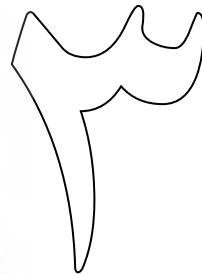


کمر بند اقتصادی جاده
ابریشم: زنجیره ارزش
چین محور

محسن شریعتی نیا*

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



* عضو هیات علمی پژوهشکده مطالعات منطقه‌ای دانشگاه شهید بهشتی
m.shariatinia@gmail.com

تاریخ تصویب: ۹۵/۸/۲

تاریخ دریافت: ۹۵/۵/۳۱

فصلنامه روابط خارجی، سال هشتم، شماره سوم، پاییز ۱۳۹۵، صص ۸۵-۱۱۳.

چکیده

فهم کنش بین‌المللی چین به عنوان قدرتی در حال ظهور، اهمیت روزافزونی می‌یابد. مهمترین اولویت کنونی این کشور در سیاست بین‌الملل، پیشبرد مگا پروژه کمر بند اقتصادی جاده ابریشم است. فهمی چینی این طرح و جایگاه آن در استراتژی کلان چین واجد اهمیت و ضرورت است. جریان غالب در مراکز تحقیقاتی، این طرح را از منظر ژئوپولیتیک و تبیین نیات گسترش طلبانه چین، مورد بحث قرار داده است. اما نویسنده کوشیده با مفهوم‌بندی کمر بند اقتصادی جاده ابریشم در قالب زنجیره جهانی ارزش، زمینه را برای درکی متفاوت از آن فراهم آورد. در این چهارچوب، با تحلیل محتوای سیاست تجاری و صنعتی چین و نیز برنامه عملیاتی کمر بند اقتصادی جاده ابریشم، نسبت آنان با یکدیگر در قالب مؤلفه‌های زنجیره جهانی ارزش تبیین شده است. از این منظر هدف کلیدی چین از طراحی و پیشبرد این طرح کلان، شکل‌دهی به یک زنجیره ارزش چین‌محور در محیط ژئواکونومیک اوراسیا و افریقا است. در یک سال اخیر بیش از نیمی از پروژه‌های سرمایه‌گذاری شرکت‌های چینی در اوراسیا و افریقا در قالب این طرح تعریف شده و مورد حمایت دولت چین قرار گرفته است. ذکر این نکته ضروری است که کمر بند اقتصادی جاده ابریشم در مسیر اجرا با چالش‌های کلیدی همچون رقابت‌های ژئوپولیتیک، توسعه نیافتگی فرایندهای همگرایانه در بخش‌های مهمی از اوراسیا و ابهام در مورد نیات پنهان چین مواجه است.

واژه‌های کلیدی: زنجیره جهانی ارزش، سیاست صنعتی- تجاری،

کمر بند اقتصادی جاده ابریشم، اوراسیا، چین، همگرایی، دولت محوری



مقدمه

چین دومین قدرت اقتصادی جهان است. اگر این چهره رو به رشد قدرت این کشور را در کنار توانمندی‌هایی چون جمعیت عظیم، موقعیت ژئوپولیتیک ویژه، توانمندی رو به رشد نظامی، سنت دیرپای دولتمداری و فرهنگ غنی قرار دهیم، اهمیت توجه به رفتارها و ابتکارات این کشور در صحنه بین‌المللی و تبیین پیامدهای این ابتکارات را بهتر درک خواهیم کرد.

کمربند اقتصادی جاده ابریشم یا آنچه به یک جاده، یک کمربند^۱ شهرت یافته مهمترین ابتکار بین‌المللی است که از سوی چین مدرن ارائه شده است؛ طرحی که بلندپروازانه‌ترین مگا پروژه در دوران مدرن نیز به شمار می‌آید. اهدافی که چین در این طرح پیگیری می‌کند و نیز شیوه‌ها و ابزارهایی که برای تحقق آنها برشمرده را چگونه می‌توان مفهوم‌بندی نمود؟ به دیگر سخن، پرسش کلیدی مقاله این است که اهداف چین از طراحی و پیشبرد مگا پروژه یک جاده، یک کمربند را چگونه می‌توان مفهوم‌بندی نمود؟ فرضیه‌ای که در پاسخ به این پرسش ارائه شده، عبارت از این است: اهداف کلیدی چین در طراحی و پیشبرد این طرح کلان را در قالب شکل‌دهی به یک زنجیره ارزش منطقه‌ای-جهانی چین محور می‌توان مفهوم‌بندی نمود. در راستای تبیین فرضیه فوق‌الذکر، مقاله از روش پژوهش کیفی به‌ویژه مطالعه اسناد و مصاحبه با خبرگان چینی بهره گرفته است. ذکر این نکته ضروری است که طرح مورد اشاره عمدتاً از منظر ژئوپولیتیک و نه اقتصاد سیاسی مورد بحث و بررسی قرار گرفته است. مقاله حاضر می‌کوشد با تکیه بر یکی از مفاهیم



کلیدی اقتصاد سیاسی بین‌الملل، اهداف و اولویت‌های مطرح شده در این طرح را مفهوم‌بندی نماید.

مقاله حاضر به چند بخش تقسیم شده است: در بخش نخست، زنجیره جهانی ارزش^۱ به عنوان چهارچوب مفهومی مورد بحث قرار می‌گیرد. در بخش دوم، سند موسوم به برنامه عملیاتی یک جاده یک کمر بند که توسط دولت چین منتشر شده و نیز اسناد استراتژیک این کشور در زمینه توسعه صنعتی و تجاری مورد بحث قرار می‌گیرد. در بخش سوم، نقاط اشتراک این اسناد در قالب شکل دهی به زنجیره ارزش و اقدامات عملیاتی چین در راستای تحقق بخشیدن به این مگاپروژه مورد بحث قرار خواهد گرفت. در نهایت نتیجه‌گیری مباحث ارائه خواهد شد.

۱. زنجیره جهانی ارزش

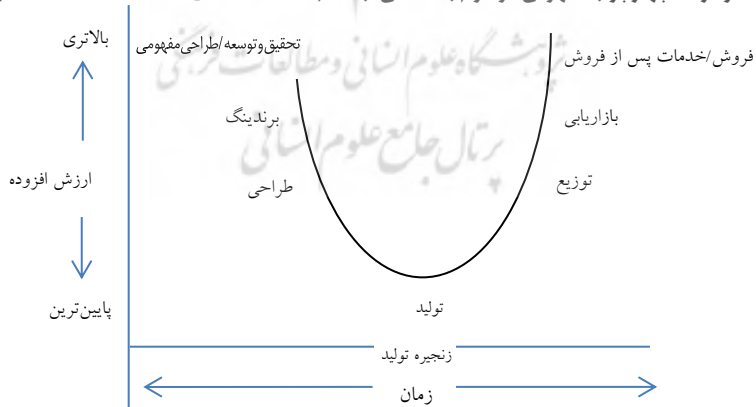
زنجیره جهانی ارزش مفهومی نسبتاً جدید در ادبیات اقتصاد سیاسی بین‌الملل است. پیدایی و رواج این مفهوم در مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل را می‌توان محصول ظهور، گسترش و تعمیق فرایند جهانی شدن و انقلاب اطلاعاتی در دوران پساجنگ سرد دانست؛ روندهایی که به دهکده جهانی در ابعاد اقتصادی رنگ واقعیت زدند. وقوع این تحولات باعث شده تا بخش عمده تولید^۲، تجارت و سرمایه‌گذاری در جهان در قالب زنجیره جهانی ارزش انجام گیرد؛ بدان معنا که مراحل مختلف فرایند تولید و عرضه کالا و خدمات در کشورهای مختلف صورت گیرد. به دیگر سخن، جهانی شدن و انقلاب اطلاعاتی به شرکت‌ها انگیزه لازم برای بین‌المللی شدن روزافزون از مسیرهایی چون برون‌سپاری^۳ و دورسپاری^۴ داده است. برون‌سپاری زمانی رخ می‌دهد که یک شرکت بخش خاصی از فرایندهای خود را به طرف ثالثی که در آن بخش، از توان و تخصص ویژه برخوردار است،

1. Global Value Chain (GVC)
2. Manufacturing
3. Outsourcing
4. Offshoring

واگذار می‌کند. دورسپاری بدان معناست که یک شرکت بخشی از نیروی کار خود را نه از کشوری که پایگاه اصلی فعالیت آن است، بلکه از ماوراء بحار تأمین می‌کند (Elms, 2013).

