

نوع مقاله: پژوهشی

کمر بند زمینی راه ابریشم نوین و ژئوپلیتیک آسیای مرکزی*آرش رئیسی نژاد¹

تاریخ دریافت: 1399/12/27؛ تاریخ پذیرش: 1400/03/20

چکیده

با برآمدن چین در دهه 1990 و ثبات رشد اقتصادی چشمگیر آن در هزاره نوین، راه ابریشم نوین، به مثابه مهم ترین ابتکار بین المللی، در کانون ژئوپلیتیک آسیا قرار گرفته است. «راه ابریشم نوین» یا «یک جاده، یک کمر بند»، بلند پروازانه ترین کلان پروژه در زمانه کنونی به شمار می آید که نمود و نماد اعمال قدرت چین در ورای مرزهای خود است. در این میان، آسیای مرکزی در نگاه چین، نقطه ثقل راه ابریشم نوین است که مسیرهای آن را به سوی ایران و آسیای باختری، آسیای جنوبی، و جنوب روسیه کنترل می کند. افزون بر این، افغانستان و سین کیانگ نیز جایگاه های مهمی در روند شکل گیری مسیرهای زمینی راه ابریشم نوین دارند. پژوهش پیش رو، از این چشم انداز، پرسش اساسی خود را درباره کنشگران و روندهای تأثیرگذار کمر بند زمینی راه ابریشم نوین بر ژئوپلیتیک آسیای مرکزی تبیین می کند. این نوشته، با ذکر جزئیات کنشگری ویژه دولت های آسیای مرکزی و خط مشی های آن ها را بیان می کند. همچنین، دامنه و گستره سرمایه گذاری ها و سیاست های پکن در این منطقه مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

واژگان کلیدی: راه ابریشم، ژئوپلیتیک، ژئواکونومی، آسیای مرکزی، چین، اوراسیا، کلان استراتژی.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

* این مقاله برگرفته از نتایج اجرای یک طرح پژوهشی، م.صوب مرکز مطالعات اورا سیای مرکزی دانشگاه تهران است که با پشتیبانی مالی این مرکز اجرا شده است.

1. استادیار گروه روابط بین الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

arash.reisinezhad@ut.ac.ir

The Land-based Belt of the New Silk Road and the Geopolitics of the Central Asia

Arash Raesinejad¹

Abstract

With the rise of China and its stable economic growth in the new millennium, the New Silk Road has caught eyes and thoughts as the most significant international initiative. Indeed, One Belt One Road is the most ambitious megaproject, expressing China's will and capacity for external power projection. In the contemporary world, there are rare projects with a huge ramification for the transformation of international security and power arrangement within Iran's periphery, particularly Central Asia. Within this context, the New Silk Road is an exceptional grand-strategy, affecting geopolitics of Central Asia, in particular, and Greater Eurasia, in general. Central Asia has been geographically and historically the center of gravity of the Silk Road, controlling roads from China to Iran and the Middle East, as well as South Asia and Southern Russia. From this point of view, the present article shows the significance of Central Asia, Xinxiang and Afghanistan with a huge ramification in shaping trends of the new Silk Road.

Keywords: Silk Road, Geopolitics, Geoeconomics, Central Asia, Eurasia



1. Assistant Professor Dept of International Relations Faculty of Law and Political Sciences University of Tehran

مقدمه

با ظهور چین به عنوان قدرتی بزرگ در سیاست بین الملل در دهه 1990 و ثبات رشد اقتصادی چشمگیر آن در هزاره نوین، راه ابریشم نوین در کانون ژئوپلیتیک اوراسیا قرار گرفت. شی جین پینگ در اکتبر ۲۰۱۳ و سپس، نخست وزیر، لی ککیانگ، از کلان پروژه راه ابریشم نوین رونمایی کردند. در سال ۲۰۱۵، سند ملی ای با عنوان «چشم انداز و اقدامات برای ساخت کمر بند اقتصادی جاده ابریشم» و «جاده ابریشم دریایی سده بیست و یکم» از سوی شورای دولتی چین منتشر شد. در ۱۶ مه ۲۰۱۷، جاده ابریشم نوین، در مراسمی با حضور رهبران نزدیک به ۳۰ کشور جهان در چین افتتاح شد تا راه را برای جاه طلبی اقتصادی بیشتر این قدرت آسیایی هموارتر کند. راه ابریشم نوین، با طرح یک کمر بند، یک جاده چین، یک طرح سرمایه گذاری در زیربنای اقتصادی بیش از ۶۰ کشور جهان و توسعه دو مسیر تجاری کمر بند اقتصادی راه ابریشم^۱ و راه ابریشم دریایی^۲ است. پس از پنج سده، این گونه به نظر می رسد که راه ابریشم، دوباره کانون اقتصادی-سیاسی-فرهنگی جهان می شود. چین پس از اعلان این طرح در سال ۲۰۱۳، وعده تخصیص ۱ تریلیون دلار را برای اعطای وام برای سرمایه گذاری های زیر ساختی در بیش از هزار داده است. ساخته شدن دوباره این راه، ۶۵ درصد جمعیت جهان، ۴۰ درصد تولید خالص ملی، و ۶۸ کشور را دربر خواهد گرفت (Time, 2018; Griffiths, 2018). پشتوانه این طرح، قدرت صنعتی اقتصاد چین و توان سرمایه گذاری این کشور است که با اجرای این طرح به همراه قدرت نظامی چین می تواند به هژمونی این کشور در آسیای شرقی بینجامد و با کنترل مسیرهای تجاری خشکی و آبی پهنه بزرگ اوراسیا، پکن را بر قدرت نوین اقتصاد جهان آینده معرفی کند که پیامدهای مهمی در حوزه های سیاسی-نظامی-امنیتی و همچنین، فرهنگی-ایدئولوژیک-هنجاری (نرماتیو) خواهد داشت. کوتاه سخن اینکه، راه ابریشم نوین، مهم ترین نماد و نمود اعمال قدرت چین، و رای مرزهای این کشور در سال ها و دهه های آینده خواهد بود.

اهمیت راه ابریشم نوین در امنیت بین الملل و چیدمان قدرت در محیط پیرامون ایران در آسیای مرکزی، نادیده انگاشتنی نیست. دگرگونی های انگشت شماری با چنین شدت و گستردگی و دیرپایی،

1. Silk Road Economic Belt-SREB

2. Maritime Silk

به‌ویژه در دوران پساجنگ‌سرد، موجودند که می‌توانند ژئوپلیتیک اوراسیا، نظم نوین جهان، و همچنین، چیدمان قدرت در پیرامون ایران را تحت تأثیر قرار دهند. با توجه به پیوندهای تاریخی و جغرافیایی ایران با جاده ابریشم، بررسی روندهای راه ابریشم، امری مهم و ضروری خواهد بود. این موارد، نمایانگر درهم‌تیدگی سویه و مسیرهای راه ابریشم نوین با دگرگونی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای است. «مسیر خشکی کمربند راه ابریشم نوین، چگونه و با چه سازوکاری بر ژئوپلیتیک آسیای مرکزی تأثیر می‌گذارد؟» این پرسش بنیادین و محوری پژوهش پیش‌رو است که خوانشی تحلیلی از کنشگران تأثیرگذار بر روندهای راه ابریشم نوین را نمایان می‌کند.

1. پیشینه پژوهش

بسیاری از مسائل نظری و عملی در دانش روابط بین‌الملل و ژئوپلیتیک، به فهم و تبیین مناسب و نظام‌مند درهم‌تیدگی جغرافیا، تاریخ، و نظریه برای تحلیل سیاست بین‌الملل وابسته است. از این دیدگاه، نوشته‌هایی تأثیرگذار خواهند بود که بر این سه رکن استوار باشند. در این میان، نوشته‌هایی را می‌توان نام برد که به بررسی تحلیلی راه ابریشم و پیامدهای آن برای سیاست بین‌الملل پرداخته‌اند. «رؤیای آسیایی چین: ساخت امپراتوری در طول راه ابریشم نوین»، نوشته تام میلر (Miller, 2017)، از جمله نوشته‌های درخشان درباره راه ابریشم نوین است. میلر با نقل قول از ناپلئون بناپارت که چین را ازدهایی خفته می‌دید که چو برخیزد، همه جهان را می‌لرزاند، بر پیامدهای برآمدن راه ابریشم نوین بر آسیا نظر می‌افکند و آن را گامی برای دستیابی به هژمونی تاریخی چین در آسیا می‌داند. میلر، تحلیل ژئوپلیتیکی خود را ابتدا بر پایه «یک کمربند، یک راه»¹ آغاز کرده و سپس، بر سین‌کیانگ، آسیای مرکزی، و روسیه تمرکز می‌کند. میلر بر این نظر است که طرح «یک راه، یک کمربند»، طرحی در راستای توسعه جهانی شدن با الگوی چینی است که قصد دارد، نظم اقتصادی جهان را از نو صورت‌بندی کند و کشورها و شرکت‌ها را در مدار اقتصاد چین قرار دهد.

