتصادی کنونی، فرصت‌های منحصربه‌فردی برای تحقق رشد اقتصادی پایدار و ارتقای همکاری‌های چندجانبه میان کشورهای اوراسیا فراهم می‌آورند.

۱-۲-۶. کریدور اقتصادی پل زمینی جدید اوراسیا

کریدور اقتصادی پل زمینی جدید اوراسیا^۱ یکی از زیرساخت‌های کلیدی در شبکه حمل‌ونقل زمینی اوراسیاست که از دو مسیر اصلی چین - روسیه - بلاروس - اروپا و چین - قزاقستان - روسیه - بلاروس - اروپا تشکیل شده است. این کریدور نقش محوری در تسهیل انتقال کالا از چین به اروپا و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا از طریق زیرساخت‌های ریلی ایفا می‌کند. با این حال، جنگ روسیه و اوکراین و تحریم‌های اقتصادی علیه روسیه و بلاروس تأثیرات منفی قابل توجهی بر کارایی این کریدور داشته است، به‌گونه‌ای که مسیر ریلی روسیه - اوکراین دیگر توان ارائه خدمات کارآمد را ندارد. در این راستا، توجه و سرمایه‌گذاری در کریدور اقتصادی پل زمینی جدید اوراسیا به تقویت ارتباطات داخلی میان کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا معطوف شده است. به‌عنوان مثال، پارک صنعتی چین - بلاروس نمونه‌ای از موفقیت در این کریدور است که با تمرکز بر نوآوری، به توسعه روابط دوجانبه و تعمیق پیوندهای میان اتحادیه و ابتکار کمربند و جاده کمک کرده است.

۲-۲-۶. کریدور اقتصادی چین - مغولستان - روسیه

کریدور اقتصادی چین - مغولستان - روسیه نیز یکی دیگر از مسیرهای کلیدی برای تقویت پیوند میان چین و اتحادیه اقتصادی اوراسیاست. با این حال، چالش‌های ژئوپلیتیکی و کاهش نقش این کریدور به‌عنوان یک مسیر ترانزیتی مستقیم

به اروپا، باعث شده است که تمرکز آن عمدتاً بر تقویت همکاری‌های منطقه‌ای میان چین، مغولستان و سایر کشورهای عضو اتحادیه محدود شود.

۶-۲-۳. کریدور اقتصادی چین - آسیای مرکزی - غرب آسیا

کریدور اقتصادی چین - آسیای مرکزی - غرب آسیا به‌عنوان یکی از محورهای کلیدی در پیوند میان اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده، نقشی استراتژیک در تسهیل ارتباطات اقتصادی و ارتقای همگرایی منطقه‌ای ایفا می‌کند. این کریدور با فراهم کردن دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی، قفقاز جنوبی، خاورمیانه و اروپا، بستری مناسب برای توسعه تجارت و زیرساخت‌های حمل‌ونقل در اوراسیای بزرگ ایجاد کرده است. قزاقستان در این راستا نقش کلیدی ایفا می‌کند. این کشور با برخورداری از زیرساخت‌های پیشرفته حمل‌ونقل نظیر جاده قاره‌ای اروپا - چین غربی و دروازه‌های مرزی مهم همچون خورگوس و دوستیک، به‌عنوان هسته استراتژیک در چارچوب ابتکار کمربند و جاده شناخته می‌شود. این کشور نقش محوری در تسهیل تجارت میان چین و اروپا ایفا کرده و همچنین پیوندهای اقتصادی میان اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده را تقویت کرده است. همکاری‌های اقتصادی در چارچوب این کریدور تأثیرات مثبتی بر افزایش تجارت دوجانبه میان چین و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا داشته است. به‌عنوان نمونه، حجم تجارت میان چین و قزاقستان از ۲۵,۲ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱ به ۳۱,۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۲ رسیده است. همچنین، تجارت میان چین و قرقیزستان از ۷,۵ میلیارد دلار به ۱۵,۵ میلیارد دلار در همین بازه زمانی افزایش یافته است (Sahakyan & Zheng, 2024).

