

ابتکار راه ابریشم جدید چین و راهبرد اتحادیه اروپا

مختار صالحی^۱

دریافت: ۱۳۹۸/۱/۳۱ - پذیرش: ۱۳۹۸/۳/۲۹

چکیده

مرکز ثقل اقتصاد جهان در حال انتقال از جهان غرب به قاره آسیا با محوریت چین است. ابتکار راه ابریشم جدید چین را می‌توان یکی از شاخص‌های مهم در جابجایی مرکزیت فوق دانست. پرسش اصلی پژوهش این است که اروپا چه راهبردی نسبت به ابتکار راه ابریشم در پیش گرفته است؟ فرضیه تحقیق مطرح می‌کند، کشورهای اروپایی نسبت به اهداف و مقاصد واقعی چین در ارائه ابتکار راه ابریشم با شک و تردید روبرو هستند. در همین راستا، اروپا می‌کوشد از طریق همکاری محتاطانه با چین برای پیشبرد طرح فوق، راهبرد جذب چین در اقتصاد جهان و سپس کنترل و غلبه بر آن را دنبال کند. یافته‌های پژوهش نشان داد از منظر اتحادیه اروپا با اینکه چین می‌کوشد در مورد استراتژی خود شفاف عمل کند، اما هدف استراتژی راه ابریشم در مورد همکاری با اتحادیه اروپا یا برخی از کشورهای اروپایی مشخص نشده است. اتحادیه اروپا معتقد است رویکرد چین، تجارت یکطرفه و صادرات کالا به اروپا است. موضوع تحقیق بر اساس چارچوب نظری اجماع پکن و روش تحقیق، روش توصیفی - تحلیلی انجام شده است.

واژگان کلیدی: ابتکار راه ابریشم جدید، اروپا، راهبرد جذب و غلبه، اجماع پکن

مقدمه

مسئله شیوه تعامل با قدرت نوظهور چین همواره یکی از موضوعات مورد توجه قدرت‌های بزرگ بوده است. چین متناسب با منافع ملی خود تلاش می‌کند مکانیزم‌های مناسب برای توسعه اقتصادی اتخاذ کند. با وجود گسترش موج ملی‌گرایی در دنیای غرب و به خصوص در سیاست خارجی آمریکا و برخی از کشورهای اروپایی، چین تلاش می‌کند از مزایای شعار اصلی لیبرالیسم یعنی تجارت آزاد استفاده کند. در همین راستا چین برای توسعه و پذیرش جایگاه خود در سطح بین‌الملل از سوی قدرت‌های رقیب، بیش از هر چیز لازم است کشورهای دیگر را به خود نیازمند کند.

از سال ۲۰۱۳ به بعد چین، طرح ابتکار راه ابریشم جدید را ارائه کرد. اروپا به عنوان یکی از مهمترین بازیگران نظام بین‌الملل با واکنش خود می‌تواند تاثیر مثبت و منفی بر پیشبرد طرح فوق بر جای بگذارد. اهمیت این موضوع زمانی دو چندان می‌شود که مقصد نهایی ابتکار راه ابریشم اروپا است و این کشورهای اروپایی هستند که می‌توانند بر موفقیت و یا شکست طرح، تاثیرگذار باشند. شناخت دیدگاه کشورهای اروپایی و تجزیه و تحلیل آن می‌تواند به تصمیم‌گیرندگان سیاست خارجی ایران در شناخت رویکرد دیگر کشورها و استفاده از آنها در مذاکرات آتی با چین در مورد نحوه همکاری با طرح ابتکار راه ابریشم یاری رساند. در همین راستا، پرسش مقاله این است که اتحادیه اروپا چه رویکردی را نسبت به استراتژی راه ابریشم جدید اتخاذ کرده است؟ بنابر فرضیه، به نظر می‌رسد کشورهای اروپایی نسبت به اهداف و مقاصد واقعی چین در ارائه ابتکار راه ابریشم با شک و تردید روبرو هستند. در همین راستا، اروپا تلاش می‌کند از طریق همکاری محتاطانه با چین برای پیشبرد طرح فوق، راهبرد جذب چین در اقتصاد جهان و سپس کنترل و غلبه بر آن را دنبال کند. از منظر اتحادیه اروپا، با اینکه چین تلاش می‌کند در مورد استراتژی خود شفاف عمل کند، اما هدف استراتژی راه ابریشم در مورد همکاری با اتحادیه اروپا یا برخی از کشورهای اروپایی مشخص نشده است. در راستای سوال اصلی و تحلیل راهبرد اروپا در مقابل چین، به این موضوع نیز پرداخته می‌شود که چرا اتحادیه اروپا در مورد اهداف ابتکار راه ابریشم چین تردید دارد و آینده ابتکار فوق متأثر از نحوه همکاری اروپا و چین به کدام سمت خواهد رفت؟ برای بررسی موضوع از چارچوب نظری اقتصادی - سیاسی اجماع پکن استفاده می‌شود. روش سنجش موضوع بر

اساس روش توصیفی - تحلیلی با استناد به اسناد معتبر و بررسی مقالات، آمار و گزارش‌های مرتبط با موضوع است.

اهمیت و پیشینه پژوهش

بررسی موضوع ابتکار راه ابریشم از سوی چین به طور مشخص از سال ۲۰۱۳ به بعد مورد توجه قرار گرفت. متاثر از عمر کوتاه ارائه طرح فوق، در متون داخلی به این موضوع چندان پرداخته نشده است. اما در متون خارجی به خصوص به زبان انگلیسی مقالات و گزارش‌های متعدد در مورد اهداف و چشم‌انداز راه ابریشم به نگارش درآمده است. اما نکته مشترک در بیشتر متون خارجی، وقایع‌نگاری و اشاره به فرایند تکامل راه ابریشم است و به چرایی مواضع دیگر کشورها اشاره نشده است.

بدون شک راه ابریشم یکی از موضوعات مهم پیش رو در آینده توسعه اقتصادی در ایران است. ایران نیازمند این است که در مورد ابتکار فوق، استراتژی مشخصی داشته باشد. شناخت رویکرد دیگر کشورها می‌تواند به تصمیم‌گیرندگان کشورمان به خصوص در حوزه سیاست خارجی کمک کند. به گمان نگارنده، رویکرد اتحادیه اروپا و کشورهای اروپایی که مقصد نهایی ابتکار راه ابریشم هستند، برای آینده همکاری ایران در طرح فوق و میزان امیدواری نسبت به ابتکار چین، تعیین‌کننده است. در ادامه به برخی از منابع مهم مرتبط با موضوع اشاره می‌شود.

بهرام امیر احمدیان و روح‌الله صالحی دولت‌آباد (۱۳۹۵) در مقاله‌ای با عنوان "ابتکار راه ابریشم جدید چین" به بررسی هدف‌ها، موانع و چالش‌های طرح فوق اشاره کرده‌اند. تلاش شد از این مقاله در بخش مربوط به شکل‌گیری راه ابریشم در پژوهش استفاده شود. در مقاله دیگر، محمد علی شیرخانی و فریبرز ارغوانی (۱۳۹۲) به موضوع "اجماع پکن؛ الگوی نوین توسعه در عصر جهانی شده" پرداخته‌اند. در مقاله فوق به فرایند شکل‌گیری ساختار متفاوت توسعه چین در مقابل اجماع واشنگتن اشاره شده است. در مقاله فوق بیشتر بر اهداف اجماع پکن و تفاوت‌های آن با اجماع واشنگتن اشاره شد. از این مقاله برای کمک در بخش چارچوب نظری پژوهش استفاده شده است. استدلال مهم در این مقاله، نگاه توسعه‌گرایی دولت محور چین است که در حال تبدیل شدن به الگوی توسعه برای کشورهای در حال

توسعه است. مسعود موسوی شفیایی (۱۳۹۴) در مقاله خود با عنوان "نسل پنجم رهبران چین و ابتکار کمربند اقتصاد جاده ابریشم" به فرایند شکل‌گیری ابتکار راه ابریشم چین اشاره می‌کند. نویسنده مقاله بر این نکته تأکید می‌کند که رهبران چین در یک مسیر پایدار و تکاملی برای توسعه چین برنامه‌ریزی می‌کنند و ابتکار راه ابریشم را می‌توان در راستای هدف مشخص چین به عنوان نمادی از توسعه چین به خصوص در بخش تجارت در سطح گسترده تری تحلیل کرد. در بخش ادبیات خارجی نیز در این پژوهش به دو منبع اشاره می‌شود. اداره گروه رهبری کننده پیشبرد ابتکار راه ابریشم در چین^۱ (۲۰۱۹) اقدام به انتشار گزارشی در مورد فرایند شکل‌گیری طرح فوق کرده است. در این گزارش که بیشتر وقایع‌نگاری بوده است، از آن برای بررسی فرایند شکل‌گیری طرح و جدیدترین اطلاعات مربوط به آن استفاده شده است. در منبعی دیگر؛ گزارشی با مدیریت فرانس پائول فن در پوتن^۲ (۲۰۱۶) با همکاری برخی دیگر از محققین با عنوان "اروپا و راه ابریشم جدید" انتشار یافت. در این گزارش بیشتر به فرصت‌ها و چالش‌ها و برخی از دیدگاه‌های کشورهای اروپایی در همکاری با ابتکار چین اشاره شد. از گزارش فوق، برای بررسی دیدگاه مقامات اروپایی استفاده شد. اما چون تاریخ انتشار این گزارش مربوط به سال‌های اولیه ارائه ابتکار راه ابریشم بوده است، فقط در ابتدای راه توانست به نگارنده کمک کند و برای تحلیل رویکرد نهایی اروپا مجموعه دیگری از منابع مورد استفاده قرار گرفت که در ادامه به آنها استناد شده است.