کتاب دوم، «سده اوراسیایی چین»، نوشته نادژه رولاند (Rolland, 2017) نیز بر طرح بلندپروازانه «یک کمربند، یک راه» چین تمرکز کرده است. رولاند، این طرح را مفهوم و نماد سازمان‌دهنده

سیاست خارجی و کلان‌راهبرد چین در دوران شی جین‌پینگ می‌داند. رولاند نشان می‌دهد که طرح «یک کمربند، یک راه»، اهداف و آرزوهای چین را برای شکل دادن به اوراسیا از نگاه، جهان‌بینی، و ویژگی‌های موردنظر خود نمایان می‌کند. نادره با مطالعه و بررسی سرچشمه مفهوم و انگاره این طرح و اهداف داخلی و بین‌المللی چین، به این نتیجه رسیده است که طرح «یک کمربند، یک راه»، تنها تک‌فهرستی از طرح‌های زیرساختی اقتصادی—تجاری نیست، بلکه کلان‌راهبرد چین است، برای چیرگی بر اوراسیا.

کتاب «کمربند و راه: چین با برآمدنش چه چیزی را به جهان پیشنهاد می‌دهد»، نوشته وانگ ای‌وی (Yiwei, 2016)، نخستین کتاب مهم در مورد راه ابریشم نوین چین به قلم اندیشمند و استراتژیستی چینی است. وانگ بر این نظر است که طرح «یک کمربند، یک راه»، در بردارنده منطق ذاتی باز بودن چین است که نشان‌دهنده روند گریزناپذیر بقای تمدن انسانی، نمایانگر پیش‌نیازهای جهانی‌سازی، و بازتاب‌دهنده چرخش بنیادین چین از کشوری مشارکت‌کننده به کشوری پیش‌برنده برنامه جهانی‌سازی است. این کتاب، همچنین، سیاست پیرامونی، همکاری منطقه‌ای، و توسعه جهانی چین را بررسی کرده است. وانگ در پایان به پیامدهای خطرناک این طرح در حوزه‌های امنیتی، اقتصادی، اخلاقی، و حقوقی نیز اشاره می‌کند.

کتاب مهم دیگر، «راه ابریشم نوین: اکنون و آینده جهان»، نوشته پتر فرانکوپان است (Frankopan, 2018). فرانکوپان در این کتاب کوشیده است تا سیر نظم نوین جهانی را بر پایه راه ابریشم نوین دنبال کند. وی بر این نظر است که جهان، در معرض چرخش ژرفی است و این چرخش را می‌توان در سیاست‌های انزوایوانه ترامپ و برگزیت دید؛ درحالی‌که در اوراسیا، راه ابریشم نوین، بر همکاری میان دولت‌های مسیر تأکید دارد. چنین چرخشی، به دگرگونی در مراکز قدرت در سطح بین‌المللی انجامیده است.

پژوهش مهم دیگر، «راه ابریشم نوین: چالش و پاسخ»، نوشته ریچارد گریفیس است (Griffiths, 2019). وی بر این نظر است که این کلان‌پروژه را نباید پروژه‌ای تنها چینی در نظر گرفت و مشارکت کشورهای اوراسیایی مسیر این شاهراه باستانی را می‌باید در راه‌اندازی این مسیر، پراهمیت و تعیین‌کننده تلقی کرد.

کتاب مهم دیگر، «یک کمربند، یک راه: راهپیمایی طولانی چین به سوی ۲۰۴۹»، نوشته مایکل گلنتز، رابرت راس، و گوین دوئرتی است (Glantz, Ross & Daugherty, 2019) است. این کتاب، ابتکار یک کمربند، یک راه را ابتکاری چینی برای دادو ستد جهانی و نو سازی زیر ساختی تو صیف کرده و آن را برنامه‌ای برای کمک به کشورهای در حال توسعه به منظور رسیدن به توسعه اقتصادی می‌داند. هر کشوری که در مسیر این کلان‌پروژه است، روایت ویژه‌ای از پشتیبانی چین از طرح‌های زیرساختی خود دارد. چین با فراهم کردن وام‌های کلان، مواد ساختمانی، و نیروی کار برای این کشورها، نفوذ خود را گسترش می‌دهد. به بیان روشن‌تر، این کلان‌پروژه، یک بازی برد-برد است. نویسندگان، همچنین، پیامد سیاست «اول آمریکا»ی ترامپ و تصمیم‌های انزواجویانه او برای این کلان‌استراتژی چین و خلأ ژئوپلیتیکی حاصل از آن را دنبال می‌کنند. کوتاه سخن اینکه، این کتاب، دامنه و حوزه چرخش موازنه جهانی قدرت را از دریچه یک کمربند، یک راه دنبال می‌کند.

کتاب جدید دیگر در این باره، «راه نوین امپراتور: چین و پروژه‌ای برای سده»، نوشته جان اتان هیلمن (Hillman, 2020)، رئیس طرح «بازپیوند آسیا»¹ در مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌المللی² است. هیلمن در این کتاب، داده‌های بی‌شمار، دست اول، و به‌روزی را درباره کلان‌پروژه راه ابریشم نوین گردآوری کرده است. او بر نقش مهم شی، در شکل‌گیری این پروژه تأکید می‌کند. هیلمن، این پروژه را پروژه‌ای جاه‌طلبانه، و درعین حال، مبهم‌ترین و پرسوءتفاهم‌ترین پروژه ژئواکونومیک نامیده و سرانجام، استدلال کرده است که اگر چین در پیشبرد این کلان‌پروژه کامیاب شود، جهان را از نو خواهد ساخت و خود را در مرکز این نظم نوین قرار می‌دهد.

سرانجام اینکه، توماس زیمرمن در گزارش خود با عنوان «راه ابریشم نوین: چین، آمریکا، و آینده آسیای مرکزی» (Zimmerman, 2015)، در مرکز همکاری بین‌المللی³ دانشگاه نیویورک، پیامدهای ایجاد راه ابریشم نوین را بررسی کرده است. زیمرمن بر این نظر است که راه ابریشم نوین، با وجود همسانی با راه ابریشم باستانی، تنها یک مسیر بازرگانی و تجاری نیست. این راهبرد چندسویه، عرصه‌های گوناگونی از سیاست و اقتصاد داخلی چین را دربر می‌گیرد. به‌گفته زیمرمن، راه ابریشم

-
1. Reconnecting Asia Project
 2. Center for Strategic and International Studies (CSIS)
 3. International Cooperation

نوین، از سوی حلقه‌های سیاست‌گذاری کلان چینی، تلاشی برای موازنه سیاست آمریکایی «چرخش به سوی آسیا»^۱ و خنثی کردن کوشش‌های آمریکا برای چیرگی بر منطقه به‌شمار می‌آیند. پژوهشگران یادشده، متغیرهای تأثیرگذار بر روندهای راه ابریشم نوین را بررسی و تحلیل کرده‌اند. نقطه کانونی این نوشته‌های پراهمیت، به‌گونه‌ای مستقیم یا غیرمستقیم، بر رقابت ژئوپلیتیکی چین و آمریکا و تأثیر راه ابریشم نوین بر دستیابی به برتری جهانی متمرکز است. با وجود چنین ادبیات پیشینی و جایگاه پراهمیت راه ابریشم نوین، نوشته‌های اندکی را می‌توان درباره بازپگری دولت‌های آسیای مرکزی در طول کمربند راه ابریشم نوین همراه با جزئیات گسترده و بررسی ژرف یافت. حتی در اندک نوشته‌هایی که این مسئله را به‌گونه‌ای جسسته‌وگریخته واکاوی کرده‌اند، این کمربند، تنها به‌عنوان مسیری مفروض از چین تا اروپا پذیرفته شده و اشاره‌ای به کنشگری ویژه و متمایز کشورهای آسیای مرکزی نشده است. در راستای پر کردن این خلأ پژوهشی، پژوهش پیش‌رو با نگاهی جامع و بررسی ژرف، این مؤلفه نادیده‌انگاشته شده و تأثیرگذار بر کمربند راه ابریشم نوین را به تفصیل بررسی خواهد کرد.