پروژه‌هایی نظیر ساخت راه‌آهن چین - قرقیزستان - ازبکستان نیز نمونه‌ای از توسعه زیرساختی در این کریدور به شمار می‌روند که حمل‌ونقل کالا و دسترسی به بازارهای منطقه‌ای را تسهیل کرده‌اند. همکاری‌های فناورانه، یکی از ابعاد مهم این کریدور است. این همکاری‌ها در زمینه‌هایی مانند هوش مصنوعی، اینترنت اشیاء، شبکه‌های نسل پنجم و شهرهای امن، به ارتقای زیرساخت‌های دیجیتال منطقه کمک کرده و بستر لازم برای توسعه اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی را فراهم آورده است. کریدور اقتصادی چین - پاکستان با دسترسی به بنادر گوادار و کراچی، ظرفیت‌های جدیدی برای تجارت بین‌المللی کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا ایجاد کرده است. این مسیرهای دریایی، نقش مهمی در اتصال کشورهای آسیای مرکزی به بازارهای جهانی ایفا می‌کنند. با وجود پیشرفت‌های قابل توجه، موانع ژئوپلیتیکی همچنان بر مسیر توسعه این کریدور تأثیرگذارند. برای مثال، ارمنستان به‌دلیل انسداد مسیرهای حمل‌ونقل از سوی آذربایجان و ترکیه، مستقیماً به زیرساخت‌های این کریدور دسترسی ندارد. با این حال، رشد تجارت دوجانبه میان ارمنستان و چین، که از ۹۹۴ میلیون دلار در سال ۲۰۲۰ به ۱,۴ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۲ افزایش یافته است (Sahakyan & Zheng, 2024)، بیانگر تمایل طرفین برای تقویت همکاری‌هاست. حل مسائل منطقه‌ای مانند مناقشه قره‌باغ از طریق دیپلماسی فعال چین، می‌تواند مسیرهای جدیدی برای ارمنستان و سایر کشورهای منطقه ایجاد کند و به تقویت همکاری‌های اقتصادی و توسعه کریدورهای موجود منجر شود.

۶-۳. هم‌افزایی اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده

اتحاد میان اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده چین به تحولات عمده‌ای در حوزه‌های اقتصادی، سیاسی، امنیتی و فناوری منجر شده است. این همکاری‌ها علاوه بر تقویت زیرساخت‌های اقتصادی، به ایجاد نظم جهانی چندقطبی و کاهش تنش‌های منطقه‌ای کمک کرده است. در این بخش به تحلیل ابعاد مختلف این هم‌افزایی و پیامدهای آن پرداخته می‌شود.

۶-۳-۱. هم‌افزایی در بخش‌های کلیدی

یکی از ارکان مهم همکاری‌های اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده، اتصال زیرساخت‌های حمل‌ونقل و تجاری است که موجب تسهیل مبادلات اقتصادی و افزایش رشد منطقه‌ای شده است. این همکاری‌ها به‌ویژه در حوزه‌های حمل‌ونقل، تجارت و فناوری توسعه یافته‌اند و فرصت‌های زیادی برای کشورهای عضو اتحادیه فراهم آورده‌اند. اتصال زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا به پروژه‌های کمربند و جاده، باعث ایجاد مسیرهای جدید برای تجارت و تسهیل حمل‌ونقل کالا به بازارهای جهانی شده است. تجارت میان چین و کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا به‌طور مداوم در حال رشد است، به‌طوری‌که در سال ۲۰۱۸ توافق‌نامه‌ای چندجانبه میان طرفین به امضا رسید که در سال ۲۰۱۹ اجرایی شد و بستر قانونی این همکاری‌ها را فراهم ساخت. در زمینه فناوری، کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا در چارچوب «جاده ابریشم دیجیتال» با چین همکاری می‌کنند. این همکاری‌ها در زمینه‌هایی مانند هوش مصنوعی، اینترنت اشیا، شبکه‌های نسل پنجم و شهرهای هوشمند در جریان است. چین به‌عنوان یک مرکز نوآوری جهانی، فناوری‌های پیشرفته خود را در اختیار کشورهای این اتحادیه قرار داده و به تقویت زیرساخت‌های دیجیتال و نوآوری‌های تکنولوژیک آنها کمک کرده است.

