

Russia and China's New Silk Road Plan; Opportunities and Challenges

Mandana Tishehyar

Assistant Professor of International Relations, ECO College of Insurance, Allameh Tabataba'i University

Esmail Bakhshi*

M.A. in Central Asia and the Caucasus Studies, ECO College of Insurance, Allameh Tabataba'i University

(Date received: 10 Oct. 2019 - Date approved: 7 Dec. 2020)

Abstract

In 2013, China launched the New Silk Road plan as part of the Belt and Road Initiative. In this plan, “the near abroad” states, especially Central Asians, will have an important contribution. Russia was initially reluctant and pessimistic regarding China's move, taking it as another step by China to expand its economic and political influence in Russia's sphere of influence and its backyard, but then joined the plan and was turned into one of its backers. In recent years, China has gained widespread influence and presence in countries that have been separated from the Soviet Union, especially in Central Asia. China's current total exports to five Central Asian countries are higher than Russia's level of exchange. China's entry into the post-Soviet region as a powerful player adds a new layer of complexity to Moscow's efforts to manage interactions with members of the Eurasian Economic Union, particularly Belarus and Kazakhstan. But Russia's main concern seems to be the interference of the Chinese Belt and Road Initiative with the Eurasian Economic Union.

Another reason why Russia is skeptical about China's plan is that Russia has extensive plans in the field of regionalism with the seceded countries from the Soviet Union in the political, economic, and security realms. This makes Russia look at the zero-sum game approach with any similar plan put forward by the great powers in the realm of co-independent states.

Another Russian concern is the geopolitical implications of China's plan. In connection with the Belt and Road Initiative, China, as a general practice in foreign policy, has sought to avoid the geopolitical literature and present its plan in the context of soft policy and economic and cultural cooperation.

* E-mail: ess.bakhshi@gmail.com (Corresponding Author)

The plan of one-belt one-road is a Chinese-oriented plan. This plan is comparable to the US Marshall Plan after World War II. Although China insists on calling this a win-win plan, other analyses could turn it into a win-lose for Russia in the long run. The issue that worries Russia is that China's plan is not as normal as its bilateral relations vis –a–vis Russia. When China gain access and dominates the infrastructure and financial sectors of the post-Soviet sphere of influence, including energy links, banking, insurance, mining, etc., it will have practically dominated all these countries, leaving no room for Russian activism. As such, the Silk Road Economic Belt is more than a crossroad and will provide a platform for China to increase its political influence in the heart of Eurasia. The main point that considers the plan of Chinese one-belt one-road a long-term threat to Russia is that China is investing billions of dollars in neighboring countries within the framework of detailed and multi-dimensional contracts. Regardless of the economic and commercial dimensions of these contracts, which could leave less room for Russia, the issue is the security of large infrastructure investments. In other words, the region in which Russia has been trying for decades to prevent Western and NATO's influence, and virtually any non-Russian power is witnessing China is expanding its all-out influence.

According to this, the question of this research is that despite Russia's initial pessimism, what is the reason for Russia's entry into China's new Silk and Road initiative? In response, the hypothesis is that following Western pressure and sanctions against Russia after the Ukrainian crisis and the emergence of economic problems and political isolation, Russia decided to reduce its economic and political vulnerabilities by participating in China's new plan. Russia also defines the Eurasian Economic Union project in line with China's plan and seeks to reap its benefits by cooperating with the project. The research method is quantitative and the method of data collection is based on library and reliable internet sources. The main variable is Russia's soft power balance and the dependent variable is Russia's cooperation with China in the one-belt one-road initiative.

Finally, given the increasing pressure from Western countries on Russia in recent years, especially after the Crimean crisis and EU economic sanctions and increasing pressure from NATO, Russia has responded positively to China's Silk and Road plan despite its initial reluctance. Of course, part of the reason for Russia's acceptance of this plan was the inevitable economic expansion of China in Russia's adjacent regions. However, Russia still has various and powerful instruments to counter and sabotage the Chinese plan, especially in Central Asian countries. In particular, Russia itself is the creator of plans and institutions for regional

convergence such as the Customs Union and the Eurasian Economic Union, which in some cases contradict China's plan. However, Russia did not oppose the Chinese project by redefining these institutions and taking a new approach to the possibility of "linking" the Eurasian Economic Union with the Chinese one-belt one-road initiative. For more than two decades, Russia has sought to prevent foreign and Western powers from entering the post-Soviet space by signing treaties, making agreements, establishing organizations, and even making political and economic pressures, especially in the field of energy. However, it has not been able to meet the different needs of the developing countries in its vicinity so the cooperation of these countries, especially the Central Asian countries with powers that were outside of the Commonwealth of Independent States was inevitable. Therefore, Russia seeks to reduce the possibility of western countries' presence by accepting the presence of China, which is a potential long-term threat to Russia. Something that can be called elimination of evil by a worse evil. Russia's neighboring regions are immediate and vital danger, but this country alone is not able to make a balance toward the West. Therefore, by aligning with China, it seeks to increase its balance of power with Western countries especially the United States. Hence, the key to understanding such Russian cooperation with China is the concept of balance, when issues exceed the balance, Russia also has considerations against expanding Chinese influence.

Keywords: China, Eurasian Economic Union, Multi-polarism, New Silk Road, Russia.

روسیه و ابتکار یک کمربند و یک راه چین؛ فرصت‌ها و تهدیدها^۱

ماندانا تیشه‌یار

استادیار روابط بین‌الملل، مؤسسه آموزش عالی اکو، دانشگاه علامه طباطبائی

اسماعیل بخشی*

دانش‌آموخته کارشناسی ارشد مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، مؤسسه آموزش عالی اکو، دانشگاه علامه طباطبائی

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۷/۱۸ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۹/۰۹/۱۷)

چکیده

چین در سال ۲۰۱۳ طرح راه ابریشم نوین را در قالب ابتکار یک کمربند و یک راه مطرح کرد. این طرح چین می‌تواند سبب افزایش حوزه نفوذ چین از نظر اقتصادی و سیاسی بر دیگر مناطق شود. در واقع چین با ارائه این طرح و تکمیل آن در بلندمدت خواستار تبدیل شدن از یک بازیگر مهم به یک بازیگر دارای قدرت رهبری جهانی است. در این طرح، کشورهای «خارج نزدیک»، به‌ویژه آسیای مرکزی نقش مهمی خواهند داشت. روسیه در آغاز با بدبینی به این اقدام چین نگریست و آن را گامی دیگر از سوی چین برای گسترش نفوذ در حیاط‌خلوت روسیه برداشت کرد، اما سپس وارد این طرح و یکی از پشتیبانان آن شد. در این نوشتار در پی پاسخ به این پرسش هستیم که با وجود بدبینی‌های اولیه روسیه، علت ورود روسیه به ابتکار کمربند و راه چین چیست؟ در پاسخ این فرضیه را مطرح می‌کنیم که به‌دنبال فشارها و تحریم‌های غرب علیه روسیه پس از بحران اوکراین و پدید آمدن مشکلات اقتصادی و انزوای سیاسی، روسیه تصمیم گرفت با مشارکت در طرح نوین چین، از تنگنای اقتصادی و سیاسی خود بکاهد. روسیه همچنین طرح اتحادیه اقتصادی اوراسیا را در راستای طرح چین تعریف کرده است و می‌کوشد با همکاری در این طرح، از مزیت‌های آن بهره‌برداری کند. در این نوشتار روش پژوهش ما کمی و شیوه گردآوری اطلاعات بر پایه منابع کتابخانه‌ای و منابع معتبر اینترنتی است. متغیر اصلی موازنه قوای نرم روسیه و متغیر وابسته، همکاری روسیه با چین در طرح یک کمربند یک جاده است.

واژگان اصلی

ابتکار یک کمربند و یک راه، اتحادیه اقتصادی اوراسیا، چندقطبی‌گرایی، چین، روسیه.

۱. این مقاله با نظارت علمی هسته پژوهشی راه ابریشم در دانشگاه علامه طباطبائی تدوین شده است.

E-mail: ess.bakhshi@gmail.com

* نویسنده مسئول

مقدمه

در آوریل ۲۰۱۲ نخستین مجمع راه نوین ابریشم میان چین و کشورهای اروپای شرقی به میزبانی نخست‌وزیر لهستان و با حضور بیشتر کشورهای اروپای شرقی در ورشو برگزار شد. در این گردهمایی، نخست‌وزیر چین آغاز طرح بزرگ زیرساختی اوراسیا را اعلام کرد که این دو قاره را از راه زمین، دریا و خطوط ریلی به هم پیوند می‌دهد. اما اعلام رسمی طرح راه ابریشم نوین در قزاقستان انجام شد. شی جین پینگ^۱ در سپتامبر ۲۰۱۳ با سخنرانی در دانشگاه نظریایف قزاقستان، طرح ساختن کمربند اقتصادی راه ابریشم را اعلام کرد. پس از آن نیز وی در پارلمان اندونزی به کشورهای آسیای جنوب شرقی، احیای راه ابریشم آسی را پیشنهاد داد. سپس در ۲۴ اکتبر ۲۰۱۳ نشست «پیرامون دیپلماسی»^۲ در چین برگزار شد که این همایش را به‌نوعی آغاز رسمی تولد «راهبرد راه ابریشم»^۳ نامیده‌اند (Maleki and Ra'oufi, 2016: 25-26).

به اقتضای اینکه چین دومین قدرت جهان به‌شمار می‌آید، تحلیل‌های گسترده‌ای دربارهٔ ابتکار کمربند و راه و ابعاد و هدف‌های آن مطرح شده است، اما به جایگاه روسیه در این طرح و دیدگاه روسیه نسبت به آن کمتر توجه شده است. چین این طرح را در قزاقستان مطرح کرد که از بزرگ‌ترین کشورهای جهان است که به‌شکل کامل محصور در خشکی و از مهم‌ترین کشورهای «خارج نزدیک»^۴ از نگاه روسیه است. «کمربند اقتصادی راه ابریشم»^۵ که مسیر خشکی این طرح است، آسیای مرکزی را درگیر این برنامه می‌کند و بیشترین سرمایه‌گذاری‌های چین در قالب این طرح نیز در همین منطقه است. مطرح‌شدن این طرح از سوی چینی‌ها، در آغاز واکنشی منفی در روسیه برانگیخت. برخی از روس‌ها به هدف‌های چین بدگمان هستند. «خطر زرد» یعنی ترس از چینی‌ها در زمینهٔ اشغال بخش‌های شرقی روسیه که از دههٔ ۱۸۸۰ پدید آمد، هنوز هم در میان بسیاری از مردم و نخبگان روس جدی است (Bennett, 2016: 348).

اما در مه ۲۰۱۵ پوتین و شی جین پینگ در مسکو با یکدیگر دیدار کردند و روسیه اعلام کرد که آمادهٔ همکاری با این طرح است. پوتین در نشست خبری مشترک گفت: «ما فکر می‌کنیم طرح اتحادیهٔ اوراسیا و طرح کمربند اقتصادی راه ابریشم همدیگر را تکمیل می‌کنند» (Bennett, 2016: 345). اما چه شد روسیه که برنامه‌های بلندمدت برای ادغام ترتیبات منطقه‌ای

1. Xi Jinping
2. On Diplomacy
3. Silk Road strategy
4. Near Abroad
5. Silk Road Economic Belt

داشت و یکی از رقبای اصلی چین در حوزه کشورهای مستقل هم‌سود و به‌ویژه آسیای مرکزی بود، با این طرح همراهی کرد؟

برای پاسخ به این پرسش باید به دو نکته توجه کنیم: نخست در بعد سلبی که روسیه از سال ۲۰۱۳ با مجموعه‌ای از مشکلات اقتصادی که ناشی از تحریم‌های غرب و نیز کاهش قیمت‌های نفت بوده، روبه‌رو شده است. در واقع هرچند که روسیه در بحران اوکراین و سوریه دست بالا را داشته است، اما به دلیل مخالفت اتحادیه اروپا و آمریکا با رویکرد روسیه در بحران اوکراین، با انزوای بین‌المللی روبه‌رو شده است؛ دوم، در بعد ایجابی، یکی از اهداف اصلی روسیه که از گفته‌های مقام‌ها و بررسی سیاست‌های روسیه به دست می‌آید، رویکرد «چندقطبی‌گرایی» در سیاست خارجی و مخالفت با اقدام‌های یک‌جانبه‌گرایانه آمریکا در سیاست بین‌الملل است، ولی برای تحقق این هدف و ایستادن در برابر یک‌جانبه‌گرایی‌های آمریکا، روسیه باید قدرت خود را با کشورهای قدرتمند دیگر تجمیع کند. از این رو، در پاسخ به پرسش بالا باید بگوییم که روسیه برای رهایی از فشارها و مشکلات اقتصادی و نیز برای تحقق چندقطبی‌گرایی در سیاست بین‌الملل، با ابتکار یک کمربند و یک راه چین موافقت کرد. یکی از بهترین نظریه‌هایی که می‌توان برای بررسی این سیاست روسیه به کار برد، نظریه موازنه قوای نرم به‌عنوان یکی از راه‌های دستیابی به وضعیت چندقطبی است. در این نوشتار می‌کوشیم در چارچوب نظریه موازنه قوای نرم، علت‌های همراهی روسیه با چین برای اجرای ابتکار یک کمربند و یک راه را بررسی کنیم.

چارچوب نظری: چندقطبی‌گرایی و موازنه نرم

مفهوم قطبیت^۱ را والتز برای نخستین بار به شکل نظری و علمی به کار برد. او گفت برای فهم نظم جهان باید به صورت‌بندی سامانه بین‌الملل توجه کرد و فهم دقیق سامانه بین‌الملل از راه تشخیص نوع توزیع قدرت میان واحدهای بزرگ، که او آن‌ها را «قطب» می‌نامد، قابل بررسی است. یک نوع از چینش و نظم میان قطب‌های قدرت، سامانه چندقطبی است. در این سامانه، قدرت و نفوذ بیشتر میان سه یا بیشتر از سه دولت (قطب) وجود دارد. حدود یک دهه پس از جنگ سرد، بیشتر پژوهشگران موافق بودند که سامانه بین‌الملل تک‌قطبی شده است، اما پس از آن، کم‌کم با قدرت‌گیری برخی از کشورها، این گرایش پدید آمد که سامانه به‌سوی چندقطبی شدن پیش می‌رود. چندقطبی‌گرایی^۲ یا چندجانبه‌گرایی به معنای حل مسائل اقتصادی، سیاسی و امنیتی جهان از راه همکاری چند طرف با یکدیگر است. تعریف میلز از این مفهوم

1. Polarity

2. Multipolarism

«حکمرانی بین‌المللی گروهی» است. همچنین تعریف کوهن از آن «رویه همکاری سیاست‌های ملی در گروه‌های سه دولت یا بیشتر» است (Labes, 2003: 558). از نگاه طرفداران چندقطبی‌گرایی در روابط بین‌الملل، وضعیت تک‌قطبی ماندگار نیست؛ چرا که به معنای پایان موازنه قدرت است و این موضوعی است که تحقق‌پذیر نیست. وضعیت تک‌قطبی که هم ناممکن است و هم نامطلوب، تنها برای دوره‌ای بسیار کوتاه در وضعیت انتقالی ممکن است. اما بلافاصله سازوکارهای موازنه‌گری از سوی دیگر قدرت‌ها فعال خواهند شد و قدرت هژمون را به چالش خواهند کشید. مفروض این است که «قدرت نامتوازن، صرف نظر از اینکه در اختیار چه کسی باشد، در هر صورت یک خطر است» (Buzan, 2011: 48-49).

طرفداران جهان چندقطبی بر این باورند که تک‌قطبی‌گرایان معتقد به تفکر و مسیر خطی تاریخ و تقسیم‌بندی جهان میان خوب و بد هستند. در واقع طرفداران سامانه چندقطبی باور دارند که این وضعیت به معنای بازگشت به دوران پیشین یا پشتیبانی از دولت - ملت‌ها و مانند آن نیست؛ بلکه این طرح به دنبال ایجاد سازماندهی نو در نظم جهانی است که منصفانه‌تر و هماهنگ‌تر است. در وضعیت چندقطبی، فرهنگ، فلسفه، اقتصاد و فناوری غربی تنها به‌عنوان پدیدارهای محلی هستند و به هیچ‌وجه از ارزش‌های دیگر مانند ارزش‌های آسیایی بهتر و بالاتر نیستند. همچنین چندقطبی‌گرایی از روندهای همگرایی منطقه‌ای بر پایه همکاری اقتصادی و فرهنگی پشتیبانی می‌کند (Dugin, 2014: 6).

تأکید چندقطبی‌گرایان بر این است که مسائل جهانی از راه کوشش یک کشور واحد و قدرتمند جهانی حل‌شدنی نیست و در برابر، همکاری جهانی در چارچوب یک نظم چندقطبی برای حل مسائل ضروری به‌نظر می‌رسد. چندقطبی‌گرایی مبتنی بر به رسمیت شناختن تفاوت‌های فرهنگی و تمدنی در جهان معاصر است. الکسی بوگاتورف^۱ گفته است: «چندقطبی با برابری تقریبی فرصت‌های متقارن برای چند کشور جهان مشخص می‌شود که هیچ کدام نسبت به دیگران برتری چشمگیری ندارند (Martynov, 2008: 155). چندقطبی‌گرایان بر این باورند که سامانه چندقطبی باثبات‌تر است؛ چرا که دولت‌های بزرگ می‌توانند از راه اتحادها و جنگ‌های کوچک بدون اینکه خود درگیر شوند، به هدف‌های خود برسند. سینگر و دویچ^۲ استدلال می‌کنند که سامانه چندقطبی از آن رو باثبات‌تر است که قدرت‌های بزرگ انگیزه‌ها و فرصت‌های بیشتری برای همکاری دارند (Labes, 2003: 560).

1. Alexey Bogaturov
2. Singer and Deutsch

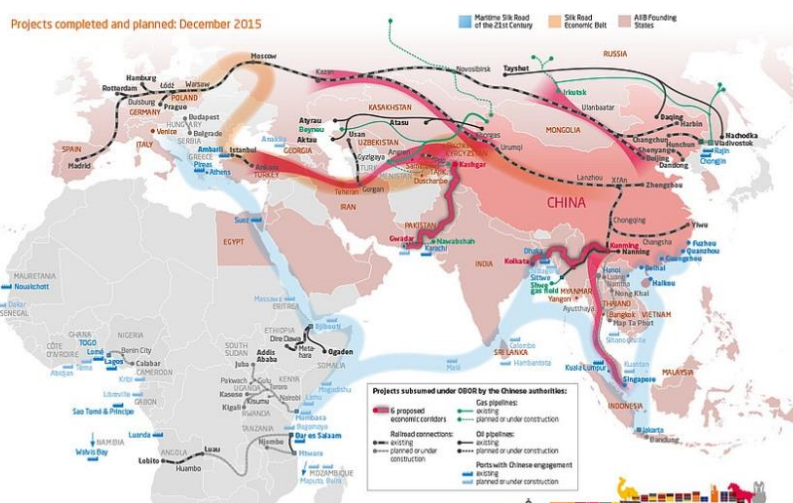
ابتکار یک کمربند و یک راه

ابتکار یک کمربند و یک راه چین را مهم‌ترین و فراگیرترین طرح طول تاریخ نامیده‌اند. تا سال ۲۰۲۰، ۱۳۶ کشور و ۳۰ سازمان بین‌المللی به آن پیوسته‌اند. چین با کشورهای هدف وارد «گفت‌وگوهای عمیق» شده است. در صورت عملی و اجرایی شدن کامل این طرح، می‌توان نظم جهانی را به پیش و پس از این طرح تقسیم‌بندی کرد (Weidong, 2020: 2). یک سال پس از آغاز این طرح، چین «مجمع راه ابریشم»^۱ را با ۴۰ میلیارد دلار راه انداخت. افزون بر این، یکی از وظایف اصلی بانک توسعه زیرساختی آسیا،^۲ تأمین اعتبار و وام برای طرح‌های کمربند اقتصادی راه ابریشم است. در امتداد مسیر ابتکار یک کمربند و یک راه، ۶۵ کشور از آسیای مرکزی، آسه‌آن، آسیای جنوبی، اروپای شرقی، آسیای شرقی و آفریقای شمالی، با ۴،۴ میلیارد نفر جمعیت با درآمد قابل عرضه ۲۱ تریلیون دلاری، به ترتیب ۶۳ درصد یک کمربند و ۲۹ درصد یک راه از ظرفیت جهانی را دارند. همچنین شی جین پینگ اعلام کرده است که تا سال ۲۰۲۵ میزان بازرگانی با کشورهای در امتداد این طرح باید از ۲،۵ تریلیون دلار بیشتر شود (Amirahmadiyan and Salehi Dolatabad, 2016: 17). در واقع بر پایه این طرح، اقتصاد آسیای شرقی به اقتصاد اروپا پیوند می‌خورد.

این طرح را «بزرگ‌ترین طرح زیرساختی قرن بیست‌ویکم» نامیده‌اند. چین تعهد کرده است دست‌کم یک تریلیون دلار در این طرح سرمایه‌گذاری کند. بنابر آمار رسمی دولت چین تا سال ۲۰۱۹، شرکت‌های دولتی ۳۱۱۶ طرح را در ۱۸۵ کشور جهان انجام داده‌اند و در حوزه طرح‌های ساخت و ساز نیز قراردادهایی به ارزش ۵۰۰ میلیارد دلار امضا کرده‌اند (Summers, 2020: 5). در صورت تکمیل طرح‌های مطرح‌شده به وسیله چین، شبکه زیرساختی انتقال کالا از راه دریا و حتی مناطق قطبی به سوی غرب گسترش می‌یابد (Gabuev, 2016: 64). مسیر خشکی این طرح از نواحی مرکزی چین آغاز شده است و پیش از گسترش به سوی غرب، از استان گانسو^۳ و دو شهر خورگاس^۴ و اورومچی^۵ از استان شین جیانگ می‌گذرد. سپس به سوی جنوب غربی رفته و پس از گذر از آسیای مرکزی، شمال ایران، عراق، سوریه و ترکیه را پشت سر می‌گذارد. راه ابریشم سپس از تنگه بسفر در استانبول گذشته و

1. Silk road forum
2. Asian Infrastructure Investment Bank
3. Gansu
4. Khorgos
5. Urumqi

بلغارستان، رومانی، جمهوری چک و آلمان را طی می‌کند. پس از آن به هلند کشیده شده و در پایان به ونیز در ایتالیا خواهد رسید. ونیز نقطه تلاقی دو مسیر خشکی و دریایی جاده ابریشم جدید مدنظر چین خواهد بود (Ajili and Salami, 2017: 65).



شکل ۱. مسیرهای چندگانه ابتکار کمربند و راه

Source: The Diplomat, 2015.

روسیه و راه ابریشم نوین؛ تهدیدها

پس از ارائه ابتکار کمربند و راه از سوی چین، روسیه با بدبینی و تردید به این طرح نگاه کرد. یکی از اصلی‌ترین علت‌های تردید روسیه، آن است که روسیه از نفوذ گسترده چین در آسیای مرکزی نگران است. با این همه، امروزه نوع روابط روسیه و چین با عنوان‌هایی همچون دوست، شریک یا حتی متحد بیان می‌شود. به‌طور طبیعی نمی‌توان از رهبران روسیه انتظار موضع‌گیری‌هایی همچون مواضع رشن و تقابلی آن‌ها در برابر ناتو داشت. تهدید شناسایی شده در این نوشتار مبتنی بر نظریه است و نه مصادیق تجربی. به‌ویژه اینکه در حوزه مسائل سیاسی و امنیتی با توجه به نبود اطلاعات سری، بیشتر باید به دنبال تحلیل نظری بود. چین در سال‌های اخیر، نفوذ و حضور گسترده‌ای در کشورهای جداشده از اتحاد شوروی و به‌ویژه در آسیای مرکزی پیدا کرده است. در واقع، در بسیاری موارد، چین سهم روسیه را از بازار رو به گسترش آسیای مرکزی گرفته و این مسئله برای روسیه نوعی شکست به شمار می‌آید. در سال ۲۰۱۹ چین شریک نخست کشورهای تاجیکستان، ازبکستان و قرقیزستان بوده است. در مجموع بنابر

آمار سال ۲۰۱۹ سه شریک نخست کشورهای آسیای مرکزی به ترتیب اتحادیه اروپا (۲۵ درصد)، چین (۲۱ درصد) و روسیه (۱۸ درصد) بوده‌اند (Coface, 2019). شاید نکته مهم‌تر، شتاب افزایش سهم چین در مقایسه با روسیه و اتحادیه اروپا باشد. همچنین در سال ۲۰۱۹ تولید ناخالص داخلی روسیه معادل ۱۲ درصد چین بود. ضمن اینکه نگرانی روسیه مربوط به اکنون نیست و مربوط به آینده است. در سال ۲۰۱۹ نرخ رشد واقعی تولید ناخالص داخلی چین ۳،۶ درصد و روسیه ۳،۱ درصد است (Asia.Nikkei, 2020).

ورود چین به عنوان بازیگری قدرتمند به منطقه پسا شوروی، بخش جدیدی از پیچیدگی را به کوشش‌های مسکو برای مدیریت روابط با اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا ایجاد می‌کند. قزاقستان و قرقیزستان به دلیل عضویت در اتحادیه اقتصادی اوراسیا مجبور به گذاشتن تعرفه‌های کلانی بر کالاهای چینی هستند؛ با این همه، هر دو کشور به گرمی از طرح تازه چین استقبال کردند (Wilson, 2016: 9). یکی دیگر از اختلاف‌های چین و روسیه مربوط به منطقه قطب شمال است. روسیه قطب شمال را حیاط خلوت خود می‌داند، اما چین در چارچوب طرح راه ابریشم، سیاست خود را نسبت به این منطقه اعلام کرد و خود را «دولت مجاور قطب شمال» نامید. از سوی دیگر، بسیاری از کشورهای حوزه خارج نزدیک به دلیل موازنه‌سازی و تقویت استقلال خود به ابتکار کمر بند و راه روی آورده‌اند، چرا که با توجه به مواردی همچون بحران اوستیای جنوبی و آبخازیا و نیز بحران کریمه، نسبت به تهدید تمامیت ارضی خود هراس دارند (Skarzynski, 2020).

چین با سه کشور قزاقستان، قرقیزستان و تاجیکستان ۳۶۲۹ کیلومتر مرز مشترک دارد. کشورهای آسیای مرکزی هر کدام با منابع خاص طبیعی خود کشورهای غنی‌ای هستند که با وجود ظرفیت زیاد، از اقتصاد جهانی به نسبت دور افتاده‌اند. همین مسئله آن‌ها را به فرصت‌های بسیار خوبی برای جذب کالاها و سرمایه‌های چینی تبدیل می‌کند (Gabuev, 2016: 65). سه نگرانی اصلی مقام‌های روسیه این‌ها هستند: طرح‌های چین ممکن است انسجام اتحادیه اقتصادی اوراسیا را کم کند. یکی از اصلی‌ترین ویژگی‌های اتحادیه گمرکی این بوده است که کشورهای عضو باید عوارض گمرکی را از میان خود بردارند. چین کشوری است که بیشترین آسیب را از این طرح می‌بیند؛ چرا که اعضای اتحادیه باید تعرفه‌های بیشتری برای کشورهای بیرون از اتحادیه گمرکی وضع کنند. این درحالی است که در طرح کمر بند اقتصادی راه ابریشم، یکی از هدف‌های اصلی، برپا کردن منطقه بازرگانی آزاد است که این مسئله در تقابل با طرح روسیه است.

نگرانی دوم روسیه، ترس از دست دادن مسیر حمل و نقل این کشور میان آسیا و اتحادیه اروپا است. روسیه تا سپتامبر ۲۰۱۳ مبالغ زیادی برای دو راه آهن فراسیبری^۱ و بایکال - آمور^۲ سرمایه گذاری کرده بود. هدف روسیه این بود که با نوکردن این دو خط قطار، جایگاه ترابری خود در مسیر شرق به غرب را در مقایسه با مسیر دریایی کانال سوئز تقویت کند. طرح جدید چین شامل بزرگراه‌ها و خطوط ریلی می‌شود که از شین جیانگ تا اروپا تداوم می‌یابد، بخش مهمی از اهمیت حمل و نقل کالا از روسیه را از میان می‌برد. هرچند که بخشی از طرح «مسیر شمالی» چین نیز از روسیه می‌گذرد، این طرح در مقایسه با مسیر فراسیبری سهم بسیار کمتری برای روسیه قائل است، بنابراین درآمدها و نقش حمل و نقل کالا از روسیه بسیار کاهش می‌یابد. نگرانی سوم نیز افزایش نقش چین در اقتصاد آسیای مرکزی، به ویژه در بخش‌های مربوط به مواد خام و قراردادهای زیرساختی است. پس از بحران مالی سال ۲۰۰۸ نقش روسیه در آسیای مرکزی کاهش و نقش چین افزایش یافته است (Gabuev, 2016: 64-66).

اما به نظر می‌رسد مهم‌ترین نگرانی روسیه مسئله تداخل ابتکار یک کمربند و یک راه چین با اتحادیه اقتصادی اوراسیا باشد. در واقع تشکیل این اتحادیه نمایانگر «قله» کوشش روسیه برای گردآوردن همسایگان به رهبری مسکو است. چنانچه این اتحادیه به رهبری روسیه در دستیابی به هدف‌های خود موفق شود، روسیه را به رهبر بی‌رقیب کشورهای مستقل هم‌سود تبدیل می‌کند. هدف‌های اصلی اتحادیه اقتصادی اوراسیا در حوزه‌های حمل و نقل، برپایی بانک توسعه برای تأمین مالی و سرمایه‌گذاری، توسعه زیرساخت‌ها و کاهش هزینه و زمان مسافرت از اروپا به مناطق آسیا و پاسیفیک است.

پوتین در سال ۲۰۱۱ اعلام کرد که اتحادیه اقتصادی اوراسیا یک مجمع فراملیتی قدرتمند است که می‌تواند به یکی از قطب‌های جهان جدید تبدیل شود و به‌عنوان پلی کارآمد میان اروپا و منطقه پویای آسیا و پاسیفیک عمل کند (Mirfakhraee, 2015: 154-158). اگرچه بنیادهای شکل‌گیری این دو طرح از دیدگاهی لیبرالیستی سبب به‌وجود آمدن منافع مشترک و همکاری بیشتر می‌شود، از منظری واقع‌گرایانه هر کدام از طرح‌ها موفق شود، رهبری کشور بنیان‌گذار تضمین می‌شود و دستاوردهای نسبی دیگری کاهش می‌یابد. سرانجام روسیه که خطر حضور کشورها و نهادهای غربی همچون اتحادیه اروپا، آمریکا و ناتو را در مناطق پیرامون خود محتمل می‌دید، مجبور شد از حضور اجتناب‌ناپذیر چین برای رویارویی با قدرت‌های غربی استقبال کند.

1. Trans-Siberian railway
2. Baikal-Amur

استقبال کشورهای آسیای مرکزی از طرح چین نیز از عامل‌هایی است که نگرانی روسیه را افزایش داده است. برای نمونه، قزاقستان که بزرگ‌ترین و ثروتمندترین کشور در آسیای مرکزی است، مشتاقانه از طرح چین استقبال کرده است. قزاقستان می‌خواهد قطب این طرح تازه شود؛ به‌ویژه پس از کاهش قیمت نفت در سال‌های اخیر، قزاقستان به سرمایه‌گذاری‌های کلان روی طرح‌های زیرساختی خود نیاز دارد. برخی مقام‌های قزاقستانی با وجود دسترسی نداشتن به دریا، نداشتن بندر و مانند آن، هدف خود را تبدیل شدن به «سنگاپور آسیا» می‌دانند (Le Corre, 2015). ارقام جدول ۱ که گویای گسترش پرشتاب روابط بازرگانی چین و کشورهای جداشده از اتحاد شوروی به‌ویژه کشورهای آسیای مرکزی است، هنگامی مهم می‌شود که بدانیم بنابر میراث شوروی و تقسیم کار اقتصادی که در آن هنگام میان جمهوری‌ها انجام شده بود، وضعیت به‌گونه‌ای بود که زنجیره اقتصادی این کشورها همه به روسیه پایان می‌یافت. از این رو، پس از استقلال نیز روابط اقتصادی این کشورها بیشتر با روسیه بوده است. در حالی که در چند سال اخیر چین نه تنها رقیب اصلی اقتصادی روسیه در حیطه خلوت این کشور شده، بلکه در برخی از موارد نیز جای روسیه را گرفته است. در جدول ۱ می‌بینیم که صادرات روسیه تنها به کشورهای ترکمنستان و قزاقستان بیش از چین است.

جدول ۱. میزان صادرات روسیه و چین به پنج کشور آسیای مرکزی در سال ۲۰۱۹ (دلار)

ترکمنستان	قزاقستان	قرقیزستان	تاجیکستان	ازبکستان	
۳۱۶ میلیون	۱۱ میلیارد	۶ میلیارد	۱،۵ میلیارد	۴ میلیارد	چین
۵۴۳،۳۱ میلیون	۱۴،۲۹ میلیارد	۱،۵۶ میلیارد	۹۵۳،۰۷ میلیون	۳،۹۱ میلیارد	روسیه

Source: Trading Economics, 2019.

از دیگر علت‌هایی که روسیه به طرح چین با تردید نگاه می‌کند، این است که روسیه و طرح‌های گسترده‌ای در زمینه منطقه‌گرایی و همگرایی با کشورهای جداشده از شوروی در زمینه‌های سیاسی، اقتصادی و امنیتی دارد. این مسئله سبب می‌شود تا روسیه با هر طرح مشابهی که قدرت‌های بزرگ در حوزه کشورهای مستقل هم‌سود طرح می‌کنند، با رویکرد بازی حاصل جمع صفر نگاه کند. الگوی مطلوب روسیه درباره حوزه جغرافیایی پسا شوروی این است که این منطقه همچون یک گروه‌بندی منسجم با تصمیم‌های واحد و مشترک در رابطه با کشورهای دیگر اقدام کند (Kuchins and Zevelev, 2012: 151-152). اما چین بیشتر

ترجیح می‌دهد که با کشورهای استقلال‌یافته از اتحاد شوروی به‌صورت دوجانبه یا در طرح‌هایی که خود هدایتگر آن است همکاری کند.

نگرانی دیگر روسیه، پیامدهای ژئوپلیتیکی طرح چین است. چین در رابطه با ابتکار کمربند و راه، همانند رویه کلی خود در سیاست خارجی، کوشیده تا از ادبیات ژئوپلیتیکی پرهیز کند و طرح خود را در چارچوب سیاست نرم و همکاری‌های اقتصادی و فرهنگی نشان دهد. برای نمونه، وزیر بازرگانی چین، هدف این طرح را برای همسایگان «یادگیری درباره تمدن چینی بیان می‌کند که دارای تاریخی بلند و فرهنگی عمیق است» (Bennett, 2016: 348).

ابتکار کمربند و راه قابل مقایسه با طرح مارشال آمریکا پس از جنگ جهانی دوم است. در حالی که چین اصرار دارد این طرح را یک طرح برد-برد بنامد، تحلیل‌های دیگری نیز وجود دارد که این طرح در آینده و بلندمدت می‌تواند برای روسیه تبدیل به برد-باخت شود. واقع وقتی چین در کشورهای حوزه نفوذ اتحاد شوروی بر بخش‌های زیرساختی و مالی اعم از خطوط انرژی، بانک، بیمه، معدن و غیره مسلط شود، در عمل بر کل این کشورها مسلط شده است و جایی برای کنشگری روسیه باقی نمی‌ماند. تحلیلگران مهم و تأثیرگذاری همچون ترینین^۱ و ووکرسنسکی^۲ مسئله نزدیک نبودن روسیه و چین و نیز وابستگی گسترده روسیه به چین را از تهدیدهای اصلی ابتکار کمربند و راه برای روسیه می‌دانند. تحلیلگران دیگری همچون واسیلیف^۳ ولوشین^۴ و خارمیچیکین^۵ نشان داده‌اند که ظهور چین و طرح گسترده این کشور چگونه می‌تواند امنیت و حتی حاکمیت ملی روسیه را با تهدید روبه‌رو کند. در پژوهش کوتلووا^۶ نشان داده شد حتی تحلیلگران خوشبین نیز می‌گویند ابتکار کمربند و راه دست‌کم با طرح اتحادیه اقتصادی اوراسیا در رقابت است؛ چرا که روسیه این طرح را به‌نوعی در واکنش به طرح چین مطرح کرده است. نادژ رولاند^۷ تحلیلگر مسائل چین و روسیه می‌گوید که حتی اگر سلطه و هم‌زیستی مشترک چین و روسیه در اوراسیا در میان مدت پایدار باشد، «روسیه ممکن است سرانجام متوجه شود که چین تهدیدی عمیق برای منافع و جاه‌طلبی‌های اوست و تصمیم بگیرد وارد رقابت جدی با چین شود» (Kuteleva and Vasilev, 2020: 3-6).

1. Trenin
2. Voskresenski
3. Vasiliev
4. Voloshin
5. Khranchikhin
6. Kuteleva
7. Nadège Rolland

روسیه به‌ویژه از سال ۲۰۰۰ به بعد از افزایش نقش چین برای کاهش نقش آمریکا در منطقه، به‌ویژه پس از حضور نظامی آمریکا در ازبکستان و قرقیزستان پشتیبانی می‌کرد. این مسئله در مشارکت روسیه در سازمان همکاری شانگهای تجلی بیشتری یافت. هرچند که حتی در این دوره نیز روسیه کوشش چین برای ایجاد منطقه بازرگانی آزاد و نیز راه‌اندازی بانک توسعه در قالب سازمان همکاری شانگهای را سد می‌کرد، زیرا بر این باور بود چینی‌ها می‌توانند با این ابزارهای اقتصادی، جای روسیه را در آسیای مرکزی بگیرند (Karami and Azizi, 2013: 145-146). همین منطبق نیز در رابطه با رویکرد روسیه به طرح کمربند اقتصادی راه ابریشم درست است. از دید روسیه، کمربند اقتصادی راه ابریشم بیش از یک راه‌گذر است و برای چین سکویی برای افزایش نفوذ سیاسی آن در قلب اوراسیا فراهم خواهد کرد (Amirahmadiyan and Salehi Dolatabad, 2016: 17).

مجموع این عوامل سبب شده است که پس از چند سال از همکاری چین و روسیه، پیشرفت‌ها چندان آشکار نباشد؛ برای نمونه، در یک سال نخست پس از بیانیه مه ۲۰۱۵ همکاری‌های کمی صورت گرفت. در این مدت تنها دو نشست کارگروه‌های «پیوند» دو طرح، یعنی طرح‌های ابتکار کمربند و راه و اتحادیه اقتصادی اوراسیا برگزار شد و هشت سند امضا شد. از دلایل‌هایی که به‌نظر می‌رسد سبب پیشرفت نکردن همکاری دو طرح شد، برداشت‌های متفاوت دو طرف درباره همکاری دو طرح بود. طرف روسی فکر می‌کرد که بیانیه مه در واقع به‌رسمیت‌شناختن اتحادیه اقتصادی اوراسیا به‌عنوان شریکی هم‌سطح است که همه گفت‌وگوها باید از راه اتحادیه اقتصادی اوراسیا انجام شود و به‌نوعی حکومت روسیه را وارد گفت‌وگوها و طرح‌ها کند و چین باید در طرح‌ها و برنامه‌هایی که دارد قواعد و استانداردهای روسیه را رعایت کند. در برابر، چین اهمیت کمتری به اتحادیه اقتصادی اوراسیا می‌داد و بیانیه مه را یادداشتی دوجانبه با حکومت روسیه می‌دانست. از این‌رو گفت‌وگوهای دوجانبه را با طرف‌های دیگر و به‌ویژه کشورهای آسیای مرکزی قطع نکرد. کشورهایی که عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا هستند در بیانیه مشترک روسیه و چین برای همکاری دو طرف حضور نداشتند. برخی از این کشورها از این مسئله نگران بودند؛ به‌ویژه نظربایف، رئیس‌جمهور قزاقستان از اینکه طرف مشورت نبودند، ابراز نگرانی کرد (Gabuev, 2016: 75).

نکته اصلی‌ای که ابتکار کمربند و راه چین را تهدیدی بلندمدت برای روسیه می‌داند، این است که چین در چارچوب قراردادهای مفصل و چندبعدی، میلیاردها دلار در کشورهای همسایه روسیه سرمایه‌گذاری می‌کند. از نگرانی‌های دیگر روسیه، سابقه رفتاری دولت چین با

کشورهای طرف معامله است. چین روندی را طی کرده است که از آن با عنوان «دیپلماسی بدهی»^۱ یاد می‌کنند. به این صورت که چین نخست سرمایه‌گذاری‌های کلان در کشورهای هدف انجام می‌دهد و کشورهای نیازمند نیز بی‌رویه از سرمایه‌گذاری‌ها و وام‌های چین بهره‌مند می‌شوند. هنگامی که مهلت بازپرداخت می‌رسد، کشورهای مقروض مجبور می‌شوند امکانات و منابع ملی گسترده‌ای را در اختیار چین قرار دهند. برای نمونه، تصاحب معادن طلائی «دوآبه شرقی» و «کمرغ بالا» تاجیکستان به همین شکل صورت گرفته است (Summers, 2020: 1-4).

در پایان باید به یک مانع فرهنگی در رابطه با همکاری گسترده روسیه و چین نیز در این زمینه اشاره کنیم. دیدگاهی فرهنگی از اوایل جنگ سرد به جا مانده است که روسیه از نظر هویتی در روابط خود با چین خود را برادر بزرگ‌تر و راهنمای این کشور می‌داند. برای نمونه، کورتونوف^۲ مدیر شورای روابط بین‌الملل روسیه گفته است کسی که همواره در برابر تجاوزها و زیاده‌خواهی‌های چین می‌ایستد، روسیه است و این کشور «خواهر بزرگ‌تر»^۳ چین به شمار می‌آید (Wilson, 2016: 16).

موازنه نرم و تغییر رویکرد روسیه

حدود یک سال پس از اعلام رسمی ابتکار کمربند و راه و به‌ویژه «کمربند اقتصادی راه ابریشم» که مستقیم بر منافع روسیه تأثیر می‌گذاشت، روسیه به همکاری با طرح جدید چین روی آورد. مسئله نخست، تغییر موضع روسیه نسبت به نوع تعامل با چین و از جمله طرح کمربند اقتصادی راه ابریشم بود. روسیه به دلیل تحریم‌های اتحادیه اروپا و آمریکا از سال ۲۰۱۴ و نیز کاهش قیمت نفت، با وضعیت اقتصادی نامناسبی روبه‌رو شد. تنها در سه ماهه نخست سال ۲۰۱۴ و در نتیجه تبدیل روبل به ارزهای خارجی، بیش از ۶۳ میلیارد دلار سرمایه از این کشور بیرون رفته بود. بانک مرکزی روسیه کاهش تولید ناخالص داخلی کشور را منفی ۵٫۱ درصد اعلام کرد (Moody's, 2015). در آن هنگام آنتون سیلوانوف^۴ وزیر دارایی روسیه گفت: «حجم سرمایه‌گذاری در روسیه کاهش یافته است. ورود سرمایه به روسیه با موانعی روبه‌رو می‌شود که کشورهای غربی بر سر راه ما گذاشته‌اند. این امر برای اقتصاد ما سالانه ۳۲ میلیارد یورو هزینه دارد» (Global Times, 2014). بنابر آمار بانک مرکزی روسیه، مجموع برون‌رفت

1. Debt Diplomacy
2. Kortunov
3. Big sister
4. Anton Siluanov

سرمایه در سال ۲۰۱۴، ۱۵۱ میلیارد دلار بوده که در نوع خود بی سابقه است. پوتین کوشید تا این مسئله را کم اهمیت جلوه دهد و گفت در سال ۲۰۰۸ نیز فرار سرمایه زیاد بود، «اما مشکلی به وجود نیامد، همه زنده و سرحال باقی ماندند و آن پول‌ها وقتی اوضاع عادی شد، برگشتند» (Eurasianet, 2015).

مسئله دیگر، تلاش چین برای جذب روسیه به طرح راه ابریشم بود. یان یکی از پژوهشگران چینی، می‌گوید ابتکار کمربند و راه هدف راهبردی چین برای به چالش کشیدن قدرت آمریکا در حوزه اوراسیا است. الکساندر لوکین،^۱ پژوهشگر برجسته روس نیز درباره انگیزه‌های چین از امتیاز دادن به روسیه می‌گوید هدف رهبری چین از پشتیبانی روسیه در این طرح، نشان دادن اتحاد دو کشور در زمینه مخالفت با هژمونی غرب است (Wilson, 2016: 5). اما به هر صورت، چین طرح‌های خود را قدری تعدیل کرد و امتیازهایی به روسیه داد تا حساسیت‌های این کشور را کمتر کند. برای نمونه، «مسیر شمالی» که از روسیه می‌گذرد، جزئی از طرح راه ابریشم شناخته شد یا خط راه آهن ترانس - سیبری و خط راه آهن بایکال - آمور به‌عنوان بخشی از راه ابریشم مطرح شدند. چین در این زمینه دو کار انجام داد؛ نخست اینکه کوشید تا طرح خود را بیشتر در قالب جهانی نشان دهد و نه منطقه‌ای تا به این صورت نگرانی روسیه را از دست‌اندازی این کشور به حیاط‌خلوت خود کاهش دهد. تعبیرهایی که مقام‌های چینی برای بیان هدف‌های خود از اجرای این طرح دارند، به هیچ وجه مبتنی بر منافع ملی و رشد اقتصادی چین و مانند آن نیست، بلکه هدف این طرح را توسعه آسیا و کمک به اقتصاد جهان و «هدیه بزرگی برای بشریت» و مانند آن معرفی می‌کنند. دیگر اینکه، چین در طرح‌های نوین خود به روسیه بیشتر توجه کرده و کوشیده است تا منافع این کشور را نیز در نظر بگیرد و به این کشور اجازه دهد تا از مزایای اقتصادی و اعتباری آن بهره‌مند شود.

در واقع تعامل میان روسیه و چین در طرح‌های اتحادیه اقتصادی اوراسیا ناشی از پیچیدگی‌های روابطی است که ریشه در سامانه پویای بین‌الملل دارد. البته در مجموع این طرح‌ها بیشتر به نفع چین است تا روسیه، اما روسیه با این طرح موافقت کرد تا به نوعی از کارت و وزنه چین در سیاست بین‌الملل علیه غرب و آمریکا استفاده کند تا موازنه جهانی قدرت را کمی به نفع خود تغییر دهد. بیانیه مشترک همکاری میان اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کمربند اقتصادی راه ابریشم در مه ۲۰۱۵ نشان‌دهنده گام مهم روسیه در راهبرد نوین این کشور در گرایش به شرق است. هرچند که شاید راهبرد کلان روسیه در همگرایی با چین نوعی

1. Alexander Lukin

راهبرد واکنشی و پذیرش نفوذ چین باشد، چرا که به تعبیر اسپواک،^۱ پژوهشگر مؤسسه کارنگی، با توجه به قدرت غیرقابل مقایسه اقتصادی و مالی چین با روسیه، ابتکار کمربند و راه، طرح «یک کمربند، یک رهبر» است (Spivak, 2017).

همکاری این دو کشور بیشتر هماهنگ‌سازی روش‌ها و شیوه‌های موازنه قوا است؛ چرا که هدف اعلامی هر دو کشور درباره نظم بین‌المللی و مبارزه با تک‌قطبی‌گرایی و هژمونی آمریکا یکسان است، اما در نوع دست‌یابی به آن اختلاف است و چین حرکت‌های تحریک‌آمیز روسیه را نمی‌پسندد. تمرکز و مزیت‌های چین بیشتر در حوزه موازنه نرم است، اما تمرکز روسیه بر موازنه سخت است. برای نمونه، روسیه تنها کشوری است که در آسیای مرکزی (تاجیکستان، قزاقستان، قرقیزستان) پایگاه نظامی دارد. اما به دو دلیل روسیه نمی‌تواند موازنه سخت را به راحتی به کار گیرد: نخست اینکه بر مبنای چارچوب نظری این نوشتار، در نظام‌های موازنه قدرت و چندقطبی، می‌توان از موازنه سخت استفاده کرد، اما در نظام تک‌قطبی هژمونیک، فاصله قدرت‌های پایین‌تر از هژمون آن‌چنان زیاد است که نمی‌تواند به راحتی از ابزار موازنه سخت استفاده کند؛ دلیل دوم را می‌توانیم از نظریه کوهن و نای درباره قواعد نظام کنونی که مبتنی بر وابستگی متقابل است استخراج کنیم و آن اینکه زور راه مناسب و قابل اتکایی برای رسیدن به هدف‌های اقتصادی نیست (Moshirzadeh, 2011: 51).

از این رو، روسیه در سال‌های اخیر کوشید بتواند از ابزار موازنه نرم نیز استفاده کند که البته موفقیت چندانی به دست نیاورد. برای نمونه، در حوزه مسائل فرهنگی هرچند فرهنگ و زبان روسی در آسیای مرکزی بسیار رواج دارد، دهه‌ها حاکمیت روسیه بر منطقه سبب برخی سوءظن‌ها نسبت به هدف‌های مقام‌های روسیه شده است. در حوزه راهبردهای مربوط به حمل‌وانتقال انرژی نیز با وجود اجرای برخی طرح‌ها و ساخت خط لوله‌ها، کشورهای آسیای مرکزی به طور کامل در مسیر راهبردهای روسیه حرکت نکرده‌اند. تمایل نداشتن کشورهای منطقه آسیای مرکزی و قفقاز به تداوم انحصار و سلطه سنتی روسیه بر منابع انرژی و خطوط انتقال و نگرانی این کشورها از بهره‌برداری سیاسی مسکو از خطوط انتقال انرژی (مانند قطع جریان گاز اوکراین و گرجستان در سال ۲۰۰۵) علت اصلی این مسئله است. در برابر، چین بر پایه «آیین ظهور مسالمت‌آمیز» و مبتنی بر اقتصاد خود، مزیت بزرگی در حوزه موازنه نرم (حوزه ضعف روسیه) دارد. چین توانسته با تأمین وام‌های مورد نیاز کشورهای منطقه، اولویت بر اقتصاد بدون پیش شرط‌های حقوق بشری (مانند غرب) و سیاسی (مانند

1. Spivak

روسیه) و خرید انرژی (برخلاف روسیه که تنها واسطه است) روابط عمیقی را با کشورهای آسیای مرکزی برقرار کند (Karami and Kouzehgare Kalegi, 2014: 143-152). از این رو، به نظر می‌رسد اعلام همکاری دو کشور، ناشی از نزدیکی‌تر شدن رویکردهای دو طرف درباره روش‌های موازنه یا به بیان بهتر، پذیرش روش چین از سوی روسیه است. در واقع، دو کشور بیشتر بر پایه «بیرون افتادگی»^۱ از مرکز سامانه بین‌المللی که آمریکا بر آن‌ها تحمیل می‌کند، به همکاری با یکدیگر روی آورده‌اند.

پذیرش ضمنی طرح راه ابریشم چین از سوی روسیه نشان می‌دهد روسیه پذیرفته است که قابلیت رقابت اقتصادی با چین در حوزه آسیای مرکزی را ندارد. به این ترتیب، سه دلیل روسیه برای این اقدام، رهایی از انزوای دیپلماتیک، یافتن بازارهای جدید برای انرژی خود و دستیابی به سرمایه و فناوری چین بود. دو نتیجه مهم این تغییر گرایش نیز این‌ها بود: نخست اینکه مسکو تصمیم گرفت تا ممنوعیت غیررسمی‌ای که در سال‌های اخیر علیه حضور چین در طرح‌های بزرگ زیرساختی و ذخایر طبیعی وجود داشته را بردارد و دوم اینکه رویکرد منفی و بازی حاصل جمع صفری را که روسیه در برابر حضور چین در آسیای مرکزی داشت، تغییر دهد (Gabuev, 2016: 68-69). به این ترتیب، سرانجام روسیه تصمیم گرفت تا همکاری با ابتکار کمربند و راه و پذیرش نقش بیشتر چین در آسیای مرکزی را بپذیرد تا بتواند در برابر آمریکا به موازنه قدرت بهتری دست یابد (Wilson, 2016: 2).

فرصت‌های طرح راه ابریشم برای روسیه

اگر از مسائل ژئوپلیتیکی و تهدیدهای احتمالی آن بگذریم، ابتکار کمربند و راه ظرفیت‌ها و فرصت‌های گسترده‌ای را برای روسیه در بر دارد. یکی مزایایی است که روسیه از توسعه زیرساخت‌های ترابری به دست می‌آورد. روسیه بنا به وسعت بسیار خود نیازمند خطوط گسترده و طولانی جاده‌ای و ریلی است. خطوط ارتباطی کنونی بیشتر نتیجه سرمایه‌گذاری‌های دوران اتحاد شوروی است، اما پس از فروپاشی اتحاد شوروی و خصوصی‌سازی لجام گسیخته، دولت دیگر به فکر ساخت جاده‌های جدید نبود. از این مهم‌تر، صنایع نفت و گاز روسیه بیشتر متکی بر زیرساخت‌های فرسوده است و نیازمند سرمایه‌گذاری‌های کلان، به‌ویژه در رابطه با ذخایر دست‌نخورده قطب شمال است.

با توجه به کاهش قیمت انرژی و نیز تحریم‌های غرب علیه روسیه پس از بحران اوکراین در حوزه انرژی و کاهش قیمت روبل و فرار سرمایه‌گذاری‌های خارجی، روسیه برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی به چین روی آورده است. در این زمینه و در چارچوب طرح کمربند اقتصادی راه ابریشم، وزارت حمل‌ونقل روسیه و شرکت راه آهن چین قراردادی در زمینه همکاری و تأمین مالی ساخت قطار پرسرعت مسکو و قازان امضا کردند. همچنین دو طرف قراردادی را برای ساخت «راهگذر ریلی شمالی»^۱ امضا کرده‌اند که منطقه کوراجینو^۲ روسیه که در آن زغال تولید می‌شود از راه مغولستان به بندر تیانجین^۳ چین پیوند می‌خورد. افزون بر این رهبران روسیه می‌کوشند تا سرمایه‌های چینی را برای دو راهگذر بین‌المللی حمل‌ونقل پریموری^۴ و پریموری^۲ به دست آورند. این راهگذرها شهر مرزی سوئیفن^۵ را که قطار شرقی چین از آن می‌گذرد، به بندرهای پریمورسکی^۶ همانند ولادی وستک متصل می‌کند.

از سوی دیگر، یاکوتسک^۷ از بزرگ‌ترین شهرهای جهان است که ارتباط زمینی یا ریلی در سطح ملی ندارد. ساخت یک پل از یاکوتسک تا رودخانه لینا که می‌تواند این شهر را به شبکه حمل‌ونقل روسیه پیوند دهد، از مهم‌ترین طرح‌ها در «راهبرد حمل‌ونقل روسیه»^۸ است. این مسائل نشان می‌دهد که از نظر اقتصادی روسیه مزایای زیادی را از ابتکار کمربند و راه به دست می‌آورد (Bennett, 2016: 345-347). روسیه در رابطه با طرح چین سه هدف را دنبال می‌کند: نخست اینکه نشان دهد این طرح بدون حضور روسیه اجرایی نیست، دوم اینکه آن را در امتداد طرح‌های اوراسیاگرایانه خود از جمله اتحادیه اقتصادی اوراسیا نشان دهد، سوم اینکه تا حد امکان امتیازهای بیشتری از چین بگیرد.

درباره همکاری اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ابتکار یک کمربند و یک راه نیز گفتنی است طرح‌های این دو بدون مشورت قبلی با یکدیگر تدوین شده‌اند و تضادهای بالقوه‌ای در درون خود دارند که البته در بهار ۲۰۱۵ دو طرف توافق کردند این دو طرح را بهم پیوند دهند. یکی از پشتیبانان اصلی همگرایی این دو طرح، ایگور شوالف، معاون اقتصادی پیشین رئیس‌جمهور روسیه بود.

1. Northern Rail Corridor
2. Kuragino
3. Tianjin
4. Primorye
5. Suifenhe
6. Primorskiy
7. Yakutsk
8. Transport Strategy of Russia

یکی از علت‌های اصلی استقبال روسیه از این طرح این است که روسیه در سال‌های اخیر بیشتر به ایده «آسیای بزرگ‌تر» علاقه‌مند شده است تا «اروپای بزرگ‌تر» (Trenin, 2015). روسیه به‌طور سنتی هم در درون کشور و هم در سیاست خارجی از دوره پترکیبر به غرب گرایش داشته است. هرچند که در دوره اتحاد شوروی در این رویکرد وقفه‌ای افتاد، اما پس از فروپاشی اتحاد شوروی دوباره غرب‌گرایی در جامعه و نیز بر دستگاه سیاست خارجی این کشور حاکم شد، اما از دهه اول ۲۰۰۰ این رویه به مرور تغییر کرده است. این تغییر رویکرد در سخنرانی پوتین در باشگاه والدای در ۲۴ اکتبر ۲۰۱۴ به روشنی دیده می‌شود. وی با انتقاد از یک‌جانبه‌گرایی می‌گوید:

«آمریکا خودش را پیروز جنگ سرد اعلام کرد. ... به‌جای برپایی یک موازنه قدرت جدید که برای حفظ نظم و ثبات ضروری است، آمریکایی‌ها گام‌هایی برداشتند که سامانه را به‌سوی یک نبود موازنه شدید و عمیق سوق داد. ... همکاران این دوره تسلط تک‌قطبی به‌شکل قانع‌کننده‌ای نشان داد، داشتن یک مرکز قدرت، روندهای جهانی را مدیریت‌پذیرتر نمی‌کند. ... در اساس، جهان تک‌قطبی ابزار توجیه دیکتاتوری بر مردم و کشورهاست» (Putin, 2014). پوتین در برابر، از اهمیت راهبردی آسیا سخن می‌گوید: «ما دیدیم که آسیا هر روز در اقتصاد و سیاست نقش بیشتری در جهان بازی می‌کند و راهی نیست که به سادگی از این تحول‌ها چشم‌پوشی کنیم. ... به این دلیل که بخش بزرگی از کشور ما از نظر جغرافیایی در آسیا است، چرا نباید از این مزیت رقابتی استفاده کنیم؟ کوتاه‌بینی است اگر این کار را انجام ندهیم» (Putin, 2014).

دو طرحی که از سال ۲۰۱۷ زیر چتر طرح راه ابریشم چین در حال ساخت هستند، عبارت‌اند از مسیر ریلی قطار پرسرعت مسکو و قازان و دیگری تأسیسات گاز مایع (الان‌جی) یامال^۱ در قطب شمال که در امتداد مسیر دریای شمالی است. قطار پرسرعت مسکو و قازان به طول ۷۷۰ کیلومتر مربع مسکو را به تاتارستان (هشتمین شهر بزرگ روسیه) متصل می‌کند. این قطار سرانجام قرار است پکن را از راه مسکو به برلین پیوند دهد. «گروه قطار چین»^۲ ۴۰۰ میلیون روبل (۶ میلیارد دلار) در این طرح سرمایه‌گذاری کرده است. این قطار طول زمان سفر را از ۱۴ ساعت به سه ساعت و نیم کاهش می‌دهد.

1. Yamal
2. China Railway Group

همچنین سرمایه‌گذاری چینی در دریای شمال مانند ال‌ان‌جی یامال بسیار مهم است. وقتی که این طرح کامل شود، ال‌ان‌جی از راه دریای شمال در تابستان به آسیا و در زمستان به اروپا می‌رسد. «بنیاد راه ابریشم» ۱۲ میلیارد دلار در ازای ۹٫۹ درصد سهم، به طرح یامال وام داده است. همچنین بانک توسعه چین ۲۵ میلیارد دلار به روس‌نفت^۱ و ترانس‌نفت^۲ روسیه برای ساخت خط لوله نفت سیبری و پاسفیک شرقی در ازای دریافت ۱۵ میلیون تن نفت برای ۲۰ سال، وام پرداخت می‌کند. در واقع یامال نشانگر نخستین سرمایه‌گذاری چین در بخش انرژی روسیه است (Bennett, 2016: 346-347).

در مجموع روسیه با وجود ارائه بیانیه‌ها و مواضع هم‌سو و نیز همکاری در ابتکار کمربند و راه، نشان داده است پشتیبانی این کشور از این طرح محدود و مشروط به برطرف شدن نیازهای اقتصادی، تجاری و فناوری خود از یک‌سو و برطرف شدن نیاز کشورهای حوزه پسا شوروی و گرایش نیافتن بیشتر آنان به سوی کشورهای غربی است. با این‌همه، وزیر خارجه روسیه در آخرین نشست ابتکار یک کمربند و یک راه که در ژوئن ۲۰۲۰ به دعوت شی‌جین‌پینگ که برای پاسخ‌گویی مشترک به مسئله کووید ۱۹ و نیز پیش‌برد طرح‌ها به صورت مجازی برگزار شد، شرکت نکرد. ایگور دنیسوف^۳ پژوهشگر ارشد پژوهشگاه دولتی روابط بین‌الملل مسکو درباره علت این مسئله می‌گوید: «روسیه بخشی از ابتکار کمربند و راه نیست، این کشور تنها حامی هدف‌های جهانی چین است. البته تا زمانی که در راستای منافع روسیه باشد». با وجود این، روسیه در مجموع، خود را هم‌سو با طرح چین نشان داده است و پوتین به‌طور مشترک در نشست‌های دوسالانه مشترک شرکت می‌کند. همچنین وی برای نخستین بار از روابط میان روسیه و چین از واژه «شبه اتحاد»^۴ یاد کرد (Foreign Policy, 2020).

نتیجه

افزایش فشارهای اقتصادی کشورهای غربی بر روسیه در سال‌های اخیر به‌ویژه پس از بحران کریمه، موجب شده است که روسیه با وجود بی‌میلی ابتدایی، به طرح جاده ابریشم چین پاسخ مثبت بدهد. البته بخشی از علت پذیرش این طرح از سوی روسیه گسترش اقتصادی اجتناب‌ناپذیر چین در مناطق هم‌جوار روسیه بوده است. با این حال، روسیه خود مبتکر طرح و

-
1. Rosneft
 2. Transneft
 3. Igor Denisov
 4. Alliance-like

نهادهایی برای همگرایی منطقه‌ای همچون اتحادیه گمرکی و اتحادیه اقتصادی اوراسیا است که در بعضی موارد با طرح چین در تضاد است. امروزه روسیه در پی تعریف رویکردی نوین در زمینه امکان «پیوند» اتحادیه اقتصادی اوراسیا با ابتکار کمربند و راه چین است. روسیه بیش از دو دهه است که با قراردادهای و برپایی سازمان‌ها و حتی به‌کارگرفتن فشارهای سیاسی و اقتصادی، به‌ویژه در حوزه انرژی، به‌دنبال جلوگیری از ورود قدرت‌های غربی به حوزه پسا شوروی بوده است. با وجود این، خود نیز توان تأمین نیازهای گوناگون کشورهای در حال توسعه پیرامون خود را نداشته است. از این‌رو، همکاری این کشورها به‌ویژه کشورهای آسیای مرکزی، با قدرت‌های دیگر اجتناب‌ناپذیر بود. از این‌رو، روسیه می‌خواهد با پذیرش حضور چین که تهدید احتمالی بلندمدت برای روسیه است، احتمال حضور کشورهای غربی را کاهش دهد؛ چیزی که از آن می‌توان با اصطلاح دفع افسد به فاسد یاد کرد.

از سوی دیگر ناتو، آمریکا و اتحادیه اروپا و حضورشان در مناطق هم‌جوار روسیه خطری فوری و حیاتی است؛ اما این کشور به تنهایی توان موازنه‌سازی در برابر غرب را ندارد. بنابراین با هم‌سویی با چین، به‌دنبال افزایش توان موازنه‌سازی در برابر قدرت‌های غربی و به‌ویژه آمریکا است. از این‌رو کلید فهم همکاری‌های این‌گونه روسیه با چین، مفهوم موازنه‌سازی است، اما وقتی مسئله فراتر از موازنه‌سازی برود، روسیه خود نیز ملاحظه‌هایی در برابر گسترش نفوذ چین دارد. بنابر منطق واقع‌گرایانه موازنه قدرت، این‌گونه نیست که روسیه به کشوری همچون چین اعتماد داشته باشد و حضور آن را در حوزه نفوذ خود بپذیرد. بلکه علت این است که روسیه خطر کوچک‌تر و دورتر چین را به خطر بزرگ‌تر و فوری‌تر غرب ترجیح داد. می‌توان پیش‌بینی کرد که در بلندمدت میان چین و روسیه در حوزه خارج نزدیک و به‌ویژه در رابطه با ابتکار کمربند و راه اختلاف‌ها و تنش‌هایی پیش بیاید.

References

- Ajili, Hadi and Mehdi Salami (2017), "China's Energy Security in the Direction of One Belt - One Road Initiative", **Political International Researches**, No. 33, pp. 51-75 [in Persian].
- Amirahmadiyan, Bahram and Roohollah Salehi Dolatabad (2016), "China's New Silk Road Initiative (Aims, Obstacles and Challenges)", **Research Letter of International Relations**, Vol. 9, No. 36, pp. 1-42 [in Persian].
- Asia.Nikkei (2020), "Russia is in Danger of Being Overrun by China's Belt and Road", Available at: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Comment/Russia-is-in-danger-of-being-overrun-by-China-s-Belt-and-Road>, (Accessed on: 5/10/2020).

- Bennett, Mia (2016), "The Silk Road Goes North: Russia's Role within China's Belt and Road Initiative", **Area Development and Policy**, Vol. 1, No. 3, pp. 341-351.
- Buzan, Barry (2011), **The United States and the Great Powers**, Tehran: Research Institute of Strategic Studies [in Persian].
- Coface** (2019), "Central Asia is the Menage a Trois with China and Russia Sustainable?", Available at: <https://coface.com/News-Publications/Publications/Central-Asia-is-the-menage-a-trois-with-China-and-Russia-sustainable>, (Accessed on: 6/10/2020).
- Dugin, Alexander (2014), "The Multipolar World and the Postmodern", **Journal of Eurasian Affairs**, Vol. 2, No. 1, pp. 5-12.
- Eurasianet** (2015), "Russia: Capital Flight Surges", Available at: <http://www.eurasianet.org/node/72446>, (Accessed on: 6/9/2019).
- Foreign Policy** (2020), "Russia Loosens its Belt", Available at: <https://foreignpolicy.com/2020/07/16/russia-china-belt-and-road-initiative>, (Accessed on: 5/10/2020).
- Gabuev, Alexander (2016), "Crouching Bear, Hidden Dragon: "One Belt One Road" and Chinese-Russian Jostling for Power in Central Asia", **Journal of Contemporary East Asia Studies**, Vol. 5, No. 2, pp. 61-78.
- Global Times** (2014), "Sanctions Cost Russia \$40b, Putin Says it's not Fatal", Available at: <http://www.globaltimes.cn/content/893461.shtml>, (Accessed on: 3/9/2019).
- Karami, Jahangir and Hamidreza Azizi (2013), "China's Security Relations with Central Asia: from Security Ties to "Regional Security Complexes", **Central Eurasia Studies**, Vol. 6, No. 12, pp. 135-154 (doi: 10.22059/JCEP.2013.35156) [in Persian].
- Karami, Jahangir and Vali Kouzehgare Kalegi (2014), "Counter-Hegemonic Models of Iran, Russia and China in Central Asia", **Central Asia and the Caucasus Studies**, Vol. 20, No. 85, pp. 127-159 [in Persian].
- Kuchins, Andrew and Igor Zevelev (2012), "Russian Foreign Policy Continuity in Change", **The Washington Quarterly**, Vol. 35, No. 1, pp. 147-161.
- Kuteleva, Anna and D. Vasilev (2020), "China's Belt and Road Initiative in Russian Media: Politics of Narratives, Images, and Metaphors", **Journal of Eurasian Geography and Economics**, pp. 1-25.
- Labes, Sebastian (2003), "Multipolarity vs. Multilateralism in the Rising Emerging Economies Context", **Economy and Management**, Available at: <https://old.upm.ro/cci3/CCI-03/Eco/Eco%2003%2061.pdf>, (Accessed on: 5/10/2020).
- Le Corre, Philippe (2015), "The Great Game that Never Ends: China and Russia Fight over Kazakhstan", Available at: <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2015/12/18/the-great-game-that-never-ends-china-and-russia-fight-over-kazakhstan>, (Accessed on: 3/9/2019).

- Maleki, Abbas and Majid Ra'oufi (2016), **New Silk Road, One Belt, One Road: a Chinese Theory to Do Away With Strategic Limitations**, Tehran: Abrar-e Moaser [in Persian].
- Martynov, Boris (2008), "Multipolar or Multi-Civilizational World", Available at: <http://intertrends.ru/userfiles/img/files/Martynov-21-e.pdf>, (Accessed on: 1/9/2019).
- Mirfakhraee, Seyedhasan (2015), "Geo-economic Occasions for Iran after Eurasian Economic Union Formation", **Research Letter of International Relations**, Vol. 8, No. 32, pp. 143-175 [in Persian].
- Moody's** (2015), "Moody's Downgrades Russia's Sovereign Rating to Ba1 from Baa3; Outlook Negative", Available at: https://www.moody.com/research/Moodys-downgrades-Russias-sovereign-rating-to-Ba1-from-Baa3-outlook--PR_318857, (Accessed on: 1/9/2019).
- Moshirzadeh, Homeira (2011), **Evolution in International Relations Theories**, Tehran: Samt [in Persian].
- Putin, Vladimir (2014), "Meeting of the Valdai International Discussion Club", Oct. 24, Available at: <http://en.kremlin.ru/events/president/news/46860>, (Accessed on: 5/9/2019).
- Skarzynski, Stanislaw (2020), "Is Putin's Russia Seeking a New Balance between China and the West?", Available at: <https://thediplomat.com/2020/08/is-putins-russia-seeking-a-new-balance-between-china-and-the-west/>, (Accessed on: 5/10/2020).
- Spivak, Vits (2017), "How Putin Plans to Cash in on the One Belt One Road Initiative", **Carnegie Endowment for International Peace**, Available at: <http://carnegie.ru/2017/05/16/how-putin-plans-to-cash-in-on-one-belt-one-road-initiative-pub-69998>, (Accessed on: 5/9/2019).
- Summers, Tim (2020), "Structural Power and the Financing of the Belt and Road Initiative", **Journal Eurasian Geography and Economics**, Vol. 61, No. 2, pp. 146-151.
- The Diplomat** (2015), "China's 'Silk Road' Initiative is at Risk of Failure", Available at: <https://thediplomat.com/2015/09/chinas-silk-road-initiative-is-at-risk-of-failure>, (Accessed on: 3/9/2019).
- Trading Economics** (2019), "China Exports by Country", Available at: <https://tradingeconomics.com/china/exports-by-country>, (Accessed on: 6/10/2020).
- Trenin, Dmitri (2015), "From Greater Europe to Greater Asia? the Sino-Russian Entente", Available at: <http://carnegie.ru/2015/04/09/from-greater-europe-to-greater-asia-sino-russian-entente-pub-59728>, (Accessed on: 4/9/2019).
- Weidong, Liu (2020), "Financing the Belt and Road Initiative", **Eurasian Geography and Economics**, Vol. 61, No. 2, pp. 137-145.
- Wilson, Jeanne (2016), "The Eurasian Economic Union and China's Silk Road: Implications for the Russian-Chinese Relationship", **European Politics and Society**, Vol. 17, No.1, pp. 113-132.