2. چارچوب نظری پژوهش

چارچوب نظری پژوهش پیش‌رو، بر خوانشی سه‌حوزه‌ای و سه‌سطحی از نظام بین‌الملل همراه با مؤلفه‌های ژئوپلیتیکی استوار است. ژئوپلیتیک، در پی تحلیل تأثیرات جغرافیا بر سیاست است. ژئوپلیتیک، درباره چگونگی تأثیر مؤلفه‌های جغرافیایی بر روابط میان دولت‌ها و تلاش برای سلطه جهانی است (Foster, 2006)؛ از این رو، «ژئوپلیتیک قدرت»، جغرافیا و نظم—سلطه جهانی را به هم پیوند می‌زند. ژئوپلیتیک، بر نقش محدودیت‌ها و فرصت‌های جغرافیایی در اجرای سیاست تأکید دارد. چنین مجموعه‌ای از تهدیدها و فرصت‌ها، خود نیز دارای جنبه‌های سیاسی، فرهنگی، و اقتصادی است. از این دیدگاه، نظریه محی‌الدین مصباحی، چارچوبی نیرومند را برای تکامل و پویایی راه ابریشم نوین فراهم می‌کند. این چارچوب، دیدگاهی سه‌گانه از نظام بین‌الملل را «با سه ساختار متمایز سیاسی—نظامی، هنجاری—اجتماعی، و اقتصادی» ارائه می‌دهد (Mesbahi, 2011). گذشته از عوامل

جغرافیایی، هر دولت با حوزه‌های سه‌گانه و در سه سطح، برهم‌کنش دارد. چنین چارچوبی نشان می‌دهد که رد پای ریشه‌ها و پیامدهای این کلان‌پروژه را می‌توان در سه حوزه ژئوپلیتیک، ژئوکالچر، و ژئواکونومی و در سه سطح «بین‌المللی»، «منطقه‌ای»، و «داخلی» یافت؛ بنابراین، چارچوب نظری پیش‌رو، نقش بزنگاه‌های مهم تاریخی، نیروها (داخلی/خارجی)، و بازیگران (تصمیم‌گیران/نخبگان/نهادها) که نقشی کلیدی در مسیر راه ابریشم نوین دارند را نشان می‌دهد.

این چارچوب پیشنهادی، نمایانگر اهمیت مؤلفه‌های ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک، و ژئوکالچرال در راه‌اندازی و سویه‌دالان‌های زمینی (کمربند) راه ابریشم نوین است. البته این اهمیت، دو سویه است؛ از یک سو، مؤلفه‌های یاد شده را می‌توان پیش‌ران راه‌اندازی و سویه‌کمربند راه ابریشم نوین به شمار آورد و از سوی دیگر، می‌توان پیامدها و تأثیرهای راه‌اندازی و گسترش این دالان‌ها را در این سه حوزه و سه سطح یافت. به بیان روشن‌تر، مؤلفه‌های ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک و ژئوکالچرال در سه سطح ملی، منطقه‌ای، و بین‌المللی، باعث شکل‌گیری شاهراه‌ها و سویه‌های آن‌ها می‌شوند؛ بنابراین، راه‌اندازی این شاهراه‌ها، پیامدهای ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک، و ژئوکالچرالی در این سه سطح خواهد داشت. این دوسویگی تأثیر راه و ژئوپلیتیک را می‌توان «ژئوپلیتیک راه^۱» نامید. ژئوپلیتیک راه، بر درهم‌تنیدگی و کناکنش^۲ ژئوپلیتیک و راه استوار است. در اینجا ژئوپلیتیک به معنای عام به کار می‌رود و حوزه‌های ژئوکالچر و ژئواکونومی را نیز در بر می‌گیرد. کوتاه‌سخن اینکه، ژئوپلیتیک راه، به نقش مؤلفه‌های ژئوپلیتیکی در شکل‌گیری و سویه‌راه، به‌ویژه شاهراه‌های بین‌المللی، اشاره دارد و همچنین، بر تأثیر راه‌اندازی راه بر چیدمان ژئوپلیتیکی منطقه‌ای و بین‌المللی تمرکز می‌کند.

۳. روش و منابع پژوهش

پژوهش پیش‌رو، بر روش توصیفی-تحلیلی در تبیین راه ابریشم نوین استوار است و برای نشان دادن سویه‌های راه ابریشم نوین و تأثیر آن بر آسیای مرکزی، از منابع و داده‌های کتابخانه‌ای و اسنادی استفاده کرده است. منابع اصلی این پژوهش، منابع مکتوب، اسناد، و گزارش‌های راهبردی هستند؛

1. Road Geopolitics
2. Reciprocity

از این رو، با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای و گردآوری داده‌های منتشر شده اینترنتی، روندهای حاکم بر راه ابریشم نوین و تأثیر آن بر ژئوپلیتیک آسیای مرکزی را تبیین و تحلیل کرده‌ایم.

4. کنشگران

شکل‌گیری سویه و مسیرهای راه ابریشم نوین، به برهم‌کنش‌های درهم‌تنیده بازیگران داخلی، منطقه‌ای، و بین‌المللی بستگی دارد. این کنشگران، با تصمیم‌ها و کنش‌های خود، بر سویه و جهت پایانی راه ابریشم نوین تأثیر می‌گذارند. نکته مهم این است که راهبردهای این کنشگران، بر پایه دریافت ویژه آن‌ها از راه ابریشم نوین و پیامدهای احتمالی آن برای بافتار درونی و بیرونی منطقه‌ای خود وابسته است. این کنشگران تأثیرگذار، دربردارنده سه دسته دولت‌ها، گروه‌های نظامی شورشی، و نهادهای درون‌حکومتی هستند.

دسته نخست، یعنی «کنشگران دولتی»، دربردارنده دولت‌هایی است که تصمیم‌های آنان بر سویه و آینده راه ابریشم نوین تأثیر می‌گذارد. دولت‌های کنشگر، شامل دولت‌های منطقه‌ای آسیای مرکزی، قدرت‌های فرامنطقه‌ای و رای آسیای مرکزی، و قدرت‌های بزرگ می‌شود. «دولت‌های منطقه‌ای» آسیای مرکزی، دربردارنده جمهوری‌های پیشین اتحاد جماهیر شوروی در آسیای مرکزی هستند که در نخستین سال‌های دهه 1990 به استقلال رسیده‌اند. این دولت‌ها عبارتند از: قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، و ترکمنستان. همه این دولت‌ها، کم‌وبیش پشتیبان شکل‌گیری راه ابریشم نوین هستند. راه ابریشم نوین برای آنان، رونق اقتصادی آورده و بر اهمیت جایگاه ژئواستراتژیکشان در نظام بین‌الملل می‌افزاید. افزون‌براین، راه ابریشم نوین، نفوذ سنتی مسکورا در آسیای مرکزی کاهش می‌دهد و بستری را برای تنوع بخشیدن به شرکای راهبردی جمهوری‌های نوین این منطقه فراهم می‌کند. با این همه، این کلان‌پروژه می‌تواند وابستگی آنان را به پکن بیش‌ازپیش افزایش دهد.

در کنار دولت‌های منطقه‌ای آسیای مرکزی، «قدرت‌های فرامنطقه‌ای» هستند که با سیاست‌های خود بر پویایی راه ابریشم نوین تأثیر می‌گذارند. در کنار ایران، سه کشور ترکیه، پاکستان، و هند، هریک با دیدگاه‌های متفاوتی کوشیده‌اند تا از نفوذ خود در منطقه آسیای مرکزی بهره برده و بر پایه منافع ملی خود بر طرح راه ابریشم نوین، تأثیر بگذارند. برخلاف ترکیه و پاکستان که به طرح راه

ابریشم نوین، روی خوش نشان داده‌اند، رهبران هند آن را به‌دیده‌تهدید نگریسته و آن را راهی برای نفوذ بیش‌ازپیش پکن در آسیای مرکزی و غربی می‌دانند.

گذشته از دولت‌های منطقه‌ای آسیای مرکزی و قدرت‌های فرامنطقه‌ای، «قدرت‌های بزرگ» نیز می‌توانند با اعمال قدرت اقتصادی، سیاسی، نظامی، و فرهنگی خود، پویایی و خط سیر طرح راه ابریشم نوین را دگرگون کنند. این قدرت‌ها، آمریکا، روسیه، اتحادیه اروپا، و صدا البته، چین هستند. آمریکا، مهم‌ترین مخالف و منتقد راه ابریشم نوین است. در میان کشورهای اتحادیه اروپا، هنوز اجماعی برای آغاز همکاری همه‌جانبه با چین دیده نشده است؛ اگرچه کشورهای ایتالیا، یونان، و حتی آلمان آن را مثبت ارزیابی می‌کنند. روسیه پوتین نیز موضع مثبت خود را - اگرچه با ابهام - نگه داشته است. رهبران مسکو، راه ابریشم را ابزاری برای رونق اقتصادی، آن‌هم در میانه تحریم اقتصادی غرب، به‌شمار می‌آورند؛ البته مسکو، نگران نفوذ چین در آسیای مرکزی و حتی مناطقی از قلمرو خود در سیبری و خاور دور نیز هست.