۶-۳-۲. هم‌افزایی در تقویت ثبات منطقه‌ای

همکاری‌های اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده علاوه بر ابعاد اقتصادی، پیامدهای سیاسی و امنیتی نیز به همراه داشته است. این هم‌افزایی به تقویت ثبات سیاسی و امنیت منطقه‌ای کمک کرده و به ایجاد فضای برای همکاری‌های بین‌المللی مؤثر منجر شده است. همکاری میان چین و روسیه در چارچوب این ابتکارها نمایانگر تمایل به همکاری به‌جای رقابت در پسا شوروی است. این همکاری‌ها به‌ویژه در نظم جهانی چندقطبی بیشتر به چشم می‌آید، جایی که چین، روسیه و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا منابع خود را برای پیشبرد ابتکارات مشترک نظیر ادغام اتحادیه اقتصادی اوراسیا با ابتکار کمربند و جاده متحد کرده‌اند. این هم‌افزایی نه تنها منجر به تقویت ثبات منطقه‌ای شده است بلکه امکان توسعه صلح‌آمیز را در منطقه اوراسیا فراهم آورده است.

۶-۳-۳. هم‌افزایی در برابر چالش‌های جهانی

در نظم جهانی چندقطبی کنونی، کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا و چین با چالش‌های مشترکی مواجه هستند که به‌طور عمده ناشی از سیاست‌های غرب و تنش‌های امنیتی در منطقه اوراسیا است. تحریم‌های اقتصادی علیه روسیه، بلاروس و چین و فشارهای منطقه‌ای نظیر بحران‌های ژئوپلیتیکی در قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی، تهدیداتی را برای این

همکاری‌ها ایجاد کرده است. در واکنش به این تهدیدات، چین و روسیه به تقویت همکاری‌های نظامی و اطلاعاتی خود پرداخته و رویکردهای چندجانبه سیاسی-امنیتی را اتخاذ کرده‌اند. کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا نیز تلاش دارند تا در این شرایط بی‌طرفی خود را حفظ کرده و ضمن بهره‌برداری از فرصت‌های اقتصادی این هم‌افزایی، روابط سیاسی متوازن با تمام طرف‌ها برقرار نمایند. جدول زیر به منظور تبیین بهتر ابعاد مختلف هم‌افزایی میان اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده، به تحلیل دستاوردها، پیامدها و شاخص‌های کلیدی این همکاری در حوزه‌های مختلف می‌پردازد؛

جدول شماره ۲- شاخص‌ها و پیامدهای هم‌افزایی اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده

ابعاد هم‌افزایی و پیوندها	جزئیات و پیامدهای هم‌افزایی میان اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده	شاخص‌های کلیدی و داده‌های عددی
هم‌افزایی اقتصادی و تجاری	<ul style="list-style-type: none"> - تسهیل پیوندهای زیرساختی حمل‌ونقل و تجاری - رشد تجارت میان چین و کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا - گسترش همکاری‌ها در حوزه‌های فناوری و نوآوری 	<ul style="list-style-type: none"> - حجم تجارت دو جانبه. ۱۰۸ میلیارد دلار (۲۰۱۹) - تعداد پروژه‌های زیر ساختی مشترک. ۲۰ + پروژه - نرخ رشد اقتصادی در منطقه. ۶,۴٪ طی ۳ سال اخیر - سرمایه‌گذاری خارجی مستقیم (FDI). افزایش ۱۰-۱۵٪ در ۵ سال گذشته.
هم‌افزایی در عرصه فناوری و نوآوری	<ul style="list-style-type: none"> - همکاری در چارچوب جاده ابریشم دیجیتال - انتقال فناوری‌های پیشرفته در زمینه‌های هوش مصنوعی، اینترنت اشیا، جی ۵ و توسعه شهرهای هوشمند - تقویت زیرساخت‌های دیجیتال در کشورهای عضو اتحادیه 	<ul style="list-style-type: none"> - سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین. ۳ میلیارد دلار (۲۰۲۱) - پروژه‌های تحقیقاتی مشترک. در هوش مصنوعی ۱۰ پروژه در حال اجرا - تعداد شرکت‌های فناورانه همکاری‌کننده. ۵۰+ شرکت فعال در زمینه فناوری‌های نوین
هم‌افزایی سیاسی و امنیتی	<ul style="list-style-type: none"> - ارتقای ثبات سیاسی و امنیتی در منطقه اوراسیا - تقویت همکاری‌های سیاسی میان چین، روسیه و کشورهای اتحادیه اوراسیا - به‌جای رقابت - ایجاد فضایی برای توسعه همکاری‌های بین‌المللی 	<ul style="list-style-type: none"> - کاهش تنش‌های سیاسی. ۲۰٪ کاهش در تنش‌های سیاسی طی ۵ سال گذشته - تعداد توافقات امنیتی دو جانبه. ۱۵+ - توافق امنیتی - نسبت حمایت از نظم جهانی چندقطبی. ۸۰٪ کشورهای اتحادیه

<p>اورا سیا موافق ایجاد قطب‌های اقتصادی مستقل</p>	
<p>پاسخ به تهدیدات جهانی نظیر تحریم‌ها و بحران‌های ژئوپلیتیکی - تقویت همکاری‌های امنیتی و نظامی میان چین و روسیه - حفظ بی‌طرفی کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا در مسائل ژئوپلیتیکی</p> <p>- کاهش تاثیر تحریم‌ها بر اقتصاد. ۲۵٪ کاهش در تاثیر تحریم‌ها بر تجارت و اقتصاد اتحادیه - سرمایه‌گذاری در پروژه‌های دفاعی. ۵ میلیارد دلار در پروژه‌های نظامی و امنیتی مشترک - تعداد توافقات نظامی جدید. ۱۰ توافق امنیتی و نظامی در سال‌های اخیر</p>	<p>هم‌افزایی در مقابله با چالش‌های جهانی</p>
<p>افزایش روابط فرهنگی و اجتماعی میان کشورهای اتحادیه اوراسیا و چین - تقویت تبادل‌های فرهنگی، علمی و آموزشی میان کشورهای عضو و چین - ترویج پروژه‌های مشترک در زمینه‌های فرهنگی و اجتماعی</p> <p>- تعداد برنامه‌های آموزشی مشترک. ۲۰ برنامه آموزشی و پژوهشی در مقاطع مختلف - تعداد تبادل‌های فرهنگی. ۱۰۰۰+ نفر سالانه در زمینه‌های علمی و فرهنگی - پروژه‌های فرهنگی مشترک. ۱۵+ پروژه در زمینه‌های هنر و زبان‌های مشترک</p>	<p>هم‌افزایی در ابعاد اجتماعی و فرهنگی</p>