چارچوب نظری: اجماع پکن^۳

انقلاب صنعتی و متعاقب آن رشد چشمگیر جوامع غربی در حوزه اقتصاد، زمینه‌ساز شرایطی شد که الگوی توسعه غربی از نیمه دوم سده بیستم مورد توجه بسیاری از کشورهای در حال توسعه قرار گیرد. با این حال، پس از گذشت اندک زمانی، بحران‌های اقتصادی و عدم تطابق این نوع مدل با شرایط بومی این کشورها زمینه را برای ناکارآمدی اجرای مدل فوق در غالب کشورهای در حال توسعه فراهم آورد. از این‌رو، بعد از رشد خیره‌کننده اقتصاد چین به ویژه از دهه ۱۹۹۰ به بعد، الگوی توسعه آن کشور به عنوان بدیل نوع

1. Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative
2. Frans-Paul van der Putten
3. Beijing Consensus

غربی آن با عنوان اجماع پکن مطرح شد (شیرخانی و ارغوانی پیرسلامی، ۱۳۹۲: ۱۴۷).

مفهوم اجماع پکن اشاره به وضعیت در حال ظهور برای نشان دادن مسیر توسعه اقتصادی البته به تقلید از سیاست‌های اقتصادی چین به کار برده شده است. از این منظر، اجماع پکن در برگیرنده آرای کامل و جامعی از سیاست‌های اقتصادی است. اجماع پکن برخلاف آرای اجماع واشنگتن که به جریان آزاد سرمایه و ارز توجه دارد به مداخله در حفظ بازار ارز و سازوکار آن اعتقاد دارد. دولتمردان چینی برای اینکه صادرات، محرک اصلی توسعه اقتصادی شود به شدت تمایل به حفظ و کنترل سرمایه دارند (صالحی و حسن زاده، ۱۳۹۵: ۸۳). اصول مدنظر اجماع پکن در سه اصل اساسی خلاصه شده که عبارتند از (Ramo, 2004: 12):

نوآوری: اجماع پکن در این اصل بر این نکته تاکید می‌کند که می‌توان همزمان با تغییر و تحولات تکنولوژیک به مرحله جدید از کاربرد تکنولوژی مبتنی بر نوآوری که نقش مهمی در شتاب توسعه دارد، توجه کرد. چین برای دستیابی به نوآوری‌های جدید در حوزه تکنولوژی، نیازمند افزایش همکاری تجاری خود با کشورهای صاحب صنعت و کارآفرین است. در این میان چین از طریق توسعه راه ابریشم تلاش می‌کند از طریق گسترش تعاملات تجاری با کشورهای پیشرفته اروپایی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی به انتقال تکنولوژی‌های مدرن و فناوری‌های مدرن از دنیای غرب به این کشور اقدام کند. در واقع چین از طریق سیاست زنجیره ارزش به دنبال افزایش اتصال صنعت خود با کشورهای دیگر است (Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative, 2019: 58)؛

تاکید بر توسعه پایدار و برابر: رشد و توسعه اقتصادی یک جامعه فقط با معیارهای کمی اندازه‌گیری نمی‌شود. برابری و توسعه پایدار باید به عنوان اولویت اصلی در توسعه، مورد نظر چین باشد. رشد تولید ناخالص داخلی^۱ نشانگر توسعه متوازن در کشور نیست و در کنار آن توجه به مقولاتی که به کاهش شکاف طبقاتی کمک کند در اجماع پکن مورد توجه قرار می‌گیرد. در همین زمینه چین معتقد است نمی‌توان فقط با اندازه‌گیری کمی و تاکید بر شاخص‌های مرسوم همچون تولید ناخالص داخلی میزان توسعه‌یافتگی یک کشور را سنجید. در کنار شاخص‌های مرسوم، توجه به شاخص‌های جدید که در آن توسعه به معنای کلی آن دیده شود، مهم است. بطور مثال از منظر اجماع پکن در تفکر چینی؛ دستیابی به توسعه،

1. Gross Domestic Product (GDP)

نیازمند توجه به توازن در پنج مورد است. ۱- توازن بین توسعه شهری و روستایی؛ ۲- توازن در توسعه مناطق؛ ۳- توازن در توسعه اقتصادی و اجتماعی؛ ۴- توازن بین منافع افراد و ۵- توازن بین توسعه داخلی و همکاری با جهان (Hasmath, 2014: 8). چین در راستای شعار توسعه متوازن تلاش می‌کند از طریق ابتکار راه ابریشم شهرها و بخش‌هایی از چین که به صورت متوازن توسعه پیدا نکرده‌اند را مورد توجه قرار دهد. چین با ایجاد بنادر و ایستگاه‌های تجاری می‌تواند به توسعه مناطق کمتر برخوردار خود کمک کند. در دورنمایی که چین برای راه ابریشم در نظر گرفته است، توجه به مقوله توسعه پایدار است. در همین راستا چین چشم‌انداز راه توسعه سبز را برای طرح فوق ارائه کرده و معتقد است می‌توان از طریق راه فوق به توسعه پایدار نیز دست پیدا کرد (Office of the leading group for promoting the Belt and Road Initiative, 2019: 56).

حق تعیین سرنوشت: این مورد به این مساله دلالت دارد که بر خلاف اجماع و اشنگتن که تا حد زیادی نقش جغرافیای سیاسی را نادیده گرفته بود. رامو^۱ معتقد است در اجماع فوق توجه به جغرافیای سیاسی و جغرافیای اقتصادی با هم ارتباط تنگاتنگی دارند. بر اساس اصل حق تعیین سرنوشت از منظر چینی‌ها می‌توان به پذیرش منشور ملل متحد؛ احترام متقابل به حاکمیت و یکپارچگی سرزمینی؛ عدم تهاجم متقابل؛ عدم مداخله در امور داخلی یکدیگر؛ برابری و نفع متقابل و همزیستی مسالمت‌آمیز اشاره کرد (موسوی شفایی، ۱۳۹۴: ۲۰۶).

البته مفهوم اجماع پکن ریشه در تلاش‌هایی است که دولتمردان چین در سیاست داخلی و نظام بین‌الملل در پیش گرفتند. اتخاذ سیاست خارجی توسعه‌گرا از دوره دنگ شیائو پینگ در دهه ۱۹۷۰ تا دوره شی جین پینگ، رئیس‌جمهور فعلی چین، رشد و توسعه چشمگیر اقتصادی و موفقیت در مدیریت بحران ناشی از بحران مالی شرق آسیا (که در فاصله سال‌های بین ۱۹۹۶ تا ۱۹۹۷ به وقوع پیوست) و در مقابل بحران مالی شکل گرفته در غرب و ناتوانی در مدیریت آن از جمله مواردی است که باعث شد مدیریت چینی روابط اقتصادی و به عبارت دقیقتر مدل چینی توسعه مورد توجه قرار گیرد (شیرخانی و ارغوانی پیرسلامی، ۱۳۹۲: ۱۳۵).

درک مثبت جهانی از چین و ایجاد تصویری مطلوب به عنوان یک قدرت بزرگ جهانی که به واسطه نرخ بالای رشد اقتصادی و تداوم در توسعه تکنولوژی قادر به ارائه

فرصت‌های تجاری عظیم در آینده برای کشورهای در حال توسعه است، برای این کشور اهمیت بسزایی دارد (الوند و عسگرخانی، ۱۳۹۲: ۱۶).

چین متناسب با سیاست خارجی توسعه‌گرا تلاش می‌کند برنامه‌های اقتصادی مختلفی را برای ادغام هر چه بیشتر در نظام جهانی دنبال کند. ابتکار راه ابریشم برای چین ابزار مهمی برای اتصال این کشور به دیگر نقاط جهان است. چین در چارچوب اصول اجماع پکن که بر الگوی توسعه بومی چینی تأکید دارد بنا دارد با گسترش نقش و نفوذ اقتصادی خود در سطح جهان در حوزه صادرات و تراز تجاری مثبت با دیگر کشورها همچنان پیشتاز باشد. الگوی اتصال چین از طریق راه ابریشم در راستای تفکرات اصول اجماع پکن است که مدعی ارائه یک راه و مسیر جدید جهت توسعه برای دیگر کشورها به خصوص کشورهای در حال توسعه است.

استراتژی راه ابریشم جدید

برای ابتکار راه ابریشم جدید چین، معادل مناسبی وجود ندارد. ابتکار فوق‌لزوما یک منطقه آزاد تجاری نیست، به یک حوزه نفوذ برای چین هم شباهتی ندارد و حتی شبیه به یک اتحاد منطقه‌ای نیست و حتی استانداردهای درون منطقه‌ای را هم با خود ندارد. استراتژی فوق‌محصول مشترک پویایی داخلی در چین و تحرک بین‌المللی آن در سطح جهان است. ابتکار راه ابریشم یک پروژه زیربنایی فراملی است که هدف آن پایه‌ریزی برای اقتصاد جهان است. طرحی که حتی برخی از رسانه‌ها و مقامات چینی آن را در حد یک طرح مارشال چینی^۱ تلقی می‌کنند (Jing, 2015: 3-5).

تاریخچه راه ابریشم

کاربرد مفهوم راه ابریشم قدمتی چند هزار ساله دارد. تاریخ استفاده از این مفهوم به دوران پیش از میلاد برمی‌گردد. تاریخ تکامل اقتصاد جهان نشانگر این واقعیت است که مرکز ثقل اقتصاد جهان^۲ از یک قرن قبل از میلاد مسیح تا قرن ۱۷ میلادی در قاره آسیا با محوریت چین بود. پس از آن مرکزیت اقتصاد جهان به خارج از آسیا و به سمت جهان غرب انتقال یافت. شواهد و آمارهای بین‌المللی حاکی از این است که با آغاز قرن بیست و یکم، مرکز ثقل

1. China's Marshall Plan

2. The World's Economic Center of Gravity

اقتصاد جهان در حال تغییر است و آسیا بار دیگر در حال کسب جایگاه سابق خود است (Brakman and et al, 2019: 5). اما بعد از چند قرن برای اولین بار در نیمه قرن ۱۹ از سوی محقق آلمانی، *فردیناند فون ریچتهوفن*^۱، که در سال‌های ۱۸۶۸ تا ۱۸۷۲ به چین سفر کرده بود، مطرح شد (Fallon, 2015: 141).