گذشته از کنشگران دولتی، کنشگری مؤثر «گروه‌های نظامی غیردولتی»، یعنی جنبش‌های سیاسی، انقلابی، و شبه‌نظامیان نیز می‌تواند پیش‌فرض‌های بنیادین واقع‌گرایی را به‌چالش بکشد و سیاست بین‌المللی دولت‌محور و ادعای سنتی دولت‌ملت‌های و ستفالیایی درباره حاکمیت را به‌پرسش بگیرد. در این میان، می‌توان به طالبان در افغانستان، گروه‌های جدایی‌خواه بلوچ در پاکستان، و اویغورهای سین‌کیانگ اشاره کرد. همه این گروه‌های غیردولتی، مخالف برپایی راه ابریشم نوین هستند. اویغورها آن را تهدیدی برای هویت جمعی خود می‌دانند، زیرا توسعه چین غربی با کنترل روزافزون فرهنگی، اقتصادی، و سیاسی اویغورهای سین‌کیانگ همراه خواهد بود. طالبان نیز راه ابریشم نوین را راهبردی برای پایداری و ایجاد ثبات در افغانستان می‌دانند. از آنجاکه این طرح، جایگاه استوارتری را برای رهبران کابل فراهم کرده و ثبات را برای این کشور جنگ‌زده به‌ارمغان می‌آورد، طالبان با این طرح مخالفت می‌کنند. برخلاف اویغورها و طالبان، بلوچ‌های پاکستان در آغاز از این طرح پشتیبانی کردند، زیرا دالان اقتصادی راه ابریشم نوین به بندر گوادر، می‌تواند توسعه ایالت محروم بلوچستان پاکستان را به‌همراه داشته باشد. اما آغاز ساخت یک مسیر دیگر در پاکستان - که از ایالات پنجاب و سند گذر می‌کند و بلوچستان را دور می‌زند - بر تنش‌های درون پاکستان دامن زده است؛ تا آنجاکه در نوامبر 2018، شبه‌نظامیان ارتش آزادی‌بخش بلوچستان، به کنسولگری

چین در کراچی حمله کرده و چین را به بهره‌برداری از منابع پاکستان متهم کردند (Meher & Masood, 2018).

از آنجا که این پژوهش، تنها بر کمربند و نه جاده راه ابریشم نوین تمرکز دارد، تنها تأثیر بازیگران منطقه‌ای در آسیای مرکزی و افغانستان، و همچنین، سین کیانگ را بر شکل‌گیری روندهای کمربند راه ابریشم نوین بررسی کرده است.

5. آسیای مرکزی: نقطه ثقل راه ابریشم

آسیای مرکزی، مهم‌ترین منطقه‌ای است که به دلیل همجواری با مرزهای غربی چین، زیر فشار پیوسته تأثیرات کلان، دیرپا، و ژرف برآمدن راه ابریشم نوین خواهد بود. این تأثیر، ریشه در همسایگی آسیای مرکزی با چین دارد. گذشته از این نزدیکی جغرافیایی، راه ابریشم تاریخی، همواره از آسیای مرکزی گذر می‌کرد. در واقع، آسیای مرکزی، پیوندگاه تاریخی—جغرافیایی چین با دو منطقه مهم روسیه و آسیای غربی بوده است. به دلیل چنین ترکیب یگانه‌ای از اهمیت جغرافیایی و تاریخی است که آسیای مرکزی را «دل جاده ابریشم» در سده بیست و یکم می‌خوانند. می‌توان به زبان کارل فن کلاوزویتس—استراتژیست نامدار پروسی—دل جاده ابریشم را «گرانگاه»¹ خواند. استراتژیست‌های چینی، آسیای مرکزی را دل جاده ابریشم و گرانگاه ابتکار کمربند و جاده به شمار می‌آورند. جایگاه ژئواستراتژیک و نقش تاریخی آسیای مرکزی، در کنار برخورداری از منابع بزرگ نفت و گاز، اهمیت ثبات در این منطقه را دوچندان کرده است. کشورهای این منطقه—با وجود عمر کوتاه خود—به سبب سرمایه‌گذاری‌های هنگفت، از رشد اقتصادی بالا و ثبات سیاسی برخوردار بوده‌اند.

در سه دهه اخیر پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، جمهوری‌های تازه استقلال یافته آسیای مرکزی، با خطرهای داخلی و خارجی نسبتاً کمتری در مقایسه با مناطق دیگر جهان روبه‌رو شده‌اند. جنگ داخلی تاجیکستان در دهه 1990 و ناآرامی‌های ازبکستان در دهه پیش، از اندک موارد بی‌ثباتی در منطقه بودند. نکته مهم‌تر اینکه، چین، کمترین تنش ژئوپلیتیکی را با آسیای مرکزی داشته است. به بیان دیگر، در درازنای تاریخ طولانی روابط، تهدیدهای اندکی در آسیای مرکزی

1. Center of gravity

وجود داشته‌اند که امنیت ملی چین را به خطر انداخته‌اند. با چنین بافتار تاریخی‌ای است که راه ابریشم چین، باشتاب به سوی اروپا، خاورمیانه، و آفریقا حرکت خواهد کرد. با برآمدن چین در صحنه بین‌المللی و گسترش نفوذ این کشور در آسیای میانه، ژئواکونومی این منطقه دگرگون شده است؛ به گونه‌ای که چین، به مهم‌ترین بازیگر در حوزه‌های انرژی، تجارت، و ترانزیت در این منطقه تبدیل شده است. نیاز چین به انرژی منطقه آسیای مرکزی، این کشور را به مهم‌ترین بازیگر این منطقه در حوزه ژئوپلیتیک انرژی تبدیل کرده است. در این راستا، پکن، سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای را در آسیای مرکزی برای دستیابی و کنترل منابع انرژی انجام داده است؛ بنابراین، جریان صادرات نفت و گاز این منطقه با بزرگ‌ترین بازارهای مصرف جهان در هم تنیده شده است. پکن با خط لوله گاز آسیای مرکزی که از ترکمنستان آغاز می‌شود و با گذر از ازبکستان و قزاقستان به چین می‌رسد، بر منابع گازی هر سه کشور چیره شده است. همچنین، چین خط لوله 960 کیلومتری‌ای -- که مرکز قزاقستان را به شمال غربی چین پیوند می‌دهد -- را با هزینه 700 میلیون دلاری بنیان گذارده است. در سوی مقابل، پکن، بیشترین سرمایه‌گذاری را در بخش انرژی این منطقه انجام داده است. نکته مهم‌تر اینکه، با پرداخت وام‌های کلان به کشورهای نو بنیان این منطقه به جایگاه بزرگ‌ترین شریک تجاری این کشورها رسیده است؛ جایگاهی که پیش از این در اختیار مسکو بود. با گسترش روزافزون مبادلات اقتصادی و انرژی چین در منطقه، نفوذ سیاسی آن نیز گسترش پیدا خواهد کرد. به بیان دیگر، پیامد تعمیق نفوذ روزافزون چین در آسیای میانه، سرریزی¹ حوزه ژئواکونومیک آن به نفوذ ژئوپلیتیکی خواهد بود.

در میان کشورهای این منطقه، دو کشور ترکمنستان و به ویژه قزاقستان، کوشش بیشتری برای پیوستن به این کلان طرح داشته‌اند. جغرافیای مطلوب و ثروت منابع طبیعی، بهترین موقعیت را برای تبدیل شدن قزاقستان به قطب آسیای مرکزی فراهم کرده است. قزاقستان، کشوری است که نشان می‌دهد، دو طرح اوراسیا و ابتکار عمل کمربند و راه، به گونه‌ای مکمل عمل می‌کنند؛ آستانه، هم عضو ابتکار عمل کمربند و راه چین است و هم از اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا به شمار می‌آید. حجم سرمایه‌گذاری‌های پکن در این پهناورترین و ثروتمندترین کشور آسیای مرکزی، به اندازه‌ای

1. Spillover

بوده است که بسیاری از ناظران آلماتی، بزرگ‌ترین شهر و پایتخت پیشین این کشور، را «دبی نوین» نامیده‌اند. (Shepard, 2016). خورگوس^۱، در مرز چین و قزاقستان، جایی که آن را «نقطه اوراسیایی دسترس‌ناپذیری» می‌نامند (Garcia-Castellanos & Lombardo, 2007)، به نماد همکاری‌های گمرکی آستانه (نظر بایف) با چین تبدیل شده است. خورگوس، جایگزین دوستیک — که روبه‌روی آلاشانکو در چین است — شده بود. دوستیک، دیرزمانی میزبان یگانه پیوند راه چین — آسیای مرکزی بود، اما به دلیل تنش‌های چین و اتحاد جماهیر شوروی، این پیوند برای سال‌ها بی‌استفاده مانده بود؛ تا اینکه سرانجام، محدودیت‌ها در سال 1990 به پایان رسید و نخستین قطارهای باری در سال 1991 از این مرز گذر کردند. با این حال، دوستیک در مقایسه با خورگوس، زیرساخت‌های قدیمی‌تری دارد (ktzh-gp.kz, 2018).

خورگوس با داشتن تجهیزات پیشرفته می‌تواند قطار را بیست ساعت سریع‌تر از امکانات قدیمی در دوستیک انتقال دهد (Hillman, 2020: 52). در واقع، مسیر راه‌آهن میان آلماتی با خورگوس، چهار صد کیلومتر کوتاه‌تر از فاصله آن تا دوستیک است. از همه مهم‌تر اینکه، خورگوس، در چین یک پشتیبان دارد. در سال 2017، در نشست کمر بند و جاده در پکن، «شرکت حمل و نقل اقیانوس چین»، 49 درصد سهام این مرکز را به دست آورد. ژو لیرونگ^۲، رئیس این شرکت^۳، قول داد که خورگوس را به «یک قطب منطقه‌ای» تبدیل کند (kazakh-tv, 2017). همکاری قزاقستان با چین در این کلان‌طرح، به اندازه‌ای است که مقامات قزاقستان با نیمه شوخی می‌گویند، کشورشان قصد دارد «بند» کمر بند چین باشد (Hillman, 2020: 54).

افزون بر این، قزاقستان دارای دو بندر کوریک و آکتائو در کرانه دریای کاسپین است. سهم بندرهای قزاقستان از صادرات، واردات، و ترانزیت کالا و از مجموع عملکرد بندرهای دریای کاسپین، تقریباً ۲۵ درصد است و سالانه به طور میانگین، حدود ۳/۱۲ میلیون تن کالا از طریق بندرهای قزاقستان حمل می‌شود. تا پایان سال ۲۰۱۹، قزاقستان چهارونیم میلیون تن کالا را از بندر کوریک عبور داده است که این میزان، سه برابر، بیشتر از سال گذشته بوده است. عملکرد بندر آکتائو در سال ۲۰۱۶، به

1. Khorgos

2. Xu Lirong

3. China Ocean Shipping Company Limited or COSCO

میزان ۵ میلیون و ۸۴۲ هزار تن بود. بندر کوریک — که یکی از بندرهای درحال توسعه قزاقستان و نزدیک‌ترین مسیر دریایی به بندرهای جمهوری آذربایجان است — همچون نقطه پیوند دالان ترانزیت گندم، زغال سنگ، نفت، فلزات، کود، مواد شیمیایی، و کالا از چین و کشورهای آسیای مرکزی عمل کرده است. این بندر، بیش از ۴۲۰ هزار تن در سال ۲۰۱۶ تخلیه و بارگیری از طریق دو اسکله ریلی با ظرفیت کنونی ۴ میلیون تن داشته است که در آینده نزدیک به ۷ میلیون تن افزایش خواهد یافت. قزاقستان، در نظر دارد که ظرفیت بندرهای خود را تا سال ۲۰۲۰، به ۲۵ میلیون تن برساند و همچنین، در تکاپوی ایجاد زمینه ترانزیت کالای خشک، به میزان ۲۰ میلیون تن تا سال ۲۰۲۲ از چین تا اروپا، از طریق دریای کاسپین است. آستانه، تلاش کرده است که موقعیت جغرافیایی و برخورداری از ذخایر فراوان گازی را در راه تولید ثروت و در نتیجه، قدرت ملی به کار گیرد. مسیر زمینی راه ابریشم نوین، رهبران قزاق را به طراحی کلان طرح بومی خودشان واداشته است. در نوامبر 2014، نظربایف، از طرح خود برای بهبود زیرساخت‌های قزاقستان رونمایی کرد و آن را «مسیر روشن¹» نامید. این طرح بنا دارد که قزاقستان را به یکی از مراکز تجاری شرق و غرب تبدیل کند (Hillman, 2020: 54); به همین دلیل است که نظربایف آن را «نقطه عطفی برای آغاز قزاقستان در شروع صفحه‌ای کاملاً نوین در توسعه اقتصادی» خوانده است (Zakon.kz, 2018).

رهبران عشق‌آباد نیز تمایل خود را برای پیوستن به این کلان طرح نشان داده‌اند. رهبران ترکمن، برای رسیدن به این هدف، از درگیری‌های منطقه‌ای دوری گزیده‌اند. همچنین، تلاش کرده‌اند که از موقعیت جغرافیایی و برخورداری از ذخایر فراوان گازی خود برای تولید ثروت و در نتیجه، قدرت ملی بهره ببرند. جمهوری ترکمنستان، دارای ۴ بندر، شامل بندر بین‌المللی ترکمن باشی، بندر رودخانه ترکمن‌آباد، بندرگاه آلاجا، بندرگاه خزر، و بندرگاه اکرام است. بندر ترکمن باشی، مهم‌ترین بندر ترکمنستان است که در سال ۱۸۹۶ بنیان گذاشته شده است. این بندر — که در جنوب باختری ترکمنستان و در کرانه دریای کاسپین در مسیر راه ابریشم نوین قرار گرفته است — به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر زیر سطح دریا و بزرگ‌ترین جزیره مصنوعی پایین‌تر از سطح دریا در کتاب رکوردهای جهانی گینس، ثبت شده است. بندر جدید بین‌المللی ترکمن باشی — که یک میلیون و سیصد و پنجاه و هشت

مترمربع مساحت دارد— دارای چندین پایانه باری و مسافربری و کانتینری است. این بندر با هدف بارگیری ۲۶ میلیون تن کالا، بنیان‌گذاری شده و افزون‌براین، دارای کارخانه‌های کشتی‌سازی و تعمیرگاه کشتی است. با پایان ساخت‌وساز این طرح در سال ۲۰۱۸، بندر جدید بین‌المللی ترکمن‌باشی، یکی بزرگ‌ترین بندرهای منطقه دریای کاسپین و همچنین، آسیای میانه خواهد بود. کل مساحت این بندر، بیش از ۱۰۵ هکتار است. این بندر دارای ۵ پایانه (پایانه کانتینری، پایانه کالای فله و کالای عمومی، پایانه مسافری، و پایانه پروپلین و مشتقات نفتی) با ظرفیت‌های گسترده خواهد بود. ظرفیت سالانه بندر، ۱۷ تا ۱۸ میلیون تن خواهد بود. ظرفیت این بندر ۲۵ تا ۲۶ میلیون تن خواهد بود. همچنین، این بندر، دارای ساختمان کشتی‌سازی و تعمیر کشتی است. مهم‌ترین کارکرد بندر ترکمن‌باشی، پیوند ترکمنستان با چین از سوی خاور و البته با اروپا در باختر است. نکته مهم‌تر اینکه، بندر ترکمن‌باشی، مهم‌ترین مسیر برای دور زدن قلمرو ایران را فراهم می‌کند.

بندر ترکمن‌باشی، امکان ارتباط ریلی و دریایی دو سوی دریای کاسپین، آسیا، و آسیای میانه در خاور و قفقاز و ترکیه در باختر را فراهم می‌کند و مسیر پیوند اروپا و آسیا را کوتاه‌تر کرده است. این بندر، در پی گذر از دریای کاسپین و پیوند با باکو و سپس، تفلیس و دریای سیاه و سرانجام، اروپا و همچنین، پیوند با بندر آستراخان در روسیه است. فعالیت بندر ترکمن‌باشی، حجم حمل‌ونقل کالا بین چین، افغانستان، و هند را نیز افزایش خواهد داد. در همین حال، افغانستان نیز قصد دارد از طریق دالان لاجورد، از شمال به همسایه شمالی خود، ترکمنستان، و از آنجا با بهره‌گیری از بندر ترکمن‌باشی، به قفقاز و ترکیه و اروپا متصل شود. افزون‌براین، کشورهای آسیای میانه نیز در تلاش هستند تا در قالب طرح راه ابریشم نوین چین، پیوند هم‌زمان خود به چین و روسیه و ترکیه را از مسیرهایی خارج از مرز ایران و از طریق بندرهای دریای کاسپین دنبال کنند. نکته مهم اینکه، این بندر با سرمایه‌گذاری ۱/۵ میلیارد دلاری هلدینگ ترکیه‌ای چالیک‌هلدینگ، بهسازی و توسعه یافته است. این شرایط نشان می‌دهد که آنکارا، برخلاف وعده‌های دوستی و همکاری‌های ظاهری با تهران، در پی دور زدن ایران در راه ابریشم نوین و به‌طورکلی، تضعیف حضور ایران در آسیای باختری، آسیای میانه، و قفقاز است.