منبع: Defraigne, 2021

نتیجه‌گیری

هم‌افزایی و پیوند مشارکتی میان ابتکار کمربند و جاده با اتحادیه اقتصادی اوراسیا گامی اساسی و راهبردی در راستای تقویت همگرایی اقتصادی، سیاسی و امنیتی در منطقه اوراسیا است. این همگرایی با بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل و تجارت، زمینه را برای تسهیل تبادلات تجاری و تقویت روابط اقتصادی میان کشورهای عضو فراهم کرده و به آنها این امکان را می‌دهد که از ظرفیت‌های نوآوری و فناوری در زمینه‌های مختلف از جمله زیرساخت‌های حمل‌ونقل، امنیت اقتصادی در برابر بحران‌های جهانی و در حوزه‌های پیشرفته‌تری چون هوش مصنوعی و اینترنت اشیا بهره‌برداری کنند. این تحول، نه تنها از منظر اقتصادی، بلکه در بعد سیاسی و امنیتی نیز تاثیرات قابل توجهی داشته است. همکاری نزدیک چین و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا به ایجاد ثبات سیاسی در منطقه پس از فروپاشی شوروی کمک کرده و رقابت‌های مخرب میان روسیه و چین را کاهش داده است. در چارچوب نظم جهانی چندقطبی، این همکاری به کاهش تنش‌های جهانی و افزایش همگرایی میان کشورهای اوراسیا و چین انجامیده است. در شرایطی که این کشورها با فشارهای سیاسی و اقتصادی از سوی غرب مواجه هستند، این همکاری‌ها به عنوان یک ضداکنش به سیاست‌های غربی عمل کرده و موجب تقویت توانمندی‌های دفاعی و امنیتی کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا شده است. در عین حال، این همگرایی می‌تواند موقعیت منطقه‌ای این کشورها را در برابر قدرت‌های جهانی تقویت کرده و به بازتعریف روابط بین‌المللی در سطح جهانی

کمک نماید. با توجه به این نتایج، می‌توان مدل سه‌لایه‌ای زیر را به عنوان چارچوبی برای تحلیل و توسعه این همگرایی ترسیم نمود:

- **سطح اقتصادی:** توسعه زیرساخت‌ها و فناوری‌های نوین، زمینه‌ساز افزایش تبادلات تجاری و رشد اقتصادی کشورهای عضو است.

- **سطح سیاسی:** همکاری سیاسی و کاهش رقابت‌های منطقه‌ای، ثبات و هماهنگی را در چارچوب نظم جهانی چندقطبی افزایش می‌دهد.

- **سطح امنیتی/ژئوپلیتیکی:** این همگرایی، در برابر فشارهای غربی، به تقویت توان دفاعی و امنیتی و بازتعریف روابط قدرت در منطقه کمک می‌کند.

در نهایت، این هم‌افزایی به‌عنوان نمونه‌ای از یکپارچگی غیرغربی، نه تنها به تقویت نظم جهانی چندقطبی کمک می‌کند، بلکه بستر مناسبی برای ایجاد ساختارهای جدید اقتصادی و سیاسی در منطقه اوراسیا و به‌طور گسترده‌تر در سطح جهانی فراهم می‌آورد. این همگرایی، می‌تواند به عنوان یک مدل موفق از هم‌افزایی اقتصادی و سیاسی در دوره معاصر و به‌ویژه در شرایط جهانی تغییر یافته شناخته شود.

منابع و مآخذ

فارسی

بهرامی مقدم، سجاد. (۱۳۹۹). **محرك های اقتصادی ابتكار جاده و كمربند چین**. مطالعات راهبردی سیاست بین الملل، (۷)۴، ۲۹-۵۷.

عزیزی، رضا، حاجی یوسفی، امیرمحمد و شریعتی نیا، محسن. (۱۴۰۰). **تأثیرهای ابتكار يك كمربند و يك راه بر اقتصاد سياسي غرب آسيا**. مطالعات اوراسیای مرکزی، ۱۴(۲)، ۴۷-۷۴.

میرفخرایی، سیدحسن. (۱۳۹۴). **اتحادیه اقتصادی اوراسیا و الزامات ژئواکونومیک آن برای ایران**. مطالعات روابط بین الملل (پژوهشنامه روابط بین الملل)، ۸(۳۲)، ۱۴۳-۱۷۵.

یکتایی، امیرحسین، شفیعی، سیدمحمد. (۱۴۰۳). **بررسی الگوی روابط اقتصادی و نقش اتحادیه اوراسیا در سیاست خارجی روسیه (۲۰۲۴-۲۰۱۵)**. آفاق علوم انسانی، شماره ۹۴، ۱۷-۳۱.