در ادامه، دولتمردان چین در دهه ۱۹۹۰ میلادی متأثر از طرح نگاه به بیرون، استراتژی راه ابریشم را بکار بردند. در استراتژی نگاه به بیرون، روند افزایش تسهیل بین‌المللی شدن شرکت‌های چینی در دستور کار قرار گرفت. چین بعد از یک دوره بیست ساله از آغاز اصلاحات اقتصادی در کشور تلاش کرد مسیر ورود شرکت‌های چینی را به بازار جهانی فراهم کند. با اقدام فوق روند بین‌المللی شدن شرکت‌های چینی گسترش یافت (Nicolas, 2017: 17). در همین رابطه، *لی کی چیانگ*^۲ نخست وزیر چین، معتقد است گسترش این قبیل همکاری‌ها برای ارتقای اقتصادی چین لازم است و از این طریق می‌توان به رشد اقتصادی مناسب دست یافت و به سطح بالاتری از توسعه رسید که نتیجه آن ادغام هرچه بیشتر در اقتصاد جهانی و دستیابی به نتایج برد - برد در همکاری با دیگر کشورها است (Nicolas, 2017: 20).

همزمان با برنامه چینی‌ها برای احیای راه ابریشم، کشور آمریکا نیز تلاش کرد از مفهوم راه ابریشم برای استراتژی خود در جنوب غربی آسیا استفاده کند. کلینتون در مقام وزیر امور خارجه آمریکا، عبارت فوق را برای افزایش همکاری با افغانستان در راستای توسعه اقتصادی آن کشور در سال ۲۰۱۱ در سفر به هند اعلام کرد. آمریکا تلاش کرد از طریق طرح فوق، افغانستان را به شبکه کریدور تجاری شمال - جنوب متصل نماید (Fallon, 2015: 140). در ژوئن سال ۲۰۱۱ میلادی، هیلاری کلینتون اعلام کرد بعد از خروج نیروهای آمریکا از افغانستان، این کشور منافع خودش را در افغانستان حفظ خواهد کرد و حفظ منافع از طریق راه ابریشم جدید اعلام شد. هدف طرح فوق، بهبود و افزایش سطح رفاه و ثبات در منطقه و تسهیل همکاری منطقه‌ای در حوزه تجارت، انرژی و حمل و نقل بود. طرحی که مجموعه‌ای از اهداف و سیاست‌ها را برای آمریکا در آسیای مرکزی ترسیم می‌کرد که از آن به استراتژی

1. Ferdinand Von Richthofen
2. Li Keqiang

راه ابریشم جدید امریکا در آسیای مرکزی نام برده می‌شود (Fedorenko, 2013: 3). طرح راه ابریشم جدید توسط امریکا بر اساس ایده "فردریک استار" مطرح شد. طرح آمریکایی جاده ابریشم جدید، زیرساخت‌ها، جاده‌ها، خطوط آهن و خطوط انتقال انرژی را به کشورهای آسیای مرکزی و پس از آن به افغانستان، پاکستان و هند متصل می‌کرد. طرح فوق سعی داشت با بیرون نگاه داشتن ایران و نادیده انگاشتن اهمیت ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک آن به نوعی از ایفای نقش ایران در منطقه کاسته و مسیر جدید برای دسترسی به شرق پایه گذاری کند (امیراحمدیان و صالحی دولت آباد، ۱۳۹۵: ۱۰).

بلافاصله چند سال پس از اعلام راه ابریشم از سوی امریکا در منطقه آسیای جنوبی غربی، شی جین پینگ به عنوان رئیس جمهور چین با سفر به کشور قزاقستان در سپتامبر سال ۲۰۱۳ برای اولین بار به صورت رسمی طرح ابتکار راه ابریشم را ارائه کرد (JANKOVIĆ, 2017: 7). چینی‌ها از اینکه طرح راه ابریشم از سوی امریکا مطرح شده بود بسیار نگران و ناامید شده بودند و تلاش کردند با طرح موضوع جدید، ابتکار عملی طرح فوق را در دست گیرند. به همین دلیل در ابتکار فوق بر تغییر مسیر تجارت از شمال - جنوب به جهت شرق، شمال و غرب تغییر یابد و طرح اولیه امریکا مورد بازنگری کلی قرار گرفت و تلاش شد به گونه‌ای طرح ریزی شود که همه راه‌های ابریشم به چین ختم شود. از نظر چینی‌ها راه ابریشم؛ قرن‌ها پیش از میلاد و پس از آن نقش مهمی در تبادلات تجاری چین با دیگر قاره‌ها همچون اروپا داشته است و لازم است احیا شود (Fallon, 2015: 141).

اهداف راه ابریشم جدید

تصمیم گیرندگان چینی ابتکار راه ابریشم را در راستای ارتقای صلح و ثبات در منطقه از طریق افزایش همکاری متقابل با کشورهای همسایه و نهادهای بین‌المللی در حال توسعه می‌دانند که زیر سلطه غربی‌ها نباشد. الگویی که به نظر می‌رسد به گمان چینی‌ها هدف آن توجه به این مسئله است که مسائل و مشکلات امنیت در آسیا بایستی به وسیله خود آسیایی‌ها حل و فصل شود (Zimmerman, 2015: 6). به گمان برخی از محققین، هدف مهم و غائی در وراى استراتژی راه ابریشم جدید چین، ایجاد نوعی از حاکمیت خودکامگی چینی بر نظم آسیایی در حال تکامل است. در این راستا چین تلاش می‌کند از طریق توسعه تجارت با

کشورهای دیگر، دولت‌ها و شهروندان را نسبت به فرهنگ، سیاست و اقتصاد مورد نظر چین همسو نماید (Bryant and Chou, 2016: 116).

چین تلاش می‌کند ارتباط و تعامل خود را با کشورهای دور دست به خصوص در قاره سبز بیشتر کند. چین به دنبال گسترش سطح همسایگان خود است که بتواند در آن اروپا را نیز شامل شود. چین در تلاش است سرمایه‌گذاری در حوزه کريدورهای حمل و نقل هوایی، زمینی و دریایی، پروژه‌ها زیرساخت‌های راه ابریشم را توسعه دهد (Dimitrijevic and Jokanonovic, 2016: 24). در ادامه به برخی از مهمترین اهداف مورد نظر چین در ارائه طرح فوق اشاره می‌شود.

- محرک و انگیزه جدید برای اقتصاد چین؛
- پشتیبانی از مازاد ظرفیت صنعتی چین؛
- امنیت انرژی از طریق ایجاد تنوع در ذخایر ارزی؛
- بازگشایی بازارهای تجاری جدید؛
- تلاش برای بین‌المللی کردن پول چین و ظهور آن به عنوان یک واحد ارزی جایگزین؛
- ثبات منطقه‌ای (Wittine & et al, 2018: 257).

به عبارت دیگر می‌توان اهداف فوق را در دو هدف مهم و کلیدی خلاصه کرد: نخست اهداف ژئوپلیتیکی مورد نظر چین. بر اساس این هدف، چینی‌ها تلاش می‌کنند قدرت و نفوذ سیاسی خودشان را از طریق سرمایه‌گذاری بر روی کشورهای مقصد و بازار هدف گسترش دهند. دوم، احاطه کردن مراودات اقتصادی و تجاری و ایجاد یک بازار جدید برای کمپانی‌های چینی و مقابله با چالش‌ها از جمله نقش تقابلی پول چین در مقابل جایگاه بین‌المللی دلار که بر روی اقتصاد چین محدودیت ایجاد می‌کند (Wittine & et al, 2018: 257). با وجود هدف‌های پنهان و آشکار که برای راه ابریشم جدید مطرح می‌شود، از منظر چینی‌ها ابتکار فوق دارای پنج هدف عمده و کلیدی است:

اول، افزایش اتصال در حوزه‌های سیاسی است. چین تلاش می‌کند از طریق طرح فوق، همکاری خود با کشورهای مقصد را دنبال کرده و وزن سیاسی خود را در جامعه بین‌الملل بالا ببرد؛ دوم، اتصال تسهیلات. چینی‌ها در این راستا مترصد همکاری با کشورهای دیگر در زمینه زیرساخت‌ها و تسهیلات زیربنایی است؛

سوم، تجارت بدون مانع، هدف چین افزایش مبادلات تجاری خود با کشورها در سطح

وسعی است. راه ابریشم می‌تواند موقعیت بهتری را برای هدف چین فراهم کند؛ چهارم، ادغام مالی چین از طریق تاسیس صندوق‌ها و بانک‌های مرتبط با راه ابریشم در همکاری بیشتر مالی با کشورهای دیگر و افزایش جایگاه ارزش پولی خود و استفاده از سرمایه‌گذاری‌های مالی دیگر کشورهاست؛ پنجم، دولتمردان چین بُعد اجتماعی راه ابریشم را نیز مورد توجه قرار داده و معتقدند لازم است پیوند میان مردم کشور خود را در سطح منطقه و فرامنطقه گسترش دهند (The Shanghai Stock Exchange, 2017: 9). به اعتقاد مقامات چینی، مفهوم ابتکار راه ابریشم در قالب تعاملات بر روی خشکی و دریا مورد توجه است و از منظر آنها دو بخش فوق به دو ماثبه بال مکمل توسعه آسیایی عمل می‌کنند (Junxian & Yan, 2016: 106).

مشخصات و ویژگی‌های راه ابریشم

راه ابریشم در راستای مفهوم کلی خود شامل راه‌های مواصلاتی و جزئی است که چینی‌ها مترصد تکمیل شدن آنها در همکاری با کشورهای ذی‌نفع هستند. جاده ابریشم از سه مسیر اصلی عبور می‌کند. ۱- مسیر شمالی از چین شروع شده و از قزاقستان و جنوب روسیه و اوکراین و بلاروس می‌گذرد و پس از گذشتن از لهستان در نهایت به آلمان می‌رسد؛ ۲- مسیر میانی از چین شروع شده و از قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان عبور کرده و از راه ایران و ترکیه به اروپا می‌رسد و ۳- در نهایت مسیر سوم مسیر جنوبی است که از چین، افغانستان، پاکستان، ایران، شبه جزیره عرب، مصر و در نهایت شمال آفریقا و اروپا می‌گذرد. در واقع کمربند جاده ابریشم چهار منطقه آسیای مرکزی، آسیای غربی، آسیای جنوبی و شبه جزیره عرب را به هم وصل می‌کند (موسوی شفاویی، ۱۳۹۴: ۲۰۷).