با اینکه قزاقستان و ترکمنستان در ابتدای فهرست شرکای تجاری و سرمایه‌گذاری چین در منطقه قرار دارند، کشورهای دیگر آسیای مرکزی نیز در پی جذب سرمایه‌های چینی هستند. امامعلی رحمان،

رئیس‌جمهور تاجیکستان، در این باره گفته است: «تاجیکستان می‌تواند پل ارتباطی میان چین و کشورهای دیگر باشد» (president.tj, 2018). شوکت میر ضیایف، رئیس‌جمهور ازبکستان، نیز بیان داشته است که «ازبکستان از آغاز، از طرح کمربند و جاده حمایت کرد و راه‌اندازی آن، عامل مهمی در توسعه پایدار کشور ما است» (president.tj, 2019). آلمازبک آتامبایف، رئیس‌جمهور قرقیزستان، اشاره کرده است که «ما می‌توانیم به مرکز مؤثری برای حمل کالاهای چینی به اوراسیا و اروپا تبدیل شویم» (CA-portal, 2017). قربان‌قلی بردی‌محمدو، رئیس‌جمهور ترکمنستان، نیز در سال 2017، از کتابی با عنوان «ترکمنستان، قلب جاده بزرگ ابریشم است» (Government of Turkmenistan, 2019) رونمایی کرد و این عبارت را شعار رسمی کشورش قرار داد. سرازیری یوآن به منطقه، خواب از چشمان رهبران آسیای مرکزی ربوده است؛ هرچند مردم عادی —مانند آن شورش سال ۲۰۱۶ در قزاقستان— گاهی به حضور فزاینده چینی‌ها به‌دیده تردید می‌نگرند.

برآمدن راه ابریشم نوین، به افزایش امنیت منطقه‌ای کمک کرده است. رهبران کشورهای منطقه کوشیده‌اند تا برای رفع اختلاف‌های مرزی (به‌عنوان نمونه، از طریق تبادل سرزمینی میان قرقیزستان و ازبکستان) (Interfax, 2018) به توافق برسند (Astana Times, 2018). در مارس ۲۰۱۷، عشق‌آباد، پل ریلی پیونددهنده ترکمن‌آباد—فراب را بر روی رودخانه آمودریا راه‌اندازی کرد (Turkmenista.ru, 2017). پیشران این کوشش‌ها برای برطرف کردن تنش‌های منطقه‌ای، منافع اقتصادی است؛ به‌عنوان مثال، قرقیزستان کوشیده است تا با راه‌اندازی چندین ایستگاه بین‌راهی در اوش، بتکن، و جلال‌آباد، امنیت مسیر بیشکک—تاشکند را تضمین کند (AKIPress, 2018). سرمایه‌گذاری‌های هنگفت در آسیای مرکزی، بر دادوستد منطقه‌ای نیز تأثیر گذاشته است؛ به‌گونه‌ای که —به‌عنوان مثال— در سال ۲۰۱۷، دادوستد میان قزاقستان و ازبکستان، $31/2$ درصد افزایش یافته است (Omirgazy, 2018). این روند، با امضای چندین توافق‌نامه میان دو کشور، سرعت پیدا کرده است (Uzbekistan National News Agency, 2017). روابط تنش‌زای پیشین ازبکستان با تاجیکستان نیز بهبود یافته است (AzerNews, 2018). این ثبات سیاسی—اقتصادی پیوسته می‌تواند روند ادغام این منطقه نوظهور را به راه ابریشم نوین تسریع کند؛ به‌این‌معنا که جمهوری‌های آسیای مرکزی، ضمن تلاش برای جلوگیری از بی‌اعتمادی روسیه و به‌ویژه آمریکا، در پی افزایش گسترده همکاری‌ها با چین هستند. اهمیت آسیای مرکزی به‌عنوان گرانیگاه بر استراتژیست‌های آمریکایی نیز پوشیده نمانده است.

به‌همین دلیل است که تضعیف نفوذ چین در آسیای مرکزی در کنار مهار چین در دریای چین جنوبی، مهم‌ترین واکنش راهبردی ایجابی آمریکا بوده است. در واقع، قدرت‌های بزرگ در آسیای مرکزی، بازی‌های گوناگونی را انجام می‌دهند. تا پیش از رونمایی از راه ابریشم نوین، اریک مک گلینچی به درستی اشاره کرده بود که «چین در حال بازی انحصار، روسیه در حال بازی ریسک، و ایالات متحده در حال بازی تک‌نفره است. این بازی، برای سیاست‌گذاران در پکن، تجاری، برای سیاست‌گذاران در مسکو، وجودی، و برای سیاست‌گذاران در واشنگتن، ثانوی است. آسیای مرکزی برای پکن، ماده‌محور است. اگر منابع طبیعی و سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی آسیای مرکزی کم شود، چین به راحتی می‌تواند از آنجا عقب بنشیند. آسیای مرکزی برای مسکو، امپراتوری است. اگر نفوذ این کشور زیر سؤال برود، روسیه از آنجا عقب نمی‌نشیند. برای واشنگتن، آسیای مرکزی حیاتی نیست. اکنون که توجه‌ها از افغانستان دور شده است، ایالات متحده، منطقه را فراموش کرده است» (McGlinchey, 2015)، اما با راه‌اندازی راه ابریشم نوین، تصور عقب‌نشینی چین از این منطقه، ساده‌انگارانه خواهد بود. در سال ۲۰۰۹، خط لوله انتقال گاز چین-آسیای مرکزی — که از ترکمنستان، ازبکستان، و قزاقستان گذر می‌کرد — تکمیل شد. چین، همچنین به وام‌دهنده اصلی به کشورهای منطقه تبدیل شده است. این کشور از معاملات منابع به‌ازای وام، برای اطمینان از دسترسی به گاز ترکمنستان و نفت قزاقستان استفاده کرده است. کوتاه‌سخن اینکه، هرچه سرمایه‌گذاری چین در این منطقه بیشتر شود، اهمیت آسیای مرکزی در راهبرد امنیت ملی چین نیز افزایش خواهد یافت.

6. سین کیانگ: ناامنی دیرینه و امنیت داخلی چین

در درازنای تاریخ، چین در خشکی، ناامن بوده و امنیت مرزهای شمالی این کشور همواره ناپایدار بوده است. چین، در همه دوران‌ها از سوی شمال زیر تاخت و تاز پیایی اقوام گوناگونی همچون هون‌ها، ترکان، مغولان، و منچوها بوده و امروز نیز تنها ناامنی تاریخی خود در مرزهای خشکی را در سین کیانگ می‌بیند. حضور قدرت‌های غربی در هنگ‌کنگ و ماکائو، به‌سر آمده و نمادهای تحقیرآمیز دخالت خارجی در قلمرو داخلی چین از بین رفته است. مغولستان که برای سده‌ها جایگاه نیروهای ویرانگر بود، کاملاً زیر سلطه منافع اقتصادی چین جای گرفته و تبت نیز خودمختاری سیاسی و فرهنگی خود را از

دست داده است. با وجود دیرینگی امپراتوری چین، ترکستان خاوری یا سین‌کیانگ (قلمرو نوین در زبان چینی) تنها در میانه سده هجدهم در زمان سلسله کینگ (منچو) بود که به‌گونه‌ای کامل، زیر سلطه دائم پکن قرار گرفت. از آن زمان، سین‌کیانگ — به‌گفته فیتزوری مک‌لین — به سرزمین آشوب پایدار در سرزمین چین تبدیل شده است (Kaplan, 2018).

با اینکه برپایی راه ابریشم نوین، بر مجموعه‌ای از مداخله‌های دیپلماتیک اقتصادی-سیاسی چین در آسیای مرکزی استوار است و مسلمانان جمهوری‌های پیشین شوروی را محور راهبرد کلان قرار داده است، اما مسلمانان ترک‌تبار اوغور خود در سین‌کیانگ را به‌چشم تهدید اصلی می‌نگرد. در واقع، هدف چین، مهار «سه نیروی شیطنی تروریسم، افراطی‌گری، و جدایی‌طلبی» است (Zimmerman, 2015)؛ به‌همین دلیل، کلید برپایی راه ابریشم در زمین و دریا، امن‌سازی سین‌کیانگ است. در راهبرد کلان رهبران پکن، سین‌کیانگ، دروازه پل زمینی اوراسیایی است که چین را به آسیای مرکزی و سرانجام، به اروپا پیوند می‌دهد (Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, 2015). همه راه‌های ترابری، بازرگانی، و انرژی میان چین از یک سو، و آسیای مرکزی و سپس آسیای غربی و روسیه از سوی دیگر، از سین‌کیانگ گذر خواهد کرد؛ به‌همین دلیل، کنترل اوغورها — به‌ویژه در حوزه فرهنگی — پیش‌زمینه برپایی ابتکار عمل کمربند و راه در اوراسیا و همچنین، دریای چین و اقیانوس هند است (Kaplan, 2018). سین‌کیانگ با اینکه دروازه راه ابریشم نوین به آسیای مرکزی به‌شمار می‌آید، یکی از توسعه‌نیافته‌ترین بخش‌های چین است. از این دریچه، ابتکار عمل کمربند راه، مسائل امنیتی داخلی چین را نیز برطرف خواهد کرد. سیاست سرکوب اوغورهای مسلمان — و حتی نگهداری بیش از یک میلیون تن از آنان در اردوگاه‌های پنهان (nytimes, 2019) — بخشی از این راهبرد است.

در این میان، برقراری امنیت در سین‌کیانگ و کنترل پایدار آن، نقطه آغازین شکل‌گیری چین بزرگ در اوراسیا خواهد بود. این لحظه، لحظه آزادکننده نیرو و توان چین برای اعمال قدرت در دریا‌های چین مرکزی و جنوبی نیز خواهد بود؛ به‌همین دلیل، کنترل سین‌کیانگ در قلمرو زمینی اوراسیا، دروازه اقیانوس هند را برای پکن می‌گشاید و کلید راهبردی‌ای برای نگه داشتن و گسترش قدرت دریایی از طریق بنیان‌گذاری بندرهای نوین در میانمار، سری‌لانکا، و جیبوتی خواهد بود. از این دیدگاه، ابتکار عمل کمربند و راه، راهبرد توسعه درونی چین نیز هست. زیرمن در گزارش خود بر

نوسازی مناطق کمتر توسعه یافته غربی تأکید کرده است (Zimmerman, 2015)؛ از این رو، کشاندن راه ابریشم نوین از منطقه سین کیانگ با توسعه پایدار زمینه‌های ناپایداری و بی‌ثباتی، (همچون فقر و بیکاری) از بین می‌رود. کنترل رادیکالیسم در میان اویغورهای سین کیانگ از طریق افزایش سرمایه‌گذاری در زیر ساخت‌های سین کیانگ و همچنین، تغییر ترکیب جمعیتی، به ثبات و قوام در پیگیری طرح‌های راه ابریشم نوین می‌انجامد. این مسئله، نشان می‌دهد که راه ابریشم نوین، نه تنها بافتاری برای اعمال قدرت چین در ورای مرزهای خود می‌آفریند، بلکه مهم‌تر از آن، حافظ امنیت ملی و یکپارچگی سرزمینی آن خواهد بود. چین، تنها با ادامه رشد اقتصادی و چیرگی بر توسعه نامتوازن می‌تواند رقابیش را از دخالت در امور داخلی خود دور نگه دارد و برپایی راه ابریشم نوین، یگانه و مهم‌ترین ابزار پکن برای ادامه این رشد و توسعه است. از این نگاه، راه ابریشم نوین، بیش از آنکه مبتنی بر نیت‌های تهاجمی رهبران پکن باشد — آن‌گونه که آمریکا و رقبای دیگر چین می‌پندارند — بر نیت‌های دفاعی و خواست‌های امنیتی چین استوار است؛ به همین دلیل، راه ابریشم نوین، تنها در حد یک طرح اسمی باقی نخواهد ماند، زیرا مهم‌ترین تضمین‌کننده استقلال و نگاه‌دار یکپارچگی سرزمینی چین خواهد بود. کوتاه سخن اینکه، این برنامه، راهی است برای دستیابی به امنیت در منطقه ناامن سین کیانگ از طریق طرح‌های اقتصادی مبتنی بر توسعه که چین ساحلی را به چین غربی و آسیای مرکزی پیوند می‌دهد.

7. افغانستان: امنیت شکننده و حضور آمریکا

قلمرو افغانستان کنونی در گذشته، به عنوان بخشی از ایران بزرگ، یکی از مهم‌ترین مناطقی بود که مسیر تاریخی جنوبی راه ابریشم باستانی از آن می‌گذشت. با این حال، دهه‌ها است که ناامنی، کشور افغانستان را فراگرفته است. این ناامنی دیرپا از نگاه رهبران پکن، خطر بالقوه‌ای برای امنیت سین کیانگ و همچنین، مسیرهای بازرگانی آسیای مرکزی به شمار می‌آید. به بیان دیگر، رهبران پکن، سیاست چین در افغانستان را درهم‌تنیده با امنیت سین کیانگ و حضور خود در آسیای مرکزی می‌دانند. این نگرانی، بی‌دلیل نیست. در دهه 1980، بسیاری از نیروهای جنبش اسلامی ترکستان شرقی¹ و هم‌پیمان

1. Eastern Turkistan Islamic Movement -- ETIM

مجاهدان افغانستان در دهه 1990، به عضویت القاعده درآمدند. نکته جالب این است که چین، خود این نیروهای اویغور را در دهه 1980 به افغانستان فرستاده بود تا کمکی به مجاهدان افغان در جنگ با ارتش سرخ باشند؛ تصمیمی که بعدها به مهم‌ترین مشکل داخلی برای امنیت ملی چین و مرزهای خاوری آن تبدیل شد؛ بنابراین، افغانستان، سرچشمه مهم‌ترین خطر خارجی برای راه ابریشم نوین و امنیت چین بوده است، زیرا به نظر چینی‌ها، افغانستان ناتوان، پناهگاه تروریست‌ها خواهد بود. با وجود اجماع استراتژیست‌های چینی بر سر اهمیت نقش و جایگاه افغانستان در راه ابریشم نوین، توافقی برای نوع رابطه با کابل و درهم‌تنیدگی آن با این کلان‌طرح، میان آنان وجود ندارد. به بیان روشن‌تر، مهم‌ترین پیشران برای سیاست چین در افغانستان، امنیت مناطق غربی قلمرو آن در سین‌کیانگ است؛ از این رو، اولویت امنیتی چین در افغانستان، به این معنا است که نگاه چین به افغانستان در مرحله نهایی، اقتصادی نیست و به همین دلیل، احتمال گذشتن راه ابریشم نوین از افغانستان کنونی، بسیار کم است. افزون‌براین، افغانستان، مهم‌ترین جای پای آمریکایی‌ها در منطقه برای مهار چین خواهد بود. بسیاری از استراتژیست‌های چینی بر این نظرند که اگر آمریکا درگیر منجلا ب جنگ در افغانستان پس از تسخیر آن نمی‌شد، زودتر و با نیرومندی بیشتری به مهار چین دست می‌زد (Zimmerman, 2015)؛ به این معنا که حضور آمریکا در خاور، در دریای چین جنوبی، و در باختر، در افغانستان، حلقه محاصره راهبردی چین را تکمیل می‌کند. نکته تناقض‌گون مؤلفه افغانستان این است که چین نمی‌خواهد که آمریکا یکبارہ افغانستان را ترک کند، زیرا خلأ امنیتی ایجاد خواهد شد (Starr, 2009). این خلأ امنیتی، برای نیروهای جنبش اسلامی ترکستان شرقی، جایگاهی راهبردی خواهد بود. حتی نشانه‌های مهمی از قدرت‌گیری دوباره طالبان و برآمدن داعش در افغانستان وجود دارد. در چنین وضعیتی است که وانگ ای، وزیر امور خارجه چین، در سفر خود به کابل به صراحت اشاره کرده است که چین باور دارد که «صلح و ثبات افغانستان، بر امنیت چین غربی و مهم‌تر از آن، بر آرامش و توسعه کل منطقه تأثیر می‌گذارد» (Reuters, 2014). پیامد حل نشدن مسئله ناامنی در افغانستان، تضعیف و شکنندگی همکاری‌های هرچند بالقوه کابل و پکن خواهد بود. همچنین، مسئله اولویت امنیتی چین در افغانستان، از نگاه اقتصادی چین به این کشور می‌کاهد؛ به همین دلیل، گذر راه ابریشم نوین از افغانستان کنونی از احتمال کمتری برخوردار است. با وجود احتمال پایین گذر مسیر اصلی کمر بند خشکی راه ابریشم نوین از افغانستان، پکن

کوشیده است تا طرح‌های مرتبط با کلان‌طرح خود را به‌راه اندازد. در این راستا، چینی‌ها نوسازی زیرساخت‌ها را به‌عهده می‌گیرند. پیش‌از این، قطار ۷۵ کیلومتری مزارشریف به حیرتان — که نقش مهمی نه‌تنها در ترابری، بلکه در استخراج مواد کانی در افغانستان دارد — در سال ۲۰۱۱ با وام بانک توسعه آسیا (ADB) به‌راه افتاده است (Army, 2013). بانک جهانی و بانک توسعه آسیا، پیش‌از این، مجموعه‌ای از پژوهش‌های امکان‌سنجی راه‌آهن و خطوط ریلی در درون افغانستان و همچنین، بین افغانستان و همسایگانش را آغاز کرده بودند. این راه‌آهن — که بانک صادرات واردات چین و بانک توسعه آسیایی از آن پشتیبانی مالی می‌کند — از شش استان افغانستان (قندوز، بلخ، جوزجان، فاریاب، بادغیس، و هرات) می‌گذرد و پژوهش‌های امکان‌سنجی آن را یک شرکت ایرانی انجام داده است (Asia Plus, 2014). بانک جهانی نیز بررسی امکان‌سنجی همین مسیر را در سال ۲۰۱۲ انجام داده بود. بر پایه گزارش بانک جهانی، مسیر میان قندوز و مرز ایران، محتمل‌ترین و نویدبخش‌ترین گزینه است؛ به‌گونه‌ای که توان «تحکیم توسعه اقتصادی در سرتاسر مرز شمالی افغانستان را دارد» (Harral, Winner, Thompson, Sharp & Klein, 2012). در این راستا، گام‌های مؤثری برای اجرای توافق‌نامه‌هایی میان کابل و دوشنبه و به‌منظور حفظ امنیت مرزی میان دو کشور برداشته شده است (Pahjwok Afghan News, 2018). کوتاه سخن اینکه، رهبران چین، افغانستان را بازیگر مهمی برای راه‌اندازی کلان‌طرح راه ابریشم نوین نمی‌دانند، اما در عین حال، کوشیده‌اند بر سطح روابط با کابل بیفزایند.

نتیجه‌گیری

در زمانه کنونی، راه ابریشم نوین، نیرومندترین کلان‌راهبردی است که از توان دگرگونی چیدمان قدرت بین‌المللی برخوردار است. این دگرگونی بر ژئوپلیتیک اوراسیا و مناطق دیگر «جزیره جهانی»^۱ تأثیر می‌گذارد (Mackinder, 1904). در این میان، منطقه آسیای مرکزی، نخستین و مهم‌ترین منطقه‌ای خواهد بود که زیر فشار دگرگونی‌های برآمده از این کلان‌طرح قرار می‌گیرد. همسایگی جغرافیایی، درهم‌تبدلی تاریخی، و نوظهور بودن جمهوری‌های آسیای مرکزی، همگی زمینه‌ساز

1. World Island

دیرپایی پیامدهای برآمدن راه ابریشم نوین در این منطقه خواهند بود. با توجه به اهمیت آسیای مرکزی در سیاست خارجی ایران، دگرگونی‌های ژئوپلیتیکی در این منطقه بر ساختار قدرت در محیط پیرامونی ایران تأثیر می‌گذارد؛ از این رو، این پژوهش کوشید تا روندهای حاکم بر سویه و مسیرهای راه ابریشم نوین را آشکار کند و برای دستیابی به این هدف، کنشگران راه ابریشم نوین را برشمرد که می‌توانند ژئوپلیتیک آسیای مرکزی را دگرگون کنند. برخلاف بسیاری از نوشته‌های چاپ‌شده درباره این کلان‌طرح — که تنها بر پیامد آن در سطح بین‌المللی و رقابت پکن-واشنگتن تمرکز کرده‌اند — نوشته پیش‌رو، تأثیر کنش‌های بازیگران مهم در قلب اوراسیای بزرگ را نشان داد؛ بنابراین، در اینجا سرمایه‌گذاری‌های چین در آسیای مرکزی و سیاست‌های این کشورها در مورد این کلان‌طرح را بررسی، همچنین، به دل‌مشغولی‌های چین در سین‌کیانگ و افغانستان نیز اشاره کردیم. همان‌گونه که تاریخ نشان داده است، گسترش و تثبیت راه ابریشم، جنگ و برخورد را به‌همراه دارد. راه ابریشم باستانی، تنها پس از جنگ‌های صلیبی و سپس، هجوم مغولان و تسخیر کامل اوراسیا بود که بیش‌ازپیش در اروپا گسترش یافت. در نیمه دوم سده نوزدهم، رقابت روسیه-بریتانیا و «بازی بزرگ» در همین هارتلند جزیره جهانی رخ داد و امروزه نیز بازی بزرگ نوینی میان چین و آمریکا در جریان است. کانون این بازی بزرگ، یک بار دیگر، آسیای مرکزی خواهد بود.

منابع

- Boulnois, L. (2004). *Silk Road: Monks, Warriors & Merchants on the Silk Road*, Translated by Helen Loveday. Odyssey Books & Guides.
- Clauzewitz, C, *On War*. (1832). Translated by Howard Michael and Peter Paret, Princeton University.
- Isik, A.F. & Zhiqiang Z (2019). China-Turkey Security Cooperation Under the Background of the 'Belt and Road' and the 'Middle East Corridor'. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*.
- Escobar, P. Retrieved from: <http://www.atimes.com/article/how-the-new-silk-roads-are-merging-into-greater-eurasia/>
- Foster, J.B. (2006). *The New Geopolitics of Empire*, Monthly Rev.
- Frankopan, P. (2018). *The New Silk Road: The Present and Future of the World*. Bloomsbury.
- Glantz, Michael H. & Robert J Ross & Gavin G Daugherty. *One Belt One Road: China's Long March Toward 2049*. Sumero Press Inc. April 2019.
- Garcia-Castellanos, D. & Lombardo, U. (May 2007) Poles of Inaccessibility: A Calculation Algorithm for the Remotest Places on Earth. *Scottish Geographical Journal*. 3, 227–233
- Griffiths, R.T. (2019). *The New Silk Road: Challenge and Response*. Hipe Publication.
- Hillman, J.E. (2020). *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press.
- Kaplan, R.D. (2010). *Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power*. Random House.
- Mackinder, H. J. (1904). The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*. Vol. 23, No. 4, 421-437 (17 pages) Published By: The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers).
- McGlinchey, E. (2015). *New Policy Memo: Central Asia's Autocrats: Geopolitically Stuck, Politically Free*, PONARS Eurasia: New Approaches to Research and Security in Eurasia.
- Mesbahi, M. (Spring 2011). Free and Confined: Iran and the International System. *Iranian Review of Foreign Affairs*, 5 (2): 9-34.
- Miller, T. (2017). *China's Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road*, Zed Books.
- ss uk, .. (ppmmmmr 2001). Cnnrrll As''s Rlll wwwrk nnd hle EurnnnnnLnd Brdge. *Japan Railway & Transport Review*. 28.
- Reisinezhad, A. (2018). *The Shah of Iran, the Iraqi Kurds and the Lebanese Shia*, Palgrave MacMillan.

... (pp. nrg 2017). Chnn's 0Bttt nnd Rodd Invvvvww nn drr whmming or mmne-Changer? Washington Quarterly. 40 (1).

Starr, S.F. (2009). China Willing to Spend Big on Afghan Commerce, *New York Times*.

Wdde .. (2016). hh orgos: Why zzz kkhsnnn Is Budddrg a 'wwwuu 0'' on hle Chnrse Border. *Forbes*.

Wood, F. (2002). *The Silk Road: Two Thousand Years in the Heart of Asia*. University of California Press.

Yiwei, W. (2016). *The Belt and Road: What Will China Offer the World in Its Rise*. New World Press.

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

Official Documents.

United Nations Economic and Social Council, *Fifty Years of the Asian Highway* (Bangkok: United Nations, 2018, Retrived from: https://digitallibrary.un.org/record/651570/files/E_ESCAP_CTR_5-EN.pdf?version=1

Silk Road Strategy Act of 1999. (March 10, 1999). *U.S. Congress, Senate*. Retrived from: <https://www.congress.gov/bill/106th-congress/senate-bill/579/text>.

Turkmnnssnnn Is hle aaa rt of hle rr aat ll k Rodd': The www Book of Prdddant of Turkmenistan (June 25, 2019). *Government of Turkmenistan*.

Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. (March 2015) *National Development and Reform Commission*.

