

The Impact of the New Silk Road on China's Relations with the South Caucasus Republics

ARTICLE INFO

Article Type
Research Article

Author
Amin Banae babazadeh,
PHD*

Amin Banai
Babazadeh, Graduate of
Political Science, Islamic
Azad University, Science and
Research Branch, Tehran,
Tehran, Iran

Correspondence*

Address: Political Science
Department, Department of
Political Science, Islamic
Azad University, Science and
Research Branch, Tehran,
Tehran, Iran
Email: a_banae@yahoo.com

Article History

Received: 1 October 2020
Accepted: 13 October 2020

ABSTRACT

Transportation routes for Asian countries due to the geographical size of the ancient continent is of particular importance in explaining the regional system. This has led to major changes in China's regional policy as the most powerful Asian country and the most productive people in the world. Meanwhile, the role of the South Caucasus as a bridge between China and the West and European export markets is very important. Therefore, using the capacity of the Caucasus as a link between its strategic interests, especially in the field of energy and trade, Beijing provides the ground for increasing interactions with the republics of the South Caucasus under the banner of the New Silk Road (One Belt One Road) project. On the other hand, in the history of relations between Asian and European states, the Caucasus has become known as the key to continental relations. This role doubles the responsibility of Caucasian states in their more favorable interaction with China.

Therefore, efforts will be made in the current research, by putting emphasis on the analytical and theoretical perspective of the regional system, to examine China's regional policies towards the South Caucasus republics and the impact of the New Silk Road project on increasing Beijing's influence in the South Caucasus, as well as the history of economic relations between Beijing and the Caucasian states based available documents. Meanwhile, the research hypothesis is based on the fact that due to the establishment of China's foreign policy based on economic interactions with regional governments, increasing China's relations with the South Caucasus republics to build a new Silk Road economic project, stabilizes China's position in the region and will strengthen relations in other economic areas.

Keywords: China, South Caucasus, regional system, economic relations, The new Silk Road.

تأثیر جاده ابریشم جدید بر مناسبات چین با جمهوری‌های قفقاز جنوبی

امین بنائی بابازاده PhD *

دانش آموخته کارشناسی ارشد علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران، تهران، ایران

چکیده

راه‌های مواصلاتی برای کشورهای آسیایی به دلیل وسعت جغرافیایی قاره کهن از اهمیت خاصی در تبیین سیستم منطقه‌ای برخوردار است. این امر سیاست منطقه‌ای چین را به عنوان قدرتمندترین کشور آسیایی و مولدترین مردم جهان، نسبت به محیط پیرامونی دست‌خوش تغییرات عمده‌ای کرده است. در این بین نقش قفقاز جنوبی به عنوان پل ارتباطی چین با غرب و بازارهای صادراتی اروپا بسیار حائز اهمیت است. لذا پکن با بهره‌گیری از ظرفیت قفقاز به عنوان حلقه اتصال منافع استراتژیک خود به‌ویژه در حوزه انرژی و تجارت زمینه افزایش تعاملات را با جمهوری‌های قفقاز جنوبی تحت لوای پروژه جاده اقتصادی ابریشم جدید (یک کمربند، یک راه) فراهم می‌سازد. از سوی دیگر در تاریخ روابط دولت‌های آسیایی و اروپایی، قفقاز به شاه کلید مناسبات قاره‌ای شهرت یافته است. که این نقش مسؤلیت دولت‌های قفقازی را در تعامل هرچه مطلوب‌تر با چین دو چندان می‌کند.

از این‌رو در پژوهش پیش رو تلاش خواهد شد؛ تا با تاکید بر نگرش تحلیلی و از منظر تئوری سیستم منطقه‌ای، سیاست‌های منطقه‌ای چین در قبال جمهوری‌های قفقاز جنوبی و نحوه اثرگذاری پروژه جاده اقتصادی ابریشم جدید در افزایش دامنه نفوذ پکن در قفقاز جنوبی و نیز تاریخ مناسبات اقتصادی پکن و دولت‌های قفقازی، با توجه به اسناد موجود بررسی شود. در این بین فرضیه پژوهش بر این پایه استوار است که با توجه به استقرار سیاست خارجی چین بر پایه تعاملات اقتصادی با دولت‌های منطقه، افزایش روابط چین با جمهوری‌های قفقاز جنوبی در راستای احداث پروژه جاده اقتصادی ابریشم جدید، موجب تثبیت جایگاه چین در منطقه و تقویت مناسبات در سایر حوزه‌های اقتصادی خواهد شد.

کلمات کلیدی:

چین، قفقاز جنوبی، سیستم منطقه‌ای، مناسبات اقتصادی، جاده ابریشم جدید.

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۷/۱۰

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۷/۲۲

نویسنده مسئول: a.banae@yahoo.com

مقدمه

منافع چین در قفقاز جنوبی اساساً برآمده از اهداف گسترده‌تر سیاست خارجی پکن در راستای تأمین دسترسی به منابع جدید مواد خام، خلق یک محیط با ثبات حول محیط پیرامونی، ایجاد پیوندهای ارتباطی فراقاره‌ای و گشودن بازارهای جدید برای شرکت‌های چینی باز تعریف می‌شود. از این‌رو پیوندهای تجاری و سرمایه‌گذاری چین و قفقاز جنوبی رو به گسترش است. بخشی از برنامه‌های چین در قفقاز تحت تأثیر مناسبات پکن با غرب، روسیه، ایران و ترکیه قابل بررسی است. حضور رو به رشد پکن در منطقه باعث شده تا دولت‌های قفقاز جنوبی به دنبال جهت‌گیری اقتصادی نزدیک در قالب رویکردهای راهبردی با چین باشند تا از آن به عنوان اهرمی برای انزوای بازیگران سنتی منطقه به‌ویژه روسیه استفاده کنند. از سوی دیگر مسکو و پکن می‌توانند متحدان خوبی برای حذف غرب از مناسبات قفقاز جنوبی به شمار آیند. چرا که برخلاف آسیای مرکزی، چین هیچ مناقشه‌ای با کشورهای قفقاز جنوبی بر سر مرزها یا مسائل مدیریت آب‌ها ندارد. لذا رقابت ژئوپلیتیکی بین ایالات متحده و روسیه و چین بر سر نفوذ در منطقه همچنان ادامه خواهد داشت.

همکاری‌های فزاینده چین با جمهوری‌های قفقاز جنوبی در سال‌های اخیر، پکن را به یک نیروی مهم و تأثیرگذار در منطقه تبدیل کرده است. این در حالی است که کشورهای قفقاز جنوبی نیز نگاه مثبتی به چین دارند و آن را به‌عنوان یک شریک اقتصادی مطمئن و منبعی برای سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز در نظر می‌گیرند. چرا که پکن برخلاف کشورهای غربی و روسیه برای همکاری پیش شرط‌های سیاسی، اجتماعی و فرهنگی خاصی در زمینه‌های حقوق بشر، مسائل اقلیم آذربایجانی و مناقشات روسی و گرجی ندارد. افزایش نقش چین در معادلات منطقه مزیتی را برای هر سه دولت قفقاز جنوبی به وجود می‌آورد تا با موازنه قدرت در بین بلوک شرق و غرب حد مشخصی از قدرت را به‌طور یکپارچه در مواجهه با دیگر قدرت‌های خارجی برقرار کند. در این بین ماجراجویی چین برای تأمین منابع اقتصادی، تجاری و ارتباطی رو به رشد است و احداث جاده اقتصادی ابریشم جدید می‌تواند این نقش و اهمیت متقابل را دو چندان سازد.

مبانی نظری:

سیستم منطقه‌ای

ادبیات مربوط به سیستم‌های منطقه‌ای یا زیر سیستم‌ها بیش‌تر در دهه ۱۹۶۰ میلادی در رشته روابط بین الملل مطرح شد. در دهه بعد تا هنگام فروپاشی اتحاد شوروی در سال ۱۹۹۰، برای مدتی نسبتاً طولانی به دلیل مقتضیات نظام بین الملل و به تبع آن پارادایم حاکم بر مطالعه سیاست بین الملل این حوزه مطالعاتی و سیستم‌های منطقه‌ای بار دیگر در کانون توجه اندیشمندان روابط بین الملل قرار گرفت [12]. این عدم توجه در مفهوم پیش گفته ناشی از ماهیت نظام بین الملل در فضای دوقطبی است. چنان‌که باری بوزان در این زمینه بر آن است: "جنگ سرد موجب توجه زیاد به سطح نظام بین الملل در فضای جهانی و بی توجهی نسبی به تنوع‌های موجود در میان سیستم‌های گوناگون منطقه‌ای شده بود" [11]. گرچه نمی‌توان انکار کرد که یک دلیل دیگر این امر نیز وجود ابهامات اساسی در خود مفاهیم مربوط به سیستم منطقه‌ای است.

فارغ از گستره تعریف، به‌طور کلی می‌توان به دو رویکرد یا نظریه عمده در باب روابط و مناسبات سیستم‌های منطقه‌ای اشاره کرد [22]. رویکرد نخست که با عنوان رویکرد سیستم‌ها یا نظریه سیستم‌های منطقه‌ای شناخته می‌شود؛ منطقه را به‌عنوان الگوهای روابط یا تعاملات جاری در دوران یک عرصه جغرافیایی خاص در نظر می‌گیرد که واجد میزانی مشخص از قاعده مندی یا شدت است. این قاعده مندی و شدت به حدی است که دگرگونی در یک نقطه از سیستم دربردارنده و مستلزم تغییرات و آثاری بر سایر نقاط آن سیستم است [30].

بر این مبنا، یک سیستم منطقه‌ای، مجموعه‌ای متشکل از چند دولت است که در دورن شبکه‌ای نسبتاً مستقل از تعاملات هستند. این تعاملات از یک سو رفتار دولت‌های مستقر در آن سیستم را محدود می‌کنند و از دیگر سو به رفتار آن‌ها شکل می‌دهند. علاوه بر این تعاملات بیان شده به‌طور معمول می‌توانند دارای ایرادات مختلف و متفاوتی باشند، اما به هر حال تأثیراتی منفک و مستقل از قصد و نیت آگاهانه دولت‌ها (یعنی آنچه که محرک اقدام آن‌ها بوده است) در پی خواهند داشت. به سخن ساده‌تر، مراد از یک منطقه در این رویکرد محیطی استراتژیک است که طی آن دولت‌ها همواره بر رفتار یکدیگر تأثیر دارند [2]. البته باید توجه داشت که اگر چه ممکن است دولت‌ها از وابستگی متقابل موجود میان خود و دیگر واحدهای سیاسی آگاهی داشته باشند، اما چنین اطلاع و فهمی از وضعیت خود و دیگران شرط ضروری برای ایجاد یک سیستم منطقه‌ای

محسوب نمی‌شود. ادبیات سیستم منطقه‌ای در فهم این نکته بسیار به برداشت واقع‌گرایان ساختاری نزدیک می‌شود؛ که والتز نیز معتقد است در مبحث ایجاد موازنه وجود قصد و آگاهی برای ایجاد توازن و یا توزیع برابر قدرت ضروری نیست [32]. به‌طور کلی می‌توان چنین انگاشت که بر مبنای رویکرد سیستم‌ها، برای این که یک منطقه پدید آید و تعاملات میان بازیگران بر رفتار هر یک از واحدها واجد تأثیر باشند وجود نوعی آگاهی و فهم از "منطقه بودن" ضرورتی ندارد. رویکرد دوم در فهم و منطق بیش‌تر تحت عنوان کلی رویکرد سازه‌انگاری شناخته می‌شود. سازه‌انگاری منطقه را به‌عنوان یک موجودیت اجتماعی می‌نگرد که معنا و اهمیت آن مشتقی از عناصر سازنده آن است. به عبارت دیگر یک منطقه به این دلیل که دولت‌ها خود را به‌عنوان بازیگرانی تصور می‌کنند که در یک عرصه مشترک با یکدیگر حیات داشته و واجد آینده مشترکی نیز هستند؛ اهمیت و معنا می‌یابد [1]. بر این مبنا سیستم‌های منطقه‌ای به واقع امر، مفاهیمی هستند که به‌طور دسته جمعی ایجاد شدند. لذا یک سیستم منطقه‌ای زمانی وجود دارد که هم دولت‌های منطقه و هم بازیگران بیرونی بر این باور باشند که مجموعه‌ای خاص از دولت‌ها (دولت‌های منطقه‌ای) موجد و عامل تشکیل یک منطقه هستند. همان‌گونه که در تعریف تامپسون از منطقه آمده است؛ زمانی که ناظران و بازیگران داخلی و خارجی، زیر سیستم را به‌عنوان عرصه‌ای متمایز و یا آن‌چه تامپسون آن را "تثاثر عملیات" می‌نامد، تشخیص دهند؛ می‌توان اذعان داشت که یک منطقه خاص وجود دارد [30]. در واقع همین فهم از خود است که به وجود آورنده رفتار دولت‌ها و یا عامل تأثیرگذار بر رفتار آن‌هاست. دولت‌هایی که در یک عرصه جغرافیایی نزدیک به هم (مجاور) قرار گرفتند، در صورتی که یکدیگر را به‌عنوان اعضای تشکیل دهنده یک سیستم منطقه‌ای تصور کنند، می‌توانند تحت ضوابطی، شرایط تسهیل همکاری میان خود را فراهم آورند و یا برعکس موجب تشدید تنش و نیز افزایش برخوردها شوند [22].

بر مبنای رویکرد اول، زمانی یک سیستم منطقه‌ای وجود دارد که نوعی تعامل میان دولت‌ها وجود داشته باشد. به دیگر سخن فارغ از تعاملات و مبادلات سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و... میان دولت‌ها سیستم منطقه‌ای وجود نخواهد داشت. اما براساس رویکرد دوم، برخلاف رویکرد اول ضرورتی ندارد که الگویی از تعامل میان بازیگران وجود داشته باشد تا سیستم منطقه‌ای شکل گیرد، بلکه صرف وجود چنین تصویری از خود و پذیرش این فهم از سوی دولت‌های منطقه و نیز سایر دولت‌های خارج از منطقه که در یک منطقه وجود دارند، کفایت

می‌کند. از منظر رهیافت سیستمی، دولت‌ها چه به طور آگاهانه و هدفمند اقدام کنند یا ناآگاهانه و غیرتعمدی و نیز چه خود را جزوی از یک سیستم منطقه‌ای بدانند یا خیر؛ رفتار سایر بازیگران بر آن‌ها اثر گذار است، چرا که وجود سیستم ذاتاً ضامن وجود نوع و درجه‌ای از وابستگی متقابل میان دولت‌های عضو آن است. پس می‌توان گفت از دیدگاهی متأثر از هستی‌شناسی سازه‌انگارانه (تعاملات ساختار و کارگزار)، صرف وجود تعاملات برای ایجاد یک سیستم منطقه‌ای کفایت نمی‌کند، بلکه در این راستا عوامل ذهنی، یعنی تصور واحدهای شکل یافته منطقه از این‌که در یک سیستم منطقه‌ای واقع شدند (یا برعکس) نیز اهمیت فراوان دارد [10].

در همین راستا دیوید لیک با ارائه و گسترش نظریه "تأثیرات برون محلی" درصد تکمیل این دو رویکرد از رهگذر ترکیب عناصر سازنده آن‌ها برآمده است. در نگاه لیک سیستم منطقه‌ای عبارت است از یک مجموعه دولت‌ها که همواره متأثر از حداقل یک عامل برون محلی هستند. این عامل برون محلی نیز خود از یک عرصه جغرافیایی خاص ناشی می‌شود [22].

دیپلماسی جاده چین در قفقاز جنوبی

دیپلماسی چین، با پایان جنگ سرد معطوف به امور داخلی و پس از اعتراضات میدان تیان‌آن‌من به سمت بهبود روابط با قدرت‌های بزرگ و همسایگان نزدیک سوق پیدا کرد. با فروپاشی اتحاد شوروی، در سال ۱۹۹۶ چین برای استقرار امنیت مرزها در دولت‌های جوان به‌ویژه گرجستان و جمهوری آذربایجان وارد چرخه مناسب قفقاز جنوبی شد. تا دوران ریاست جمهوری هو جینتاو در سال ۲۰۱۲ پکن به آرامی با تنوع بخشی سیاسی، فرهنگی و اقتصادی از طریق اعطای وام‌های نوسازی و ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقل به دنبال تقویت روابط با جمهوری‌های منطقه بود. از سال ۲۰۱۳ با دستور رئیس‌جمهور چین مبنی بر احداث کمربند اقتصادی جاده ابریشم جدید (OBOR) این مشارکت منطقه‌ای به منظور از بین بردن موانع تجاری، هماهنگی قوانین گمرکی و یکسان سازی استانداردهای فناوری با تحریک دولت‌های قفقازی وارد مرحله‌ای تازه شد. راه ابریشم جدید برای تحویل مستقیم کالا از شرق به غرب بر دو عنصر مهم کمربند اقتصادی و راه دریایی تمرکز دارد؛ مولفه‌هایی که هر دو از مزیت‌های ژئوپولیتیک قفقاز جنوبی محسوب می‌شود [26].

لذا از مارس ۲۰۱۵ دولت‌های منطقه با چراغ سبز چین به منظور مشارکت و عضویت در پروژه یک کمربند و یک جاده مواجه شدند. در راستای راهبرد پکن، توجه سرمایه‌گذاران چینی به مناطق آزاد اقتصادی و پارک‌های صنعتی منطقه جهت بهره‌مندی از منابع انرژی جمهوری آذربایجان و ظرفیت‌های تجاری گرجستان افزایش یافت. رویکردی که میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در قفقاز را ۱ میلیارد دلار و حجم مبادلات تجاری منطقه را ۲/۲ میلیارد پوند ارتقا داد. علیرغم این‌که برخی کارشناسان به دلیل خطرات از سرگیری مناقشه

در همین راستا دیوید لیک با ارائه و گسترش نظریه "تأثیرات برون محلی" درصد تکمیل این دو رویکرد از رهگذر ترکیب عناصر سازنده آن‌ها برآمده است. در نگاه لیک سیستم منطقه‌ای عبارت است از یک مجموعه دولت‌ها که همواره متأثر از حداقل یک عامل برون محلی هستند. این عامل برون محلی نیز خود از یک عرصه جغرافیایی خاص ناشی می‌شود [22].

مشهود است که در تعریف لیک از مفهوم تأثیرات برون محلی، به جای مفهوم تعاملات استفاده شده است. مطابق با آن‌چه لیک می‌پندارد، مراد از تأثیرات برون محلی، هزینه‌ها (تأثیرات بیرونی منفی) و فواید (تأثیرات بیرونی مثبت) است، که علاوه بر عامل موجد آن‌ها بر سایر بازیگران منطقه نیز اثراتی بر جای می‌گذارند. این اثرات را برخی از پژوهش‌گران و صاحب‌نظران ذیل عناوینی چون "تسری" و "تأثیرات همجواری شرح و گسترش دادند [18]. تأثیرات بیرونی یا همجواری شباهت زیادی با مفهوم کانال‌های عمومی در اقتصاد سیاسی دارد، اگر چه نمی‌توان منکر تفاوت‌های بنیادی میان آن‌ها شد. در برداشت اقتصاد سیاسی، کالاهای عمومی عبارتند از کالاهایی ملموس و غیرملموس که توسط یکی از اعضای سیستم تولید می‌شوند و در اختیار کلیه اعضا قرار می‌گیرند. همه اعضا چه آن‌ها که در تولید کالاهای عمومی واجد نقش بوده و چه آن‌ها که در این زمینه دخالتی نداشتند، همگی به یک اندازه از این کالاهای متأثر و سود می‌برند. کنش هر عضو سیستم می‌تواند هزینه‌هایی را نیز بر دیگر اعضای سیستم تحمیل کند. از این‌رو تأثیرات بیرونی منفی به وجود خواهد آمد که کلیه بازیگران درون سیستم را به شکل مجموعه‌ای از واحدهای در حال تعامل به یکدیگر پیوند می‌دهد. با توجه به محیط امنیتی دریای خزر به‌عنوان یکی از مولفه‌های اساسی در کتاب حاضر، معماری امنیت را نیز می‌توان نوعی تأثیر بیرونی قلمداد کرد. به‌طور کلی معماری امنیت به این معناست که تحت وضعیت آنارشیکی

روابط دو جانبه را روشن ارزیابی می‌کنند. در این بین گرایش‌های سیاسی گرجستان به اروپا تمایل پکن جهت گسترش ارتباط با تفلیس را افزایش می‌دهد، چرا که مبنای اصلی این تعامل بهره‌مندی چین از امتیاز ژئوپولیتیکی گرجستان است. موقعیت گرجستان در چهارراه آسیا، خاورمیانه و اروپا، قطب مهمی در تعاملات شرق و غرب، برای چین حائز اهمیت است و پکن را به استفاده از این بستر صادراتی ملزم می‌سازد. مسیری که امکان دسترسی چین به بازارهای اروپایی از طریق دریای سیاه را تسهیل می‌کند. لذا این مزیت به روند مذاکرات پکن و تفلیس در انعقاد تفاهم‌نامه تجارت آزاد (FTA) سرعت بخشید. در فوریه ۲۰۱۶، چین و گرجستان اولین گام مذاکرات را آغاز و پس از سه دور نشست دو جانبه در ۲ اکتبر ۲۰۱۶ به توافق نهایی رسیدند؛ متعاقباً می ۲۰۱۷ در حاشیه اولین مجمع همکاری‌های بین‌المللی جاده ابریشم، یکسال پس از لازم‌الاجرا شدن توافق‌نامه FTA بین اتحادیه اروپا و گرجستان این توافق‌نامه نیز با امضای مقامات دو کشور، گرجستان را به عنوان دروازه اروپا برای صادرات کالاهای چینی به غرب معرفی کرد. از این رو گرجستان به اولین کشور اروسایایی تبدیل شد که با دو قدرت جهانی غرب و شرق توافق‌نامه تجارت آزاد امضا کرده است. تفاهم‌نامه تجارت آزاد چین و گرجستان از ۱ ژانویه ۲۰۱۸ به اجرا درآمد که شامل کالاهای تجاری، خدماتی، حقوق مالکیت معنوی و تجارت الکترونیک می‌شود. مبنای حذف کلیه تعرفه‌ها برای تجارت کالاهای دو کشور، تعهد به افتتاح بازارهای خدماتی مشترک، بهبود قوانین تجاری و شناسایی زمینه‌های اصلی برای تقویت همکاری است [34].

از ژانویه ۲۰۰۲ تا دسامبر ۲۰۱۵ حجم مبادلات تجاری گرجستان و چین ۸۰ برابر افزایش یافت؛ این روند از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۹، با بیش از دو برابر افزایش به ۱/۰۳۱ میلیارد دلار رسید و چین با اختصاص ۸/۲ درصد از حجم واردات گرجستان در سال ۲۰۱۸ به سومین و در سال ۲۰۱۹ به دومین شریک تجاری این کشور تبدیل شد. گرجستان نیز با صادرات ۱۹۸ میلیون دلاری، چین را به ششمین بازار کالاهای مقصد گرجی تبدیل کرد. در این راستا افتتاح اتاق بازرگانی گرجستان در گوانگژو تأثیر بسزایی در ارتقاء سطح مبادلات داشت [17]؛ اکثر کالاهای صادراتی چین شامل محصولات مهندسی، الکترونیکی، لوازم خانگی، فلزی، منسوجات، پلاستیک و لاستیک و نیز کالاهای وارداتی از گرجستان را مس، سنگ، کنسانتره، محصولات کشاورزی، عسل، آب معدنی و شراب تشکیل می‌دهد. در عرصه تجارت، چین برای تکمیل فرآیند اعتمادسازی، ابتدا با شناختی جامع از فرهنگ، شرایط اجتماعی و ارزیابی ساختارهای قومی، پیوندهای مشترک با جامعه هدف

گرجی-آبخازی و تشدید بحران قره باغ در توان نقش آفرینی قفقاز جنوبی و جایگزینی آن با مسیر قزاقستان-روسیه-بلاروس تردید دارند. اما همواره چین به دنبال افزایش همکاری‌های بشردوستانه و تعمیق روابط فرهنگی، علمی و آموزشی با جمهوری‌های قفقاز جنوبی است و در پروژه حمل و نقل بین‌المللی خزر (TITR) و اتصال راه آهن BTK به شمال شرقی ترکیه مشارکتی فعال دارد [13]. با پیوستن پکن به این دو پروژه، ظرف ۱۵ روز ۶ میلیون تن محموله چینی از آسیا به اروپا حمل می‌شود که این به معنای ۴۵ درصد سود بیش‌تر برای چین است. به موازات اقدامات اقتصادی، چین برای کاهش تأثیر بنیادگرایی اسلامی در اویغور ایالت سین کیانگ ابزارهای قدرت نرم خود را از طریق تاسیس مؤسسات کنفوسیوس در قفقاز جنوبی و اجرای پروژه‌های فرهنگی، کمک‌های فنی و مبادلات علمی و آموزشی فعال کرد. از سوی دیگر جمهوری‌های قفقاز با توجه به تمایل ایروان، باکو و تفلیس به توسعه سیاسی، گسترش روابط با پکن را برای تحقق این هدف مناسب می‌دانند؛ چرا که کشورهای منطقه برای برقراری ارتباط با غرب همواره با اعمال محدودیت از سوی مسکو مواجه هستند؛ که این امر از آن جهت که روسیه حضور چین در منطقه را تهدیدی برای منافع ملی خود قلمداد نمی‌کند [31]، فرصت مناسبی برای گسترش روابط پکن با جمهوری‌های قفقاز جنوبی به‌شمار می‌رود. هر چند واکنش واشنگتن به حضور وزیر امور خارجه چین در گرجستان نشان از رویکرد متفاوت آمریکا در قبال گسترش روابط پکن با دولت‌های منطقه دارد. اما چین برای جلوگیری از تضاد منافع با روسیه و غرب علیرغم حمایت از تمامیت ارضی جمهوری آذربایجان و گرجستان، در مناقشات منطقه‌ای دخالت مستقیم ندارد، موضوعی که با اهداف کرملین هم‌گرایی دارد. چرا که همواره سیاست مسکو در خصوص کریمه با سیاست پکن در راستای بازگرداندن بدون خشونت تایوان با اعمال قدرت نرم و نفوذ اقتصادی هم‌پوشانی دارد. به‌نظر می‌رسد پکن در منطقه به‌عنوان یک قدرت بی‌طرف و تعدیل‌کننده نقش جایگزین در برابر سیاست انحصار طلبانه روسی و رقابت جویانه غربی را ایفا می‌کند [25].

۱- مناسبات چین و گرجستان

در سال ۱۹۹۲ روابط دیپلماتیک چین با گرجستان برقرار و موجب تعمیق ارتباطات عمومی دو کشور شد. چین با حفظ احترام متقابل و حمایت از تمامیت ارضی گرجستان همواره تفلیس را به‌عنوان یک شریک بالقوه در نظر گرفته است. آن‌گونه که مقامات چینی اغلب در دیدارهای رسمی چشم‌انداز

را شناسایی می‌کند؛ که بازار Yabaolu، در تجارت چین با کشورهای قفقاز جنوبی به ویژه گرجستان ایفاگر این نقش است [33].

گرجستان به لحاظ شاخص‌های جهانی سهولت در سرمایه‌گذاری خارجی و توسعه کسب و کار از رتبه مطلوبی برخوردار است و به دلیل موقعیت استراتژیک دریای سیاه در اتصال آسیا به اروپا، وضعیت پایدار اجتماعی و نیز سیاست‌های تشویقی در سرمایه‌گذاری، کشوری جذاب برای شرکت‌های سرمایه‌گذار چینی در حوزه‌های عمرانی و حمل و نقل به شمار می‌رود. پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، مهاجران چینی به منظور کار در فروشگاه و رستوران وارد بازار گرجستان شدند. اما از سال ۲۰۱۰ با توجه به حجم سرمایه‌گذاری دولتی و خصوصی چین، مهاجران به کار در پروژه‌های چینی روی آوردند. تا سال ۲۰۲۰ چین با سرمایه‌گذاری مستقیم ۱/۵ میلیارد دلاری و سرمایه‌گذاری غیرمالی ۵۳۰ میلیون دلاری به یکی از بزرگ‌ترین منابع سرمایه‌گذاری خارجی در گرجستان تبدیل شده است. سرمایه‌گذاری که با توجه به اعمال محدودیت برای حضور کارگران چینی فرصت‌های شغلی و اقتصادی مناسبی را برای شهروندان گرجی فراهم کرد [34].

گرجستان در مارس ۲۰۱۵ با امضای سند توسعه "یک کمر بند-یک جاده" به‌طور رسمی وارد معادله جاده ابریشم جدید شد. به موجب این تفاهم نامه پکن همواره به پروژه بزرگراه شرق-غرب، اصلی‌ترین جاده زمینی گرجستان و راه آهن باکو-تفلیس-کارس نگاهی ویژه دارد. از سوی دیگر با توجه به بهره‌مندی گرجستان از بنادر باتومی، پوتی و آناکلیا و احتمال الحاق آن‌ها در مسیر احداث جاده ابریشم جدید، چین در سال ۲۰۱۵ اثربخشی ارتباط ایالت سین کیانگ با بندر پوتی را آزمایش کرد و نتیجه این بررسی به سرمایه‌گذاری‌های عظیم چین در عرصه توسعه رفاهی، عمرانی و حمل و نقل زمینی و دریایی منتهی شد. گرجستان در ۲۹ ژوئن ۲۰۱۵ به عنوان عضو موسس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا معرفی و در می ۲۰۱۷ از محل اعتبارات جاده ابریشم وام ۱۱۴ میلیون دلاری برای ساخت بزرگراه باتومی دریافت کرد [23]. شرکت انرژی چین CEFC می ۲۰۱۷ توافق‌نامه مشارکت مالی جهت تاسیس زیرساخت‌های مهم گرجستان نظیر پروژه‌های احداث بانک توسعه با سرمایه ۱ میلیارد دلار و صندوق ساخت و ساز گرجستان را امضاء کرد. همچنین مسئولیت ایجاد الگوی تجارت نوآورانه در منطقه مشترک "بازار جاده ابریشم" و کنترل و اداره طرح‌های مشترک دولتی چین و گرجستان در زمینه حمل و نقل، برق و ارتباطات را به عهده گرفت. چین به

واسطه مشارکت این کنسرسیوم در دسامبر ۲۰۱۷ با سرمایه‌گذاری ۵۰ میلیون دلاری در توسعه بنادر و منطقه آزاد صنعتی پوتی به ۷۵ درصد از سهام این قطب تجارت و حمل و نقل دریایی دست یافت. این در حالی است که همواره مقامات گرجستان در هیات مدیره این شرکت عضویت دارند. شرکت صنایع سنگین ژنهورا برای تامین ۷۰ درصد از مدرن‌ترین جرتقیل‌های کانتینر بر با استانداردهای روز دنیا، دسامبر ۲۰۱۷ قرارداد مشارکت در پروژه ۲/۵ میلیارد دلاری بندر آناکلیا را امضاء کرد تا سواحل دریای سیاه سالانه میزبان ۱۰۰ میلیون تن بار چینی در مسیر ترانزیت کالا از سین کیانگ به اروپا باشد. پروژه‌ای که سالانه ۱۰ میلیارد دلار صرفه جویی ارزی برای چین به همراه دارد [29].

شرکت هوالینگ به عنوان سومین زیرگروه چینی‌ها در قفقاز با هدف توسعه شهری و زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی و زمینی از سال ۲۰۰۷ در گرجستان برای ساخت بزرگ‌ترین مجتمع بین‌المللی تجاری در قفقاز جنوبی "Tbilisi Sea Plaza"، راه اندازی مجتمع مجهز مسکونی، تجاری و تفریحی، احداث دهکده المپیک تفلیس، ایجاد منطقه آزاد صنعتی کوتائسی، ساخت سه هتل مدرن، نیمه مدرن و خوابگاهی و نیز راه اندازی کارخانه فرآوری چوب و میلمان در کوتائسی بیش از ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری کرده که برای اختصاص این حجم سرمایه مجبور به واگذاری پارک صنعتی و نمایندگی بانک خود در چین و دبی شد. همچنین هوالینگ مهم‌ترین سهام‌دار شرکت هوایمیای My Way به شمار می‌رود. از سوی دیگر در حال حاضر راه آهن بین‌المللی چین و شرکت‌های مهندسی ریکوتسکوگو و سینویدرو در توسعه حمل و نقل جاده‌ای گرجستان مشارکتی پویا دارند. سپتامبر ۲۰۱۵ در سفر مقامات گرجی به پکن با امضای قرارداد همکاری مخابراتی، شرکت‌های فناوری چین وارد بازار گرجستان شدند و امروزه هوای بزرگترین فروشنده تلفن‌های همراه در گرجستان محسوب می‌شود [6]. سال ۲۰۱۹ نیز نمایندگی کارخانه خودروسازی گوانگژو به همراه صندوق استارت‌آپ پکن - تفلیس در گرجستان افتتاح شد.

تعاملات فرهنگی چین با گرجستان به عهده موسسه کنفوسیوس، اصلی‌ترین ابزار قدرت نرم چین در قفقاز جنوبی است. این مرکز سال ۲۰۱۰ در دانشگاه آزاد تفلیس تاسیس شد، تا به آموزش عمومی زبان و مطالعه فرهنگ چینی در گرجستان بپردازد. موسسه کنفوسیوس با حمایت مالی از پروژه‌های انسانی، فرهنگی و آموزشی فعالیت خود را در تفلیس گسترش داد تا جایی که امروزه زبان چینی در رقابت با زبان‌های انگلیسی

شورای امنیت سازمان ملل متحد مبنی بر خروج سربازان ارمنی از قره باغ و حمایت پکن از تمامیت ارضی جمهوری آذربایجان نقشی موثر در شکل‌گیری این روند ایفا کرد. دسامبر ۲۰۱۵ علی‌اف با سفر به چین در کنار تفاهم‌نامه‌های همکاری مشترک، سند مشارکت باکو در احداث کمربند اقتصادی جاده ابریشم را امضاء و به‌عنوان شریک سازمان همکاری شانگ‌های معرفی شد [28].

در سال ۱۹۹۲ تجارت دو جانبه پکن و باکو ۱/۵ میلیون دلار بود؛ اما در طول ۲۷ سال با رشد بیش از ۱۳۰۰ درصد، در سال ۲۰۱۹ به رکورد ۲/۱۸ میلیارد دلار رسید. حجم صادرات با ۶۳/۷۵ درصد و میزان واردات با ۲۱/۴ درصد افزایش نسبت به سال ۲۰۱۸ معادل ۴/۲ درصد کل تجارت خارجی جمهوری آذربایجان است. باکو ۴۳ درصد از تجارت چین در قفقاز جنوبی را به خود اختصاص داده است. محصولات صادراتی چین به عنوان سومین بازار هدف برای جمهوری آذربایجان شامل خودرو، تجهیزات الکتریکی، منسوجات، آهن، لاستیک و سرامیک است. محصولات شیمیایی، پلاستیکی، سوخت و مواد غذایی نیز جزو کالاهای قالب صادراتی آذری به بازار چین به شمار می‌رود [9].

۲۴ آوریل ۲۰۱۹ در حاشیه دومین مجمع همکاری‌های بین‌المللی راه ابریشم، در نشست کمیسیون تجارت و همکاری اقتصادی جمهوری آذربایجان و چین جهت توسعه تجارت الکترونیکی جاده ابریشم توافق‌نامه‌ای غیرنفتی به ارزش ۸۲۱ میلیون دلار بین مقامات دو کشور به امضاء رسید. براساس این قرارداد شرکت ملی مهندسی برق چین ۳۰۰ میلیون دلار در پارک صنعتی سام‌گاییت برای افزایش میزان تولید کارخانه تایر به ۳/۳ میلیون لاستیک در سال و اشتغال زائی برای ۸۰۰ نفر سرمایه‌گذاری کرد؛ راه‌اندازی یک کریدور ارتباطی آسیایی-اروپایی در چارچوب طرح "هاب دیجیتال آذربایجان" به منظور هماهنگی بهتر کریدور ترانزیتی خزر با ظرفیت سالانه ۲۵۰۰۰ کانتینر در جمهوری آذربایجان و نیز ایجاد مجتمع گلخانه‌ای کردامیر و ساخت پارک‌های توسعه کشاورزی در سه شهر آذری از دیگر بندهای این توافق‌نامه به حساب می‌آید [19]. در این بین خانه‌های تجارت جمهوری آذربایجان در شهرهای شانگ‌های، ارومچی و لیوژو در رونق تجاری دو کشور و ساماندهی تجارت آذری در چین نقش بسزائی دارند.

باکو به دلیل اعطای معافیت‌های مالیاتی و نرخ بهره بانکی پائین همواره از جمله بازارهای جذاب برای چین به شمار می‌رود. به همین دلیل برخلاف گرجستان که شرکت‌های خصوصی چین در بازار تفلیس حضور فعالی دارند؛ این شرکت‌های دولتی چین هستند که در جمهوری آذربایجان با

و روسی به عنوان سومین زبان خارجی در ۲۶ دانشگاه و دبیرستان گرجستان تدریس می‌شود. در این راستا سالانه ۲۵ دانشجوی گرجی با بورسیه دولت چین در دانشگاه‌های معتبر این کشور تحصیل می‌کنند. از سال ۲۰۱۴ دانشکده روابط بین‌الملل پکن و دانشگاه ایالتی تفلیس با حمایت وزارت علوم گرجستان و سفارت چین در تفلیس پروژه‌های علمی و آموزشی مرتبط با جاده ابریشم را پیش می‌برند [15] و در ژانویه ۲۰۱۹ به طور مشترک کنفرانس "تجربه چین برای گرجستان" را برگزار کردند. ۱۵ فوریه ۲۰۱۹، دولت‌های گرجستان و چین توافق‌نامه‌ای در خصوص محبوبیت مطالعات زبان چینی در گرجستان را امضا کردند. براساس این توافق‌نامه مدارس متوسطه گرجستان قادر به آموزش زبان چینی مطابق با استاندارد ملی در برنامه‌های درسی خود خواهند بود. ۲۶ دسامبر ۲۰۱۹ همزمان با سالگرد جمهوری خلق چین، موزه ملی گرجستان با حضور آثار نقاشان چینی نمایشگاهی تحت عنوان "هنر چینی" برگزار و از کتابی در حوزه تعاملات گرجستان و چین رونمایی کرد [35].

اهمیت جاده جدید ابریشم سایه مشارکت را بر روابط چین و گرجستان گسترانیده است. آن‌گونه که در سفر وزیر امور خارجه چین به تفلیس در دیدار با رئیس‌جمهور به نقش مهم گرجستان در این کمربند اقتصادی تاکید شد. این اصل حتی همکاری‌های نظامی دو کشور را نیز در راستای تامین امنیت این پروژه‌ها شکل می‌دهد. پکن برخلاف ایالات متحده و اروپا به دنبال پرورش و یارگیری از نخبگان اقتصادی است تا سیاسی؛ موضوعی که تفلیس به آن علاقه مند است. در این بین گرجستان از حضور چین برای تعدیل قدرت نظامی و سیاسی مسکو استفاده می‌کند [8]. هر چند رویکرد سیاسی و حمایت چین از رژیم‌های اقتدارگرا و مستبد، ممکن است با توجه به نامزدی گرجستان برای عضویت در ناتو و اتحادیه اروپا یک خطر محسوب شود. اما این دو عضو بانک توسعه آسیایی همواره با درک متقابل و الویت بندی مشخص به مشارکت تجاری و مالی خود ادامه می‌دهند. از سوی دیگر امضای این حجم از توافق‌نامه حمل و نقل زمینی و دریایی بین‌المللی در نشست‌های متعدد دو جانبه، می‌تواند رویای گرجستان مبنی بر تبدیل شدن به قطب حمل و نقل اروپا و آسیا را محقق سازد.

۲- تعاملات پکن و باکو

روابط دیپلماتیک چین و جمهوری آذربایجان در سال ۱۹۹۲ برقرار شد، از این تاریخ پکن و باکو در مقام دو دوست و متحد با احترام متقابل و نگرش سازنده در عرصه‌های گوناگون روابط خود را گسترش دادند. در این بین آرای چین در قطعنامه‌های

اجرای پروژه‌های عمرانی به ارزش ۶۰۰ میلیون دلار از محل بودجه عمومی و سرمایه‌گذاری ۸۰۰ میلیون دلاری از طریق شرکت ۱۱۰ شرکت به دنبال اخذ نمایندگی تجاری در صنایع انرژی، عمرانی، ارتباطی و ترابری است. این در حالی است که تا سال ۲۰۱۹ جمهوری آذربایجان ۱/۷ میلیارد دلار در چین سرمایه‌گذاری کرده است [24].

در بخش انرژی از سال ۲۰۰۲ شرکت ملی نفت چین با خرید بخشی از سهام شرکت نفت سالیان آذربایجان و حفاری در میداین نفتی کورسنگی و کاراباگلی مشارکتی فعال در حوزه نفت جمهوری آذربایجان دارد. در سال ۲۰۱۵ شرکت فناوری و توسعه نفت چین برای توانبخشی، تعمیر و توسعه میداین نفت آذری با دولت باکو تفاهم‌نامه همکاری امضاء کرد و بانک توسعه چین نیز در می ۲۰۱۷ برای مشارکت در ساخت پالایشگاه‌های آذربایجان به توافق رسید. سپتامبر ۲۰۱۷، شرکت مهندسی هوانکوی چین با مشارکت یک شرکت ایتالیایی قرارداد طراحی و ساخت مجتمع پتروشیمی تولید پلی اتیلن گارداغ باکو را منعقد کرد. جمهوری آذربایجان در ۱۵ آوریل ۲۰۱۵ به‌عنوان عضو هیئت موسس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا (AIIB) معرفی و در دسامبر ۲۰۱۶ بزرگ‌ترین وام بانک به ارزش ۶۰۰ میلیون دلار برای احداث خط لوله گاز ترانس آناتولی به دولت جمهوری آذربایجان اعطا شد. این کشور در اکتبر ۲۰۱۸ اعلامیه مشارکت جاده و انرژی چین را امضا کرد. آوریل ۲۰۱۸ نیز سند مشارکت ۲ میلیون دلاری تجهیز بندر "تجارت دریایی بین‌المللی" باکو در گاراداغ به امضای مقامات پکن رسید [21]. سال ۲۰۰۹ بهره‌برداری از کارخانه خودروسازی لیفان چین در نخجوان آغاز و تا سال ۲۰۱۹ تحت برند ناز لیفان وارد بازار جمهوری آذربایجان شد. همچنین شرکت فناوری هواوی از سال ۲۰۰۲ با ارائه راه حل‌های ارتباطی و خدمات فنی، شریک اپراتورهای مخابراتی آذری محسوب می‌شود. این شرکت از مارس ۲۰۱۷ با نصب شبکه اینترنت عمومی با مشارکت وزارت ارتباطات جمهوری آذربایجان به دنبال هوشمندسازی شهر باکو است.

در عرصه نظامی پکن از سال ۲۰۱۱ به نیروهای مسلح آذربایجان کمک آموزشی-فنی و از ۲۰۱۳ سالانه حدود ۵۰۰ هزار دلار مساعدت تسلیحاتی ارائه کرده است. در مارس ۲۰۱۹ سند کمک‌های متقابل نظامی و خرید تجهیزات چینی اعم از تسلیحات تاکتیکی برای پشتیبانی از یگان توپخانه‌ای آذربایجان توسط وزیر دفاع جمهوری آذربایجان در پکن به امضا رسید. سال ۲۰۲۰ چین یک بسته نظامی شامل تانک تایپ ۹۹، جنگنده چند منظوره چنگدو جی-۱۰ و زره پوش وی پی-۱۰ را

برای فروش به باکو پیشنهاد داده است [27].

در بعد فرهنگی، آموزشی و گردشگری، موسسه کنفوسیوس به‌عنوان نماینده بازتاب آئین و تمدن چین آوریل ۲۰۱۱ در دانشگاه ایالتی باکو افتتاح و دومین شعبه این موسسه ژوئن ۲۰۱۶ در دانشگاه زبان‌های جمهوری آذربایجان با پذیرش بیش از ۷۰ دانشجوی کارشناسی با گرایش "مطالعات منطقه‌ای" جهت آموزش زبان چینی راه اندازی شد. براساس توافق‌نامه وزارت آموزش و پرورش جمهوری آذربایجان سالانه ۵۰ بورسیه برای دانش آموزان آذری جهت تحصیل در دانشگاه‌های چین اعطا می‌شود که موسسه کنفوسیوس وظیفه آموزش زبان این افراد را به عهده دارد. همچنین از سال ۲۰۰۳ دانشجویان چینی در آکادمی نفت آذربایجان در باکو تحصیل می‌کنند. در ژوئن ۲۰۱۹ دانشکده مطالعات شرقی دانشگاه باکو و مرکز زبان و فرهنگ چینی دانشگاه هوژو تفاهم‌نامه همکاری تحقیقاتی منعقد کردند. در طول سال‌های متمادی چین با برقراری پیوندهای علمی نزدیک با جامعه فرهیختگان جمهوری آذربایجان و با مشارکت آکادمی ملی علوم آذربایجان "بایانا" نشست‌های علمی و عملی متعددی را برگزار کرده است. در می ۲۰۱۸ سازمان همکاری شانگهای در پکن روز "فرهنگ آذربایجان" را با هدف توسعه روابط بشردوستانه بین پکن و باکو در قالب برپایی نمایشگاه قالی بافی و غذای ملل و نیز اجرای کنسرت موسیقی سنتی و رقص محلی گرامی داشت. سال ۲۰۱۹ با امضای پروتکل چهار ساله تسهیل در صدور ویزای گردشگران چینی به جمهوری آذربایجان سفر شهروندان چینی به این کشور ۴۴ درصد افزایش یافت [20].

کاهش ذخایر انرژی و پایین آمدن قیمت نفت، جمهوری آذربایجان را به سمت تنوع بخشی در اقتصاد سوق می‌دهد تا جایی که امروزه ۷۰ درصد تولید ناخالص داخلی این کشور از طریق منابع غیرنفتی تامین می‌شود. در این بین سرمایه‌گذاری چین به ویژه در مسیر ترانزیت اروپا، باکو را به شریک منافع تجاری چین در غرب تبدیل کرده، شراکتی که بدون نیاز به ضمانت دولتی پروژه‌های توسعه مسیرهای حمل و نقل را تکمیل و جمهوری آذربایجان را اسیر وام‌های درنده چینی نمی‌کند و به نوعی باکو از دایره "دیپلماسی دام بدهی" پکن می‌گریزد. همچنین این امر با ایجاد فرصت‌های جدید شغلی، مالیاتی و صادراتی به پر کردن شکاف بودجه‌ای جمهوری آذربایجان کمک می‌کند. علاوه بر این که چین به عنوان یک شریک قابل اعتماد و پاسخگو تعهدات پیمانی خود را در زمان مشخص اجراء می‌کند و مانند رقبای اروپایی، امریکایی و روسی درگیر موانع بروکراتیک نیست. از سوی دیگر سود سرشاری که

سیاه" برای ارتباط ایران با اروپا از طریق ارمنستان و بنادر دریای سیاه آغاز شده است. طبق آمار رسمی دولت ارمنستان سطح مبادلات تجاری پکن-ایروان در سال ۲۰۱۹ با ۴۸/۶ درصد رشد نسبت به سال ۲۰۱۵ به ۹۴۵ میلیون دلار رسید، تا چین به دومین شریک تجاری ارمنستان پس از روسیه تبدیل شود. در این بین عسل، مس و مواد غذایی عمده صادرات ارمنستان و کالاهای الکترونیکی، فولاد، منسوجات، محصولات پلاستیکی و لاستیکی بخش گسترده صادرات چین را در بر می‌گیرد [14].

در بعد فرهنگی به واسطه حضور ۶۰۰ دانشجوی و کارگر ارمنی در چین سطح همکاری‌های دو کشور در حوزه‌های فرهنگی و بشردوستانه ارتقاء پیدا کرده است. به گونه‌ای که سال ۲۰۰۶ جامعه ارامنه چین، خانه عمومی ارمنستان را به منظور مشارکت در اجرای سیاست‌های دولت و تعمیق روابط دوستانه بین شورای اقتصادی و اجتماعی پکن و ایروان در شنژن تاسیس کردند و از نوامبر ۲۰۱۳ این مرکز در هنگ هنگ فعالیت خود را آغاز کرد. در اوت ۲۰۰۹ موسسه کنفوسیوس جهت ترویج فرهنگ چینی بر مبنای اجرای طرح‌های مشترک دانشگاهی در ارمنستان افتتاح و جهت گسترش تعاملات فرهنگی نوامبر ۲۰۱۵ تفاهم‌نامه همکاری بین موسسات کنفوسیوس و مینیس به امضا رسید. در امتداد این تفاهم نامه سال ۲۰۱۷ کتاب "تاریخ ارامنه در چین" به ابتکار سفارت چین در ایروان منتشر شد. دولت چین در سپتامبر ۲۰۱۸ با تصویب اعتباری ۱۲ میلیون دلاری دانشکده تخصصی زبان چینی و مدرسه عالی هنر را با هدف تسلط کودکان ارمنی به زبان چینی در ایروان راه اندازی کرد. دسامبر ۲۰۱۸ نیز بنیاد بین المللی نوراوانک ارمنستان کنفرانس علمی چهلمین سالگرد اصلاحات در چین را برگزار کرد [37]. ژوئیه ۲۰۱۹ سفر نخست وزیر ارمنستان به پکن در راستای انعقاد تفاهم‌نامه همکاری و انجام مذاکرات با مقامات چینی گام موثری در پیش برد منافع دو کشور به شمار می‌رفت. ارمنستان جهت اتخاذ سیاست خارجی چهار جانبه مبنی بر "پذیرش مشرق" در چارچوب شکستن انحصار مسکو، چین را وارد بازی موازنه مثبت کرد. چرا که ورود پکن به معادلات متحد نزدیک روسیه (ارمنستان) صدور یک پیام مشخص از سوی ایروان برای شرکای روسی محسوب می‌شود [16].

نتیجه گیری

طرح جاده جدید ابریشم به‌عنوان پروژه قرن همواره زمینه‌های گسترش نقش اقتصادی، سیاسی و امنیتی را برای پکن در سطح جهانی فراهم کرده است. نقشی که می‌تواند ارزش

از کوتاهی مسیر صادرات کالای چینی متوجه پکن می‌شود، اجازه چشم پوشی از نقش راهبردی جمهوری آذربایجان در برنامه‌های تجاری چین به اروپا را نمی‌دهد. لذا دعوت سران چینی از الهام علی‌اف به عنوان تنها رئیس جمهور قفقاز جنوبی در دومین اجلاس همکاری‌های بین المللی جاده ابریشم و ارسال پیام تبریک به مناسبت تولد ۵۸ سالگی وی در ۲۴ دسامبر از سوی شی جین پینگ بیانگر افق بلندمدت پکن در تعامل با باکو است [26].

۳- مناسبات چین و ارمنستان

ارمنستان در تقاطع قفقاز و خاورمیانه، یک پل محوری برای چین به شمار می‌رود. در دوران معاصر با صدور اطلاعیه سال ۱۹۹۶ روابط پکن و ایروان به‌طور مشترک با انجام معامله تسلیحاتی موشک‌های WM-80 و ARIA برقرار شد. در سپتامبر ۲۰۰۴ تفاهم‌نامه همکاری‌های اقتصادی، سیاسی و دفاعی به امضای مقامات دو کشور رسید. اما مارس ۲۰۱۵ با سفر رسمی رئیس جمهور ارمنستان به چین برای انعقاد بیانیه جامع مشترک مبنی بر الحاق ارمنستان به کمربند اقتصادی جاده ابریشم و امضای توافق‌نامه همکاری دفاعی و نظامی فصل جدیدی در روابط پکن و ایروان آغاز شد. در این راستا مخالفت ارمنستان با استقلال تایوان و حمایت از چین در مسیر اتحاد مجدد، مناسبات ارمنی-چینی را تقویت کرد. از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۶ پکن به منظور آموزش نظامی و تجهیز سامانه موشکی سالانه ۷۴۰ هزار دلار به ایروان کمک نظامی کرد؛ که این میزان در سپتامبر ۲۰۱۷ به ۱/۵ میلیون دلار رسید. این سطح همکاری‌های نظامی چین نشانه آمادگی ارمنستان برای تنوع بخشی به مشارکت‌های امنیتی و تاثیرگذاری بر کاهش قیمت تسلیحات نظامی روسی بود [5].

از سوی دیگر ایروان برای احیای اقتصادی و تکمیل برنامه‌های عمرانی نظیر پروژه "خلیج فارس- دریای سیاه" به سود سهام مشارکت و سرمایه گذاری چینی نیاز دارد. در این راستا چین از می ۲۰۱۲ سالانه ۵۰ میلیون دلار کمک اقتصادی به ایروان تخصیص می‌دهد. این در حالی ست که ساخت سفارت جدید چین در ایروان از اگوست ۲۰۱۷ و مشارکت شرکت‌های چینی و بانک توسعه آسیا در پروژه‌های جاده "شمال-جنوب" ارمنستان و راه آهن ارمنستان و ایران بیانگر یک گرایش دوسویه مبنی بر افزایش همکاری‌های دو جانبه است. در حال حاضر شرکت‌های چینی در ارمنستان به‌عنوان پیمانکار در امر زیرساخت‌های حمل و نقل، احداث و نوسازی حوزه انرژی مشارکت دارند [20]. از سال ۲۰۱۶ نیز مذاکراتی برای ایجاد کریدور حمل و نقل چندجانبه "خلیج فارس- دریای

۲. حاجی یوسفی، امیرمحمد (۱۳۸۷)، سیاست خارجی ایران در پرتو تحولات منطقه‌ای (۲۰۰۱-۱۹۹۱)، تهران: انتشارات دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
۳. مشیرزاده، حمیرا (۱۳۸۸)، تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل، تهران: انتشارات سمت.
۴. میرشایمر، جان (۱۳۹۱)، لابی یهود و رئالیسم تهاجمی؛ مجموعه مقالاتی از جان میرشایمر، ترجمه: محسن محمودی، تهران: انتشارات دانشگاه امام صادق (ع).
5. Abrahamyan, Eduard (2015). The China-Armenia Declaration and Beijing's Prospects in the South Caucasus, New York: Social Science Research Network (SSRN).
6. Ajeganov, Boris (23 January 2017). EU-China trade to bolster security in the South Caucasus, CACI Analyst.
7. Aliyev, Nurlan (2 March 2020). China's Soft Power in the South Caucasus, Analytical Articles.
8. Avdaliani, Emil (5 March 2018). Georgia's China Factor.
9. Baghirov, Orkhan (12 May 2019). China's changing interests in South Caucasus.
10. Boals, kay (1973). The concept subordinate's international system: a critiquesan, Francisco: W. H. Freeman.
11. Buzan, Barry (1997). people, states and fear: an agenda for international security studies in the post cold war era, Boulder: lynee riener.
12. Cantori, Louis and Spiegel, Steven (1970). The International Politics of Region: A Comparative Approach, Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice Hall.
13. Charaia, Vakhtang and Chochia, Archil (2018). The Caucasus 3 Plus the Baltic 3 and Economic Cooperation with China, *Baltic Journal of European Studies*, Vol.8, No.2, 130-151.
14. Cornell, Svante (22 June 2018). A Road to Understanding in Syria?, The American Interest.
15. Daly, John (12 December 2016). China deepens its presence in Georgia via its "One Road, One Belt" initiative, Analytical Articles.
16. Diplomat (25 June 2019). Can China Broker the Resolution of the Armenia-Azerbaijan Conflict?

اقتصادی قفقاز جنوبی و امنیت منطقه را بالا ببرد. اما با این وجود چین در مقام یک بازیگر جهانی حضور خود را در منطقه تابع عوامل اقتصادی و تجاری تعریف می‌کند. لذا به دنبال ماجراجویی در مسائل داخلی و مناقشات دوجانبه بین کشورهای قفقاز جنوبی نیست؛ از این جهت اثرگذاری چین بر روند سازش در منطقه از سوی طرف‌های درگیر دخالت تلقی نمی‌شود. این در حالی است که چین با توجه به گستردگی منافع مشترک با اروپا و افزایش انزوای مسکو در سطح بین‌الملل از ظرفیت میانجی‌گری مطلوبی برخوردار است. پکن با تبیین رویکرد خوشه‌ای در قالب توسعه روابط مشترک یکسان با استفاده از ابزارهای مشابه و بدون ایجاد تفاوت در مسیر همکاری، به حرکت آرام خود در قفقاز ادامه می‌دهد. هدف گسترش فعالیت‌های اقتصادی چین در قفقاز جنوبی بیش‌تر به موقعیت جغرافیایی بین دو قاره‌ای و منابع انرژی دریای خزر برمی‌گردد. چشم‌انداز سیاست پکن در قفقاز جنوبی تسلط بر مسیر تجاری گرجستان با اروپا، احداث راه تجاری در ارمنستان و جمهوری آذربایجان و نیز نوسازی زیرساخت‌های بنادر گرجستان به منظور تسهیل ورود و خروج کالا تعریف شده است. با وجود اثرگذاری کوچک قفقاز جنوبی در مسیر گسترش شبکه تجاری چین در جاده ابریشم جدید، این منطقه با قابلیت یک مرکز عالی ایفای نقش می‌کند و پکن را به قدرتی غیرقابل انکار در معادلات قفقاز تبدیل کرده است. در سال ۲۰۰۵ تراز تجاری چین با جمهوری آذربایجان ۲۷۳ میلیون دلار، با ارمنستان ۷۴ میلیون دلار و با گرجستان ۵۲/۴ میلیون دلار بود. اما برآیند این تعامل در سال ۲۰۱۹ به رشد ۱۱۵۹ درصدی گردش مالی چین با جمهوری‌های قفقاز جنوبی منجر شد [7].

تشکر و قدردانی: "با تشکر از مسئولین فصل‌نامه آمایش سیاسی فضا به جهت انتشار این مقاله"

تأییدیه‌های اخلاقی، تعارض منافع: "موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است"

سهم نویسندگان و منابع مالی/حمایت‌ها: "موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است"

منابع

۱. حاجی یوسفی، امیرمحمد (۱۳۸۱)، نظریه والتز و سیاست خارجی ایران: مطالعه مقایسه‌ای دوران جنگ سرد و پسا جنگ سرد، مجله سیاست خارجی، دوره ۴، شماره ۴۴، ۶۷-۹۱

- Road Initiative, Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik.
30. Thompson, William (1973). The regional subsystem: a conceptual explication and a propositional inventory, *international studies quarterly*, Vol.17, No.1, 55-70.
 31. Vestnikkavkaza (6 November 2019). China makes inroads into South Caucasus.
 32. Waltz, Kenneth (1979). The theory of international politics, New York: Random house.
 33. Yang, Fan (2017). Study on the Effects of China-Georgia FTA on Economics, Trade and Industries Based on the Strategy of "One Belt and One Road", 7th International Conference on Education, Management, *Information and Computer Science Advances in Computer Science Research (ACSR)*, Vol.73, 20-38.
 34. Yellinek, Roie (14 February 2020). Opinion-The Impact of China's Belt and Road Initiative on Central Asia and the South Caucasus.
 35. Zabakhidze, Mariam and Gabriadze, Irakli (2019). China's Belt and Road Initiative and the South Caucasus, *Caucasus Analytical Digest (CAD)*, No.111, 39-58.
 36. Игоревич, Тасиц Константин (2019). Развитие отношений Китая с республиками Южного Кавказа в контексте инициативы "Пояс и путь", *ПРОБЛЕМЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ*, Vol.56, No.5, 70-92.
 17. Fehlings, Susanne (2020). Doing business in Yabaolu Market, Beijing: inter-ethnic entrepreneurship, trust and friendship between Caucasian and Chinese traders, *Central Asian Survey*, Vol.29, 78-104.
 18. Fusfield, Daniel (1988). Economics: principles of political economy, Glenview: Scott foresman.
 19. Jafarov, Shahin (25 April 2019). China, Azerbaijan sign deals worth 821M.
 20. Katarzyna, Skiert Andrzejuk (2018). The New Edition of the New Silk Road the South Caucasus Case, *Polish Journal of Political Science*, Vol.4, No.2, 99-129
 21. Krakowska, Małgosia (30 January 2018). The dragon in the room.
 22. Lake, David and Morgan, Patrick (1997). Regional orders: building security in a new world, Pennsylvania: Pennsylvania state university press.
 23. Lambert, Michael Eric (20 September 2020). The future of Chinese investment in the Caucasus-The case of Abkhazia.
 24. Mammadov, Seymur (20 October 2018). Azerbaijan important link in new Silk Road.
 25. Poghosyan, Benyamin (2018). China's OBOR Initiative: Opportunities for the South Caucasus, *IndraStra Global*, Vol.4, No.7, 56-70.
 26. Rolland, Nadege (2018), China's Ambitions in Eastern Europe and the south Caucasus, *Russie nei visions*, No.112, 129-152.
 27. Rzayev, Ayaz (2019). Towards Greater Connectivity: The South Caucasus as a Railway Hub between the EU and China, Bruges: Institute on Comparative Regional Integration Studies UNU.
 28. Shahbazov, Fuad (12 April 2017). Baku Beijing Relations and China's Growing Interest in the South Caucasus, *Eurasia Daily Monitor*, Vol.14, No.51, 43-66.
 29. Smolnik, Franziska (2018). Georgia positions itself on China's new Silk Road: relations between Tbilisi and Beijing in the light of the Belt-and-