زنجیره ارزش بنابر تعریف، به مجموعه فعالیت‌هایی که هر مرحله آن به ایجاد ارزش منجر می‌شود اطلاق می‌گردد (Porter, 1998). این زنجیره شامل مراحل و فعالیت‌هایی چون طراحی، تولید، بازاریابی، توزیع و خدمات پس از فروش است. فعالیت‌هایی که در درون زنجیره ارزش شکل می‌گیرد، می‌تواند در یک شرکت یا در مجموعه‌ای از شرکت‌ها در یک جغرافیای محدود یا در یک منطقه جغرافیایی و یا در پهنه جهانی صورت گیرد. زمانی که در این زنجیره شرکت‌های بسیار متعدد در جغرافیایی بسیار وسیع درگیر باشند، زنجیره جهانی ارزش شکل می‌گیرد (OECD, 2015). این زنجیره از بخش‌های مختلفی تشکیل شده و میزان ارزش ایجاد شده در هر بخش با بخش‌های دیگر متفاوت است. مطالعاتی که در این مورد صورت گرفته، زنجیره ارزش را به صورت منحنی لبخند^۱ مفهوم‌بندی می‌کند. این منحنی همان‌گونه که شکل ذیل نشان می‌دهد، از قسمت‌های مختلفی همچون توسعه و تحقیق، طراحی مفهومی، برندینگ، طراحی، تولید، توزیع، بازاریابی، فروش و خدمات پس از فروش تشکیل شده است.

نمودار ۱- چهارچوب مفهومی موسوم به منحنی لبخند (World Trade Organization)



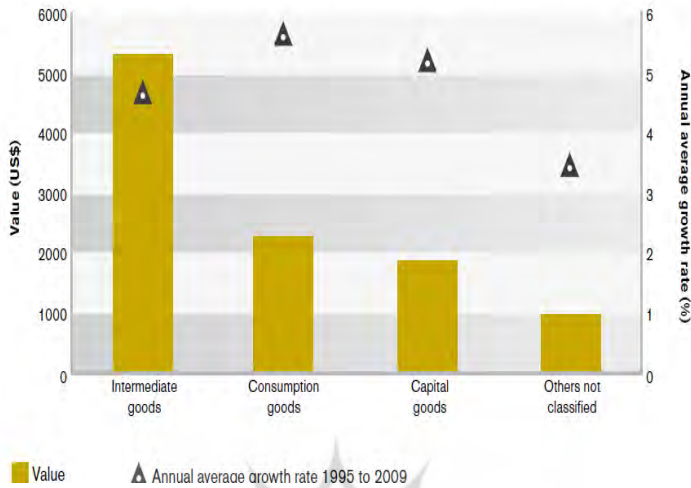
منبع: World Trade Organization



روشن است که تولید در زنجیره ارزش از کمترین اهمیت و جایگاه برخوردار است و هرچه به دو سوی نمودار حرکت کنیم، ارزشی که نصیب کشورها و شرکت‌های فعال در آن بخش‌ها می‌شود، بیشتر خواهد شد. پژوهشی که مشترکاً توسط سازمان همکاری و توسعه و سازمان تجارت جهانی در سال ۲۰۱۴ منتشر شد، نشان می‌دهد که زنجیره جهانی ارزش، به ویژگی مسلط و تعریف‌کننده تجارت جهانی تبدیل شده، کشورهای توسعه‌یافته، در حال ظهور و در حال توسعه را دربرگرفته و به یکدیگر پیوند زده است؛ به دیگر سخن، کلیت فرایند تولید کالاها از مواد خام تا خدمات پس از فروش، به‌گونه‌ای روزافزون در جاهایی از جهان که مهارت‌ها و منابع لازم در چهارچوب رقابت‌پذیری در آن وجود داشته باشد، گسترده شده است. افزون بر این، خدمات نیز نقش کلیدی در زنجیره جهانی ارزش ایفا می‌کنند؛ زیرا نه تنها فعالیت‌های شرکت‌ها را در کشورهای مختلف به یکدیگر پیوند می‌زنند و هماهنگ می‌کنند، بلکه خود بخشی از زنجیره ارزش هستند و به پویایی آن کمک می‌کنند (OECD, WTO and World Bank Group, 2014).

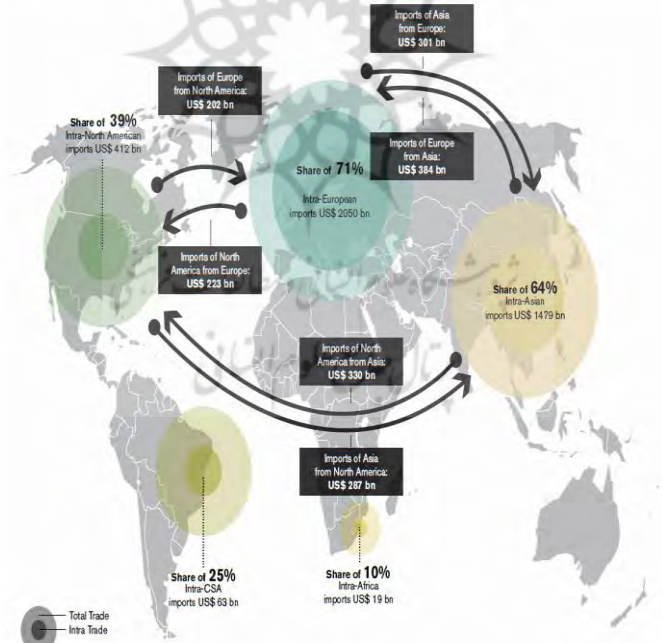
مهمترین جلوه اهمیت روزافزون زنجیره ارزش در اقتصاد جهانی امروز، نقش روزافزون کالاهای واسطه‌ای در تجارت جهانی است. همان‌گونه که نمودارهای زیر نشان می‌دهد، بخش مهمی از تجارت درون منطقه‌ای و میان مناطق مختلف در حوزه کالاهای واسطه‌ای قرار دارد (World Trade Organization, 2014). نمودار شماره یک به خوبی نشان می‌دهد که طی سال‌های ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۹، تجارت کالاهای واسطه‌ای با سرعتی بسیار بیش از سایر گروه‌های کالایی رشد کرده است. این رشد را می‌توان به معنای اهمیت روزافزون زنجیره ارزش تفسیر کرد.

نمودار شماره ۲- صادرات کالاهای غیرسوختی جهان براساس نوع کالا طی سالهای ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۹
(میلیارد دلار و درصد)



منبع: World Trade Organization

نمودار شماره ۲- واردات کالاهای واسطه‌ای به صورت درون منطقه‌ای و میان مناطق در سال ۲۰۰۸ (میلیارد دلار)



Sources: UN Comtrade Database and WTO estimates.

از منظر ریچارد بالدوین به عنوان یکی از اندیشمندان برجسته این حوزه، جهانی شدن زنجیره ارزش باعث شده تا سیاست صنعتی کشورها به شدت به پیوستن یا نپیوستن آگاهانه آنها به این زنجیره وابسته شود. در واقع کشورها در وضعیت کنونی، دو انتخاب پیش روی خود دارند، یکی اینکه به زنجیره جهانی ارزش بپیوندند و در قالب آن، سیاست صنعتی و تجاری خود را به پیش ببرند و یا اینکه اساساً دورنمایی برای صنعتی شدن آنها و ارتقای جایگاهشان در تجارت جهانی وجود ندارد. او تأکید دارد که جهانی شدن زنجیره ارزش هویت منطقه‌ای پرنرنگی نیز دارد، بدین معنا که مناطق کلیدی اقتصاد جهانی، زنجیره ارزش خود را شکل داده‌اند، به گونه‌ای که می‌توان از زنجیره ارزش آسیایی، اروپایی و زنجیره ارزش امریکای شمالی نام برد. از منظر وی، منطقه‌ای شدن زنجیره ارزش، موقعیت ژئواکونومیک کشورها را بازتعریف نموده است؛ بدین معنا که دیگر کشورها نمی‌توانند تنها به مزیت‌های نسبی خود توجه کنند؛ بلکه در روند سیاستگذاری‌های تجاری خود باید به مزیت‌های نسبی محیط همسایگی نیز توجه نمایند. به عنوان مثال، کامبوج کشوری است که در قلب زنجیره ارزش آسیا قرار گرفته است، بنابراین می‌تواند جغرافیا و نیروی کار ارزان خود را به عنوان مزیت نسبی، با ساختار صنعتی پویا و رو به رشد آسیایی همراه و ترکیب کند و بدین طریق توسعه یابد. در حالی که این موقعیت برای کشوری مانند کنیا متصور نیست، به دلیل اینکه این کشور از کانون‌های اصلی زنجیره ارزش در اروپا، آسیا و امریکای شمالی، فاصله جغرافیای بسیاری دارد و در قلب یکی از بی‌ثبات‌ترین و توسعه‌نیافته‌ترین مناطق جهان قرار گرفته است. به همین دلیل نمی‌تواند به راحتی کامبوج، سیاستگذاری صنعتی و تجاری را صورت دهد. به بیان دیگر، هنوز جغرافیا در سیاستگذاری صنعتی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و با منطقه‌ای شدن زنجیره عرضه، کشورها در سیاست‌گذاری صنعتی، نه تنها باید مزیت نسبی خود، بلکه باید مزیت نسبی همسایگان را نیز در نظر بگیرند (World Economic Forum, 2012).

نکته دیگر آنکه تکه‌تکه شدن فرایند تولید در ورای مرزها، طراحی و تدوین یک رژیم تجارت و سرمایه‌گذاری باز، پیش‌بینی‌پذیر و شفاف را به یک ضرورت

برای کشورهای مختلف تبدیل نموده است. زیرا برخلاف گذشته، در شرایطی که زنجیره ارزش جهانی پدید آورده، موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای و سایر اقدامات محدودیت‌زا نه تنها به عرضه‌کنندگان خارجی بلکه به تولیدکنندگان داخلی یک کشور نیز آسیب‌های استراتژیکی وارد می‌کند. در وضعیت کنونی، ۶۰ درصد تجارت جهانی، تجارت کالاهای واسطه‌ای است. ۷۰ درصد واردات اتحادیه اروپا به عنوان بزرگ‌ترین بلوک تجاری جهان را کالاهای واسطه‌ای و مواد خام تشکیل می‌دهد (European Commission, 2010).

با جهانی شدن زنجیره ارزش، واردات به اندازه صادرات از اهمیت برخوردار است زیرا شرکت‌ها و مجموعه‌های اقتصادی اگر بخواهند در سطح جهانی رقابت کنند، به بهترین فناوری‌ها و ابزارها با کمترین قیمت نیاز دارند. به بیان دیگر، در شرایط کنونی مهمترین سئوالاتی که سیاستگذاران اقتصادی و تجاری کشورها با آن مواجهند، عبارت از این است که چگونه وارد این زنجیره ارزش شوند و در آن مشارکت کنند؟ و اینکه چگونه در این زنجیره ارزش موقعیت خود را ارتقا بخشند و منافع بیشتری نصیب خود کنند؟ (Lamy, 2012).

شکل‌گیری و گسترش این پدیده، تدوین یک سیاست کلان بلندپروازانه و منسجم از سوی کشورها برای مشارکت در زنجیره جهانی ارزش در راستای دستیابی به رشد اقتصادی فراگیر و اشتغال پایدار را به یک ضرورت تبدیل کرده است. از همین روست که گانون سیاست تجاری و سرمایه‌گذاری بسیاری از کشورها، به‌ویژه بازیگران کلیدی تجارت جهانی را مشارکت در این زنجیره تشکیل می‌دهد. شاهد این مدعا آنکه ترکیه تا سال ۲۰۲۳ در نظر دارد به هاب منطقه‌ای در فناوری‌های های‌تک و محصولات با فناوری متوسط در اوراسیا تبدیل شود (Justice and Development Party, 2012). هند بر بخش نرم‌افزاری زنجیره ارزش فناوری اطلاعات متمرکز شده است (Departement of Industrial Policy and promotion, 2012). امارات می‌کوشد تا به دروازه مطمئنی برای ورود همسایگان این کشور به اقتصاد جهانی تبدیل شود و در بخش‌های لجستیکی و مالی زنجیره جهانی ارزش، یک بازیگر مهم شود (Prime Minister Office, 2010).

همان‌گونه که اشاره شد، چین بسیار بیش از سایر کشورهای در حال توسعه از این زنجیره متأثر شده و در آن مشارکت کرده است. در سال ۱۹۹۰ سهم این کشور در تولید جهانی، حدود ۳ درصد بود؛ در حالی که این رقم در سال ۲۰۱۵، به ۲۵ درصد رسیده است (The Economist, 2015). از همین روست که از این کشور با عنوان کارخانه جهان یاد می‌کنند (OECD, 2015). به همین دلیل کلیدی‌ترین پرسش برای سیاست‌گذاران کلان این کشور، نه مشارکت بلکه نحوه مشارکت در زنجیره جهانی ارزش است (Tang, 2016). از همین‌رو سیاست‌های کلان این کشور و از جمله مگاپروژه کمربند اقتصادی جاده ابریشم بر مبنای اصلاح و تعمیق مشارکت این کشور در این زنجیره و صعود به حلقه‌های بالاتر آن صورت می‌گیرد. در ادامه طرح‌های کلان دولت چین در حوزه‌های اقتصاد و تجارت با تأکید بر طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم را در چهارچوب این مفهوم مورد بحث قرار خواهیم داد:

۲. چشم‌انداز ژئواکونومیک چین

دولت‌محوری را می‌توان یکی از کلیدی‌ترین شاخص‌های توسعه در شرق آسیا دانست. دقت در تجارب توسعه ژاپن، کره جنوبی، تایوان و طیفی از اعضای آسه‌آن، حاکی از این است که طراحی‌ها و برنامه‌های دولت توسعه‌گرا، نقش کلیدی در روند توسعه آنان ایفا کرده است؛ از همین‌رو است که برخی توسعه در این منطقه را دولت‌محور می‌خوانند (Wong, 2004). چین به عنوان کشوری در قلب این منطقه و متأثر از روندهای آن، نه تنها از این قاعده مستثنی نیست، بلکه سنت دیرینه دولت‌مداری و حکومت تک‌حزبی موجود در آن، نقش دولت در شکل‌دهی به روندهای کلان را پررنگ‌تر کرده است. در دوران پس از انقلاب ۱۹۴۹ دولت همواره کلیدی‌ترین و چه بسا تنها بازیگر در اقتصاد سیاسی چین بوده است. از اولین برنامه‌های پنج‌ساله تا جهش بزرگ به جلو، انقلاب فرهنگی و تا اصلاحات و سیاست درهای باز و پس از آن، نقش کلیدی دولت در تجارب توسعه این کشور به روشنی قابل مشاهده است (Knight, 2012). نکته مهم آنکه این نقش‌آفرینی همچنان تداوم دارد و حتی برخی چین‌پژوهان استدلال می‌کنند که در



دوره ریاست شی جین پینگ، دولت‌سالاری در اقتصاد سیاسی این کشور رو به گسترش و تعمیق است. بنابراین می‌توان این گزاره را مطرح کرد که کلید فهم و مفهوم‌بندی کنش‌های درونی و بین‌المللی چین از جمله مگا پروژه کمر بند اقتصادی جاده ابریشم، رویکردهای کلان دولت است.

در سال‌های اخیر، مطالعات مفصلی در نهادهای مختلف وابسته به دولت چین و نیز در نهادهای بین‌المللی همچون بانک جهانی برای ایجاد تحول در مسیر توسعه اقتصادی این کشور صورت گرفته است. یکی از مهمترین مطالعات از منظر بحث حاضر، در موسسات تحقیقاتی وابسته به وزارت بازرگانی چین در سال ۲۰۰۹ انجام شد. بر مبنای این مطالعه چین برای تداوم بخشی به نقش رو به رشد خود در تجارت جهانی، نیاز به ایجاد تغییر در مسیر توسعه اقتصادی و نیز تحول در الگوی سنتی دیپلماسی اقتصادی خود دارد (Heath, 2016, p. 161). در مطالعه دیگری بانک جهانی و مرکز مطالعات توسعه شورای دولتی چین در گزارشی مفصل چالش‌های پیش‌روی توسعه این کشور تا سال ۲۰۳۰ را بررسی و لزوم ایجاد تغییر استراتژیک در مسیر توسعه آن را مطرح نمودند (World Bank, 2013, p. 16).

نکته کلیدی که در این کوشش‌های فکری بر سر آن اجماع نسبی وجود داشت، آنکه تداوم بخشی به رشد اقتصادی چین به شیوه‌ای که از دهه ۱۹۸۰ آغاز شد و به پیش رفت، با چالش‌های روزافزونی مواجه خواهد بود و این کشور نیاز به ایجاد یک تغییر استراتژیک در الگوی توسعه خود دارد؛ بدان معنا که از الگوی مبتنی بر تولید کالاهای انبوه با کیفیت متوسط و نیروی کار ارزان به سوی یک اقتصاد مبتنی بر ابتکار و دانش تغییر جهت دهد. با به قدرت رسیدن نسل پنجم رهبران، ایجاد این تغییر ضروری در اقتصاد چین به عنوان اولویت کلیدی تلقی شد. این اولویت در سطح کلان در چهارچوب رویای چینی^۱ مفهوم‌بندی شد. به طور کلی از دهه ۱۹۸۰، در چین سنتی شکل گرفته که بر مبنای آن هریک از رؤسای جمهور، یک چشم‌انداز کلان برای غلبه بر چالش‌ها و پیشرفت چین در دوره مدیریت خود ترسیم می‌کنند و می‌کوشند آن را اجرایی نمایند. شی جین پینگ

نیز در تداوم این سنت، ایده رؤیای چینی را مطرح کرده است. هدف کلیدی در چشم انداز کلان رؤیای چینی، تبدیل این کشور به کشوری توسعه یافته است (JinPing, 2014).

در سطح عملیاتی، تغییر در الگوی توسعه اقتصادی به عنوان شرط لازم تحقق این ایده از سوی رهبران نسل پنجم چین تلقی شد. نخستین اقدام دولت در راستای اجرایی نمودن این تغییر، انتشار اسناد راهبردی در زمینه های تجاری، صنعتی و طرح کلان جاده ابریشم و اقدامات اجرایی همچون اعطای نقش تعیین کننده به نیروهای بازار با اصلاح موادی از قانون اساسی و تأسیس بانک سرمایه گذاری زیرساخت آسیایی بوده است. برای پیشبرد و تحقق این چشم انداز کلان، اسناد مختلفی از سوی دولت چین در حوزه های متفاوت تدوین و منتشر شده است. از آنجا که مهمترین عامل در تحقق رؤیای چینی، تداوم بخشی به توسعه اقتصادی است، مهمترین اسناد منتشر شده نیز در حوزه های تجاری، صنعتی و دیپلماسی اقتصادی قرار دارند. از این میان دقت در محتوای اسناد منتشر شده از زاویه بحث مقاله ضرورت دارد.

اولین سندی که دولت چین در حوزه اقتصادی در سال های اخیر منتشر کرده است، تجارت خارجی نام دارد. این سند در سال ۲۰۱۴ منتشر شد و در آن ضمن مروری بر روند تحول در تجارت خارجی این کشور در دهه های اخیر، ایجاد تحول در آن مورد تأکید قرار گرفته است. از منظر نویسندگان سند، عدم توازن، عدم انسجام و ناپایداری، ضعف های مهم تجارت خارجی چین محسوب می شوند. ضعف هایی که باید برطرف شوند.

در این سند برای ایجاد تحول در تجارت خارجی چین، ارتقای مزیت رقابتی، کاهش مصرف انرژی و کاهش آلودگی زیست محیطی، تقویت جنبه های تجاری حمایت از حقوق مالکیت فکری، ارتقای استانداردهای کیفی و ایمنی کالاهای صادراتی، ارتقای مسئولیت اجتماعی شرکت های فعال در صادرات و واردات، تمرکز بر برندینگ و ارتقای جایگاه چین در زنجیره ارزش افزوده و رقابت پذیری جهانی و در نهایت نقش آفرینی در سطوح بالاتر اقتصاد جهانی مورد تأکید

قرار گرفته است (State Council, 2014). با تحلیل محتوای این سند، می‌توان مدعی شد که تغییر در الگوهای سنتی تجارت خارجی چین و ارتقای نقش و جایگاه این کشور در اقتصاد جهانی به طور کلی و زنجیره جهانی ارزش به طور خاص به عنوان هدف کلیدی مطرح شده است.

سند دیگری که در راستای سند مورد اشاره قرار دارد و در سال ۲۰۱۵ از سوی دولت این کشور منتشر شد، ساخت چین ۲۰۲۵ نام دارد که در واقع استراتژی کلان صنعتی این کشور تا سال ۲۰۲۵ محسوب می‌شود. همان‌گونه که در مباحث چهارچوب مفهومی اشاره شد، مشارکت در زنجیره جهانی ارزش و به‌ویژه ارتقای موقعیت به حلقه‌های بالاتر و واجد ارزش افزوده بیشتر آن، نیازمند طراحی و تدوین سیاست‌های تجاری و صنعتی هماهنگ و منسجم است. این انسجام در اسناد سیاست‌های تجاری و صنعتی چین قابل مشاهده است. در سند سیاست صنعتی چین تا سال ۲۰۲۵، تبدیل بخش تولید صنعتی چین به تولید ابتکار محور و خلاق، تاکید بر کیفیت به جای کمیت، بهینه‌سازی ساختار صنعتی چین، دستیابی به توسعه سبز (پایدار) و ارتقای استعدادها و سرمایه انسانی به عنوان اصول کلان سیاست جدید صنعتی تلقی شده‌اند.

بر مبنای اصول فوق‌الذکر، اهداف ذیل به عنوان اهداف کلیدی توسعه صنعتی این کشور تا سال ۲۰۲۵ در نظر گرفته شده‌اند: ارتقاء کامل و جامع صنعت چین؛ افزایش میزان بهره‌وری این صنعت به گونه‌ای که چین بتواند در حلقه‌های بالاتر زنجیره جهانی تولید قرار گیرد؛ و افزایش سهم تولید داخل در اجزای اصلی تولیدات^۲ صنعتی به ۴۰ درصد تا ۲۰۲۰ و ۷۰ درصد تا ۲۰۲۵.

در این سند ۱۰ صنعت به عنوان صنایع کلیدی که تمرکز تا سال ۲۰۲۵ باید بر ارتقای آنان قرار گیرد، گزینش شده‌اند. این ده صنعت عبارتند از: فناوری‌های جدید و پیشرفته اطلاعات؛ رباتیک و ماشین‌های اتوماتیک؛ هوافضا و تجهیزات هوانوردی؛ صنایع دریایی و کشتی‌های های‌تک؛ تجهیزات خط آهن مدرن؛ وسایل

نقلیه‌ای که از انرژی‌های جدید بهره می‌گیرند؛ تجهیزات تولید نیرو؛ تجهیزات کشاورزی؛ مواد پیشرفته؛ و بیوفارما و تجهیزات پیشرفته پزشکی.

گرچه نقش دولت در پیشبرد اهداف فوق در سطح کلان برجسته است و اقداماتی نظیر حمایت مالی از ایجاد ۲۰ مرکز نوآوری در تولید تا ۲۰۲۰ و ۴۰ مرکز تا سال ۲۰۲۵ را تعهد نموده است، اما اتکای سند برای پیشبرد سیاست صنعتی جدید به نهادهای بازار، تقویت مکانیسم‌های حفاظت از مالکیت معنوی شرکت‌های کوچک و متوسط و بهره‌برداری بهتر از مالکیت معنوی در استراتژی کسب و کار، اجازه دادن به شرکت‌ها برای خوداظهاری استانداردهای صنعتی‌شان و کمک به آنان برای مشارکت بهتر در وضع کردن استانداردهای بین‌المللی است. در این سند تاکید ویژه‌ای بر افزایش رقابت‌پذیری شرکت‌های چینی، افزایش نقش آنان در تولید اجزای اصلی محصولات صنعتی و نیز محصول نهایی و ارتقای موقعیت آنان در زنجیره تولید و برندسازی صورت گرفته است. افزون‌بر این، در این سند تاکید ویژه‌ای بر بین‌المللی کردن شرکت‌های چینی شده است (State Council, 2015).

روشن است که جهت‌گیری دو سند سیاست تجاری و صنعتی چین، تغییر در نحوه مشارکت این کشور در زنجیره جهانی ارزش است، به‌گونه‌ای که این کشور در حلقه‌های بالاتر این زنجیره قرارگیرد و ارزش افزوده بیشتری نصیب شرکت‌های چینی و در نهایت اقتصاد این کشور شود. نکته مهم دیگری که در این دو سند و نیز در تغییراتی که در قانون اساسی این کشور در سال ۲۰۱۳ صورت گرفت بر آن تاکید شده، ایفای نقش کلیدی و قطع نیروهای بازار در تحقق اهداف نوین صنعتی و تجاری است (Kroeber, 2013).

سومین سند مهم از منظر این بحث، چشم‌انداز و اقدامات برای ساخت مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست‌ویک^(۱) است که در سال ۲۰۱۵ از سوی شورای دولتی چین منتشر شد. طرح کلان احیای جاده ابریشم نخستین بار در سال ۲۰۱۳ از سوی رئیس‌جمهور چین در سفر به قزاقستان اعلام شد و اصول کلی آن بیان گذاشته شد. او ۵ پیشنهاد برای اجرای مشترک این ایده توسط کشورهای مسیر این کمربند ارائه کرد: (۱) تقویت ارتباطات

و رایزنی‌ها میان کشورهای مسیر در زمینه سیاستگذاری تا در پرتو آن زمینه برای همکاری‌های مشترک اقتصادی فراهم شود؛ ۲) تقویت پیوندها و اتصالات در زمینه حمل و نقل به گونه‌ای که یک کریدور بزرگ از اقیانوس آرام تا دریای بالتیک و از آسیای مرکزی تا اقیانوس هند ایجاد شود. سپس به تدریج شبکه‌ای ترانزیتی بین شرق، غرب و جنوب آسیا شکل گیرد؛ ۳) تسهیل تجاری میان کشورهای مسیر با تمرکز بر حذف موانع تجاری و کاهش هزینه‌های تجارت و سرمایه‌گذاری؛ ۴) تقویت همکاری‌های مالی با تمرکز بر تسویه ارزی،^۱ به‌گونه‌ای که از یک سو به کاهش هزینه مبادلات و کاهش ریسک مالی منجر شود و از دیگر سو رقابت‌پذیری اقتصادی را تقویت نماید؛ و ۵) تقویت پیوندهای مردم با مردم در کشورهای مسیر کمربند (MFPRC, 2013).

از آن هنگام تاکنون، نهادهای دولتی و دانشگاهی چین بر تدوین برنامه عملیاتی این طرح متمرکز شدند. حاصل این تلاش‌ها و مطالعات در سال ۲۰۱۵ در قالب سند ملی تحت عنوان چشم‌انداز و اقدامات برای ساخت مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست‌ویک^(۲) از سوی شورای دولتی چین منتشر شد.

این سند شامل چند بخش است. در مقدمه از نقش تاریخی جاده ابریشم در پیوند دادن فرهنگ‌ها و تمدن‌ها در دوران باستان و گسترش دادوستد میان آنها سخن به میان آمده و ضرورت بازسازی آن بر مبنای معیارهای قرن بیست‌ویکم مورد تأکید قرار گرفته است. افزون بر این، از اتصال سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به یکدیگر در قالب این پروژه سخن گفته شده است. در بخش زمینه از چرایی ضرورت انجام این طرح در شرایط کنونی اقتصاد جهانی سخن به میان آمده و در ادامه در قالب بخش‌های اصول، چهارچوب، اولویت‌های همکاری، مکانیسم‌های همکاری، نقش مناطق مختلف چین در این طرح و اقداماتی که این کشور در راستای اجرایی نمودن این طرح صورت داده، اهداف این کشور از پیشبرد این پروژه کلان و شیوه‌ها و ابزارهای تحقق این اهداف تبیین شده است.

در مقدمه سند از تغییرات پیچیده و عمیقی که در جهان در حال رخ دادن است سخن به میان آمده و استدلال شده که توسعه جهانی نامتوازن است و احیای اقتصاد جهانی به کندی صورت می‌گیرد. در چنین شرایطی، طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم در پی ترویج چندقطبی‌گرایی، جهانی شدن اقتصادی، تنوع فرهنگی، توسعه فناوری اطلاعات، حمایت از تجارت آزاد در جهان و همکاری باز منطقه‌ای، جریان آزاد تبادلات اقتصادی، یکپارچگی بازارها، هماهنگی سیاست‌های اقتصادی دول عضو، تعمیق همکاری‌های منطقه‌ای و بالابردن استانداردهای آن، ایجاد ساختار اقتصادی جدید منطقه‌ای بر محور باز بودن، منعطف و متوازن بودن و در یک کلام در پی شکل‌دهی به مدل جدیدی از همکاری بین‌المللی و حکمرانی جهانی است. اصولی چون اصول منشور ملل متحد، پنج اصل همزیستی مسالمت‌آمیز^(۳) احترام به مدل توسعه کشورهای و اصول بازار و هنجارهای بین‌المللی به عنوان اصول اساسی طرح برشمرده شده‌اند.

بر مبنای سند، اتصال سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به یکدیگر بر مبنای معیارهای ارتباطات قرن بیست‌ویک به عنوان چهارچوب کلان طرح تعریف شده است. در مسیر خشکی این کمربند، اتصال آسیای توسعه‌یافته از یک سو به اروپای توسعه‌یافته در دیگر سو و بالفعل کردن پتانسیل‌های توسعه‌ای عظیم دولت‌هایی که میان این دو قرار گرفته‌اند، مورد تاکید ویژه سند است. به دیگر سخن مسیر خشکی این کمربند شامل سه کریدور است: ۱) مسیر بالتیک که چین، روسیه، آسیای مرکزی و اروپا از طریق آن به یکدیگر پیوند می‌یابند؛ ۲) مسیر خلیج فارس به دریای مدیترانه که از طریق آن چین به خلیج فارس و دریای مدیترانه از طریق آسیای مرکزی و غربی پیوند می‌یابد؛ و ۳) مسیر سوم که چین را به جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا و اقیانوس هند پیوند می‌زند.

بر مبنای سند، در مسیر خشکی، این طرح بر ساخت مشترک یک پل جدید اوراسیایی و توسعه کریدورهای چین^۴ مغولستان-روسیه و چین^۵ آسیای مرکزی^۶ غرب آسیا و کریدور چین^۷ شبه‌جزیره هند و چین مبتنی است و در این مسیر از مزیت‌های راه‌های موجود بهره خواهد برد، بر شهرهای کلیدی در مسیر جاده

متکی خواهد بود و از پارک‌های اقتصادی صنعتی کلیدی به عنوان پلتفرم‌های همکاری بهره خواهد برد. مسیر دریایی این کمربند که جاده ابریشم دریایی در قرن بیست و یک نام گرفته است، به گونه‌ای طراحی شده که سواحل چین را از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند از یک مسیر و از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس آرام جنوبی از طریق دیگر به آفریقا و اروپا پیوند می‌زند. نقشه ذیل که در وبگاه خبرگزاری شینهوا منتشر شده، مسیرهای خشکی و دریایی این کمربند را نشان می‌دهد.

نقشه شماره ۱ - کمربند اقتصادی جاده ابریشم



منبع: Xinhua News Agency

پس از تبیین چهارچوب این طرح کلان، در بخش چهارم سند، اولویت‌های همکاری میان کشورهای مسیر این کمربند، به صورت ذیل تبیین شده است:

هماهنگی سیاست‌ها. از منظر نویسندگان سند، تعمیق هماهنگی و همگامی سیاست‌ها، تضمین مهمی برای انجام این طرح است. در این راستا، ترویج همکاری میان دولت‌ها، ایجاد مکانیسم‌هایی برای تبادل نظر و اجماع دولت‌ها در زمینه سیاست‌گذاری‌های کلان، گسترش منافع مشترک، تعمیق اعتماد سیاسی و نیل به اجماع نوینی در مورد همکاری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. از منظر سند، کشورها باید سیاست‌های هماهنگی دنبال کنند و به سوی منافع مشترک و ۱۰۱



امنیت مشترک حرکت کنند.

تسهیل پیوندها و ارتباطات. از منظر سند، تقویت پیوندها یکی از اولویت‌های اجرای این طرح به شمار می‌رود. در این راستا، کشورهای مسیر باید با در نظر داشتن منافع و امنیت خود، به بهینه‌سازی پیوندهای زیرساخت‌های خود با دیگران و نیز همگون ساختن سیستم‌های فنی با یکدیگر مبادرت ورزند تا به طور جمعیه به گسترش مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی کمک شود و شبکه‌ای زیرساختی شکل گیرد که همه مناطق در آسیا و میان آسیا، اروپا و افریقا را به تدریج و گام به گام به یکدیگر پیوند زند. به موازات این روند، باید تلاش‌های جدی‌ای در راستای ایجاد زیرساخت‌های کم‌کربن و سبز صورت گیرد. در حوزه ترانزیت، نویسندگان سند تاکید دارند که باید به تدریج یک مکانیسم مبتنی بر هماهنگی برای مدیریت کلان این حوزه شکل گیرد، روند ترخیص کالا با هماهنگی و پیوند بیشتری با قواعد و قوانین استاندارد در زمینه ترانزیت در جهت تحقق تدریجی ترانزیت بین‌المللی سهل و روان شکل گیرد.

افزون بر این، توسعه زیرساخت کابل‌های فیبر نوری فرامرزی و سایر شبکه‌های ارتباطاتی، بهبود ارتباطات بین‌المللی و ایجاد یک جاده ابریشم ارتباطی^۱ و اطلاعاتی مدنظر سند قرارداد. در این راستا، باید به سرعت شبکه کابل نوری فرامرزی احداث شود؛ پروژه‌های کابل نوری زیردریایی و فراقاره‌ای طراحی شود و مسیرهای انتقال اطلاعات ماهواره‌ای^۲ با هدف گسترش همکاری‌ها و مبادلات اطلاعاتی (دیتایی) بهبود یابد. **همکاری در حوزه‌های تجارت آزاد، سرمایه‌گذاری، صنعت و انرژی.** یکی دیگر از اولویت‌های این طرح، کاهش هرچه بیشتر موانع پیش‌روی کشورهای مسیر کمربند در تجارت آزاد، سرمایه‌گذاری، همکاری‌های صنعتی و خدمات فنی و مهندسی است. در این راستا، در سند فوق‌الذکر، بر افزایش مناطق آزاد تجاری، بهبود ساختار تجاری، جست‌وجوی حوزه‌های جدید دارای رشد برای تجارت و ارتقاء موازنه تجاری،



1. Information Silk Road

2. Spatial Information Passage Ways

ارائه ابتکارات جدید برای ارتقای اشکال مرسوم تجارت، توسعه تجارت الکترونیکی فرامرزی و سایر مدل‌های پیشرفته کسب و کار، ایجاد یک سیستم حمایت از تجارت خدمات برای تحکیم و گسترش تجارت متعارف، افزایش همکاری‌های گمرکی و مبادله منظم اطلاعات در این حوزه‌ها مورد تاکید قرار گرفته است.

افزون بر این، ارتقاء همکاری‌ها در اتصال زیرساخت‌های انرژی به یکدیگر، همکاری و هماهنگی برای تضمین امنیت خطوط لوله نفت و گاز و سایر مسیرهای انتقال انرژی، سرعت بخشیدن به روند تسهیل سرمایه‌گذاری، از بین بردن موانع پیش‌روی سرمایه‌گذاری و گسترش مناطق سرمایه‌گذاری مشترک، گسترش همکاری‌ها در صنایع نوظهور به‌ویژه در حوزه نسل جدید فناوری اطلاعات، بیوتکنولوژی، فناوری‌های جدید انرژی، مواد جدید و سایر صنایع در حال ظهور، بهبود تقسیم کار و توزیع زنجیره صنایع با تشویق توسعه زنجیره صنایع و صنایع وابسته به صورت هماهنگ، تشویق به گشودن بیشتر بخش خدمات کشورها بر روی یکدیگر با هدف تسهیل توسعه بخش خدمات منطقه‌ای، تشویق شرکت‌های چینی به سرمایه‌گذاری در کشورهای عضو و متقابلاً، تشویق شرکت‌های کشورهای عضو به سرمایه‌گذاری در چین مورد تاکید قرار گرفته است.

همگرایی مالی. یکی دیگر از حوزه‌های کلیدی ابتکارجاده ابریشم، شکل‌دهی و ارتقای همگرایی مالی میان کشورهای عضو است. در این راستا، تعمیق همکاری‌های مالی و ایجاد یک نظام ثبات پولی، نظام سرمایه‌گذاری و تأمین مالی و نظام اطلاعات اعتباری^۱ در آسیا، گسترش دامنه و حجم مبادلات ارزی دوجانبه کشورهای مسیر کمربند، ایجاد و توسعه بازار اوراق قرضه در آسیا، تأسیس و توسعه بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا،^(۴) بانک بریکس،^(۵) تسریع در مذاکرات اعضای سازمان همکاری‌های شانگهای برای تأسیس نهاد مالی این سازمان، حمایت چین از اقدامات کشورها، شرکت‌ها و نهادهای مالی کشورهای مسیر کمربند برای خرید اوراق قرضه یوآن در این کشور و تشویق شرکت‌ها و نهادهای



مالی دارای صلاحیت چین برای خرید اوراق به شکل یوآن و ارزهای خارجی در خارج از چین و استفاده از سرمایه‌هایی که در کشورهای مسیر کمربند تجمیع می‌شود، به عنوان راهکارهای همگرایی مالی ارائه شده است.

پیوند زدن مردم کشورهای حاضر در کمربند به یکدیگر. اولویت پنجمی که در این طرح مورد توجه قرار گرفته، پیوند زدن مردم کشورهای مسیر کمربند به یکدیگر است. از منظر نویسندگان این طرح عملیاتی، پیوند زدن مردم کشورهای عضو به یکدیگر زمینه را برای مشارکت آنان و حمایت عمومی از این طرح فراهم می‌آورد. در این چهارچوب، ارتقای تعاملات فرهنگی و دانشگاهی، رسانه‌ای، تعاملات جوانان و زنان کشورهای مسیر کمربند با هدف کسب حمایت عمومی از گسترش همکاری‌ها در راستای اهداف این طرح، اعطای سالانه ۱۰ هزار بورسیه به دانشجویان کشورهای مسیر از سوی چین به منظور تحصیل در این کشور، برگزاری سال فرهنگی هریک از کشورها، تعمیق و گسترش همکاری‌ها در زمینه توریسم، افزایش همکاری‌ها در حوزه‌های علم و فناوری، ایجاد آزمایشگاه‌های مشترک یا مراکز تحقیقاتی مشترک، مراکز بین‌المللی انتقال فناوری به عنوان راهکار مطرح شده است (State Council, 2015).

۳. به سوی زنجیره ارزش چین محور

تحلیل محتوای سه سند مورد اشاره این پرسش را مطرح می‌سازد که چه ارتباطی میان آنان وجود دارد؟ ارتباط این اسناد با یکدیگر را می‌توان از طریق کلیدواژه‌های مشترک تبیین نمود. با دقت در متن اسناد، می‌توان چند کلیدواژه مشترک را متمایز نمود؛ کلیدواژه‌هایی که نقش خطوط اصلی در تعیین چشم‌انداز هریک از این اسناد را دارند. در هریک از این سه سند، کلیدواژه‌های جهانی شدن، زنجیره جهانی ارزش، تولید خلاق و کیفیت محور، بین‌المللی شدن شرکت‌های چینی، تمرکز بر صنایع پیشرفته و نوظهور تکرار شده‌اند.

تکرار این کلیدواژه‌ها از یک سو چشم‌انداز کلان تجاری و صنعتی را که دولت چین به عنوان دولتی توسعه‌گرا و پیش‌برنده برنامه‌های کلان توسعه‌ای ترسیم کرده مشخص می‌سازد و از دیگر سو، ارتباط این اسناد با یکدیگر و نسبت

آنان با زنجیره جهانی ارزش را مشخص می‌سازد. در مقدمه مفهومی مقاله اشاره شد که گسترش و تعمیق زنجیره جهانی ارزش از یک سو تدوین سیاست تجاری و صنعتی منسجم و هم‌راستا را به یک ضرورت برای کشورها تبدیل نموده و از دیگر سو، مشارکت در زنجیره جهانی ارزش و ارتقای موقعیت در آن را به تنها گزینه مطلوب در سیاستگذاری کلان در این حوزه‌ها تبدیل نموده است.

همان‌گونه که در بررسی سند تجارت خارجی چین اشاره شد، عدم توازن، عدم انسجام و ناپایداری به عنوان ضعف کلیدی تجارت خارجی این کشور برشمرده شده‌اند و از دیگر سو افزایش مزیت رقابتی، برندینگ، بین‌المللی‌شدن شرکت‌های چینی، کاهش آلودگی و نقش آفرینی در حلقه‌های بالاتر زنجیره جهانی ارزش، به عنوان راهبردهای کلان برای جبران ضعف‌های مورد اشاره و ارتقای موقعیت این کشور در تجارت جهانی مورد تأکید قرار گرفته‌اند.

از دیگر سو با بررسی سیاست کلان صنعتی چین تا افق ۲۰۲۵، می‌توان مشابهت اولویت‌ها با سند تجارت خارجی و پیگیری اولویت‌های مشابه را مشاهده نمود. در این سند نیز همان‌گونه که آمد، تبدیل بخش تولید صنعتی چین به تولید ابتکارمحور، خلاق و کیفی و توسعه پایدار به عنوان اصول ذکر شده و ارتقاء صنعت چین و افزایش نقش تولیدات داخل در اجزای اصلی تولیدات به عنوان اهداف ذکر شده و در نهایت ۱۰ صنعت کلیدی که در یک دهه آینده در کانون سیاست صنعتی این کشور قرار خواهند داشت، جملگی از پیشرفته‌ترین بخش‌های صنعتی در جهان کنونی محسوب می‌شوند.

آنچه از مطالعه این دو سند می‌توان دریافت، آنکه چین می‌کوشد جایگاه خود در زنجیره جهانی ارزش را ارتقا بخشد. همان‌گونه که اشاره شد، تولید از لحاظ میزان ارزش افزوده در کف منحنی لبخند زنجیره ارزش قرارداد و چین از مقطع آغاز سیاست درهای باز در ابتدای دهه ۱۹۸۰، به تدریج به مهمترین بازیگر در کف زنجیره جهانی ارزش تبدیل شد و از همین رو عنوان کارخانه جهان را یافت. تأکید ویژه‌ای که در این دو سند بر همگامی با فرایند جهانی شدن، تولید خلاق و کیفیت‌محور، برندینگ، بین‌المللی‌شدن شرکت‌های چینی و کاهش آلودگی زیست

محیطی شده، جملگی از یک هدف کلان حکایت دارد و آن، حرکت از کف منحنی لبخند به دو سوی آن و ارتقای موقعیت در حلقه‌های بالاتر زنجیره ارزش است. ارتقای موقعیت در حلقه‌های بالاتر زنجیره جهانی ارزش نیازمند زمینه‌سازی‌های لازم است (Agrawal, 2016).

این زمینه‌ها در قالب طرح کلان کمربند اقتصادی جاده ابریشم یا آنچه که تحت عنوان یک جاده، یک کمربند^۱ شهرت یافته، اندیشیده شده است. به دیگر سخن، دولت چین می‌کوشد با توسل به این طرح، زمینه را برای اجرایی شدن اهداف مطرح در اسناد سیاست تجاری و صنعتی چین و ارتقای موقعیت در زنجیره جهانی ارزش به عنوان ترجیح بند آن اهداف فراهم سازد. چکیده این طرح کلان همان‌گونه که اشاره شد، پیوند زدن کشورهای مسیر این جاده در پنج حوزه است که به پنج پیوند^۲ شهرت یافته‌اند. به دیگر سخن، همان‌گونه که رئیس‌جمهور چین در رونمایی از این طرح در قزاقستان اشاره کرده، هماهنگی‌های سیاستگذارانه، اتصالات زیرساختی، تسهیل تجاری، همگرایی مالی و تقویت پیوندهای فرهنگی، اجزای مختلف اتصال و همگرایی میان چین و سایر کشورهای مسیر این طرح و نیز میان کشورهای عضو با یکدیگر را فراهم می‌آورند (Vandenberg, 2015).

در قالب این پنج پیوند، اقتصاد چین با اقتصاد کشورهای عضو پیوندهای ساختاری می‌یابد؛ با انتقال تولید به سایر کشورهای عضو، چین نیازمندی‌های تولیدی خود را با هزینه‌های اقتصادی و زیست محیطی کمتر از طیفی از کشورها تأمین می‌کند؛ با سرمایه‌گذاری و انتقال فناوری به این کشورها، مازاد عظیم صنعتی، سرمایه‌ای و تجاری خود را کاهش می‌دهد؛ با ایجاد زیرساخت‌های لازم و مرتبط کردن آنان به یکدیگر زمینه لجستیکی لازم برای پیوند اقتصاد چین با بازارهای مصرف فراهم می‌شود و با تسهیل تجاری و گشودن بازارهای مواد خام و نیز مصرف عظیم در اوراسیا و آفریقا، حرکت شرکت‌های این کشور به



1. One Belt, One Road (OBOR)
2. Five links

حلقه های بالاتر زنجیره جهانی ارزش، می تواند فراهم شود و به تدریج این کشور نقشی شبیه آلمان در زنجیره ارزش اروپایی یا ایالات متحده در زنجیره ارزش امریکای شمالی پیدا کند (Ferdinand, 2016).

اما درک این نکته که به چه دلایلی اوراسیا و افریقا به عنوان جغرافیای این طرح برگزیده شده اند نیز حائز اهمیت است. همان گونه که در بخش چهارچوب مفهومی گفته شد، موقعیت جغرافیایی کشورها در نحوه مشارکت و نقش آفرینی آنان در زنجیره ارزش از اهمیت ویژه ای برخوردار است و از دیگر سو، زمینه سازی در ورای مرزها و تسهیل شرایط در محیط پیرامونی برای ارتقا به حلقه های بالاتر این زنجیره واجد اهمیت و ضرورت است. از همین روست که برخی اندیشمندان زنجیره ارزش را واجد هویتی جهانی^۵ منطقه ای دانسته اند. در بخش مفهومی مقاله اشاره شد که در اقتصاد سیاسی بین الملل کنونی سه زنجیره ارزش منطقه ای امریکایی شمالی، اروپا و آسیای شرقی شکل گرفته و تثبیت شده اند، زنجیره هایی که در تعامل با یکدیگر به زنجیره ارزش جهانی شکل داده اند. چین در هر سه این زنجیره ها عمیقاً درگیر است، اما در کف این زنجیره ها و از موقعیت تولیدکننده برخوردار است. حرکت به سوی حلقه های بالاتر هریک از این سه زنجیره که محوریت آن را قدرت هایی چون امریکا، ژاپن و آلمان برعهده دارند، برای شرکت های چینی بسیار دشوار خواهد بود (Gasiorek, 2014). افزون بر این، ژئوپولیتیکی شدن روزافزون تجارت جهانی و تمایل گسترده تر بازیگران سنتی به جهانی شدن گزینشی، ارتقای موقعیت در این زنجیره ها را برای چین دشوارتر می سازد. نماد این دشواری، موافقتنامه تجارت آزاد موسوم به مشارکت فرآپاسفیکی است که چین از آن کنار گذاشته شده است (Tellis, 2013).

اما موقعیت ویژه ژئوپولیتیک چین در آسیا آن را با روسیه، آسیای مرکزی، جنوب و جنوب شرق آسیا همسایه ساخته است؛ مناطقی که به هیچ یک از زنجیره های مورد اشاره در بالا عمیقاً پیوند نخورده اند، مسیر اتصال چین به اروپا و افریقا محسوب می شوند، از پتانسیل بسیار بالایی برای رشد و توسعه اقتصادی برخوردارند و در نهایت آنکه چین از کمترین تنش های ژئوپولیتیک با کشورهای

واقع در این مجموعه برخوردار است. بنابراین اوراسیا و افریقا را می‌توان مناطقی نامید که حرکت به سوی حلقه‌های بالاتر زنجیره جهانی ارزش و در سطحی کلان‌تر شکل‌دهی به یک زنجیره ارزش چین‌محور در آن برای چین امکان‌پذیر است.

افزودن بر برنامه عملیاتی این طرح کلان، گام‌های اولیه در مسیر اجرای آن نیز نشان از کوشش چین برای شکل‌دهی به زنجیره ارزش جدید چین‌محور و تسهیل محیط بین‌المللی برای اجرای اهداف سیاست تجارت و صنعتی این کشور دارد (Wilson, 2016). در قالب طرح کلان یک جاده یک کمربند، ۸۹۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در ۹۰۰ پروژه در نزدیک به ۷۰ کشور جهان در حوزه‌های مختلف محلی ۳۵ ساله صورت خواهد گرفت (James, 2016). گستردگی حجم سرمایه‌گذاری و تعداد کشورهایی که در این طرح درگیر خواهند شد را می‌توان یکی از نشانه‌های تلاش برای شکل‌دهی به یک زنجیره ارزش چین‌محور دانست (Djankov, 2016). از همین روست که برخی از اندیشمندان این طرح را با طرح مارشال مقایسه می‌کنند، اما نکته قابل تأمل آنکه میزان سرمایه‌گذاری و کمک‌های صورت گرفته در قالب طرح مارشال بر مبنای دلار امروز، ۱۳۰ میلیارد دلار بوده، در حالی که چین از سرمایه‌گذاری ۴ تریلیون دلاری سخن به میان آورده است. تشکیل بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی با سرمایه اولیه یک صد میلیارد دلار، تشکیل صندوق توسعه جاده ابریشم با سرمایه اولیه ۴۰ میلیارد دلاری و ارائه تسهیلات ۸۲ میلیارد دلاری از سوی بانک مرکزی چین به بانک‌های دولتی این کشور برای ارائه وام در پروژه‌های این طرح در کشورهای مختلف، تشکیل یک گروه ویژه از سوی رئیس‌جمهور چین برای نظارت و پیشبرد این طرح و امضای قرارداد انجام ۵۰۰ طرح در زمینه‌های مختلف در قالب برنامه عملیاتی این جاده ابریشم را می‌توان گام‌های اولیه برای شکل‌دهی به یک زنجیره جدید ارزش در مسیر سنتی جاده ابریشم دانست. به عنوان نشانه‌ای دیگر، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در سال‌های اخیر به گونه‌ای فزاینده به طرح‌هایی که در قالب این جاده قرار می‌گیرند، اختصاص می‌یابد. در سال ۲۰۱۵، ۴۴ درصد از پروژه‌های

سرمایه‌گذاری و خدمات فنی^۵ مهندسی چین با کشورهای عضو این طرح صورت گرفت و این رقم در سال ۲۰۱۶، به ۵۲ درصد افزایش یافته است (The Economist, 2016). این پروژه‌ها در طیف وسیعی از صنایع و حوزه‌های خدماتی اجرا می‌شوند. شاهد این مدعا آنکه بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی تاکنون از پروژه‌های مختلفی در حوزه‌های نانو فناوری تا ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقلی در کشورهای مختلف حمایت مالی نموده است؛ پروژه‌هایی که در تمامی آنها شرکت‌های چینی در حلقه‌های بالایی زنجیره ارزش مشارکت دارند.

ذکر این نکته ضروری است که این طرح در مسیر اجرا با چالش‌های مهمی مواجه خواهد بود، چالش‌هایی که بررسی آنها مجال دیگری می‌طلبد. به بیانی خلاصه می‌توان از توسعه نیافتگی فرایند همگرایی در اوراسیا، طرح‌های همگراییانه رقیب، موضع مبهم برخی قدرت‌ها مانند ایالات متحده و روسیه و در نهایت نگرانی برخی دیگر از کشورها از نیات توسعه طلبانه چین، به عنوان چالش‌های بالقوه کلیدی در مسیر اجرای این طرح یاد کرد.

نتیجه‌گیری

همان‌گونه که اشاره شد، مگا پروژه کمربند اقتصادی جاده ابریشم به عنوان بزرگ‌ترین طرح ارائه شده در تاریخ اقتصاد سیاسی بین‌الملل، با ابهاماتی مواجه است. نویسنده در این مقاله کوشید تا این طرح کلان را در چهارچوب زنجیره جهانی ارزش مفهوم‌بندی نماید و از ابهامات آن بکاهد. از منظر نویسنده در مفهوم‌بندی این طرح باید به سیاست صنعتی و تجاری چین از یک سو و روندهای مسلط در اقتصاد جهانی از دیگر سو توجه نمود. از همین رو در مقاله حاضر با تبیین اسناد دو گانه چین در حوزه سیاست صنعتی و تجاری و سند کمربند اقتصادی جاده ابریشم، نسبت آنان با زنجیره جهانی ارزش به عنوان روند غالب در اقتصاد سیاسی بین‌الملل مورد بحث قرار گرفت و استدلال شد که می‌توان شکل‌دهی به زنجیره ارزش منطقه‌ای^۶ جهانی چین محور و حل‌وفصل معضل مازاد صنعتی و تجاری چین را به عنوان اهداف کلیدی این مگا پروژه محسوب داشت. چین در این چهارچوب بر شکل‌دهی و تکمیل حلقه‌های زنجیره ارزش اوراسیایی^۷ ۱۰۹

تمرکز نموده است؛ به گونه‌ای که به تدریج در این زنجیره محوریت یابد، از نقطه تولید در کف منحنی لبخند به دو سوی منحنی حرکت نماید و به تدریج کشورهای در حال توسعه در این منطقه را در نقطه تولید جایگزین نماید. افزون بر این، با ارتقای عملکرد لجستیک در اوراسیا، دسترسی به بازارهای این منطقه، به ویژه بازار عظیم اتحادیه اروپا را تسهیل نماید. به دیگر سخن چین در پی شکل دهی به چهارمین زنجیره منطقه‌ای-جهانی ارزش است و اوراسیا را به عنوان منطقه کلیدی در این راستا برگزیده است.

اما مفهوم‌بندی این طرح را می‌توان تنها به عنوان نقطه عزیمتی در درک و تحلیل آن دانست؛ روشن است که این طرح کلان در مسیر اجرایی شدن با ابهامات و مسائل متعددی مواجه خواهد بود و این ابهامات پرسش‌های مهمی را پیش روی اندیشمندان روابط بین‌الملل قرار می‌دهد. اینکه آیا این طرح را می‌توان به عنوان نقطه آغاز نظم‌سازی چین در سیاست بین‌الملل دانست؟ واکنش قدرت‌های سنتی، به ویژه ایالات متحده به این طرح را چگونه می‌توان تبیین نمود؟ تهدیدات و فرصت‌های این طرح برای موقعیت ژئوپولیتیک و ژئواکونومیک ایران کدامند؟ تهدیدات و فرصت‌های این طرح از منظر روسیه و اتحادیه اروپا به عنوان دو بازیگر کلیدی در این مگا پروژه کدامند و منطق اقدام این دو در برابر آن چیست؟ شکل‌گیری زنجیره ارزش چین محور چه فرصت‌هایی برای اقتصاد سیاسی غرب آسیا ایجاد می‌کند؟

یادداشت‌ها

1. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road
۲. این سند توسط کمیسیون اصلاح و توسعه ملی، وزارت امور خارجه و وزارت بازرگانی چین تدوین شده است.
۳. پنج اصل همزیستی مسالمت‌آمیز شامل: احترام متقابل به حاکمیت و انسجام سرزمینی یکدیگر، عدم تجاوز متقابل، عدم مداخله در امور داخلی یکدیگر، برابری، منافع متقابل و همزیستی مسالمت‌آمیز.
۴. بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا از ابتدای سال ۲۰۱۶ فعالیت خود را آغاز کرده است.
۵. بانک بریکس موسوم به بانک توسعه نوین در سال ۲۰۱۵ تاسیس شد.

منابع

- Agrawal, N. 2016. **Global Value Chains are the New Silk Road**. Dubai: The National.
- Department of Industrial Policy and promotion. 2012. **Industrial Policy**. New Delhi: Department of Industrial Policy and promotion.
- Djankov, S. 2016. **China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope, and Challenges**. Washington D.C.: the Peterson Institute for International Economics.
- Elms, D. 2013. **Global Value Chains in a Changing World**. Geneva: World Trade Organization.
- European Commission. 2010. **An Integrated Industrial Policy for the Globalisation Era Putting Competitiveness and Sustainability at Front Stage**. Brussels: European Commission.
- Ferdinand, P. 2016. Westward Ho—the China Dream and 'One Belt, One Road': Chinese Foreign Policy Under Xi Jinping. **International Affairs**.

- Gasiorek, M. 2014. **China-EU Global Value Chains: Who Create Value, How and Where?** Luxembourg: Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Heath, T. R. 2016. China's Evolving Approach to Economic Diplomacy, **Asia Policy**, 164.
- James, K. 2016. **How the Silk Road Plans Will be Financed**. London: Financial Times.
- JinPing, X. 2014. **The Governance of China**. Beijing: Foreign Languages Press.
- Justice and Development Party. 2012. **Political Vision of Ak Parti**. Ankara: Justice and Development Party.
- Knight, J. 2012. **China as a Developmental State**. Oxford: Department of Economics, Oxford University.
- Kroeber, A. R. 2013. **Xi Jinping's Ambitious Agenda for Economic Reform in China**. Washington D.C.: Brookings Institution.
- Lamy, P. 2012. **Global Value Chains are Binding Us Together**. Geneva: World Trade Organization.
- MFPRC. 2013. **President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries**. Beijing: Ministry of Foreign Affairs of The People Republic of China.
- OECD. 2015. **Global Value Chains (GVCs): China**. London: Organization for Economic Cooperation and Development.
- OECD. 2015. **Inclusive Global Value Chains**. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- OECD, WTO and World Bank Group. 2014. **Global Value Chains: Challenges, Opportunities and Implications for Policy**. Geneva: World Trade Organization.
- Porter, M. 1998. **Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance**. NewYork: Free Press.
- Prime Minister's Office. 2010. **United in Destiny**. Abu Dhabi: Prime Minister's Office.
- State Council. 2014. **China's Foreign Trade**. Beijing: The State Council of People Republic of China.
- State Council. 2015. **Made in China 2025**. Beijing: The State Council of The





- People Republic of China.
- State Council. 2015. **Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road.** Beijing: the National Development and Reform Commission.
- Tang, H. 2016. **How Has China Moved-Up the Global Value Chains?** Washington D.C.: The World Bank.
- Tellis, A. 2013. Balancing without Containment: A U.S. Strategy for Confronting China's Rise. **The Washington Quarterly.**
- The Economist. 2015. Made in China? **The Economist.**
- The Economist. 2016. Our Bulldozers, Our Rules, **The Economist.**
- Vandenberg, P. 2015. **Global Value Chains along the New Silk Road.** Tokyo: Asian Development Bank Institute.
- Wilson, W. T. 2016. China's Huge 'One Belt, One Road' Initiative Is Sweeping Central Asia, **The National Interests.**
- Wong, J. 2004. The Adaptive Developmental State in East Asia, **Journal of East Asian Studies.**
- World Bank.** 2013. China 2030: Building a Modern, Harmonious, and Creative High-Income Society.
- World Economic Forum. 2012. **The Shifting Geography of Global Value Chains: Implications for Developing Countries and Trade Policy.** Geneva: World Economic Forum.
- World Trade Organization. 2014. **World Trade Report 2014.** Geneva: World Trade Organization.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی