

نسل پنجم رهبران چین و ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم

«برای تولید ثروت، نخست باید جاده بسازید»

ضرب المثل چینی

مسعود موسوی شفاپی*

چکیده

چینِ نو طی سه دهه گذشته تلاش کرد تا با اتخاذ راهبردی که به تدریج خیزش مسالمت‌آمیز نام گرفت، نگرانی سایر قدرت‌های بزرگ و همسایگان منطقه‌ای خود در خصوص افزایش قدرت این کشور را تعدیل و از موضوع جهش اقتصادی و افزایش قدرت جهانی چین حساسیت‌زدایی کند. با به قدرت رسیدن «شی جین پینگ» به مثابه نماد نسل پنجم رهبران چین، به نظر می‌رسد این کشور اکنون خود را در سطحی از قدرت می‌بیند که نقشی پویاتر در عرصه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی ایفاء کرده و (البته بدون درگیری خصومت‌آمیز با رقبای منطقه‌ای و جهانی) با سهم‌خواهی فزاینده در حوزه‌های استراتژیک تعریف جدیدی از خود در چهارچوب رویای چینی و احیاء قدرت چین ملی ارائه کند. هدف این پویایی

* عضو هیات علمی گروه روابط بین‌الملل، دانشگاه تربیت مدرس .
(shafae@modares.ac.ir)

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۱/۲۱ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۶/۱۴
فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، دوره نخست، شماره هفدهم، صص ۲۲۲ - ۲۰۱ .

جدید، نهادینه‌سازی جایگاه این کشور، به‌مثابه یک قدرت بزرگ چند بُعدی (اقتصادی- سیاسی- فرهنگی- استراتژیک) است. چین تحت رهبری «شی جین پینگ» در همین راستا ابتکارات اقتصادی ↔ استراتژیک متعددی را در سطح بین‌الملل آغاز کرده است؛ از جمله: فعال شدن بریکس، تأسیس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی، تأسیس بانک بریکس، اهمیت یافتن روزافزون سازمان همکاری شانگهای، ... و البته «ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم ۱» که به «طرح مارشال» چین معروف شده است. مقاله حاضر ضمن تحلیل «نظری» کنش‌گری‌های جدید چین در عرصه بین‌الملل به ارزیابی «عملی» ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم، ریشه‌های اقتصادی ↔ استراتژیک شکل‌گیری این ابتکار، میزان جدی بودن رهبران چین برای اجرای آن و پیامدهای تحقق این طرح پرداخته است.

واژگان کلیدی: چین، جاده ابریشم، آسیای مرکزی، قدرت‌های نوظهور، حمل و نقل، انرژی.

مقدمه

بر خلاف دوران جنگ سرد که تمرکز قدرت در قالب نظم دو قطبی از ویژگی های بارز آن محسوب می شد، در فضای کنونی بین‌المللی با پراکندگی قدرت مواجه هستیم؛ تا جایی که از "نظم چند قطبی"^۱ یا حتی "نظم غیرقطبی"^۲ سخن به میان آمده است. تأثیر این پراکندگی قدرت، سیال شدن نظم بین‌الملل و ایجاد فضای جدید کنش در محیط های منطقه‌ای است، چرا که توان و اراده قدرت‌های بزرگ سنتی (عموماً غربی) برای درگیری «مستقیم» در مناطق کاهش یافته و بیش‌تر مایلند از طریق شرکت غیرمستقیم و جهت‌دهی به موازنه قوای سیال منطقه‌ای ایفای نقش کنند. به همین نسبت، این قدرت‌های نوظهور و منطقه‌ای هستند که به بازیگرانی فعال تبدیل شده‌اند و می‌کوشند در این فضای جدید کنش، قدرت و نفوذ خود را ارتقاء ببخشند. چنین شرایطی به صورت بالقوه و توأمان آبستن «نظم- بی‌نظمی»، «ثبات- بی‌ثباتی»، «شکوفایی- فروپاشی» است. در جایی که نظم منطقه‌ای (چه نظم مبتنی بر قدرت هژمون منطقه‌ای، چه نظم حاصل از همکاری منطقه‌ای بین بازیگران و ...) ایجاد نشود، بخش اعظم نیروی قدرت‌های منطقه‌ای صرف خنثی‌سازی اقدامات یکدیگر شده و زمینه برای فروپاشی دولت‌های ضعیف منطقه و رشد تروریسم و افراطی‌گرایی مهیا می‌شود (مثلاً در خاورمیانه). طبیعی است که به‌دلیل بی‌ثباتی و ناامنی مستمر، توسعه و شکوفایی پایدار در چنین منطقه‌ای شکل نمی‌گیرد.

به‌نظر می‌رسد چین در زمره آن دسته از قدرت‌های نوظهوری است که از فضای جدید کنش به‌وجودآمده در شرایط نظم چندقطبی/غیرقطبی برای طرح و پیشبرد ابتکارات راهبردی در محیط امنیتی خود به خوبی استفاده می‌کند. در همین راستا «شی

1. - Multipolar Order
2. - Nonpolar Order

جین پینگ» به عنوان نماد نسل پنجم رهبران چین در صدد تحول در سیاست خارجی این کشور با هدف احیای قدرت چین ملی در مقیاس یک قدرت بزرگ است (Swaine, 2014). «شی جین پینگ» در چهارچوب رویای چینی وعده داده است که تولید ناخالص داخلی و در آمد سرانه این کشور تا سال ۲۰۲۱ (صدمین سالگرد تأسیس حزب کمونیست چین) به میزان دو برابر سال ۲۰۱۰ افزایش یافته و چین به جامعه‌ای مرفه تبدیل شود (Chen, April 9, 2015). حضور فعال چین در ابتکارات، طرح‌ها و نهادهایی نظیر سازمان هم‌کاری شانگهای، بریکس، بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا، بانک بریکس، جاده ابریشم جدید و ایجاد صندوق جاده ابریشم، خواست و اراده جدی این کشور برای ایجاد نظم جایگزین و باز-توزیع قدرت-ثروت، دست‌کم در اقتصاد بین‌الملل، را نشان می‌دهد. مقاله حاضر ریشه‌های اقتصادی → استراتژیک ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم، ارزیابی امکان‌سنجی آن، میزان جدی بودن رهبران چین در اجرای ابتکار مزبور و هم‌چنین پیامدهای آن را بررسی می‌کند.

۱. ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم

بیش از سه دهه از آغاز اصلاحات بازارگرا و گشایش اقتصاد چین که رشد مستمر دو رقمی برای این کشور به ارمغان آورد، می‌گذرد. انتظار می‌رود اقتصاد چین تا ۲۰۴۰ دو برابر آمریکا شود (Xiguang, 2015). با تکمیل شدن ظرفیت‌های تولیدی اقتصاد چین (و پیدایی مازاد ظرفیت تولیدی به‌خصوص در بخش‌های زیربنایی نظیر فولاد، سیمان و ...) و تبدیل شدن این کشور به یک سرمایه‌گذار ناب بین‌المللی، جاده ابریشم جذابیت زیادی برای چین پیدا کرده است. چین در مسیر پیش‌رفت اقتصادی خود ابتدا راهبرد جذب (منابع) به داخل^۱ را در پیش گرفت تا با دسترسی به امکانات خارجی و تلفیق آن با توانمندی‌های داخلی، اصطلاحاً به کارخانه دنیا تبدیل شود. اکنون با کاهش طبیعی رشد اقتصادی (که می‌تواند ناشی از گذار این کشور از اقتصاد تولیدی-کارخانه‌ای و صنایع کار-بر، به مرحله بعدی توسعه اقتصادی باشد) در حال اتخاذ راهبرد حرکت به خارج^۲ است. رهبران چین معنای جدیدی از سود و فایده به‌دست داده‌اند؛ این‌که چطور از طریق هم‌کاری با دیگران، سود و توسعه نصیب خود و شرکایشان کنند. چین برای آن که حرکت

1. Bringing in
2. Going out

به خارج در همسایگان و دیگر قدرت‌ها نگرانی کم‌تری ایجاد کند، راهبرد «سه نه»^۱ را اعلام کرده است. «نه» به مداخله در امور دیگران، «نه» به افزایش حوزه نفوذ، «نه» به کسب هژمونی (Ze, 2015). و در ادامه همین راهبرد، «شی جین پینگ»^۲ از سه با هم بودن^۳ سخن گفته: گفت‌وگو با هم برای هم‌کاری‌هایی که در آن سود متقابل هست، کار باهم و سود بردن با هم. وی اصول سیاست خارجی خود را در قالب هشت محور اعلام کرده است: (۱) جهان چند قطبی (۲) مسائل پیچیده نظیر جهانی شدن، جامعه اطلاعاتی، تنش‌های قومی (۳) بردباری و تنوع (۴) توسعه مسالمت‌آمیز (۵) نه به هژمونی (۶) گوش بزننگ بودن علیه جنگ (۷) ارتباطات مردم با مردم (۸) جامعه‌ای با سرنوشت مشترک^۴. ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم نتیجه طبیعی همین سیاست‌ها و راهبردها است.

«شی جین پینگ» در سفر سپتامبر و اکتبر ۲۰۱۳ به آسیای مرکزی (در قزاقستان) و جنوب شرقی آسیا (در اندونزی) ابتکار مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم^۵ و راه ابریشم دریایی قرن بیست و یک^۶ را مطرح نمود که به کمربند و راه^۷ معروف شد. وی این ابتکار را محور اصلی سیاست خارجی و داخلی خود معرفی کرد. سند چشم‌انداز و اقدامات مربوط به ابتکار کمربند و راه که توسط دولت چین منتشر شده (Vision & Action ... 2015/3/31)، تأکید دارد که جهت‌گیری کلی آن مبتنی بر پذیرش جهان چندقطبی، جهانی‌شدن اقتصاد، تنوع فرهنگی، کاربست گسترده فناوری اطلاعات برای ایجاد رژیم تجارت آزاد جهانی و اقتصاد جهانی در پرتو هم‌کاری آزاد منطقه‌ای است. اهداف طرح نیز ارتقاء منظم و آزادی جریان عوامل اقتصادی، تخصیص بهینه منابع، هم‌آهنگی سیاست‌های اقتصادی کشورهای طرح و هم‌کاری گسترده و عمیق منطقه‌ای بر اساس استانداردهای بالا، ایجاد یک ساختار هم‌کاری اقتصادی منطقه‌ای باز، فراگیر و متوازن که همه از آن منتفع شوند و هم‌پیوندی قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا اعلام شد. دستاوردهای این درهم‌تنیدگی: (۱) هم‌آهنگی راهبردهای توسعه کشورهای طرح

1. Three No's

2. Xi Jinping

3. Three Together's

۴. سخنرانی در: CPAFEC, Chinese People's Association for Friendship with Foreign Countries

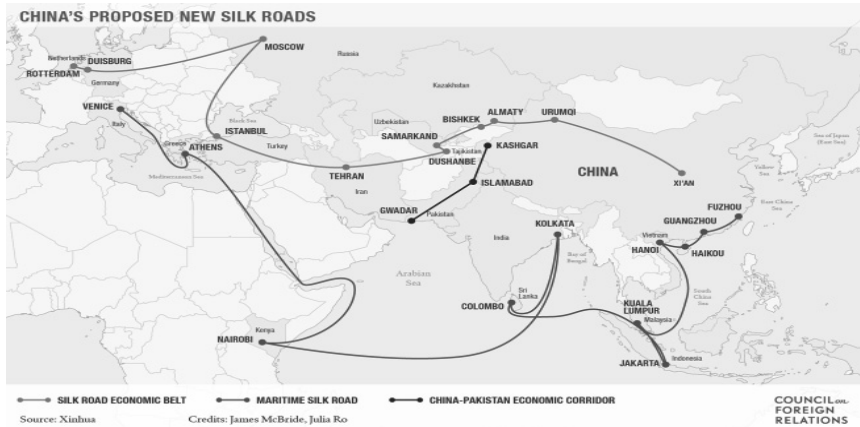
5. The Silk Road Economic Belt

6. The 21st Century Maritime Silk Road

7. One Belt, One Road (OBOR)

۲) استفاده از ظرفیت بازارهای منطقه (۳) ارتقاء سرمایه‌گذاری و مصرف (۴) ایجاد تقاضا و اشتغال (۵) تبادل فرهنگی و ارتباطات مردمی (۶) یادگیری متقابل (۷) نهایتاً ایجاد صلح، توسعه و شکوفایی است. اصول اعلام شده طرح نیز: (۱) پذیرش منشور ملل متحد (۲) احترام متقابل به حاکمیت و یک‌پارچگی سرزمینی (۳) عدم تهاجم متقابل (۴) عدم مداخله در امور داخلی یک‌دیگر (۵) برابری و نفع متقابل (۶) هم‌زیستی مسالمت‌آمیز (۷) گشودگی بروی هم‌کاری دیگران (۸) پیروی از اصول عملیات بازار اعلام شده است (Vision & Action ...).

از آنجا که هنوز اطلاعات دقیق و کامل دربارهٔ ابتکار «کمربند و راه» منتشر نشده است، نقشه‌ها و مسیرهای متفاوتی از این طرح وجود دارد. ابتکار جادهٔ ابریشم جدید مشتمل بر مسیر خشکی (کمربند) و مسیر دریایی (راه) است. مسیر خشکی از چین شروع شده و با گذر از آسیای مرکزی به قلب اروپا می‌رسد (Orlik & Chen, June 4, 2015). این مسیر، چین را از طریق آسیای مرکزی و آسیای غربی به خلیج فارس و مدیترانه پیوند می‌زند. در واقع، چین به دنبال ایجاد پل زمینی اوراسیایی جدیدی در قالب ایجاد کریدورهای چین-مغولستان-روسیه، چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی و چین-شبه جزیره هندوچین است و در این مسیرها روی شهرهای عمده و ایجاد پارک‌های صنعتی اقتصادی تمرکز شده است. راه ابریشم دریایی نیز عمدتاً مشتمل بر کریدورهای اقتصادی چین-پاکستان؛ و بنگلادش-چین-هند- میانمار^۱ است (Vision & Action ...).



جاده ابریشم، منطقه‌ای با جمعیت سه میلیارد نفر و اقتصادی ۲۳ هزار میلیارد دلاری را در بر می‌گیرد. طول این جاده یازده هزار کیلومتر است و ۶۵ کشور در مسیر آن قرار دارند. کمربند اقتصادی جاده ابریشم (راه خشکی)، به‌طور کلی شامل سه مسیر است:

(۱) مسیر شمالی^۱ از چین شروع شده و از قزاقستان و جنوب روسیه و اوکراین و بلاروس می‌گذرد و پس از گذشت از لهستان نهایتاً به آلمان می‌رسد. (۲) مسیر میانی^۲ از چین شروع شده از قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان عبور کرده و از ایران و ترکیه به اروپا می‌رود. (۳) مسیر جنوبی^۳ از چین، افغانستان، پاکستان، ایران، شبه جزیره عرب، مصر و نهایتاً شمال آفریقا و اروپا می‌گذرد. در واقع کمربند جاده ابریشم چهار منطقه آسیای مرکزی، آسیای غربی، آسیای جنوبی و شبه جزیره عرب را به هم وصل می‌کند (CCWE, May 20, 2014).

بر اساس این ابتکار، پنج اولویت مشخص برای هم‌کاری متصور است: (۱) ارتقاء هم‌آهنگی سیاست‌ها (۲) تسهیل اتصالات (۳) تجارت روان (۴) ادغام مالی (۵) پیوندهای مردم با مردم. بر اساس این اولویت‌ها، زمینه‌های هم‌کاری در حوزه پیوندهای اقتصادی و حمل و نقل، بیش‌تر فراهم است. حتی با برآوردهای دست پایین نیز کشورهای مسیر ابریشم سهم قابل‌توجهی از تجارت بین‌الملل و جریان سرمایه فرامرزی دارند. ۲۳/۹٪ کل صادرات کالا و خدمات جهان و ۲۲/۱٪ واردات کالا و خدمات جهان و ۲۵/۷٪

1. North Line
2. Middle Line
3. South Line

جریان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در طول این مسیر انجام می‌شود. اقتصادهای جاده ابریشم از نظر ساختار صنعتی و منابع، به‌شدت تکمیلی و هم‌افزا هستند (نه رقیب). برخی از آن‌ها در مراحل نخستین صنعتی شدن قرار دارند (تاجیکستان، قرقیزستان، افغانستان و پاکستان) و در مقابل چین و آلمان صنعتی‌اند. خیلی از کشورهای منطقه منابع غنی نفت و گاز و مواد معدنی دارند و برخی دیگر نیازمند آن هستند. در خصوص حمل و نقل نیز فرصت‌های هم‌کاری قابل توجهی وجود دارد؛ الف) خط آهن: در مسیر شمالی: راه آهن چین—قزاقستان—روسیه و خط بلاروس—لهستان—آلمان می‌تواند، اروپا را به آسیا وصل کند. این مسیر به‌عنوان دومین پل زمینی اوراسیا شناخته شده است. در مسیر میانی: خط آهن چین—قزاقستان—ازبکستان—ترکمنستان—ایران—ترکیه—اروپا می‌تواند در مسیر این ابتکار، فعال شود. در مسیر جنوب: به دلیل ضعف خط آهن خاورمیانه و شمال آفریقا، اتصال برقرار نیست. ب) جاده‌ها: حمل و نقل بزرگراهی اوراسیا وضعیت نسبتاً خوبی دارد. قزاقستان و ترکیه دو نقطه اتصال جاده‌ای مسیر شمال و میانی‌اند. در مسیر جنوب نیز مصر می‌تواند خاورمیانه را به شمال آفریقا وصل کند. (CCWE, May 20, 2014). تصاویر زیر شبکه راه آهن، بزرگراه‌ها و خطوط لوله مسیر ابریشم را نشان می‌دهند:

شبکه راه آهن سراسری آسیا



Source: UNESCAP

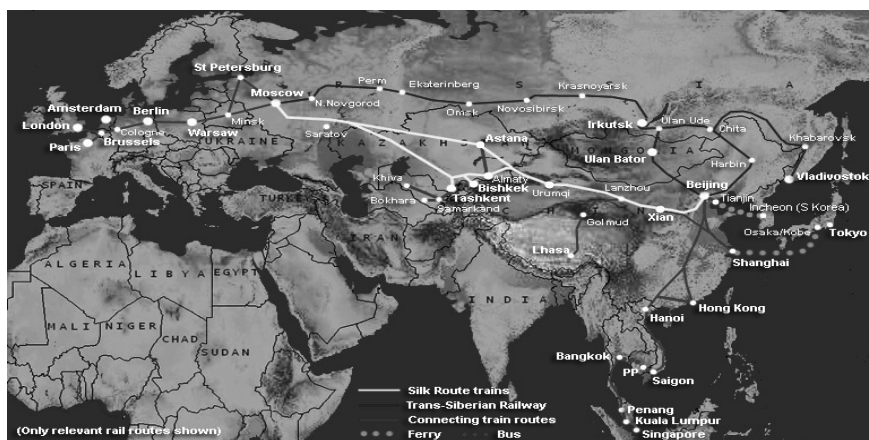
1. 2nd Eurasia Land Bridge

مختصات شبکه راه آهن سراسری آسیا

South-East Asia:	Cambodia, Indonesia, Malaysia, Myanmar, Singapore, Thailand, Viet Nam	12,600 km
North-East Asia:	China, Democratic People's Republic of Korea, Mongolia, Republic of Korea, Russian Federation	32,500 km
Central Asia and Caucasus:	Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan	13,200 km
South Asia + Islamic Republic of Iran and Turkey:	Bangladesh, India, Islamic Republic of Iran, Pakistan, Sri Lanka, Turkey	22,600 km
Total:		80,900 km

Source: UNESCAP

شبکه راه آهن جاده ابریشم و شبکه راه آهن سراسری سیبری



شبکه بزرگراه های آسیایی



Source: CCWE

خطوط لوله کمر بند اقتصاد راه ابریشم

TYPE	LENGTH (km)	NAME
Petroleum	1580	Caspian Pipeline (Kazakhstan-Russia)
Petroleum	1768	Baku-Tbilisi-Ceyhan Pipeline
Petroleum	3088	China-Kazakhstan Oil Pipeline
Natural Gas	1213	Blue Stream (Russia-Turkey Pipeline)
Natural Gas	1200	Arab Gas Pipeline
Natural Gas	1833	Central Asia-China Gas Pipeline

Source: CCWE

۲. اهمیت ابتکار جاده ابریشم برای رهبران چین

اعلام طرح‌ها و ابتکارهای بزرگ منطقه‌ای و بین‌المللی توسط دولت‌ها، دست‌کم سابقه‌ای به درازای شکل‌گیری نظام بین‌الملل دارد. بسیاری از این قبیل ابتکارات به دلایلی نظیر عدم وجود اراده سیاسی لازم نزد مبتکران طرح یا فراهم نبودن شرایط داخلی و بین‌المللی، هیچ‌گاه عملاً محقق نشده‌اند. بحث اساسی درباره ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم آن است که چین تا چه حد در اجرای این ابتکار مصمم است و طرح مزبور تا چه میزان قابلیت عملیاتی شدن دارد؟ 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 چین^۱ جمع‌بندی شد. (۲) در نوامبر ۲۰۱۴ طی هشتمین نشست گروه رهبری مرکزی امور مالی و اقتصادی^۲ به ریاست «شی جین پینگ» طرح کمربند و راه به‌طور ویژه منتشر شد. (۳) در کنفرانس سالانه امور اقتصادی^۳ در دسامبر ۲۰۱۴ طرح به‌عنوان یکی از اولویت‌های ۲۰۱۵ چین تعیین شد (۴) در اولویت سیزدهمین برنامه پنج‌ساله کشور (۲۰۲۰-۲۰۱۶) قرار گرفت. (۵) کمیسیون ملی اصلاحات و توسعه^۴ نیز برای آن برنامه اقدام منتشر کرد (همراه با وزارت خارجه و وزارت بازرگانی چین). علاوه بر سیاست‌گذاری‌های فوق، دولت چین گام‌های مقدماتی برای اجرایی‌شدن طرح را آغاز کرده است. چین قرارداد ۳۰ میلیارد دلاری با قزاقستان، ۱۵ میلیارد دلاری با ازبکستان و سه میلیارد دلاری با قرقیزستان امضا کرده 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، معروف به D-Route را به زمین زد (قرار است در ۲۰۱۶ افتتاح شود). 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

1. The Third Plenum of the 18th Central Committee of the Chinese Communist Party
2. The Central Leadership Group on Financial and Economic Affairs
3. The Annual Central Conference on Economic Affairs
4. National Development and Reform Commission (NDRC)

سین کیانگ-قرقوم-بلوچستان-گواتر^۱ (CCWE, May 20, 2014).

چین برای پشتیبانی از جاده ابریشم جدید دست کم ۶۲ میلیارد دلار به سه بانک توسعه چین^۲ (۳۲ میلیارد دلار)، بانک صادرات-واردات چین^۳ (۳۰ میلیارد دلار) و بانک توسعه کشاورزی چین^۴ تزریق خواهد کرد. اخیراً توافق شده که جاده ابریشم چین با اتحادیه اقتصادی اوراسیایی^۵ (اتحادیه تجاری بین روسیه، قزاقستان، قرقیزستان، بلاروس و ارمنستان)، پیوند بخورد. در همین راستا، هشت توافق نیز بین چین و روسیه امضا شده: خط آهن پرسرعت مسکو-غازان (جمهوری تاتارستان) که از طریق قزاقستان به چین وصل می شود از جمله آنهاست. مشارکت اولیه چین ۵/۸ میلیارد دلار است که تا انتهای طرح به ۲۱/۴ میلیارد دلار می رسد. به علاوه چین کریدور روسیه-مغولستان-چین را پیشنهاد داده است (Berke, June 11, 2015). تصویر زیر طرح های چین برای توسعه راه آهن، خطوط لوله و کریدورها در آسیای مرکزی را نشان می دهد:



قاعداً این سیاست گذاری های کلان و اقدامات عملی می تواند نشانه های دال بر جدیت چین در اجرای ابتکار راه ابریشم جدید باشد. احتمالاً «شی جین پینگ» این طرح را

1. Gwadar
2. The China Development Bank (CDB)
3. The Export Import Bank of China (EXIM)
4. The Agricultural Development Bank of China (ADBC)
5. Eurasian Economic Union (EAEU)

به‌عنوان میراث سیاست خارجی خود در نظر گرفته است. طرح کمربند و راه ابریشم بخشی از پاسخ چین به توازن مجدد آمریکا در شرق آسیا و بازتابی از راهبرد نگاه به غرب چین است (گرچه چین از اعلام این واقعیت اکراه دارد). به‌هرحال، همان‌گونه که «شی» در نشست نوامبر ۲۰۱۴ مجمع حزب کمونیست چین اعلام کرد؛ تقویت و تمرکز بر دیپلماسی با همسایگان و استفاده راهبردی از اقتصاد به‌عنوان بخشی از دیپلماسی کشور از محورهای اصلی سیاست خارجی اوست (Kennedy & Parker, April 13, 2015). ضمناً چین که با مزاد تولید فولاد و مواد ساختمانی روبروست، هزینه‌های کارگری‌اش افزایش یافته (Mingjiang, March 11, 2015) (اکنون طبقه متوسط آسیا ۵۲۵ میلیون نفر جمعیت دارد که تا ۲۰۳۰ به ۳/۲ میلیارد نفر می‌رسد. بخش اعظم جمعیت طبقه متوسط آسیا متعلق به چین خواهد بود) (Berke, June 11, 2015) و باید صنایع کاربر را به ماورای بحار بفرستد؛ باید نواحی غربی‌اش را توسعه دهد و به عنوان یک صادر کننده ناب سرمایه، دنبال فرصت‌های سرمایه‌گذاری بگردد. بنابراین، چین به دلایل اقتصاد و امنیتی قویاً به اجرای طرح متعهد به نظر می‌رسد.

۳. ابعاد ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم

اگر چین اقتصاد نوظهور خود را با منابع آسیای مرکزی پیوند بزند، می‌تواند به جهش خود ادامه دهد. چین با چالش گذار به رشد اقتصادی کندتر و پایدارتر روبروست. جاده ابریشم که بخش عمده آن از نواحی فقیر و دور افتاده این کشور می‌گذرد، به حفظ انسجام در برابر این کاهش رشد کمک می‌کند. اخیراً گزارش شده که دولت چین ۱۰۰۰ میلیارد دلار برای سرمایه‌گذاری زیرساختی در استان‌های مرکزی و غربی‌اش اختصاص داده و یک صندوق سرمایه‌گذاری سه میلیارد دلاری نیز برای به‌سازی زیرساخت‌های اروپای مرکزی و شرقی ایجاد کرده است. سنگ بنای طرح ابریشم، شکل‌گیری شبکه پرسرعت راه‌آهن است. ممکن است راه‌آهن سراسری چین-اروپا همان نقشی را برای یک‌پارچگی اقتصادی چین ایفا کند که راه‌آهن آمریکا برای این کشور انجام داد. با توجه به این‌که ۸۰ درصد انرژی مورد نیاز چین از تنگه مالاکا^۱ می‌گذرد، توسعه راه خشکی میزان این وابستگی را می‌کاهد. چین امیدوار است با این طرح نواحی فقیر غربی با نواحی ثروتمند شرقی

و کشورهای پیرامونی پیوند خورده و مزیت رقابتی و توازن توسعه این کشور را افزایش دهد. ضمن این که فعالیت در امور زیربنایی ظرفیت مازاد صنعتی چین را جذب می‌کند و صادرات کالاهای چینی را به بازارهای منطقه افزایش می‌دهد (Kennedy & Parker, April 13, 2015). بر این اساس، چرخشی کلی در سطح آسیا به چشم می‌خورد که طی آن در یک سمت خروج آمریکا از افغانستان و کم‌توجهی به آسیای مرکزی و پر رنگ شدن حضورش در شرق آسیا و در سمت دیگر، درگیر شدن چین در شرق آسیا و توجه به آسیای مرکزی و همسایگان غربی برای کاهش آسیب‌پذیری را شاهدیم (Rolland, Feb 2015).

چین اهداف چندگانه‌ای از این طرح دارد: پروژه‌های زیربنایی (سیمان برای بنادر و فولاد جهت راه آهن) ظرفیت مازاد صنعتی چین را جذب می‌کند. راه آهن، خطوط لوله، نیروگاه و سایر پروژه‌های زیربنایی می‌تواند تا ۲۰۲۰، سالانه ۲۷۲ میلیون تن نیاز به فولاد ایجاد کند و قادر است تقاضای فولاد چین را سالی ۵٪ افزایش دهد (Zhu, June 2015). ضمن این که اگر ۸۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری سالانه زیرساختی مورد نیاز آسیا تا ۲۰۲۰ تأمین شود، آن‌گاه به سالی ۵۸۰ میلیون تن سیمان نیاز هست؛ رقمی که معادل ۲۵٪ خروجی سیمان چین است (Leung, June 25, 2015). زیرساخت منطقه‌ای که چین در کانونش مستقر باشد، تجارت این کشور را تسهیل می‌کند. زمانی که در نوامبر ۲۰۱۴، چین ۴۰ میلیارد دلار به طرح جاده ابریشم اختصاص داد، سهام شرکت‌های زیرساختی چین نظیر Sany Heavy Industry رشد قابل توجهی پیدا کرد. در بلند مدت، ظرفیت فراوانی برای سرمایه‌گذاری در این حوزه وجود دارد. آفریقا نیز سالانه به ۹۳ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری زیر ساختی نیاز دارد. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در آفریقا از ۷ میلیارد دلار در ۲۰۰۸ به ۲۶ میلیارد دلار در ۲۰۱۳ رسید. کشورهای مسیر ابریشم ۵۰٪ تولید ناخالص داخلی جهان و همین میزان از تجارت جهانی را در اختیار دارند. کاهش هزینه‌های حمل و نقل می‌تواند این تجارت را گسترش دهد. اما مشکل در اینجاست که چین قبلاً نیز به کشورهای این مسیر کالا صادر می‌کرده و شاید چیز تازه‌ای برای عرضه نداشته باشد! مشکل دیگر امیال راهبردی چین است که این طرح را در کنار بانک زیرساخت آسیایی و جزیره‌سازی در دریای جنوب چین قرار داده و ایجاد نگرانی کرده است.

به‌هر حال، موفقیت جاده ابریشم جدید، علاوه بر اقدامات چین، به هم‌کاری سایر

قدرت‌ها و نیز شرکای طرح (روسیه، دولت‌های آسیای مرکزی، آمریکا، اتحادیه اروپا و ...) بستگی دارد. در ۷ مارس ۲۰۱۵ «وانگ یی»^۱ وزیر خارجه چین اعلام کرد که چین و روسیه توافقی برای کار بر روی کمربندی اقتصادی جاده ابریشم امضا کرده‌اند. روسیه در عین تمایل به همکاری برای توسعه منطقه شرق دور خود، از افزایش نفوذ چین در آسیای مرکزی نگران است. از یک سو، ایجاد سیستم مشترک حمل و نقل و حذف موانع تجاری و سرمایه‌گذاری بین چین و روسیه نویدبخش منافع اقتصادی برای مسکو است. روسیه هم اکنون نیز ۵۶۰ میلیارد روبل (تا ۲۰۱۸) برای سرمایه‌گذاری روی توسعه خط آهن اصلی شرق دور روسیه -بایکال- آمو^۲ و خط سراسری سیبری^۳ متعهد شده است. تمرکز ویژه این نوسازی روی بخش‌های واقع در نقاط تماس مرزی با چین و در جهت بنادر است. ادغام راه‌آهن شرق دور و راه‌آهن سراسر سیبری با جاده ابریشم، سرمایه‌گذاری روی حمل و نقل روسیه را افزایش داده و به توسعه نواحی عقب‌مانده شرق دور روسیه کمک می‌کند. ضمن این‌که جریان شرق برای مقابله با تحریم‌ها علیه مسکو ضروری است. از سوی دیگر، روسیه می‌داند که این طرح موازنه قوای روسیه-چین در آسیای مرکزی را تغییر می‌دهد. در سال ۱۹۹۷ یک توافق برای خط ۲۶۸ کیلومتری چین-قرقیزستان-قزاقستان نیز امضاء شده بود که چون رقیب خط سیبری محسوب می‌شد، متوقف ماند (Hongzgou & Guschin, April 2015). به‌نظر می‌رسد که به‌رغم نگرانی‌های راهبردی روسیه، این کشور در اجرای طرح با چین هم‌کاری کند. به‌هرحال، گسترش نفوذ چین در آسیای مرکزی عمدتاً ماهیت اقتصادی دارد و می‌تواند با ایجاد رونق اقتصادی، زمینه افراط‌گرایی و تروریسم را تضعیف کند (که مطلوب روسیه است) و به توسعه نواحی عقب‌مانده روسیه نیز یاری رساند. چین نیز با توجه به حساسیت روسیه نسبت به گسترش نفوذ راهبردی در منطقه، سعی کرده با تمرکز بر اقتصاد، نگرانی روسیه را کاهش دهد. به‌این ترتیب، می‌توان نشانه‌هایی از نوعی نظم منطقه‌ای مشارکتی را بر اساس تقسیم کار موضوعی بین دو کشور دید که طبق آن، چین با اولویت اقتصادی و روسیه با اولویت امنیتی در نظم منطقه‌ای نقش‌آفرینی می‌کنند. چین از ۲۰۱۲ شریک اول تجاری آسیای مرکزی شده است (البته این کشور شریک اول تجاری ۱۳۰ کشور جهان است). در سرمایه‌گذاری خارجی گرچه نقش چین رو به

1. Wang Yi
2. The Russian Far East- Baikal-Amur (BA)
3. Trans Siberian (TS)

رشد بوده ولی سهم ۱۰ درصدی در منطقه دارد. سرمایه‌گذاری در آسیای مرکزی همچنان تحت کنترل آمریکا و اروپاست. قزاقستان (در فاصله ۲۰۰۸-۱۹۹۹) بیش‌ترین سهم (۹۰%-۸۰٪) از سرمایه‌گذاری منطقه را جذب کرده است. در ۲۰۰۹ آمریکا و هلند ۵۰٪ سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی در قزاقستان را در دست داشتند؛ ولی سرمایه‌گذاری در قرقیزستان در اختیار روسیه و چین است. تجارت چین با منطقه دائماً رو به رشد بوده و ۸۰٪ تجارت چین در منطقه با قزاقستان صورت می‌گیرد. تراز تجاری ۲۰۰۸ چین با منطقه، ۲۵ میلیارد دلار بوده است. ترکمنستان نیز بخاطر ظرفیت انتقال سالانه ۴۰ میلیون متر مکعب گاز اهمیت ویژه‌ای برای چین دارد (Scobell, Ratner, Beckley, 2015). مسیر زمینی ابریشم (از طریق آسیای مرکزی) با اهداف چین برای کاهش آسیب‌پذیری این کشور هماهنگ است چون راه‌های دریایی در کنترل آمریکا است (The Economist, Nov 15th 2014).

چین اهداف چهارگانه‌ای را در آسیای مرکزی دنبال می‌کند: (۱) چین نگرانی‌های قومی داخلی دارد که در سه قالب تروریسم، جدایی‌طلبی و افراطی‌گرایی مطرح شده و آن‌ها را «سه شر» نام نهاده است. (۲) چین مایل است صلح، حکومت‌های پیش‌بینی‌پذیر و سکولار در آسیای مرکزی بر سر کار باشند. کابوس چین پیوند خوردن چالش‌های داخلی با تهدیدات خارجی است. (۳) افزایش نفوذ چین در آسیای مرکزی و محدود کردن سایر قدرت‌ها. سازو کار چین در این رابطه سازمان هم‌کاری شانگهای است. (۴) ارتقای منافع اقتصادی در آسیای مرکزی و تقویت امنیت انرژی. چین از سال ۲۰۱۰ روسیه را در تجارت با آسیای مرکزی پشت سر گذاشته است. انرژی منطقه نیز برای چین اهمیت ویژه‌ای دارد. خط لوله نفت قزاقستان به چین در ۲۰۰۶ و خط لوله گاز مایع ترکمنستان به چین در ۲۰۰۹ تکمیل شد.

چین در قبال آسیای مرکزی طی دو دهه گذشته راهبرد دژ خالی^۱ را در پیش گرفته است. تاکتیکی که در تاریخ چین ریشه دارد و می‌توان آن را اینگونه تعریف کرد: «نمایش ماهرانه تظاهر به قدرت‌مندی در برابر طرف مقابل در حالی که خودمان ضعیف هستیم». رهبران چین می‌دانند که نواحی دور افتاده غربی این کشور بی‌دفاع و آسیب‌پذیرند. توان دفاعی چین در شرق، جایی متمرکز شده که قلب اقتصادی و جمعیتی است. چین حضور

پر رنگی را در آسیای مرکزی نشان داده تا دژ خالی‌اش (یعنی ضعف در نواحی غربی خود) را پوشش دهد. این کشور اهرم اقتصادی را به عنوان مهم‌ترین ترفند راهبرد دژ خالی به کار برده است. گرچه این کشور هیچ‌گاه طی ۲۰۰ سال گذشته تا این حد احساس ثبات و قدرت نکرده، با این حال، رهبرانش به دو دلیل احساس ناامنی دارند: (۱) رهبران چین امنیت ملی را با امنیت رژیم در هم آمیخته‌اند (۲) به یک پارچگی ملی حساسند. به‌رغم تمرکز جمعیت و ثروت در شرق کشور، چین متوجه غرب شده و معتقد است نواحی غربی نقش مهم امنیتی و تأمین منابع دارند و دروازه‌ای به آسیای مرکزی محسوب می‌شوند. این ترزا «رژه به سمت غرب»^۱ نام نهاده‌اند. این ایده، نماینده تفکر جدید توجه به غرب در چین است (Scobell, Ratner, Beckley, 2015).

به نظر نمی‌رسد آمریکا بخواهد یا بتواند با ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم مخالفت موثری داشته باشد. سیاست آمریکا در قبال آسیای مرکزی طی دهه گذشته امنیت محور و متمرکز بر جنگ در افغانستان بوده است. این در حالی است که تجارت در آسیای مرکزی رشد قابل ملاحظه‌ای داشته و برای مثال در فاصله ۲۰۱۳-۲۰۰۵ تجارت قزاقستان و قرقیزستان با شرکای منطقه‌ای چهار برابر شده و تجارت ازبکستان و ترکمنستان سه برابر و تجارت منطقه‌ای تاجیکستان دو برابر شده است. تجارت بین قزاقستان و ازبکستان که دو اقتصاد بزرگ منطقه‌اند، در ۲۰۱۳، ۲/۳ میلیارد یعنی ۵ برابر ۲۰۰۵ بوده است. آسیای مرکزی عمیقاً از طریق جریان‌های غیررسمی در تمام سطوح تعامل اقتصادی، به‌هم پیوسته که این امر جریان سرمایه و کالا ورای مرزها را تسهیل می‌کند (Kourmanova & Kuchins, April 2015). ویلیام برنز در ۲۰۱۴ اعلام کرد که راهبرد آمریکا در آسیای مرکزی مبتنی بر ایجاد یک بازار انرژی در منطقه است تا انرژی قزاقستان و ترکمنستان را به جمعیت ۱/۶ میلیارد نفری آسیای جنوبی منتقل کند. خط لوله گاز ترکمنستان-افغانستان-پاکستان-هند (TAPI) اولویت نخست سیاست آمریکاست. این پروژه ۱۰ میلیارد دلاری به دلیل عدم تأمین سرمایه بارها به تأخیر افتاده است. آمریکا از ۲۰۱۰، ۱/۷ میلیارد دلار به پروژه‌های انرژی افغانستان و ۲ میلیارد دلار نیز برای ساخت ۱۸۰۰ مایل جاده در این کشور اختصاص داده است (McBride, May 25, 2015). به‌رغم این اقدامات، حضور آمریکا در آسیای مرکزی در قیاس با چین و روسیه پر

رنگ به نظر نمی‌رسد.

اروپا نیز منافع قابل توجهی در ابتکار جاده ابریشم جدید برای خود می‌بیند. راه ابریشم از سه منظر (۱) تجارت و سرمایه‌گذاری (۲) صلح و امنیت و (۳) تبادلات مردم با مردم برای اروپا جذابیت دارد. اتحادیه اروپا از ۲۰۰۴ بزرگ‌ترین شریک تجاری چین شده است. چین نیز دومین شریک تجاری اروپا است. تجارت این دو در ۲۰۱۴، ۶۱۵/۱ میلیارد دلار بوده است. تجارت به شدت وابسته به زیرساخت‌هاست. انتظار می‌رود در طرح ابریشم ۱۶۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری عمده‌تاً زیرساختی صورت گیرد. بخشی از این طرح از نواحی بی‌ثبات خاورمیانه و شمال آفریقا می‌گذرد که برای اروپا مهم است (مثلاً بحران پناهندگان)، از این رو طرح ابریشم با ایجاد توسعه و شکوفایی می‌تواند در کاهش این بی‌ثباتی‌ها موثر افتد (Yan, April 9, 2015). گرچه ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم، نفوذ استراتژیک چین در آسیا را تقویت خواهد کرد، ولی ماهیت اقتصادی طرح و منافع همگانی آن باعث شده تا احتمال مخالفت با طرح از سوی قدرت‌های بزرگ، قدرت‌های منطقه‌ای و کشورهای واقع در مسیر ابریشم کاهش یابد. مسلماً اجرای چنین طرح عظیمی توسط یک قدرت نوظهور (چین) نگرانی‌هایی در دیگر قدرت‌ها ایجاد می‌کند، ولی اراده سیاسی و توان عینی در رقبا برای ممانعت از این طرح در مقایسه با انگیزه و توان چین برای اجرای آن ضعیف به نظر می‌رسد.

نتیجه‌گیری

با توجه به ریشه‌ها و ابعاد ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم، در صورت تحقق این طرح، دستاوردها و پیامدهای زیر برای آن متصور است:

(۱) تضمین ثبات داخلی چین: از نظر چین جدایی‌طلبی، افراطی‌گرایی و تروریسم با هم مرتبطند. چین ناآرامی‌های داخلی را ناشی از فقر و عقب ماندگی می‌داند. ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم با کمک به توسعه اقتصادی سین کیانگ و آسیای مرکزی، به ثبات داخلی این کشور کمک می‌کند. از نظر چین، ثبات آسیای مرکزی پیوند نزدیکی با امنیت داخلی چین غربی دارد. ایغورها^۱ یازده میلیون نفر جمعیت دارند که ۱۰ میلیون آن‌ها در چین و بین ۳۰۰ هزار تا یک میلیون نفر در آسیای مرکزی پراکنده‌اند. سین کیانگ^۲ با ۱/۶

1. Uighur

2. Xinjiang

میلیون کیلومتر مربع، یک ششم چین وسعت دارد. ۳۰٪ ذخایر نفتی، ۳۴٪ ذخایر گازی، ۴۰٪ زغال سنگ چین در سین کیانگ است (به‌علاوه ظرفیت کشاورزی) (Scobell, Ratner, Beckley, 2015). بر این اساس، طرح ابریشم با کمک به توسعه نواحی غربی چین، در تأمین نظم اجتماعی و ثبات سیاسی تأثیر دارد. ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم، با توجه به سیاست دولت چین برای توسعه زیرساخت‌ها در غرب کشور، قابل توضیح است.

۲) تداوم توسعه اقتصادی چین: رشد اقتصادی پایدار چین نیازمند ارتقای سرمایه‌گذاری و تجارت با کشورهای همسایه است. چین قصد دارد بین اقتصاد سین کیانگ و قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان رابطه هم‌افزا و تکمیلی^۱ ایجاد کند. تجارت چین با آسیای مرکزی بسرعت رو به رشد است. البته کل آسیای مرکزی ۶۰ میلیون نفر جمعیت دارد (Zhiping, 18/9/2014). پس هدف چین بیش‌تر ترانزیت از طریق آسیای مرکزی است تا خود بازارهای مصرف منطقه. پروژه‌های گسترده زیربنایی جاده ابریشم جدید به خوبی می‌تواند ظرفیت مازاد تولیدی و سرمایه‌های چینی را جذب کرده و گذار این کشور به مرحله پیش‌رفته‌تر توسعه اقتصادی را تسهیل کند. ۳) تقویت امنیت انرژی: چینی‌ها نگران تأمین انرژی‌اند. چینی که در دو دهه گذشته بیش‌تر واردات انرژی خود را از راه‌های دریایی انجام داده، احساس آسیب‌پذیری می‌کند، چون کنترل این راه‌ها در اختیار آمریکاست. ضمن این‌که منابع انرژی موجود در مسیر ابریشم، برای تداوم حرکت اقتصادی چین ضروری است. از این رو به توسعه خطوط لوله روی آورده و مایل است شبکه گسترده خطوط لوله از روسیه و آسیای مرکزی و متصل به بنادر پاکستان داشته باشد (Scobell, Ratner, Beckley, 2015).

۴) گرچه دولت چین می‌کوشد که جاده ابریشم را طرحی صرفاً اقتصادی معرفی کند، ولی به‌هرحال، اجرای چنین طرحی، نفوذ راهبردی چین به‌خصوص در آسیای مرکزی را افزایش می‌دهد.

۵) مدل اقتصادی چین مهم‌ترین منبع قدرت نرم این کشور است و اجرای این ابتکار قطعاً قدرت نرم چین را ارتقاء می‌بخشد. ابتکار مزبور نشانه‌ای از تبدیل شدن چین به یک قدرت بزرگ نهادینه شده چند بُعدی است. به این معنا که دامنه منافعش به تدریج (بسیار بیش از گذشته) به ورای سطح منطقه‌ای می‌رود و ماهیت متنوع و چندبُعدی می‌یابد.

۶) چین در اجرای این ابتکار با چالش‌هایی نیز مواجه است. این کشور سابقه خوبی در سرمایه‌گذاری زیربنایی نداشته و شرکت‌های ساختمانی‌اش خوش‌نام نیستند. به‌خصوص در رفتار با کارگران و نیز مسائل زیست‌محیطی. ضمناً گرچه چین ادعا می‌کند که این یک طرح برد-برد است ولی به‌هرحال، پیامدهای ژئوپلیتیکی و نگرانی‌هایی برای ژاپن، هند و روسیه ایجاد می‌کند که ممکن است اشکالاتی در اجرای آن پدید آورد. در طول مسیر نیز کمبود جدی زیرساخت (در برخی نواحی) وجود دارد. در مسیر شمالی زیرساخت‌ها نسبتاً توسعه‌یافته‌اند و می‌توانند چین را به اروپا متصل کنند. ولی کشورهای مسیر میانی و جنوبی با مشکلاتی نظیر توسعه‌نیافتگی، شرایط پیچیده زمین، بی‌ثباتی و ناامنی مواجهند که ساخت راه‌آهن و بزرگراه را دشوار می‌سازد. مسائل پیچیده مذهبی و قومی و تروریسم و افراطی‌گرایی فعال نیز از دیگر مشکلات پیش روی طرح است. هم‌چنین مشکلات ریشه‌دار تاریخی و نظام‌های دولتی ناهمگن مانعی بر سر راه آن محسوب می‌شود. ولی در تحلیل نهایی، این چالش‌ها احتمالاً نمی‌توانند مانع اجرای طرح شوند. چون به‌هرحال اراده سیاسی و توان راهبردی چین برای اجرای ابتکار، قوی‌تر از انگیزه و توان مخالفان آن است. ضمن این‌که راهبرد چین در اجرای طرح مبتنی بر فازبندی از آسان-به-سخت، از ساده-به-پیچیده و از نزدیک-به-دور است که امکان اجرای مرحله‌ای این ابتکار را فراهم می‌کند. *

منابع انگلیسی

- Berke, Robert (June 11, 2015) "*New Silk Road Could Open up Massive Investment Opportunities*", OILPRICE.com.
- Center for China in the World Economy (CCWE), (May 20, 2014), "*Silk Road Economic Belt: Prospects and Policy Recommendations*", Tsinghua University.
- Chen, Dingding (April 9, 2015), "*Towards China's Great Power Diplomacy*", Policy Paper, PISM Bulletin. No.9
- The Economist (Nov 15th 2014), "*The New Silk Road; Hardly an Oasis*",
- Hongzgou, Zhang & Guschin, Arthur, (April 24, 2015), "China's Silk Road Economic Belt: Geopolitical Challenges in Central Asia", *RSIS*, No.099.
- Kennedy, Scott & Parker, David A. (April 13, 2015), "*Building China's One Belt, One Road*", CSIS.
- Kourmanova Aitolkyn and Kuchins, Andrew C. (April 14, 2015), "*A Vision for Shared Prosperity in Central Asia*", CSIS.
- Leung, Michelle (June 25, 2015), "*ASEAN and Central Asian Cement Markets Show Promise of Growth*", Bloomberg.
- McBride, James, (May 25, 2015), "*Building the New Silk Road, Council on Foreign Relations*."
- Mingjiang, Li (March 11, 2015), "China's One Belt, One Road Initiative: New Round of Opening up", *RSIS*, No. 050
- Orlik, Tom and Chen, Fielding, (June 4, 2015), "*One Belt, One Road; China's Modern Marco Polos Bring No Novelties Westward*", Bloomberg Brief.
- Rolland, Nadege, (Feb 12, 2015), "China's New Silk Road", The National Bureau of Asian Research.
- Scobell, Andrew , Ratner, Ely, Beckley, Michael (2015), *China's Strategy Toward South and Central Asia; An Empty Fortress* (Research Report), RAND CORPORATION.
- Swaine, Michael D. , (2015), "Chinese Views and Commentary on the 'One Belt, One Road' Initiative," *China Leadership Monitor*, No. 47
- "*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*", Issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, 2015/3/31
- Xiguang, Li (13-3-2015), *The Silk Road Economic Belt and the Islamic World*, NIHAO-SALAM.

- Yan, Shaohua (April 9, 2015), "*Why the One Belt, One Road Initiative Matters for the EU*," THE DIPLOMAT.
- Ze, Shi, (5/20/2015), "One Belt, *One Road and New Thinking with Regards to Concepts and Practice*," www.newparadigm.schillerinstitute.com,
- Zhiping, Pan (18/9/2014), "Silk Road Economic Belt: A Dynamic Concept for Geopolitics in Central Asia", *China Institute of International Studies* (CIIS).
- Zhu, Yi, (June 25, 2015), "*Chinese Steel Capacity May Go West with One Belt, One Road*", Bloomberg.