چین با وجود تاکید بر استراتژی راه ابریشم اما چندان به جزییات طرح پرداخته است و اهداف و ابعاد طرح فوق هنوز مبهم است. طرح فوق دارای سه ویژگی کلی است:

الف- دیپلماسی عمومی قوی

چینی‌ها تلاش می‌کنند از طریق طرح فوق، جایگاه چین را در سطح بین‌الملل ارتقا دهند. در نگاه چین، زمانیکه طرح فوق از سوی محققین و سیاستمداران کشورهای مختلف مورد

بحث و بررسی قرار می‌گیرد خود به خود به دیپلماسی عمومی چین کمک شده است. چین از طریق اعلام عمومی ابتکار راه ابریشم برای خود پرستیژ و وجهه بین‌المللی کسب می‌کند. در استراتژی کلان چینی‌ها، ارتباط نزدیکی میان توانمندسازی ملی چین و تبدیل شدن به یک قدرت بزرگ وجود دارد. اگر چین به یک قدرت بزرگ تبدیل نشود، توانمندسازی ملت چین کامل نخواهد شد. چین تنها زمانی که بتواند به یک قدرت بزرگ جهانی تبدیل شود می‌توان گفت که توانمندسازی مجدد ملت چین امکان‌پذیر خواهد بود (Fallon, 2015: 141).

اگر با دقت به مفهوم ابتکار نگاه شود هدفمند بودن مفاهیم نیز گویای ابتکار دیپلماسی عمومی چین است. چینی‌ها از طرح فوق به عنوان ابتکار یاد می‌کنند نه استراتژی. چراکه مفهوم ابتکار مفهومی مترقی و دارای بار مثبت است که در راستای منافع دیگر کشورها تلقی می‌شود. واژه درهای باز در طرح فوق به این معنی است که کشورهای دیگر می‌توانند به طرح فوق ملحق شوند. استفاده از واژه اقتصادی به معنای این است که اهداف سیاسی و ژئوپلیتیکی و امنیتی در اولویت قرار ندارند و حساسیت کمتری نسبت به طرح فوق ایجاد خواهد شد (Ekman, 2017: 12).

ب- انعطاف‌پذیری

ویژگی دوم ابتکار راه ابریشم در این است که ابعاد، اهداف و چارچوب طرح فوق متناسب با واکنش‌های دیگر کشورها، منعطف بوده و قابل اصلاح است. چین در تلاش است از طریق همکاری و دریافت دیدگاه‌های دیگر کشورها و شرکت‌ها در سطح بین‌الملل اجرای طرح فوق را تکمیل کند. چین معتقد است، می‌تواند به عنوان یک ناظر عمل کند و در کنار نظارتش، دیگر شرکت‌های داخلی و بین‌المللی به اجرای طرح کمک کنند. اقدام فوق منجر به این می‌شود که چین با همکاری مجموعه بیشتری از دیگر بازیگران طرح اعلامی را به پیش ببرد (Ekman, 2017: 13).

پ- میزان وسعت طرح

از زمانیکه طرح در سال ۲۰۱۳ به طور رسمی اعلام شد بنا بود حدود ۶۰ کشور در طرح فوق همکاری کنند اما در ادامه تعداد کشورها و سازمان‌های بین‌المللی برای همکاری در

ابتکار فوق به حدود ۱۰۰ مورد افزایش یافت (Ekman, 2017: 13). تاکنون لیست نهایی کشورهای همکار در ابتکار راه ابریشم اعلام نشده است و به نظر می‌رسد امکان ورود تمامی کشورها در سطح جهان برای همکاری در طرح فوق وجود دارد که در نهایت منجر به ایجاد یک سازمان مشترک حول موضوع فوق خواهد شد.

حجم تجارت کالا میان چین، کشورها و مناطق طرف همکاری در ابتکار راه ابریشم از حدود ۶ تریلیون دلار در فاصله ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۸ فراتر رفته است. از زمان اعلام طرح راه ابریشم، تعداد ۱۷۳ سند همکاری با ۱۲۵ کشور در حال توسعه و توسعه‌یافته و ۲۹ سازمان بین‌المللی امضا شده است. بسیاری از شرکت‌ها و نهادهای ملی در کشورهای توسعه‌یافته با چین برای فرصت‌های تجاری در بازار جهانی همکاری می‌کنند. در زمینه همکاری چین و اروپا نیز قطارهای باری در حال اتصال چین به ۵۰ شهر در ۱۵ کشور اروپایی است (Xinhua News Agency, 2019: 04-19).

اگرچه هنوز میزان قطعی سرمایه‌گذاری در این پروژه عظیم نهایی نشده است اما تا کنون پروژه فوق در حدود ۱۲ برابر طرح مارشال است که در حدود ۱۳۰ میلیارد دلار در زمان جنگ سرد اجرا شد. چین در همین زمینه دو مکانیزم مالی تاسیس بانک سرمایه‌گذاری زیربنایی آسیا^۱ و صندوق راه ابریشم^۲ را برای طرح فوق در نظر گرفته است. چین تلاش می‌کند با ابزار موجود همچون بانک‌های داخلی به خصوص بانک‌های دولتی و بانک‌های بین‌المللی همچون بانک جهانی و بانک توسعه بریکس^۳ همکاری کند (Nicolas, 2017: 21). در ادامه در نقشه زیر مسیر کمر بند اقتصادی و راه ابریشم دریایی چین مشخص شده است.

1. The Asian Infrastructure Investment Bank
2. Silk Road Fund
3. BRICS Development Bank



چین برای عملیاتی کردن طرح فوق به دنبال همکاری‌های بین‌المللی و منطقه‌ای است. از منظر چینی‌ها اقتصاد جهان در حال ادغام است و چین باید در راستای تحولات اقتصادی جهان به مکانیسم‌هایی برای همکاری مشترک دوجانبه و چندجانبه روی بیاورد. چین معتقد است فقط از طریق توسعه همکاری با دیگر کشورها و نهادهای بین‌المللی می‌توان ابتکار فوق را عملیاتی کرد. در همین ارتباط اتحادیه اروپا از جمله بازیگران مهم در اجرای طرح فوق است (the National Development and Reform Commission of China, 2016: 9).

راهبرد اتحادیه اروپا؛ جذب و غلبه

روابط رسمی بین اتحادیه اروپا و چین به سال ۱۹۷۵ بر می‌گردد. بعد از آن سال، روابط طرفین در حوزه تبادل تکنولوژی، سرمایه‌گذاری و تجارت در حوزه‌های متنوع از انرژی و امنیت سایبری تا تعاملات فرهنگی و آموزشی گسترش پیدا کرد. از سال ۱۹۹۸ تقریباً هر سال جلساتی به صورت دوره‌ای بین طرفین برگزار شده است. در سال ۲۰۰۳، طرفین رویکرد

مشارکت و همکاری استراتژیک را در دستور کار قرار دادند. رویکرد فوق به دستور کار استراتژیک چین و اروپا تا سال ۲۰۲۰ در چهار حوزه صلح، رفاه، توسعه پایدار و تعاملات مردم با مردم نام گرفت. در ادامه در مارس ۲۰۱۴، شی جین پینگ نخستین رئیس جمهوری چین بود که با سران اتحادیه اروپا در بروکسل دیدار کرد و کشورهای عضو اتحادیه اروپا را به همکاری در زمینه‌های مشترک دعوت کرد. از این دوره به بعد و به خصوص با قدرت گرفتن ترامپ و رواج تفکر ملی‌گرایی در آمریکا، اتحادیه اروپا به عنوان یک قطب قدرتمند در نظم جهان چندقطبی در حال ظهور، مورد توجه چین قرار گرفت (García-Herrero and et al, 2017: 6).

منافع و اهداف چین در قبال اتحادیه اروپا در ابتدای امر بیشتر در حوزه اقتصادی تعریف می‌شود. همکاری اقتصادی پایه نخستین اروپا و چین است. در دو دهه اخیر اتحادیه اروپا شریک اول اقتصادی چین بوده است. بطور مثال بر اساس آخرین آمار، سطح تعاملات تجاری چین و اتحادیه اروپا در سال ۲۰۰۸ در حدود ۳۲۷ میلیارد یورو بوده است (Eurostat, 2019: 3). میزان تجارت در سال ۲۰۱۴ بین اروپا و چین در حدود ۴۶۷ میلیارد یورو افزایش پیدا کرد. ارزش تجارت بین چین و اروپا روزانه به بیش از یک میلیارد یورو رسید. بازار اتحادیه اروپا همواره در کنار آمریکا مهمترین بازار مصرف کالاهای چینی بوده است. صادرات چین به اتحادیه اروپا به بیش از ۳۲۰ میلیارد یورو رسید و واردات آن در حدود ۱۶۴ میلیارد یورو بوده است که نشانگر تراز تجاری مثبت به نفع چین بود (Kaczmarek, 2016: 16). تراز تجاری مثبت چین با اروپا در سال‌های بعد نیز تداوم یافت به گونه‌ای که در طی ۱۰ سال اخیر تا سال ۲۰۱۹ این میزان به ۶۰۴ میلیارد یورو افزایش پیدا کرده است. در تعاملات تجاری میان دو طرف این چین است که دارای تراز تجاری مثبت در حدود ۱۸۷ میلیارد یورو نسبت به اروپا است (Eurostat, 2019: 3).

پس از اعلام طرح ابتکار راه ابریشم از سوی چین، اتحادیه اروپا واکنش همه‌جانبه و مشخصی را نسبت به استراتژی چین اتخاذ نکرده است و بیشتر طرح فوق را به لحاظ تکنیکی مورد بررسی قرار داده است. در همین رابطه کمیسیون اتحادیه اروپا یک خط‌مشی تکنیکی در این مورد اعلام کرد. سند مزبور تحت عنوان اصول استراتژی جدید اروپا^۱ در قبال چین در ژوئن ۲۰۱۶ به چاپ رسید که البته به صورت مختصر موضوع مورد بحث قرار گرفت و به این

نکته نیز اشاره شد که هدف استراتژی بایستی در مناطق حائل میان چین و اروپا، شبکه‌های زیربنایی، برون‌مرزی و پایدار ایجاد شود. بر اساس گزارش سال ۲۰۱۶ شورای روابط خارجی اتحادیه اروپا تحت استراتژی جذب و غلبه مورد موافقت قرار گرفت (Macaes, 2016: 6). در ادامه دیدارهای مختلفی بین مقامات چینی و اروپایی برای مذاکره پیرامون طرح فوق صورت گرفت که در جدول زیر به آغاز فرایند مذاکرات چین و اروپا اشاره می‌شود.

جدول شماره ۱: ابتکار راه ابریشم و آغاز مذاکرات بین اروپا و چین

۲۰۱۳	سپتامبر	نخستین اعلام رسمی کمربند اقتصادی جاده ابریشم از سوی شی جین پینگ رئیس جمهوری چین
	اکتبر	نخستین اعلام رسمی راه ابریشم دریایی از سوی شی جین پینگ رئیس جمهوری چین
۲۰۱۴	مارس- آوریل	نخستین اشاره به کمربند اقتصادی جاده ابریشم از سوی شی جین پینگ در سفر به اروپا (آلمان و بلژیک)
	مارس	چین برنامه عملی در مورد ابتکار جاده ابریشم را منتشر می‌کند
	ژوئن	امضاء مواد توافقنامه بانک سرمایه گذاری زیربنایی آسیا
	سپتامبر	موافقت چین و اروپا برای ایجاد یک بنیان اتصال
۲۰۱۵	اکتبر	ابتکار راه ابریشم با دیدار شی جین پینگ رئیس جمهوری چین از بریتانیا توسعه پیدا می‌کند.
	مارس	ابتکار راه ابریشم با دیدار شی جین پینگ از جمهوری چک وارد مرحله جدید می‌شود.
۲۰۱۶	ژوئن	ابتکار راه ابریشم با دیدار شی جین پینگ از صربستان و لهستان توسعه پیدا می‌کند.

(Van der Putten and et al, 2016: 8)

اتحادیه اروپا در استراتژی جهانی خود اعلام کرد اتحادیه اروپا رویکرد همسویی با چین در سیاست اتصال با غرب را دنبال می‌کند. از منظر سرمایه‌گذاری و تجارت، اروپا و بسیاری از کشورهای عضو به سرمایه‌گذاری چین خوشامد می‌گویند. در سپتامبر ۲۰۱۵ کمیسیون اتحادیه اروپا یادداشت تفاهمی تحت عنوان بنیان اتصال چین و اروپا امضا کرد تا هم‌افزایی میان ابتکار چین و برنامه سرمایه‌گذاری اروپا را افزایش دهد که از آن تحت عنوان طرح یونکر^۱ نام برده شد. طرح فوق هدفش رصد فرصت‌های سرمایه‌گذاری مشترک در زمینه جاده ابریشم بود (Ghiassy and Zhou, 2017: 45).

مذاکرات بین چین و اروپا از سال ۲۰۱۶ به بعد نیز ادامه کرد. اما اروپایی‌ها کماکان در مورد اهداف و سیاست‌های آشکار و پنهان ابتکار راه ابریشم با احتیاط برخورد کردند. اگرچه برای اروپایی‌ها همکاری با طرح فوق برای ساختار زیربنایی و اقتصادی اروپایی‌ها اهمیت زیادی دارد، اما در برخی از زمینه‌ها کماکان نگرانی‌هایی وجود دارد. در اجلاسی که به همین منظور در سال ۲۰۱۷ برگزار شد چینی‌ها و دولت‌های اروپایی نتوانستند در مورد موضوعات اختلافی با همدیگر به توافق برسند. بطور مثال، طرفین در موضوعات کسب پایبندی چینی‌ها به رقابت عادلانه و تجارت آزاد، شفافیت و توجه به توسعه پایدار محیط زیستی و اجتماعی نتوانستند به توافق برسند. اختلافات فوق باعث شد در نهایت در آن سال بریتانیا، فرانسه و آلمان توافق نهایی میان طرف اروپایی و چینی را امضا نکنند (Schiek, 2017: 5).

در ادامه، کشورهای عضو اتحادیه اروپا روابط دو جانبه‌ای را با چین در زمینه طرح جاده ابریشم شروع کردند. در نخستین مجمع همکاری بین‌المللی در خصوص راه ابریشم که در سال ۲۰۱۷ در پکن برگزار شد، فقط نمایندگان پنج کشور مجارستان، لهستان، یونان، اسپانیا و ایتالیا و رئیس جمهوری چک در آن شرکت کردند. در توافق نهایی میان طرف‌های اروپایی و چینی بر این نکته تاکید شد که اقتصاد آسیا و اروپا بطور روزافزونی به لحاظ اقتصادی به همدیگر وابسته هستند و اتحادیه اروپا از همکاری با چین در مورد راه ابریشم با عنایت به قوانین بازار، استانداردهای بین‌المللی و معیارهای اروپایی و اجرای سیاست‌های اروپایی برای دستیابی به مزایای متقابل را مورد تاکید قرار دادند و بر توسعه همکاری در زمینه راه ابریشم در دریا، هوا، زمین و حوزه انرژی و دیجیتال تاکید کردند (Sachdeva, Lisbonne de Vergeron,)

1. The Juncker Plan

5: 2018). در ادامه توزیع جغرافیایی نحوه همکاری کشورهای اروپایی با ابتکار راه ابریشم در سه بخش به بحث گذاشته می‌شود.

اروپای شمالی و غربی: با حداقل تاثیرپذیری

همکاری کشورهای اروپای غربی و شمالی با ابتکار راه ابریشم به عضویت آنها در بانک توسعه زیرساخت‌های آسیا محدود مانده است. با وجود این، در میان کشورهای اروپای غربی، آلمان بیش از دیگر کشورها هدف طرح فوق است. در این مورد می‌توان به پنج پروژه راه آهن چین و آلمان اشاره کرد که برای توسعه حمل نقل میان دو کشور مورد توجه قرار گرفته است. با این وجود در برخی از استانداردها و قوانین حاکم بر توسعه اروپا که آلمان بر آن تاکید می‌ورزد، کماکان موضوعات اختلاف میان طرفین به قوت خود باقی است (Wang & et al, 2017: 7-9).

اما در مقابل در طرح فوق به فرانسه چندان توجهی نشده است و نگاه مقامات فرانسوی نیز نسبت به ابتکار چین کماکان به وضوح اعلام نشده است. با این وجود برخی از مناطق در فرانسه همچون شهر لیون^۱ معروف به شهر ابریشم تلاش کرده تا خود را به عنوان کانون سیاسی، تجاری و تاریخی راه ابریشم در اروپا معرفی نماید و در جستجوی جذب سرمایه‌گذاری چینی‌ها است. از جمله اقدامات سمبلیک فرانسه برای همکاری با راه ابریشم را می‌توان به توافق میان طرفین در سال ۲۰۱۵ میان کمپانی کشتیرانی فرانسه و چینی‌ها اشاره کرد که در این توافق، فرانسه در حدود ۱ میلیارد دلار خط اعتباری از بانک صادرات و واردات چین برای خرید کانتینرهای چینی بدست آورد. هلند نیز شریک مهم تجاری چین محسوب می‌شود و در حدود یک سوم کالاهای وارداتی در بندر روتردام، از کالاهای وارداتی چین است که نقش مهمی را در اقتصاد هلند بازی می‌کند. هلند در زمینه صنعت کشتیرانی و هواپیمایی نیز همکاری متعدد اقتصادی با چین داشته است. در مورد بریتانیا با وجود اینکه تاثیر خروج بریتانیا از اروپا هنوز نمایان نشده است اما بریتانیا از پیشقراولان کشورهای اروپایی برای عضویت در این طرح بوده است. این همکاری به سال ۲۰۱۵ بر می‌گردد که در آن سال، انگلیس عضو شد که البته این اقدام در واقع یک پیام سیاسی بر حمایت از نهادهای چینی بود (Wang and et al, 2017: 7-9).

1. Lyon

اروپای جنوبی، سرمایه‌گذار استراتژیک

با آغاز رسمی ابتکار راه ابریشم، چین به صورت خیلی خاص بر روی کشورهای حوزه مدیترانه‌ای تمرکز کرد. در این منطقه، همکاری با چین با وجود کاهش رشد اقتصادی و افزایش بدهی در این قبیل کشورها، دارای اهمیت است. به طور مثال کشور یونان در اروپا توانسته از همکاری با چین سود ببرد. بطوریکه، در حدود ۴,۳ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری از سوی شرکت کشتیرانی چین در بندر پیرائوس^۱ یونان صورت گرفته است. کشور اسپانیا نیز علاقه زیادی به همکاری با چین برای توسعه طرح ابتکاری ابریشم در پیش گرفته است. اسپانیا در سه حوزه، ایجاد و مدیریت زیرساخت‌های بزرگ، توریسم فرهنگی و صادرات مواد غذایی همکاری با چین را دنبال می‌کند. در همین زمینه، سرمایه‌گذاری‌های متعددی در حوزه زیرساخت‌ها و بندرگاه‌های اسپانیا در حدود ۹۵۰ میلیون یورو تا سال ۲۰۱۷ صورت گرفت. همکاری با چین از سوی ایتالیا نیز در دستور کار قرار گرفت و اتحاد پنج بندر میان طرفین برای ایجاد پروژه ترمینال بزرگ کانتینر صورت گرفت. در مورد کشور پرتغال نیز اگرچه از سوی مقامات چینی موضع مشخصی در مورد ابتکار ابریشم گرفته نشده است اما چینی‌ها تلاش کرده‌اند از وجود کشور پرتغال برای حضور در آمریکای لاتین و آفریقا استفاده کنند. پرتغال برای چینی‌ها به عنوان پل ارتباطی میان آفریقا، اروپای غربی و چین مورد توجه قرار گرفته است (Wang & et al, 2017: 12-14).

در کل از طرف کشورهای اروپایی صداهای متفاوت و برخی مواقع متناقض برای همکاری با چین به گوش می‌رسد. در حالیکه، کشورهای اروپای شمالی و غربی اغلب سیاست عمل‌گرایانه "منتظر باشیم تا ببینیم"^۲ در پیش گرفته‌اند، برخی دیگر از کشورهای اروپایی در قالب گروه ۱۶ و دولت‌های مدیترانه تلاش بیشتری برای همکاری با چین و جذب سرمایه‌گذاری چین در پیش گرفته‌اند (Wang & et al, 2017: 15).

اروپای شرقی و مرکزی در قالب گروه ۱+۱۶

چین با بسیاری از کشورهای اروپایی شرقی و مرکزی برای همکاری در طرح ابتکار راه

1. Piraeus

2. Wait -and- see

ابریشم وارد گفتگو شد. کشورهای اروپای شرقی و مرکزی از طریق مذاکرات در گروه ۱+۱۶ در سال ۲۰۱۲ (حتی قبل از اعلام رسمی طرح راه ابریشم) با چین وارد مذاکرات دوجانبه برای سرمایه‌گذاری مشترک در طرح فوق شدند.^۱ هرچند مقامات چینی معتقدند که مذاکرات دوجانبه میان ۱۶ کشور اروپایی به معنای تک‌روی نیست و چین به یکپارچگی اتحادیه اروپا احترام می‌گذارد، اما به نظر می‌رسد روش فوق باعث این نگرانی در بین مقامات اروپایی شده است که نفوذ چین از طریق لابی‌های این چینی در بروکسل بیش از این خواهد شد (Ghiassy & Zhou, 2017: 45). در ادامه شمای کلی از همکاری چین با کشورهای اروپایی ارائه می‌شود.



1. Albania, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Macedonia, Montenegro, Poland, Romania, Serbia, Slovak Republic, Slovenia

جدول شماره ۲) موارد همکاری کشورهای عضو اتحادیه اروپا با ابتکار راه ابریشم (OBOR)^۱

کشورها	عضویت سرمایه‌گذاری زیربنایی آسیا	یادداشت تفاهم در مورد OBOR	عضو گروه ۱+۱۶	پروژه‌های بندرگاهی مرتبط با OBOR	پروژه‌های ریلی مرتبط با OBOR	توجه و تمرکز بر کشور سوم	سخنرانی‌های مرتبط با طرح OBOR	نهادهای OBOR یا کنفرانس بین المللی و مهم
جمهوری چک		✓	✓				شی‌جین پینگ	نهادهای
دانمارک	✓					✓		
فرانسه	✓				✓	✓		
آلمان	✓				✓	✓	شی‌جین پینگ	
یونان				✓	✓		شی‌جین پینگ لی‌کی چیانگ ^۱	
مجارستان		✓	✓		✓			نهادهای
ایتالیا	✓			✓				
هلند	✓			✓	✓	✓		
لهستان	✓	✓	✓	✓	✓		لی‌کی چیانگ	کنفرانس
پرتغال	✓			✓				
اسلواکی		✓	✓					
اسپانیا	✓			✓		✓		کنفرانس
سوئد	✓					✓		
بریتانیا	✓					✓	شی‌جین پینگ	

(Van der Putten & et al, 2016: 9)

۱. البته در گزارشی که در جدول فوق اشاره شده است باید مورد کشور ایتالیا نیز اضافه شود. ایتالیا به عنوان نخستین کشور عضو گروه ۷، در راستای طرح راه ابریشم با چین یادداشت تفاهم امضاء کرد (www.theguardian.com, March 23, 2019).

آینده همکاری اروپا و چین در توسعه راه ابریشم

همانطور که گفته شد اروپا در صدد است با اتخاذ رویکرد همکاری استراتژیک در توسعه راه ابریشم، ضمن جذب اقتصاد چین؛ بتواند از نزدیک بلندپروازی‌های چین را کنترل کند. موضوعی که در ادامه به آن پرداخته می‌شود اینست که چرا اروپا نسبت به طرح راه ابریشم چین بدبین است و چه دلایلی منجر به عدم اعتماد متقابل میان طرفین شده است.

رویکرد چندجانبه‌گرایی اروپا در مقابل دوجانبه‌گرایی چین

هرچند ابتکار راه ابریشم برای منافع استراتژیک اتحادیه اروپا نقش مهمی بر عهده دارد، اما یکی از اهداف اولیه اتحادیه اروپا، تلاش برای ارتقای نظم جهانی قانون‌محور در چارچوب چندجانبه‌گرایی است که اصل مهمی برای سازمان ملل است. هدف فوق همزمان در ابتکار راه ابریشم چین نیز مورد تأکید قرار گرفته است. چین معتقد است ابتکار فوق در راستای اهداف و اصول منشور سازمان ملل متحد است و طرح فوق بر نورم‌های بین‌المللی و قوانین بازار استوار است. دیدگاه چین در مورد چندجانبه‌گرایی در سند ۲۰۱۴ اتحادیه اروپا مورد تأکید قرار گرفته است. در سند فوق به این نکته اشاره شده است که اروپا و چین دارای اجماع استراتژیک مهمی در ایجاد جهانی چندقطبی هستند. با وجود تأکید چین در همسویی با رویکرد اتحادیه اروپا، رویکرد چین و اتحادیه اروپا در عمل نسبت به چندجانبه‌گرایی متفاوت است. چین در واقع از شیوه‌های دوجانبه برای دستیابی به اهدافش حمایت می‌کند (Ghiasi & Zhou, 2017: 46).

رویکرد اروپای واحد در مقابل تفکیک‌گرایی مورد نظر چین

چین دو منطقه اروپای مرکزی و شرقی و کشورهای اروپایی واقع در کنار مدیترانه را برای توسعه راه ابریشم مدنظر دارد. البته با وجود تأکید بر دو منطقه فوق، مقامات چینی تلاش کرده‌اند در سخنرانی و دیدگاه‌های خود دیگر کشورهای اروپای شمالی و غربی را نیز به طرح اضافه کنند (Van Der Putten & et al, 2016: 8).

شی جین پینگ در نخستین دیدار از اروپا در مارس ۲۰۱۴، بطور رسمی از نقش اروپا در ابتکار راه ابریشم سخن به میان آورد. رئیس جمهوری چین اعلام کرد ما بایستی در مورد این

موضوع فکر کنیم که چگونه همکاری چین و اروپا را در طرح ابتکار راه ابریشم هم‌مسیر و هماهنگ کنیم. بعد از اجلاس دو جانبه، چین و رهبران اروپایی توافق کردند همکاری خود را برای توسعه طرح فوق‌افزایش دهند. طرح ابتکاری فوق در ابتدا بین کشورهای اروپایی و اتحادیه اروپا تمایز ایجاد کرده بود و برای اتحادیه به عنوان یک نهاد مستقل نقش چندانی در همکاری برای اجرای طرح فوق دیده نشد. اما در ادامه چین پذیرفت که اتحادیه اروپا در قالب یک نهاد می‌تواند در به سرانجام رساندن طرح مزبور یاری رساند. در نهایت در دهمین اجلاس آسیا و اروپا که در اکتبر ۲۰۱۴ در میلان ایتالیا برگزار شد دستیابی به یک چارچوب همکاری بر اساس یک بنیان اتصال مورد توافق طرفین قرار گرفت (Makocki, 2016: 67).

در کل، بروکسل نسبت به نیت چین از طرح فوق چندان مطمئن نیست. برخی از نهادهای اروپایی به خصوص شورای اروپا و کمیسیون اتحادیه اروپا از اینکه چین در صدد تبدیل کردن اروپا به یک ابزار برای منافع خود است انتقاد می‌کنند. اروپا به این نتیجه رسیده است که چین اتحادیه را به عنوان یک مانع بر سر راه خود می‌بیند و زمانی که منافع خود را از طریق اعضای اتحادیه قابل دستیابی بداند از همکاری با اتحادیه اروپا عدول خواهد کرد.

نبود اجماع میان اعضای اتحادیه اروپا در مورد مزیت همکاری با چین

نه اتحادیه اروپا و نه حتی کشورهای عضو اتحادیه؛ یک رویکرد استراتژیک جامع و هماهنگ در قبال تاثیر احتمالی استراتژی راه ابریشم چین اتخاذ نکرده‌اند. طرح فوق، مسیر همواری را برای حضور چین در آسیای مرکزی و کشورهای همسایه اروپا در قفقاز جنوبی، حوزه بالکان، ترکیه و افریقای شمالی و حتی حوزه مهم برای منافع اروپا از جمله آفریقای شرقی و خاورمیانه فراهم می‌کند. با وجود تغییرات پیش رو در سیاست خارجی آمریکا به نظر می‌رسد کشورهای اروپایی همچون گذشته تکیه کمتری به آمریکا خواهند داشت و به سمت روابط فراآتلانتیک پیچیده و در راستای طرح مزبور حرکت خواهند کرد (Van der Putten & et al, 2016: 9). بطور مثال، آلمان معتقد است طرح ابتکاری چین چندان مزیتی ندارد و از مجموع دیدگاه‌های چینی‌ها به نظر می‌رسد نمی‌توان امید چندانی در گسترش منافع متقابل با چین داشت. اما بر عکس، برخی از کشورها از طرح فوق حمایت کرده و معتقدند می‌توانند در راستای منافع ملی از آن استفاده کنند. موضوع فوق نشانگر تنوع رویکردها در بین مقامات

اروپایی نسبت به آینده ابتکار راه ابریشم است (Van Der Putten and et al, 2016: 8).

تاکید اروپا بر منافع متقابل در مقابل منفعت‌گرایی چین

از منظر بیشتر کشورهای اروپایی، طرح راه ابریشم فقط با هدف صادرات ارائه شده است و قرار نیست چین شرایط عادلانه تجاری را مورد توجه قرار دهد. ابتکار راه ابریشم از سوی چین تلاش در راستای سیاست‌های اقتصادی داخلی آن کشور است و به همین دلیل طرح فوق را دنبال می‌کند. چین در راستای هدف فوق در حال ایجاد شبکه‌ای قوی از بنادر، مراکز پشتیبانی و خطوط راه آهن حدفاصل اروپا و چین است تا کالاهای چینی با سرعت و میزان بیشتری به کشورهای اروپایی صادر شوند و تجارت میان شرق و غرب را توسعه بخشد (Barisitz & Radzyner, 2018: 3).

تفاوت دیدگاه در مورد مواضع و استانداردهای بین‌المللی حاکم بر تجارت متقابل

از منظر اروپا برنامه چین لزوماً به معنای فرصتی برای همکاری میان طرفین نیست بلکه به زمینه‌ای برای رقابت میان طرفین تبدیل خواهد شد و در نهایت، زمانی همکاری با چین برای اروپا یک فرصت خواهد بود که همکاری مبتنی بر قوانین شفاف و آشکار باشد که چین به قوانین یکسان همچون اتحادیه اروپا احترام گذاشته و عمل کرده و استانداردهای دوگانه را دنبال نکند (Makocki, 2016: 69).

در بیستمین نشست اروپا و چین که در ۱۶ ژوئای ۲۰۱۸ در پکن برگزار شد مجدداً طرفین بر توسعه همکاری با توجه به استانداردهای بین‌المللی مورد توافق طرفین تأکید کردند. در این مذاکرات به تداوم همکاری میان طرفین و توسعه شبکه حمل و نقل فرا اروپایی اشاره شد. همچنین بر توسعه سخت‌افزاری و نرم‌افزاری اتصالات میان طرفین تأکید شد. اروپایی‌ها در این اجلاس نیز کماکان بر لزوم رعایت نرم‌ها، قوانین و شرایط مورد انتظار اروپا در ادامه همکاری‌ها میان طرفین تأکید کردند (Sachdeva, Lisbonne de Vergeron, 2018: 16).

تردید در مسئولیت‌پذیری بین‌المللی چین

برای اتحادیه اروپا توسعه همکاری با چین بایستی منجر به تقویت همکاری طرفین در

همسایگان جنوبی و شرقی اروپا در زمینه تامین امنیت منطقه‌ای و حاکمیت قانون باشد. در نگاه اتحادیه اروپا در فلسفه ارائه ابتکار راه ابریشم، ملاحظات اقتصادی و داخلی مهمی نهفته است که دارای عواقب ژئواستراتژیک مهمی است. چین در حال حاضر دلیل خوبی برای مشارکت فعال در موضوعات دفاعی، امنیتی و حکمرانی جهانی دارد.

چالش و فرصت اتحادیه اروپا در این است که مشارکت چین را به حوزه‌های مثبتی همچون همکاری در ایجاد صلح در آفریقا و اجرای تعهداتش متناسب با تبدیل جایگاه چین به یک قدرت جهان ترغیب کند. گفتگوی واقعی و سازنده با چین در مورد همکاری در سرمایه‌گذاری در کشورهای دارای منافع مشترک برای طرفین از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. اروپا بایستی به یک دستورالعمل سیاست خارجی مشترک با چین در مورد تشویق این کشور به مشارکت فعال در تامین امنیت به عنوانی یکی از مهمترین کالاهای جهانی تلاش کند. چین لازم است در اجرای وظایف به عنوان یکی از اعضای دائم شورای امنیت نقش مثبتی ایفا کند. از منظر اتحادیه اروپا، چین لازم است با الهام از نقش مثبت خود در پرونده برجام^۱، به عنوان یک الگوی تعاملی در دیگر بخش‌ها همچون در کشورهای همچون افغانستان، سوریه، لیبی و بحران مهاجرت و به خصوص دستیابی به صلح در خاورمیانه استفاده کند (European Commission, 2016: 10-11).

در کل نگرانی اروپا در مورد آینده توسعه تجارت با چین در چارچوب راه ابریشم باعث شد تا کمیسیون اتحادیه اروپا بطور مشخص بر انتظارات اروپا از چین تاکید کند. اتحادیه اروپا معتقد است برای گسترش تعامل با چین به برخی از اصول در حفظ تعامل طرفین باید توجه کرد (European Commission, 2016: 5):

- اصل مهم در روابط اتحادیه اروپا با چین مبتنی بر منافع متقابل طرفین در حوزه‌های سیاسی و اقتصادی است؛
- مشارکت اروپا با چین بایستی بر اصول وقوع مشترک و متناسب با ارزش‌ها و منافع کل اتحادیه اروپا باشد؛
- همکاری هر کدام از کشورهای عضو اتحادیه اروپا با چین بایستی در راستای حقوق،

۱. منظور از اصطلاح برجام (برنامه جامع اقدام مشترک) اشاره به توافق هسته‌ای ایران و کشورهای ۱+۵ است که در تاریخ سه‌شنبه ۲۳ تیر در وین اتریش میان طرفین امضا شد.

قوانین و سیاست‌های کلان اتحادیه باشد؛

- اروپا انتظار دارد چین مسئولیت خود را در کنار منافع که دنبال می‌کند متناسب با نظم بین‌المللی قانونمند بپذیرد؛
- چین لازم است توجه خود را به مسئله حقوق بشر بیشتر کند و موضوع حقوق بشر مسئله مهمی برای اروپاست؛
- اتحادیه اروپا در تعامل با چین به سیاست چین واحد تاکید دارد؛
- اروپا همزمان به توسعه روابط خود با تایوان برای حمایت از توسعه روابط دو طرف تنگه تایوان توجه دارد؛
- اروپا از اجرای طرح یک کشور و دو سیستم در مورد ماکائو و هنگ کنگ دفاع می‌کند؛
- توسعه روابط اروپا با چین بایستی همزمان با توسعه روابط نزدیک با کشور آمریکا و دیگر شرکا باشد.

با وجود مواردی که به نگرانی اروپا در مورد نحوه ارتباط با چین اشاره شد اروپا منافع قابل توجهی در ابتکار جاده ابریشم جدید برای خود می‌بیند. راه ابریشم از سه منظر تجارت و سرمایه‌گذاری؛ صلح و امنیت و تبادلات مردم با مردم برای اروپا جذابیت دارد. اروپا تاثیر سرمایه‌گذاری چین در طرح فوق را بر نواحی بی‌ثبات خاورمیانه و شمال آفریقا مثبت می‌داند و به خصوص در زمینه مدیریت بحران مهاجرت می‌تواند از آن بهره لازم را ببرد. گرچه ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم، نفوذ استراتژیک چین در آسیا را تقویت خواهد کرد، ولی ماهیت اقتصادی طرح و منافع همگانی آن باعث شده تا احتمال مخالفت با طرح از سوی قدرت‌های بزرگ به خصوص اروپا کاهش یابد و اراده سیاسی و توان عینی در رقبا برای ممانعت از این طرح در مقایسه با انگیزه و توان چین برای اجرای آن ضعیف به نظر می‌رسد (موسوی شفایی، ۱۳۹۴: ۲۱۸).

اروپا با افزایش نگرانی خود در مورد رویکرد تجدیدنظرطلبانه آمریکا در دوره ترامپ نسبت به نظم جهانی چندجانبه، تمایل به همکاری بیشتر با چین برای مدیریت تحولات ناخواسته و ابهامات فراروی رفتار امریکاست. فدریکا موگرتینی^۱ در سفر خود در آوریل سال ۲۰۱۷ به چین بر این نکته تاکید کرد که اروپا و چین به عنوان قدرت‌های جهانی لازم است با

۱. رئیس سیاست خارجی و امنیتی مشترک اروپا

همکاری و تشریک مساعی با یکدیگر برای دستیابی به یک نظم جهانی قانونمند تلاش کنند. البته در نگاه اتحادیه اروپا تغییر ماهیت نظام چندجانبه‌گرایی در شرایط پیش‌رو فقط به تغییر رفتار آمریکا بر نمی‌گردد، بلکه در کنار آن توزیع قدرت سیاسی و اقتصادی در سطح جهان تغییر کرده است و سیستم چندجانبه‌گرایی با محوریت آمریکا در حال تبدیل به یک سیستم چندجانبه‌گرایی عمیق‌تر با حضور قدرتمند چین و اروپا در کنار امریکا است که بیش از پیش نیازمند تشریک مساعی و همکاری چین در سال‌های پیش‌رو برای مدیریت تحولات ناخواسته است (García-Herrero & et al, 2017: 55). البته اروپا در تاثیر پذیری از افزایش ابهام در اقتصاد جهان ناشی از رفتار ترامپ در سطح منطقه‌ای نیز با بحران برگزیت^۱ و برنامه خروج بریتانیا از اتحادیه اروپا روبروست (Van Ham, 2016: 4). به نظر می‌رسد موضوع فوق در بلندمدت بر روی دستور کار اروپا برای تعامل با اقتصاد نوظهور چین تاثیر خواهد گذاشت و اروپا را با بیم و امید به سمت چین خواهند کشاند.

نتیجه‌گیری

در این پژوهش تلاش شد راهبرد اروپا نسبت به راه ابریشم به بحث گذاشته شود. دو موضوع کلیدی در پژوهش در مورد آینده تعامل چین و اروپا در چارچوب ابتکار راه ابریشم مورد بررسی قرار گرفت. موضوع نخست بررسی راهبرد اروپا در قبال راه ابریشم جدید چین بود. با بررسی منابع و تحلیل محتوای گزارشات معتبر و مرتبط مشخص شد راهبرد کلان اروپا، سیاست جذب و غلبه بر نفوذ چین بوده است. البته راهبرد اروپا از سال ۲۰۱۳ تا سال ۲۰۱۹ تغییر و تحول داشته است اما در کل یک مسیر خطی و پایدار را دنبال می‌کند.

اروپا در ابتدا نسبت به ابتکار ارائه شده از سوی چین با شک و تردید برخورد کرد. با آغاز مذاکرات رسمی و جدی میان طرف چینی و اروپایی، هر دو طرف به یک شناخت مشترک نسبی در مورد انتظارات یکدیگر دست پیدا کردند. در ادامه با تلاش چین برای اعتمادسازی، اروپایی‌ها پذیرفتند مزیت و منافع اقتصادی طرح قابل توجه است و لازم است برای آن برنامه داشته باشند. اینگونه بود که اروپا تداوم همکاری با چین را بر مبنای رویکرد جذب و غلبه بر نفوذ چین قرار داد. بر اساس ایده فوق اروپا معتقد است ابتکار راه ابریشم جدید واقعیت مسلم

بین‌المللی است و نمی‌توانند نقش چین را در اقتصاد جهان نادیده بگیرند، به خصوص زمانی که آنها با بی‌مهری آمریکا در دوران ترامپ مواجه شده‌اند. ابتکار راه ابریشم می‌تواند برای توسعه اقتصادی و مدیریت چالش‌های اروپا بخصوص مدیریت عواقب منفی خروج بریتانیا و کاهش قدرت اقتصادی اروپا به عنوان کاتالیزور عمل کند.

متعاقب آن به خصوص از سال ۲۰۱۸ به بعد سطح همکاری طرفین هم در قالب اتحادیه اروپا و چین و هم در قالب روابط کشورهای اروپا با چین گسترش پیدا کرده است. با این وجود علی‌رغم تلاش دو طرف به نظر می‌رسد اروپا با بیم و امید به طرح فوق‌نظر دارد و تلاش می‌کند در مورد ابتکار راه ابریشم محتاط باشد. هرچند در بخش همکاری‌های زیربنایی و اقتصادی روابط دو طرف در هم تنیده شده و به نظر می‌رسد اروپا دیگر نمی‌تواند به عقب برگردد.

موضوع دوم که در این پژوهش به بحث گذاشته شد این است که چرا اروپا در مورد طرح و میزان همکاری با چین در قالب طرح فوق‌نظران و مردد است. در بررسی‌هایی که صورت گرفت مشخص شد، اروپایی‌ها معتقدند از فحواي سیاست کلان اقتصادی چین و اقدامات عملی آن کشور، این ذهنیت ایجاد می‌شود که طرح مذکور بیشتر برای صادرات به اروپا طراحی شده و قرار نیست در همکاری میان طرف چینی و اروپایی یک تجارت عادلانه حاکم باشد. در کنار دلایل دیگری که به آن اشاره شد، توجه اصلی اروپا به ابتکار فوق‌نظران در اینست که اروپا در نظر دارد ابتکار راه ابریشم را در قالب یک طرح کلان و با رعایت همه جوانب در نظر بگیرد و توجه به اختلافات سیاسی و امنیتی و حتی حقوق بشری در آینده همکاری این طرح می‌تواند بر آینده روابط دو طرف تاثیرگذار باشد. اما با توجه به رویکرد توسعه‌ای چین که معتقد است جغرافیای سیاسی در کنار جغرافیای اقتصادی باید مورد توجه قرار گیرد، مقامات چینی معتقد هستند توسعه و ملاحظات دیگر مرتبط با آن باید با نگاه بومی و ملی تفسیر شود و قرار نیست همه کشورها از یک قوانین مشخص و یکسان همکاری کنند. تفکر فوق‌نظران تفکر اجماع‌پکن است که از سوی چین دنبال می‌شود. با توجه به رویکرد فوق‌نظران چینی‌ها معتقد هستند می‌توانند از طریق تفکیک موضوعات از همدیگر و توجه به حاکمیت ملی کشورها، موانع غیر اقتصادی حاکم بر کاهش روابط تجاری میان دو طرف را کاهش دهند. باید منتظر بود و دید.

منابع

الف - فارسی

- الوند، مرضیه سادات و عسگر خانی، ابومحمد، (۱۳۹۲)، «کار ویژه‌های قدرت نرم در سیاست خارجی چین»، *پژوهشنامه ایرانی سیاست بین‌الملل*، سال سوم، پاییز و زمستان، شماره ۱.
- امیراحمدیان، بهرام و صالحی دولت آباد، روح الله، (۱۳۹۵)، «ابتکار جاده ابریشم جدید چین (اهداف، موانع و چالش‌ها)»، *فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل*، سال نهم، زمستان، شماره ۳۶.
- شیرخانی، محمدعلی و ارغوانی پیرسلامی، فریبرز، (۱۳۹۲)، «اجماع پکن؛ الگوی نوین توسعه در عصر جهانی شده»، *فصلنامه سیاست*، دوره ۴۶، بهار، شماره ۱.
- صالحی، مختار و حسن زاده، فرامرز، (۱۳۹۵)، «بررسی تطبیقی اجماع پکن و اجماع واشنگتن»، *فصلنامه روابط خارجی*، سال هشتم، زمستان، شماره ۴.
- موسوی شفاپی، مسعود، (۱۳۹۴)، «نسل پنجم رهبران چین و ابتکار کمربند اقتصاد جاده ابریشم»، *فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل*، دوره نخست، شماره ۱۷.

ب - انگلیسی

- Barisitz, Stephan; Radzyner, Alice, (2018), *The New Silk Road: Implications for Europe*, SUERF Policy Note, Issue No 25, January.
- Brakmana, Steven; Frankopan, c, Peter; Garrettsend, Harry and van Marrewijk, Charles, (2019), "The New Silk Roads: an introduction to China's Belt and Road Initiative", *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, Vol.12, No.1, doi:10.1093/cjres/rsy037.
- Bryant, Octavia; Mark, Chou, (2016), "China's New Silk Road Autocracy Promotion in the New Asian Order?", *Democratic Theory*, Winter, Vol. 3, Issue 2.
- Dimitrijevic, Duško; Jokanovic, Nikola, (2016), "Chania's "New Silk Road" development strategy", *The Review of International Affairs*, January – March, Vol. LXVII, No. 1161.
- Ekman, Alice, (2017), "China's New Silk Roads: A Flexible Implementation Process, from Words to (Re)action?", IN: Alic Ekman & et al, *Three Years of China's New Silk Roads*, Brussels: Ifri.

- European Commission, (2016), *Joint Communication to European Parliament and the Council, Elements for a New EU Strategy on China*, Brussels, 22.6.

- Eurostat, (2019), European Union, Trade in Goods with China, available at: [https:// webgate. ec. europa. eu/ isdb_results/ factsheets/ country/details_china_ en.pdf](https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/country/details_china_en.pdf).

- Fallon, Theresa, (2015), “The New Silk Road: Xi Jinping’s Grand Strategy for Eurasia”, *American Foreign Policy Interests*, Vol.37, No.3.

- Fedorenko, Vladimir, (2013), *The New Silk Road Initiative's in Central Asia*, Washington, DC: Rethink Institute.

- García-Herrero, Alicia., Kwok, K.C., Xiangdong, Liu., Summers, Tim., and Yansheng, Zhang, (2017), *EU–China Economic Relations to 2025 Building a Common Future*, A Joint Report by Bruegel, Chatham House, China Center for International Economic Exchanges and The Chinese University of Hong Kong, London: Chatham House.

- Ghiasy, Richard and Zhou, Jiayi, (2017), *The Silk Road Economic Belt Considering Security Implications and EU–China Cooperation Prospects*, Sweden: SIPRI.

- Hasmath, Reza, (2014), *White Cat, Black Cat or Good Cat: The Beijing Consensus as an Alternative Philosophy for Policy Deliberation? The Case of China*, Oxford: University of Oxford.

- JANKOVIĆ, Aleksandar, (2016), “New Silk Road – New Growth Engine”, *The Review of International Affairs*, January –March, Vol. lxxvii, No. 1161.

- Jing, Huang, (2015), The Prospect of Sino-European Cooperation on China's One-Belt-One-Road Initiative, *Discussion Paper in 12th Annual Conference on the Taiwan Issue in China-Europe Relations*, Shanghai, September, 21-22.

- Junxian, Gan; Yan, Mao, (2016), “China’s New Silk Road: Where Does It Lead?”, *Asian Perspective*, Vol.40, No.1.

- Macaes, Bruno, (2016), *China's Belt Road: Destination Europe*, Carnegie Endowment for International Peace, Carnegie Europe, November 9.

-Makocki, Michal, (2016), “The EU Level: ‘Belt and Road

Initiative Slowly Coming to Terms with the EU Rules-Based Approach”, *IN Europe and China’s New Silk Roads*, Edited by: Frans-Paul Van Ver Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman, Miguel Otero-Iglesias, A Report by the ETNC, December.

- Marcin, Kaczmarek, (2016), “An Essential Partner in the Background Europe in China’s Policy During the Rule of Xi Jinping”, *Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia, Centre for Eastern Studies*, No. 56.

- Nicolas Françoise, (2017), “The Economics of OBOR: Putting Chinese Interests First”, IN: Alic Ekman & et al, *Three Years of China’s New Silk Roads*, Brussels: Ifri.

- Ramo, Joshua C, (2004), *The Beijing Consensus*, London: The Foreign Policy Center.

- Sachdeva, Gulshan; Karine, Lisbonne de Vergeron, (2018), *European and Indian Perceptions of the Belt and Road Initiative*, EU: The Global Policy Institute.

- Schiek, Sebastian, (2017), *Movement on the Silk Road*, Translation by Martin Haynes, Berlin: SWP Research Paper, November.

- The National Development and Reform Commission and the National Development and Reform Commission, (2016), *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*, March, available at: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html.

- The Shanghai Stock Exchange, (2017), *The Belt and Road Initiative: Reshaping the Global Value Chain*, 23 May.

- Van Der Putten, Frans –Paul; Seaman, John; Huotari, Mikko; Ekman, Alice; Otero-Iglesias, Miguel, (2016), “The Role of OBOR in Europe–China Relations”, *IN Europe and China’s New Silk Roads*, Edited by: Frans-Paul Van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman, Miguel Otero-Iglesias, A Report by the ETNC, December.

- Van Ham, Peter, (2016), *Brexit: Strategic Consequences for Europe*, The Netherlands: Clingendael Report.

- Wang, Xieshu; RUET, Joel; Richer, Xavier, (2017), *One Belt One Road and the reconfiguration of China-EU relations*, Paris: Université Paris, Centre d'économie de l'Université Paris Nord, March.

- Wittine, Zoran; Josic, Hrvoje; and Barisic, Antea, (2018), Analysis of characteristics and potential effects of the new silk road initiative, *Conference of the International Journal of Arts & Sciences*, CD-ROM. ISSN: 1943-6114: 11(02):255-260.

- Xinhua News Agency, (2019), *China's Goods Trade with B&R Countries Reaches over 6 trillion Dollars, 2019-04-19, available in: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/86301.htm>.*

- Zimmerman, Thomas, (2015), *The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia*, New York University: Center on International Cooperation, October.





پرویشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی