

Knowledge of political interpretation

Vol 4, No 11, Spring 2022

ppt 27-48

Received: 22, FEB, 2022

Accepted: 05, MAY, 2022

Examining the importance of the Silk Road in Chinese foreign policy

Asghar Farnian¹

Halimeh Shabani²

Abstract

The revival of the Silk Road is forming a new comprehensive model and framework for China's neighborhood diplomacy. The construction of this road provides an opportunity for the Central Asian republics to participate and cooperate in China's geopolitical plans throughout Asia and Europe, so its revitalization could play a very important role in the development of international relations and cooperation. The present article descriptively-analytically seeks to answer the question of how the position and importance of the revival of the Silk Road in foreign policy can be explained? Findings indicate that the revitalization of the Silk Road in China's economic development process due to the ease of access to remote areas with the least time and cost, in addition to access to other countries' markets, can create safe corridors to supply energy to this country. By strengthening the relations of the countries of the world with each other and especially with China, one can expect the formation of a new order, so the Belt and Road Initiative project could indicate a rivalry between the great power between the United States and China.

Keywords: China, Economy, Silk Road, Central Asia, New World Order

¹ PhD in Political Sociology, Central Tehran Azad University. Tehran. Iran

Asgharfarnyian@gmail.com

² Master of Political Geography, Azad University, Central Tehran Branch, Tehran.

Saeide.899@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۱/۲۰ | تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۲/۱۵

Knowledge of political interpretation

Vol 4, No 11, Spring 2022

ppt 27-48

دانش تفسیر سیاسی

سال چهارم، شماره ۱۱، بهار ۱۴۰۱

صفحات ۲۷-۴۸

بررسی اهمیت جاده ابریشم در سیاست خارجی چین

اصغر فرنیان^۱

حلیمه شبانی^۲

چکیده

احیای جاده ابریشم الگوی جدید همه‌جانبه و چهارچوب جدیدی از دیپلماسی همسایگی چین را تشکیل می‌دهند. احداث این راه فرصتی برای مشارکت و همکاری جمهوری‌های آسیای مرکزی در طرح‌های ژئوپلیتیک مدنظر چین در سراسر آسیا و اروپا را ارائه می‌دهد بنابراین احیای آن می‌تواند نقش بسیار مهمی در توسعه روابط و همکاری‌های بین‌المللی ایفا کند. مقاله حاضر به روش توصیفی-تحلیلی به دنبال پاسخ به این پرسش است که جایگاه و اهمیت احیای جاده ابریشم در سیاست خارجی چگونه قابل تبیین است؟ یافته‌ها بیانگر آن است که احیای جاده ابریشم در روند توسعه اقتصادی چین به سبب سهولت دسترسی به نقاط دوردست با کمترین زمان و هزینه علاوه بر دسترسی به بازارهای دیگر کشورها، می‌تواند کربدورهایی امن را جهت تأمین انرژی این کشور به وجود آورد. با تقویت روابط کشورهای جهان با یکدیگر و به‌خصوص با چین می‌توان انتظار شکل‌گیری یک نظم نوین را داشت بنابراین پروژه ابتکار کمربند و جاده آن می‌تواند به یک رقابت بین قدرت بزرگ بین ایالات متحده و چین اشاره داشته باشد.

واژگان کلیدی: چین، اقتصاد، جاده ابریشم، آسیای مرکزی، نظم نوین جهانی

^۱ دکتری جامعه‌شناسی سیاسی دانشگاه آزاد تهران مرکزی. تهران. ایران. (نویسنده مسئول)

Asgharfarnyian@gmail.com

^۲ کارشناس ارشد جغرافیای سیاسی دانشگاه آزاد واحد تهران مرکزی، تهران. ایران

مقدمه

در سپتامبر ۲۰۱۳ شی جینگ پینگ، رئیس‌جمهور چین در سفر به کشورهای آسیای مرکزی، طرح ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم را مطرح کرد. شی جینگ پینگ در دانشگاه نظربایف قزاقستان، پیشنهاد داد که چین و آسیای مرکزی دست‌به‌دست هم دهند و کمربند اقتصادی جاده ابریشم را برای همکاری‌های بیشتر در منطقه بسازند. او ابعاد مهم این طرح را این‌گونه مطرح کرد: ارتباطات سیاسی، اتصال جاده‌ای از پاسیفیک تا دریای بالتیک و تشکیل یک شبکه حمل‌ونقل که به آسیای شرقی، غرب و جنوب آسیا متصل می‌شود، تسهیل تجارت؛ گردش مالی و مبادلات پایاپای. رئیس‌جمهور چین؛ ابتکار جاده ابریشم دریایی را نیز ارائه داد. در همین راستا پروژه‌های جاده ابریشم توسط بانک‌های دولتی چین و یک مجموعه از صندوق‌های چندجانبه و دولتی، مثل صندوق جاده ابریشم، بانک توسعه زیرساخت آسیایی و بانک توسعه بریکس برای احیای این جاده در نظر گرفته شدند. استراتژی چین ایجاد یک شبکه چین محور جدید از روابط اقتصادی، مالی، سیاسی و امنیتی در سراسر جهان است. این ایده ارتقای چشم‌انداز چین از حکومت جهانی آینده بر اساس ارزش‌های چینی نیز تلقی می‌گردد.

باید گفت اشتیاق واقعی در جامعه سیاسی چین درباره پتانسیل کمربند جاده ابریشم وجود دارد و چینی‌ها اعلام داشته‌اند که طرح جاده ابریشم ۶۵ کشور را از آسیا تا اروپا در برمی‌گیرد. مقاله حاضر به روش توصیفی-تحلیلی به دنبال پاسخ به این پرسش است که جایگاه و اهمیت احیای جاده ابریشم در سیاست خارجی چگونه قابل تبیین است؟ فرضیه مقاله این است که دسترسی به بازارهای جهانی در راستای اقتصاد سیاسی کشور چین موجب تقویت اهمیت احیای جاده ابریشم شده چراکه چین می‌تواند علاوه بر دسترسی، تضمین تأمین کریدورهایی امن انرژی و وابستگی کشورها به روابط با چین به تغییر ساختارهای جهانی و به چالش کشیدن آمریکا مبادرت ورزد.

چارچوب مفهومی

با پایان یافتن جنگ سرد تغییرات عمده‌ای در حوزه مفهومی ژئوپلیتیک روی داد. به گونه‌ای که ژئوپلیتیک از رهیافت نظامی و ژئواستراتژیک، رویکردی اقتصادی یافت. با تغییر جهت مفهوم قدرت در جغرافیای سیاسی از سیاست به اقتصاد واژه ژئواکونومی برنهاد شد که منابع اقتصادی و قلمرو منابع طبیعی مهم ارزیابی می‌شوند. ادوارد لوتواک در سال ۱۹۹۴م. پارادایم ژئواکونومی را با مفهوم گسترده‌ای وارد علوم جغرافیایی و سیاسی کرد. از ویژگی‌های دوران حاکمیت ژئواکونومی، اهمیت اقتصاد در عرصه جهانی و تشکیل گروه‌بندی‌های منطقه‌ای بر بنیاد اقتصاد است. این رویکرد از ترکیب سه عامل جغرافیا، قدرت و اقتصاد شکل گرفته و بررسی روابط جغرافیا، قدرت و اقتصاد و تعامل این سه عنصر را برای کسب قدرت دولت‌ها مطالعه می‌کند. ژئواکونومی زمینه‌های جغرافیای اقتصاد یک کشور است که با رویکردی بروننگرا بنیان‌های اقتصاد را در مناسبات قدرت تعریف و تعیین می‌کند. همچنین دولت از این طریق می‌تواند کنترل و اقتدار تمام منابع تولید و بخش‌های کلیدی اقتصادی را به دست بگیرد و به استحکام بخشیدن فعالیت‌های اقتصادی و قدرت اقتصادی خود پردازد. به عبارتی دیگر، ژئواکونومی رابطه بین قدرت و فضا را بررسی می‌کند. فضای بالقوه و در حال سیال همواره حدود و مرزهایش در حال تغییر و تحول است، از این رو، آزاد از مرزهای سرزمین و ویژگی‌های فیزیکی ژئوپلیتیک است (رضا پور و سیمبر، ۱۳۹۸: ۱۶۲-۱۶۱).

باید گفت مزایای اقتصادی در تبیین علت‌ها و عوامل توسعه همکاری در میان کشورها جایگاه قابل توجهی دارد. از نظریه‌هایی که به این موضوع می‌پردازد، نظریه همگرایی منطقه‌ای است. این فرایند منطقه‌ای بعد از جنگ جهانی دوم ظهور کرد و به نظر می‌رسد که همگرایی از مهم‌ترین سازوکارها و برنامه‌ریزی بین کشورهای یک منطقه جهت رسیدن به اهداف خود در عرصه‌های بین‌المللی است. همگرایی منطقه‌ای را می‌توان فرایندی چندبعدی پنداشت که بر ابعاد اقتصادی، سیاسی، دیپلماسی، امنیتی و فرهنگی دلالت دارد. در مجموع می‌توان گفت همگرایی منطقه‌ای، یک پدیده جهانی از نظام‌های سرزمینی است که روابط بین مؤلفه‌هایشان را افزایش

می‌دهند و شکل‌های جدیدی از سازمان‌ها را ایجاد می‌کنند که با شکل‌های سنتی یا سازمان‌های دولتی در سطح ملی همزیستی دارند. به عبارت بهتر همگرایی را باید روندی دانست که بر اساس آن گروه‌ها، سازمان‌ها و کشورهای مختلف به دلیل منافع مشترک با حفظ استقلال داخلی خود دست به تشکیل سازمان یا نهاد جدیدی می‌زنند که فعالیت‌های آن به نفع تمامی اعضا باشد (رفیع، ۱۳۹۱: ۸۲-۸۱).

همگرایی را به بهترین وجه به صورت یک فرآیند می‌باید تجزیه و تحلیل کرد، زیرا حرکتی است در زمینه افزایش همکاری میان دولت‌ها. پیشرفته‌ترین حالت همگرایی وضعیتی است که در آن دولت‌ها به صورت فدراتیو در مقیاس کلی ظاهر شده و زمینه را برای ایجاد حکومت جهانی فراهم کنند. از لحاظ سطح تحلیل سه سطح را می‌باید برای مطالعه همگرایی در روابط بین‌الملل در نظر گرفت. یکی همگرایی در سطح نظام است که به موجب آن دولت‌ها بخشی از قدرت تصمیم‌گیری سیاسی، اقتصادی و حقوقی را به نهادهای فوق ملی در مقیاس جهانی انتقال می‌دهند. این وضعیت ممکن است باعث بهبود کیفیت حکومت‌مداری داخلی و جهانی شود و ضمن بالا بردن کارایی تصمیم‌گیری عملاً پایه رفتارهای جمعی را تقویت نماید. سطح تحلیل دوم، همگرایی منطقه‌ای است که طی آن تعدادی از دولت‌هایی که در مجاورت با یکدیگر قرار دارند گرد هم آمده، یک اتحاد سیاسی و اقتصادی را مانند اتحادیه اروپا به وجود می‌آورند. سطح سوم تحلیل، ارتباط مستقیم به ویژگی‌های ساختاری دولت‌ها دارد که مسلماً برخورداری واحدهای سیاسی از درجه بالای توسعه اقتصادی، فناوری، سیاسی، فرهنگی و ارتباطی، بر فرآیند همگرایی تأثیر به‌سزایی دارد (ترابی و صانعی، ۱۳۹۵: ۹). امروزه همگرایی منطقه‌ای با توجه به عامل جغرافیا مورد توجه اکثریت کشورهای جهان را گرفته است. با توجه به طرح موضوع جهانی‌شدن اقتصاد و ضرورت همگرایی بیشتر سیاسی و اقتصادی بین کشورهای یک منطقه جغرافیایی، کمتر کشوری را در دنیا می‌توان یافت که برای توسعه خود به همگرایی منطقه‌ای توجه نداشته باشد. کشورها اگر در یک گروه منطقه‌ای قرار گیرند بهتر می‌توانند منافع منطقه و کشور خود را تأمین کنند و ضعف‌ها و نقصان‌های خود را برطرف

نمایند. منطقه گرایی در حوزه جغرافیایی اروپا، الگوی نسبتاً موفق را به جهانیان ارائه کرد که به دنبال آن مناطق دیگر کره خاکی از این الگو پیروی کردند. «نفتا» در آمریکای شمالی، «مرکوسور»^۲ در آمریکای لاتین، «آسه‌آن»^۳ در جنوب شرق آسیا، «سارک»^۴ در جنوب آسیا و چندین سازمان منطقه‌ای دیگر همه نشان از علاقه کشورهای یک منطقه برای همگرایی بیشتر دارد (فرجی راد، ۱۳۸۳: ۲).

جایگاه جاده‌ی ابریشم در سیاست خارجی چین

بررسی سیاست‌گذاری‌های کلان چین و برخی اقدامات عملی برای فراهم کردن مقدمات اجرای آن می‌تواند تصویری از میزان جدیت این کشور در اجرای ابتکار مزبور به دست دهد:

- ۱) طرح در هجدهمین پلنوم کمیته مرکزی حزب کمونیست جمع‌بندی شد؛
- ۲) در نوامبر ۲۰۱۴ طی هشتمین نشست گروه رهبری مرکزی امور مالی و اقتصادی به ریاست شی جین پینگ طرح کمربند و راه به‌طور ویژه منتشر شد؛
- ۳) در کنفرانس سالانه امور اقتصادی در ۳ دسامبر ۲۰۱۴ طرح به‌عنوان یکی از اولویت‌های ۲۰۱۵ چین تعیین شد؛
- ۴) در اولویت سیزدهمین برنامه پنج‌ساله کشور (۲۰۲۰-۲۰۱۶) نیز برای آن برنامه اقدام منتشر کرد قرار گرفت؛
- ۵) کمیسیون ملی اصلاحات و توسعه برنامه اقدام را (همراه با وزارت خارجه و وزارت بازرگانی چین) منتشر کرد.

علاوه بر سیاست‌گذاری‌های فوق، دولت چین گام‌های مقدماتی برای اجرایی شدن طرح را آغاز کرده است. چین قرارداد ۳۰ میلیارد دلاری با قزاقستان، ۱۵ میلیارد دلاری با ازبکستان و

1 Naphtha

2 Mercosur

3 ASEAN

4 SAARC

سه میلیارد دلاری با قرقیزستان امضا و ۱/۴ میلیارد دلار هم برای بازسازی و توسعه بندر کلمبو (سری لانکا) هزینه کرده است. «شی جین پینگ» در سفر ۲۰۱۳ خود به آسیای مرکزی، پس از اعلام ابتکار کمربند اقتصادی راه ابریشم، کلنگ خط لوله گاز مایع ترکمنستان به چین^۱ را به زمین زد. این (دومین) خط لوله گاز مایع، چین را به مشتری شماره یک گاز ترکمنستان تبدیل می‌کند. چین در نوامبر ۲۰۱۴ نیز صندوق ۴۰ میلیارد دلاری جاده ابریشم را تأسیس کرد. «شی جین پینگ» همچنین در آوریل ۲۰۱۵ طرح ۴۶ میلیارد دلاری سرمایه‌گذاری در پاکستان را مطرح کرد (کریدور سین کیانگ- قرقوم- بلوچستان- گواتر) (موسوی شفائی، ۱۳۹۴: ۲۱۱).

طرح مورد اشاره ۶۵ کشور را در سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا در برمی‌گیرد که بالغ بر ۶۲ درصد جمعیت جهان حدود ۳۹ درصد از مساحت زمین و ۳۰ درصد از تولید ناخالص جهان را شامل می‌شود و از یک کریدور دریایی و ۶ کریدور خشکی به شرح زیر تشکیل می‌شود:

- ۱- کریدور دریایی که از سواحل چین به دریای مدیترانه امتداد می‌یابد.
- ۲- کریدور چین- مغولستان- روسیه که چین را به شرق روسیه متصل می‌کند
- ۳- کریدور چین- آسیای میانه- غرب آسیا که از طریق آسیای میانه و ایران چین را به ترکیه و سپس اروپا متصل می‌کند
- ۴- کریدور چین- ایندوچین که جنوب چین را به سنگاپور متصل می‌کند
- ۵- کریدور چین- میانمار- بنگلادش- هند که جنوب چین را به میانمار متصل می‌کند
- ۶- کریدور چین- پاکستان که جنوب غربی چین را به پاکستان متصل می‌کند
- ۷- کریدور چین- قزاقستان- روسیه به عنوان پل جدید اوراسیا (ANWER, 2022).

در نظر چین احیای جاده ابریشم شامل جاده ابریشم زمینی است که از منطقه ژی در چین مرکزی آغاز شده و بعد از گذشت از استان گانسو، ارومچی و استان سین کیانگ، وارد آسیای مرکزی

¹ Route- D

شده و با عبور از ایران، عراق، سوریه و ترکیه و شرق اروپا تا آلمان ادامه می‌یابد. جاده ابریشم دریایی که از استان فوجیان چین آغاز شده و با عبور از گوانگژو، بیهای و هایگو در مسیر دریای چین جنوبی، به تنگه مالاکا می‌رسد؛ و در ادامه با گذشت از دریای سرخ و مدیترانه و سواحل آتن می‌گذرد... (Tiezzi, 2014).

مسیرهای کمربند اقتصادی راه ابریشم و ابتکار راه ابریشم دریایی



توضیح نقشه: خط شمالی: آمریکای شمالی (ایالات متحده آمریکا، کانادا) - اقیانوس آرام شمالی - ژاپن، کره جنوبی - دریای ژاپن - ولادی وستوک - هونچون - یانجی - جیلین - چانگچون - مغولستان - روسیه - اروپا - خط شمالی: پکن - روسیه - آلمان - اروپای شمالی

خط وسط: پکن - ژنگزو - شیان - ارومچی - افغانستان - قزاقستان - مجارستان - پاریس
 خط جنوبی: کوانزو - فوژو - گوانگژو - هایکو - بیهای - هانوی - کوالامپور - جاکارتا
 - کلمبو - کلکته - نایروبی - آتن - ونیز
 خط مرکزی: لیان یونگانگ - ژنگزو - ایکس یان - لانزو - سین کیانگ - آسیای مرکزی -
 اروپا (Stonybrook, 2022)

کمر بند اقتصادی راه ابریشم از چشم انداز ژئوپلیتیک به عنوان بخشی از ابتکار کمر بند و شی جی پینگ، بهبود روابط با کشورها در پیرامون چین از طریق ایجاد کالاهای عمومی مانند خطوط ترابری و زیرساخت های انرژی موجب شده است. این ابتکار، چارچوب را برای سیاستمداری اقتصادی چین و افزایش نقاط قوت این کشور به منظور ایجاد نفوذ سیاسی و تعیین دستور کاری جدید برای جهانی سازی برحسب شرایطی چینی فراهم می آورد. همان طور که نشست می ۲۰۱۷ کمر بند و راه در پکن نشان داد این ابتکار همچنین ابزاری است برای ارتقای چین، هم در داخل هم در خارج به عنوان قدرت نو گشته و برنامه ریز. طرح کمر بند و راه همچنین دارای یک عنصر ایدئولوژیک تلویحی است. این ابتکار، چالشی دوفاکتو برای الگوی توسعه اقتصادی دولت های غربی برای جمهوری های آسیای مرکزی است، اگرچه بر اصلاحات ساختار سیاسی و مساعدت فنی در بخش هایی همچون آموزش تأکید دارد، اما تا حد زیادی از توسعه زیرساخت های عمومی اجتناب می کند؛ اما دولت چین امیدوار است که برنامه دولت محور سرمایه گذاری های بزرگ در طرح های زیرساختی آسیای مرکزی، رشد اقتصادی یا منطقه ای را در تحریک نماید. از این رو چنانچه ابتکار یک کمر بند، یک راه موفقیت آمیز باشد، برخی تحلیل گران گمان می برند که این امر می تواند اساس نوعی نظم بین المللی جدید را فراهم آورد که چین در آن نقش برجسته را ایفا می کند (تیشه یار و تویسرکانی، ۱۳۹۶: ۱۸).