لاتین

Callahan, W. A. (2016). **China's "Asia Dream": The Belt Road Initiative and the new regional order**. Asian Journal of Comparative Politics, 1(3), 226-243. <https://doi.org/10.1177/2057891116647806>

- Defraigne, J. (2021). **The Eurasian Economic Union and the challenge of the BRI: A comparison of their respective impacts on economic development and Russia's regional leadership.** *Eurasian Geography and Economics*, 62(5), 1–39.
- Ferdinand, P. (2016). **Westward ho—the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping.** *International Affairs*, 92(4), 941–957. <https://doi.org/10.1111/1468-2346.12660>
- Kaczmarska, K. (2017). **Russia and China: A “united front” against Western liberalism?**, *European View*, 16(2), 215–223. <https://doi.org/10.1007/s12290-017-0460-1>
- Kaczmarski, M., & Rodkiewicz, W. (2016). **Russia's Greater Eurasia and China's New Silk Road: Adaptation instead of competition.** *OSW Commentary*, No. 219, 1–7.
- Keohane, R. (1984). **After hegemony: Cooperation and discord in the world political economy**, (pp. 49–64). Princeton University Press.
- Kima, Y., & Indeob, F. (2013). **The new great game in Central Asia post-2014: The US ‘New Silk Road’ strategy and Sino-Russian rivalry.** *Communist and Post-Communist Studies*, 46(2), 275–286.
- Korosteleva, E. K. (2019). **Re-imagining Eurasia: The EU's Eastern Partnership and the Belt and Road Initiative.** *Eurasian Geography and Economics*, 60(1), 4–21. <https://doi.org/10.1080/15387216.2019.1571426>
- Li, Z. (2017). **Greater Eurasian Partnership: Remodeling the Eurasian order?**, *China International Studies*, 1. Retrieved from www.pressreader.com
- Libman, A., & Vinokurov, E. (2018). **Eurasian Economic Union: Between perception and reality.** *Russian Journal of Economics*, 4(1), 50–62. <https://doi.org/10.3897/j.ruje.4.28602>
- Martin, L., & Simmons, B. (1998). **Theories and empirical studies of international institutions.** *International Organization*, 52(4), 729–757.
- MOFCOM. (2017, July 6). **China and Russia sign the Joint Declaration of Feasible Study on Eurasian Economic Partnership Agreement.** <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201707/20170702605903.shtml>
- President of Russia. (2023). **Belt and Road Forum for International Cooperation.** <http://www.en.kremlin.ru/events/president/news/72528>
- Rolland, N. (2020). **China's vision for a new world order.** *NBR Special Report*, 18(83), 1–52.
- Sahakyan, M., & Gartner, H. (2022). **China and Eurasia: Rethinking cooperation and contradictions in the era of changing world order.** Routledge.
- Sahakyan, M., & Zheng, Y. (2024). **China's Belt and Road Initiative and the Eurasian Economic Union: Cooperation over competition.** *East Asian Policy*, 28(3). <https://doi.org/10.1163/1573384X-02803007>
- Shlapentokh, D. (1997). **Eurasianism: Past and present.** *Communist and Post-Communist Studies*, 30(2), 129–151.
- Waltz, K. (1979). **Theory of international politics.** McGraw-Hill.
- Xiaotong, Z., & Belgibayev, M. (2017). **China's Eurasian Pivot.** *The Asan Forum*. <http://www.theasanforum.org/chinas-eurasian-pivot>
- Xinhua. (2015). **China, Russia agree to integrate Belt initiative with EAEU construction.** *People's Daily Online*. <http://www.en.people.cn/n/2015/0509/c90883-8889575.html>

Xinhua. (2023). **China, Belt and Road countries enjoy closer trade ties.**
https://english.www.gov.cn/news/international/exchanges/202303/02/content_WS640098d7c6d0a757729e781b.html

Yilmaz, S., & Changming, L. (2016). **The rise of new Eurasianism: China's "Belt and Road" initiative and its implications for Euro-Atlanticism.** *China Quarterly of International Strategic Studies*, 2(3), 401–419.

Zhang, Y. (2017). **China and the Eurasian Economic Union: Cooperation, challenges and integration.** *Asia Europe Journal*, 15(3), 283–296. <https://doi.org/10.1007/s10308-017-0477-1>

نسخه پیش از انتشار
نسخه پیش از انتشار