حجم تجارت کالا میان چین و کشورها و مناطق طرف همکاری در ابتکار راه ابریشم از حدود ۶ تریلیون دلار در فاصله ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۸ فراتر رفته است. از زمان اعلام طرح راه ابریشم، تعداد

۱۷۳ سند همکاری با ۱۲۵ کشور در حال توسعه و توسعه یافته و ۲۹ سازمان بین‌المللی امضا شده است. بسیاری از شرکت‌ها و نهادهای ملی در کشورهای توسعه یافته با چین برای فرصت‌های تجاری در بازار جهانی همکاری می‌کنند. در زمینه همکاری چین و اروپا نیز قطارهای بازی در حال اتصال چین به ۵۰ شهر در ۱۵ کشور اروپایی است (صالحی، ۱۳۹۸: ۲۰۷). طرح شامل تقریباً ۲۶۰۰ پروژه در بیش از ۱۰۰ کشور است که مجموعاً ۳,۷ تریلیون دلار ارزش دارد (ANWER, 2022). چین با کمال میل سرمایه‌گذاری‌های سخاوتمندانه‌ای را در زیرساخت‌های آسیای مرکزی انجام می‌دهد، آن‌ها تشخیص می‌دهند که این سرمایه‌گذاری‌ها برای اقتصاد چینی‌ها سودمند خواهد بود. در واقع، یک کمربند و یک جاده، به معنای واقعی کلمه این ایده که رؤیای چین جستجوی زندگی بهتر برای جمعیت با رؤیای جمعیت جهان دارای وجه اشتراک است. در امتداد مسیر یک کمربند و یک جاده، ۶۵ کشور از آسیای مرکزی، آسه آن، آسیای جنوبی، اروپای شرقی، آسیای شرقی و آفریقای شمالی، ۴,۴ میلیارد نفر جمعیت است. (امیر احمدیان و صالحی دولت آباد، ۱۳۹۵: ۱۷).

رویکرد کشورها به جاده ابریشم

در رویکرد نئومرکانتیلیستی به توسعه اقتصادی و تجارت، مداخلات دولت و دغدغه‌های آن برای کمک به رشد و توسعه اقتصادی و حفظ مزیت‌های تجاری نسبت به رقبای، اهمیت فوق‌العاده‌ای دارد. این امر در ارتباط با کشورهای هم‌چون جمهوری خلق چین که در اساس سیاست توسعه‌ای نئومرکانتیلیستی را دنبال می‌کند، به معنای تلاش پیگیر دولت برای رفع تنگناهای موجود در زمینه رشد و توسعه اقتصادی و به سخن دقیق‌تر، فراهم‌سازی زمینه پیوند بیشتر اقتصاد این کشور با مناطق پیرامونی و گسترش هرچه بیشتر صادرات محصولات چینی به بازارهای خارجی است. از این رو می‌توان گفت گرایش پکن به آسیای غربی حلقه مفقوده‌ای است که قرار است امنیت انرژی وارداتی جمهوری خلق چین را به‌عنوان پیش‌درآمد استمرار رشد و توسعه اقتصادی این کشور در دوره‌ای که تنگناهای جدی در این زمینه به وجود آمده است، برطرف سازد.

در یک نگاه کلی و بر اساس رویکردهای نئومرکانتیلیستی نوع گرایش جمهوری خلق چین به حوزه راهبردی خلیج فارس را می‌توان در مفروضاتی همچون:

- ۱) مداخلات دولت در حوزه تأمین انرژی و از جمله حضور فعال شرکت‌های دولتی؛
 - ۲) تنوع‌بخشی به منابع و مسیرهای عرضه انرژی؛
 - ۳) پیگیری سیاست رقابتی و امنیتی در حوزه تأمین انرژی؛
 - ۴) تلاش برای قابل پرداخت کردن بهای انرژی وارداتی، خلاصه کرد (رکابیان و عله پور، ۱۳۹۸: ۴۸-۴۷). از همین رو، انتظار می‌رود که از چالش‌های طرح مخالف روسیه و آمریکا باشد. روسیه همسایه چین، که در میانه شرق و غرب واقع شده است برای حفظ منافع خود درباره سود و ضررهای احتمالی اجرای پروژه جاده ابریشم حساس است. روسیه تلاش می‌کند تا در تأمین امنیت منطقه آسیای مرکزی نقش محوری ایفا نماید و برای تقویت این نقش راهبردی خود، از حضور نیروهای فرمانطقه‌ای در این منطقه جلوگیری کند. یکی از دلایل نگرانی روسیه به دلیل ترس از تمایلات جدایی‌طلبانه و قوم‌گرایانه است. روسیه از رشد مناطق خودمختار احتمال تهدیدات امنیتی ناشی از اختلافات قومی و تمایلات جدایی‌طلبانه و بیرون رفتن از تسلط دولت روسیه بیم دارد و این مسئله برای روسیه بسیار نگران‌کننده است (ترابی و صناعی، ۱۳۹۵: ۲۲).
- با این حال روسیه موافقت ضمنی خود را با طرح جاده ابریشم چین اعلام داشته است و چین نیز بخشی از این جاده را برای کسب رضایت روسیه به سمت این کشور منحرف نموده، لیکن روسیه تلاش دارد تا با ارائه و تقویت طرح «اتحادیه اقتصادی اوراسیا» به نوعی نفوذ و تأثیرگذاری چین بر منطقه را محدود و مهار نماید. روسیه استفاده از این اتحادیه به عنوان ابزاری برای ساخت بلوک قدرتمند در اطراف روسیه و توانمند کردن کشورهای عضو اتحادیه برای ارائه رفتارهای توازن در برابر قدرت‌های غربی و هم چین است. همچنین روسیه در حال تقویت حضور نظامی خود در منطقه است. دلیل این اقدام را باید در اقدامات چین در منطقه، تغییر استراتژی چین از قدرت نرم به سخت و تغییر نگاه روسیه نسبت به اقدامات پکن مشاهده کرد. تا همین اواخر میان روسیه و چین در آسیای مرکزی توازن وجود داشت. مسکو مسئولیت امنیت منطقه را بر عهده

داشت و پکن به دنبال سرمایه‌گذاری اقتصادی در منطقه بود. با این حال، چینی‌ها نشان داده‌اند که آسیای مرکزی تنها منطقه‌ای برای سرمایه‌گذاری اقتصادی نیست و از این رو به تدریج به دنبال تقویت همکاری‌های نظامی با کشورهای منطقه رفتند. علاوه بر گسترش قراردادهای تسلیحاتی، چین در حال افزایش مانورهای مشترک نظامی خود با تاجیکستان و قرقیزستان بوده و به دنبال ساخت یک پایگاه نظامی در منطقه است (میرامبکف و عبدخدایی، ۱۴۰۱: ۲۱۳).

باید گفت این طرح به‌عنوان بزرگ‌ترین پروژه زیرساختی در تاریخ بزرگ‌ترین چالش ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک برای ایالات متحده است که با ۱۳۹ کشور به‌عنوان اعضای کمربند و ۱۰۰ کشور اوراسیا، خاورمیانه و آفریقا که به‌طور کامل در شراکت‌های اقتصادی-صنعتی و ژئوپلیتیکی با چین مشارکت دارند... جهان غرب به رهبری ایالات متحده عمدتاً ایده غربی لیبرال دموکراسی و اقتصاد بازار آزاد را به‌عنوان هنجار جهانی تبلیغ می‌کند. ظهور چین با سیستم تک‌حزبی آن به‌عنوان چالشی برای این مفهوم تلقی می‌شود. شی جین‌پینگ قدرت و مزایای مدل چینی - «سوسیالیسم با ویژگی‌های چینی» را پیش‌بینی می‌کند و پیشنهاد می‌کند که چین می‌تواند با استفاده از «خرد چینی» و «رویکرد چینی برای حل مشکلات» به‌عنوان یک الگوی توسعه برای سایر کشورها عمل کند. ماهیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیکی رقابت استراتژیک ایالات متحده و چین آن را بسیار متفاوت از رقابت ایدئولوژیک اصلی جنگ سرد گذشته ایالات متحده و شوروی می‌کند. ماهیت متقابل اقتصاد ایالات متحده و چین، ماهیت جهانی‌شدن جهان کنونی و فقدان رقابت ایدئولوژیک این رقابت را مشخص می‌کند (Matheswaran, 2021). واکنش آمریکا به طرح کمربند جاده تحت دولت ترامپ با تقویت روابط با متحدان مربوطه در منطقه آسیا-اقیانوسیه و تعاملات اقتصادی چین با سایر کشورهای آسیایی مورد بحث قرار گرفته است. در حالی که در جامعه بین‌المللی در مورد توانایی آمریکا برای پایبندی به تعهدات نظامی تردیدهای کمی وجود دارد، سرمایه‌گذاری در کشورهای آسیای جنوب شرقی می‌تواند وجهه آمریکا را به‌عنوان حفظ ائتلاف‌های اقتصادی و

سیاسی تقویت کند، به‌ویژه پس از کاهش اعتماد در میان کشورهای جنوب شرقی آسیا پس از خروج ترامپ از برجام (Sharp, 2018).

در سال‌های اخیر، چین به‌طور فزاینده‌ای در خاورمیانه، خلیج فارس و آفریقا سرمایه‌گذاری کرده است. تا سال ۲۰۱۶، چین بزرگ‌ترین صادرکننده به آفریقا بود ۱۷٫۵ درصد از واردات آفریقا را به خود اختصاص داده است. تا اواسط سال ۲۰۱۷، بیش از ۱۰۰۰۰ شرکت چینی قبلاً در آفریقا فعالیت می‌کردند. وام‌های چین به کشورهای آفریقایی (۱۲۶ میلیارد دلار) از سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی آن (۴۱ میلیارد دلار) بین سال‌های ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۸ پیشی گرفت. این امر منجر به همسویی سیاسی نزدیک‌تر بین چین و کشورهای آفریقایی شد. دو بانک توسعه خارجی اصلی چین بین سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۲۰، ۲۳ میلیارد دلار در پروژه‌های زیربنایی در آفریقا سرمایه‌گذاری کردند که ۸ میلیارد دلار بیشتر از مجموع هشت وام‌دهنده برتر دیگر (شامل بانک جهانی، بانک توسعه آفریقا و شرکت مالی توسعه بین‌المللی ایالات متحده و همچنین بانک‌های توسعه اروپا) بود... به نظر برخی کارشناسان حداقل در هشت کشور، وام‌های «کمربند و جاده» می‌تواند خطر چین مدت‌هاست که دسترسی زمینی و مسیرهای زمینی به منابع را امن‌تر از واردات دریایی می‌دانست. به‌عنوان مثال، کریدور اقتصادی چین پاکستان، فاصله بین چین و خاورمیانه را از ۱۲۹۰۰ کیلومتر از طریق خطوط دریایی ناامن به فاصله کوتاه‌تر و ایمن‌تر از ۳۰۰۰ کیلومتر از طریق زمین کاهش می‌دهد. چین می‌گوید بین سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۳۵، ۳۶ میلیارد دلار در پروژه‌های اتصال انرژی و حدود ۴۱ میلیارد دلار در پروژه‌های معدنی و نفتی سرمایه‌گذاری خواهد کرد که قرار است در آسیای مرکزی محقق شوند (UMBACH, 2022).

با مشکلات بازپرداخت بدهی چین می‌تواند از آن استفاده کند از این‌رو، دولت‌ها از مالزی تا پاکستان شروع به بازنگری در هزینه‌های این پروژه‌ها کرده‌اند. سریلانکا، جایی که دولت پس از تلاش برای بازپرداخت، بندری را به مدت ۹۹ سال به یک شرکت چینی اجاره داد. به گزارش مرکز توسعه جهانی هشت کشور در طرح کمربند و جاده در معرض خطر جدی عدم توانایی بازپرداخت وام‌های خود قرار داد. کشورهای در معرض آسیب شامل جیبوتی، قرقیزستان،

لائوس، مالدیو، مغولستان، مونته‌نگرو، پاکستان و تاجیکستان که از فقیرترین کشورهای منطقه خود هستند و بیش از نیمی از کل بدهی خارجی خود را به چین بدهکار خواهند بود. منتقدان نگران‌اند که چین ممکن است از "دیپلماسی تله بدهی" برای گرفتن امتیازات استراتژیک - مانند اختلافات ارضی در دریای چین جنوبی یا سکوت در مورد نقض حقوق بشر استفاده کند. در سال ۲۰۱۱، چین درازای ۱۱۵۸ کیلومتر مربع (۴۴۷ مایل مربع) از مناطق مورد مناقشه، بدهی نامعلومی به تاجیکستان را پرداخت. اسکات موریس، یکی از نویسندگان گزارش مرکز توسعه جهانی واشنگتن، گفت: در این شرایط، اهرمی که چین به‌عنوان وام‌دهنده دارد، برای اهداف غیر مرتبط با وام اصلی استفاده می‌شود (Kuo & Kommenda, 2017).

به‌علاوه هدف استراتژیک چین برای بین‌المللی کردن یوآن از طریق مسیر جاده ابریشم تقویت می‌شود. در حقیقت، با وجود جاده ابریشم موقعیت برای بین‌المللی کردن یوآن مطلوب‌تر است. کشورهای متحد با چین در شبکه کمربند جاده ابریشم یک بلوک پولی مهم را شکل داده‌اند و در حال پذیرش یوآن برای پرداخت کالا به چین و پرداخت برای عرضه کالا از چین‌اند. در کریدور اقتصادی چین و پاکستان، یوآن ارز مسلطی است که در ذخایر بانک مرکزی آن‌ها نگهداری می‌شود. در پایان ۱۸ ژوئن ۲۰۱۸، همه تجارت کالا با کشورهای متحد در شبکه جاده ابریشم به حدود ۵ تریلیون دلار رسید و یوآن ارز اصلی برای این تجارت عظیمی است بر اساس آمار بانک اچ اس بی سی کشورهای جاده ابریشم هر ساله ۲,۵ تریلیون دلار به تجارت جهانی اضافه خواهند کرد (میر ترابی و همکاران، ۲۰۱۳:۴۰۳). گفتنی است که مشارکت مالی و سرمایه‌گذاری چین در طرح کمربند یک‌طرفه در سال ۲۰۲۱، ۵۹,۵ میلیارد دلار بوده که نسبت به سال قبل ۱,۶ درصد کاهش داشته است که از این میزان حدود ۱۳,۹ میلیارد دلار از طریق سرمایه‌گذاری و ۴۵,۶ میلیارد دلار از طریق قراردادهای مختلف بوده است. همچنین سرمایه‌گذاری چین در کشورهای خارج از برنامه نیز با رشد ۷۳ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۰ به ۳۵,۵۸ میلیارد دلار رسید. آمارها نشان می‌دهد که کشورهای آسیایی بیشترین سهم را از این پروژه به خود اختصاص داده‌اند (حدود ۳۵ درصد در سال ۲۰۲۱)، باین حال کشورهای آفریقایی

و خاورمیانه بیشترین سهم را از چین به خود اختصاص داده‌اند (از ۸ درصد در سال ۲۰۲۰ به حدود ۳۸ درصد در سال ۲۰۲۱). همچنین سرمایه‌گذاری در کشورهای اروپایی نسبت به ۶ ماهه اول سال ۲۰۲۰ ۸۴ درصد کاهش یافته است. چین سرمایه‌گذاری در کشورهای عربی و خاورمیانه نسبت به سال ۲۰۲۰ حدود ۳۶۰ درصد افزایش یافته است. عراق بزرگ‌ترین ذینفع از این طرح اقتصادی است. در قراردادهای تأمین مالی ساخت‌وساز و سرمایه‌گذاری چین (۵،۱۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱) رتبه اول را دارد (Scfr, 2022).

مکان‌های مختلف معدن و مراکز تجارت مواد معدنی در سراسر جاده مسیرهای زمینی و دریایی. مسیرهای تجاری زمینی و دریایی



منبع: (Researchgate,2022)

استراتژی امنیت انرژی چین با تأکید بر احداث جاده ابریشم

یکی از جلوه‌های مهم این دیپلماسی فعال در جستجوی تداوم رشد اقتصادی و امنیت انرژی در چین در قالب ابتکار احیای جاده ابریشم پدیدار شده است. این طرح در واقع بزرگ‌ترین ابتکاری است که تاکنون توسط یک کشور در سطح جهان اعلام شده و در حال اجرا است. این ابتکار بیش از ۷۵ کشور را در برمی‌گیرد و هزینه اجرای آن بالغ بر چهار هزار میلیارد دلار در ۳۰۰ پروژه مختلف برآورد شده است. در راستای اجرای این طرح قرار است با ایجاد زیرساخت‌های گسترده حمل و نقل، شبکه‌ای از پیوندها میان اقتصاد چین با کشورهای موردنظر برقرار گردد. این خطوط ارتباطی هم برای نقل و انتقال کانال و مسافر طراحی شده است و هم برای نقل و انتقال انرژی و به موازات این خطوط که عموماً برای استفاده‌های چندمنظوره احداث خواهد شد، طرح‌های گسترده‌ای برای ایجاد خطوط لوله انتقال انرژی نیز مدنظر قرار گرفته است (میر ترابی و ترکی، ۱۳۹۸: ۴۲۹).

سند «یک کمربند- یک راه» که باهدف ارتقای جایگاه چین در معادلات تجاری و اقتصادی جهان مطرح شده است، از طریق ایجاد یک شبکه‌ی ترانزیتی بین‌المللی به مرکزیت این کشور، آن را قادر می‌سازد کالاهای خود را (به صورت زمینی) از طریق برخی کشورهای آسیای جنوبی، به آسیای مرکزی و قفقاز و از آنجا به اروپا برساند. این امکان همچنین از راه دریایی اقیانوس آرام، دریای سرخ و دریای مدیترانه برای این کشور فراهم می‌شود. این سند در پرتو رشد اقتصادی چین معنا پیدا می‌کند. از طرفی باید گفت میان حجم اقتصاد و رشد اقتصادی یک کشور با میزان انرژی مصرفی آن، رابطه‌ی مستقیم و معناداری وجود دارد. بدیهی است که چین به‌عنوان دومین اقتصاد بزرگ جهان جهت ثبات در رشد خود، نیاز به حجم بالایی از انرژی دارد و مبحث امنیت انرژی از اهمیت فراوانی برای این کشور برخوردار است. توسعه‌ی پروژه‌ی کمربند-راه، علاوه بر دسترسی به بازارهای دیگر کشورها، می‌تواند کریدورهایی امن را جهت تأمین انرژی این کشور به وجود آورد (کوهکن و عقیلی دهنوی، ۱۳۹۸: ۲۳۷).

استراتژی امنیت انرژی چین بر مبنای هماهنگی قدرتمند میان منافع ژئوپلیتیکی و منافع مربوط به انرژی در این کشور شکل گرفته است. از نظر رهبران چین مسئله امنیت انرژی از چنان اهمیتی برخوردار است که نباید آن را صرفاً به بازارهای نفتی واگذار نمود. باید در نظر داشت که مصرف رو به تزاید انرژی چین و اجبار به تأمین آن از منابع خارجی از یک سو و نگرانی‌های جدی این کشور پیرامون توسعه اقتصادی باعث شده تا چین استراتژی متنوع سازی کانال‌های اقتصادی را در دستور کار خود قرار دهد. بر مبنای این استراتژی، چین تقریباً به دنبال پیوستن نقاط مختلف جهان برای گسترش ارتباط خود با سراسر جهان است. چینی‌ها با درک این موضوع در سال‌های اخیر تلاش‌های وسیعی برای ارتقای روابط با کشورهای مرتبط با جاده ابریشم کرده‌اند تا در پرتو آن بتوانند سهم خود را از اقتصاد جهانی هر چه بیشتر افزایش دهند. با وجود اینکه حوزه خلیج فارس، مخزن انرژی جهان محسوب می‌شود امروز این نگرانی‌ها در اعمال تحریم‌های نفتی علیه ایران، وجود بی‌نظمی در منطقه، رقابت دو جانبه میان ایران و عربستان و همچنین نقش روسیه در منطقه تشدید شده است به طوری که همگی از منظر پکن می‌تواند به شکل بالقوه آثار مخربی بر امنیت عرضه انرژی در منطقه برجا بگذارد. این امر سبب شده است مقام‌های پکن، هم‌راستا با توسعه خطوط ارتباطی زیرساختی در چارچوب ابتکار یک کمربند - یک راه، به طور جدی تأمین امنیت عرضه انرژی به کشور خود را در برابر اقدام‌های تخریبی احتمالی رقبا مدنظر قرار دهند. کارشناسان بر این باورند که طرح‌های احیای جاده ابریشم، به ویژه در حوزه اقیانوس هند، متضمن اهدافی امنیتی برای حفاظت از خطوط نقل و انتقال انرژی به سوی چین است. چین در صورت مناقشه با امریکا، از تحریم نفتی ایالات متحده هراس دارد و در نتیجه پکن، ایجاد پایگاه‌های ساحلی برای حفاظت از خطوط عرضه اش را مدنظر قرار داده است (میر ترابی و ترکی، ۱۳۹۸: ۴۴۴). از همین رو، دولت چین در چارچوب پیشبرد ابتکار کمربند اقتصادی راه ابریشم، از این امکان بهره‌مند می‌شود که در کشورهای نفت خیز درازای اجرای طرح‌های زیرساختی، دسترسی پایدار به نفت کشور هدف را تضمین کند (همان: ۱۸۵-۱۸۴).

ارتباط چین با ۶۵ کشور در آسیا، شمال آفریقا و اروپا در طرح جاده ابریشم

آسیای جنوب شرقی (11)	آسیای مرکزی و غربی (14)	خاورمیانه و آفریقا (16)	اروپا (24)	
برونئی	افغانستان	بحرین	آلبانی	لیتوانی
کامبوج	بنگلادش	مصر	ارمنستان	مقدونیه
اندونزی	بوتان	ایران	آذربایجان	مولداوی
لائوس	هندوستان	عراق	بلاروس	مونته نگرو
مالزی	مالدیو	اسرائیل	بوسنی و هرزگوین	لهستان
میانمار	نیپال	اردن	بلغارستان	رومانی
فیلیپین	پاکستان	کویت	کرواسی	روسیه
سنگاپور	سری لانکا	لبنان	کشور چک	صربستان
تیمور خواند	قزاقستان	عمان	استونی	اسلواکی
تایلند	مغولستان	فلسطین	گرجستان	اسلوونی
ویتنام	قرقیزستان	قطر	مجارستان	بوو قلمون
	تاجیکستان	عربستان سعودی	لتونی	اوکراین
	ترکمنستان	آفریقای جنوبی		
	ازبکستان	سوریه		
		امارات متحده عربی		
		یمن		

منبع: (morganstanley,2022)

نتیجه گیری

ابتکار جدید جاده ابریشم شامل یک مسیر سطحی (کمر بند) و یک مسیر دریایی (جاده) است. مسیر سطحی از چین شروع می شود و از آسیای مرکزی می گذرد تا به قلب اروپا برسد. کمر بند جاده ابریشم همچنین چهار منطقه آسیای مرکزی، غرب آسیا، جنوب آسیا و شبه جزیره عربستان را به هم متصل می کند. مسیر دریایی جاده ابریشم نیز عمدتاً از کریدورهای اقتصادی چین - پاکستان، بنگلادش - چین - هند - میانمار تشکیل شده است. باید گفت ابتکار کمر بند اقتصادی جاده ابریشم جدید، پتانسیل لازم برای تحقق امنیت موسع در منطقه را دارد. کلید دستیابی به امنیت مزبور در منطقه، تحقق همگرایی است و کمر بند اقتصادی جاده ابریشم ملزوم تحقق این همکاری است. در حوزه ژئوپلیتیک کمر بند اقتصادی جاده ابریشم خود یکی از بهترین نشانه های اهمیتی است که چین برای روابط خود با همسایگان و کشورهای دیگر در قاره های جهان قائل است. در نگاه ژئوپلیتیک جاده ابریشم می تواند شرق آسیا را به آسیای مرکزی، آسیای مرکزی را به غرب آسیا و غرب آسیا را به اروپا متصل سازد. این طرح با سرمایه گذاری ۱,۳ تریلیون دلاری به رهبری چین، یک برنامه چند دهه است که شامل شبکه ای از زیرساخت ها است. برنامه های ذیل این طرح شامل زیرساخت ها همچون جاده ها، راه آهن، مخابرات، خطوط لوله انرژی، پروژه های برق، از جمله باد و خورشیدی و بندرها، تقویت اتصال اقتصادی و تسهیل توسعه در سراسر اوراسیا و آفریقا است.

اهمیت احیای جاده ابریشم در این است که توسعه جاده ابریشم جدید، کشورهای در مسیر این جاده را برای روابط تجاری و سرمایه گذاری خود بیشتر به چین وابسته خواهد کرد. در عین حال، اهمیت استراتژیک این کشورها برای چین نیز افزایش خواهد یافت. در این میان روسیه به سبب حفظ نفوذ خود بر مناطق آسیای مرکزی و قفقاز نگران نفوذ چین است و در سوی دیگر رقابت استراتژیک ایالات متحده و چین از این واقعیت اصلی ناشی می شود که ظهور چین اساساً توازن قوای موجود از نظر رهبری فناوری و قدرت اقتصادی و در آینده نظامی آمریکا را تهدید می کند.

در بعد اقتصادی علاوه بر دسترسی چین به نقاط مختلف جهان برای صادرات کالا و تقویت اقتصادی آن باید گفت چین به دلیل بازار وسیع و قدرت خرید آن، اقتصاد آسیای جنوب شرقی، آسیای مرکزی و جنوبی را به هم می‌زند و در رقابت با سایر رقبا بازارها را تسخیر خواهد کرد. در حدود ۶۵ کشور در امتداد کمربند و جاده قرار دارند و ۶۰ درصد از جمعیت جهان، ۳۰ درصد از تولید ناخالص جهان، ۴۰ درصد تجارت جهانی در این طرح قرار دارند. نکته مهم این است که این طرح بیش از ۵۰ درصد از افراد فقیر جهانی را تحت پوشش خود تشکیل می‌دهند که به نظر برخی ممکن است این کشورها در تله بدهی چین قرار بگیرند و بدین ترتیب در صدور قطعه‌نامه‌ها یا همراهی با چین رویکرد همسویی با این کشور و مخالفت با تحریم‌ها یا اعمال فشار غرب را نشان بدهند. بنابراین از نظر سیاسی احیای این طرح به منزله تضعیف قدرت نرم آمریکا و تقویت قدرت چین است. به‌طور کلی باید گفت طرح احیای جاده ابریشم یک طرح صرفاً ارتباطی با رویکرد اقتصادی نیست و تبعات گسترده سیاسی، اقتصادی و اجتماعی خواهد داشت.

منابع

- امیر احمدیان، بهرام؛ صالحی دولت‌آباد، روح اله (۱۳۹۵)، ابتکار «جاده ابریشم جدید» چین (اهداف، موانع و چالش‌ها)، فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، سال نهم، شماره ۳۶، زمستان ۱۳۹۵، صص ۴۲-۱
- ترابی، قاسم؛ صانعی، راضیه (۱۳۹۵)، موانع تحقق ابر پروژه جاده ابریشم از چشم‌انداز نظریه همگرایی، نشریه علوم سیاسی دانشگاه آزاد کرج، شماره ۳۵، صص ۲۶-۷
- تیشه یار، ماندانا؛ تویسرکانی، مجتبی (۱۳۹۶)، مبنای ژئوپلیتیک راه ابریشم آمریکا و چین در آسیای مرکزی، فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۹۹ پاییز ۱۳۹۶، صص ۲۵-۱
- رضا پور، دانیال؛ سیمبر، رضا (۱۳۹۷)، ابتکار جاده ابریشم نوین چین؛ فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران، پاکستان و قزاقستان، دو فصلنامه مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، دوره دوم، شماره ۱، پاییز و زمستان ۱۳۹۷، صص ۱۸۵-۱۵۷
- رضا پور، دانیال؛ سیمبر، رضا (۱۳۹۸)، ابتکار جاده ابریشم نوین چین؛ فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران، پاکستان و قزاقستان، دو فصلنامه مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، دوره اول، شماره اول، پاییز و زمستان ۱۳۹۷، صص ۱۸۵-۱۵۸
- رفیع، حسین، اسماعیل مظلومی، (۱۳۹۱)، "موانع همگرایی ایران و ترکیه در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز"، فصلنامه مطالعات اوراسیای مرکزی، سال پنجم، شماره ۱۰۰.
- رکابیان، رشید؛ عله پور، مهرداد (۱۳۹۸)، تبیین راهبردهای تأمین امنیت انرژی پکن در کانون‌های مهم انرژی مطالعه موردی؛ منطقه راهبردی غرب آسیا، فصلنامه دانش تفسیر سیاسی، سال اول، شماره ۱، پاییز ۱۳۹۸، صص ۶۳-۳۵
- کوهکن، علیرضا؛ عقیلی دهنوی، الیاس (۱۳۹۸)، یک کمربند یک‌راه در سیاست خارجی چین و تأثیر آن بر رویکرد این کشور نسبت به خاورمیانه، نشریه تحقیقات جدید در علوم انسانی، شماره ۲۳، صص ۲۴۰-۲۱۷

موسوی شفقائی، مسعود (۱۳۹۴)، نسل پنجم رهبران چین و ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم، نشریه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، پاییز ۱۳۹۴، شماره ۱۷، صص ۲۰۱-۲۲۲
امین ترابی، سعید؛ ترکی، هادی (۱۳۹۸)، ابتکار احیای جاده ابریشم چین در تکاپوی تأمین امنیت انرژی و توسعه صادرات، نشریه مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، دوره دوم، شماره ۱، صص ۴۲۷-۴۵۲

امین ترابی، سعید؛ ترکی، هادی (۱۳۹۸)، ابتکار احیای جاده ابریشم چین در تکاپوی تأمین امنیت انرژی و توسعه صادرات، دو فصلنامه مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، دوره دوم، شماره ۲، بهار و تابستان ۱۳۹۸، صص ۴۲۷-۴۵۲

امین ترابی، سعید؛ قربانی شیخ‌نشین، ارسلان؛ منوری، سید علی؛ کشوریان، محسن (۱۳۹۹)، ابتکار چندجانبه‌گرایی مالی چین و چالش نظم مالی بین‌المللی (۲۰۰۸-۲۰۱۹)، نشریه مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، دوره سوم، شماره ۲، صص ۴۰۸-۳۸۳
میرامبکف، مقصد؛ عبدخدایی، مجتبی (۱۴۰۱)، قزاقستان و کمربند اقتصادی جاده ابریشم؛ فرصت‌ها و چالش‌ها، نشریه ژئوپلیتیک، پاییز ۱۴۰۱، شماره ۶۷، صص ۱۹۹-۲۲۷

ANWER, R. (2022). Retrieved from China-US rivalry over the Belt and Road Initiative peaks: <https://www.dailysabah.com/opinion/op-ed/china-us-rivalry-over-the-belt-and-road-initiative-peaks>

Kuo, L., & Kommenda, N. (2017). Retrieved from What is China's Belt and Road Initiative?: <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>

Matheswaran. (2021). Retrieved from US-China Strategic Competition in the Asia-Pacific: <https://trendsresearch.org/insight/us-china-strategic-competition-in-the-asia-pacific/>

Morganstanley(2022), Inside China Plan to Creat a Modern Silk Road <https://www.morganstanley.com/ideas/china-belt-and-road>

Researchgate(2022), The Silk Road: overland and maritime routes, https://www.researchgate.net/figure/The-Silk-Road-overland-and-maritime-routes-The-overland-and-maritime-commercial-routes_fig1_236881270

Scfr. (2022). Retrieved from PROSPECT OF LAUNCHING 'ONE BELT ONE ROAD' INITIATIVE: <https://www.scfr.ir/en/economy/140928/prospect-of-launching-one-belt-one-road-initiative/>

Sharp, M. (2018). Retrieved from China's Belt and Road Initiative and America's Response: <https://www.theworldmind.org/home/2019/4/26/chinas-belt-and-road-initiative-and-americas-response>

UMBACH, F. (2022). Retrieved from How China's Belt and Road Initiative is faring: <https://www.gisreportsonline.com/r/belt-road-initiative/>

