

# The Scope of Russia's Partnership in the Chinese Belt and Road Initiative

**Masoud Rezaei**

Ph.D. in International Relations, Islamic Azad University, Tehran Science and Research  
Branch (Isfahan), msd.rezaei@yahoo.com

**Mona Abdi**

corresponding author, M.A. in International Relations, University of Isfahan, Isfahan,  
Iran monaabdi907@yahoo.com

## **Abstract**

China's growing importance in the world order and its growing power in line with its goals and vision has raised questions about how Russia will fit into the Belt Initiative and China's path. In particular, how the asymmetric relations between the two countries pave the way for their convergence and strategic partnership in Eurasia. Understand the dynamics of China's global strategy and how Russia relates to the components that seek its interests in the framework of this plan; the starting point is such an assessment. Accordingly, and as a hypothesis, Russia finds its geographical location very attractive for sustainable development as well as the passage of Western sanctions. The connectivity aspect of the Belt and Road Initiative, which seeks to improve East-West transport links, is inherently consistent with Moscow's desire to transfer energy resources as well as to open up Russia's transit potential in Eurasia. But contrary to China's geopolitical view, Russia's view is purely economic. Hence the elements of Russia's participation in the China Initiative, Belt and Road Initiative; As officials in both countries claim; They have not been systematically defined and evaluated empirically. With this in mind, we first provide a brief history of China-Russia trade and transportation links. We then examine the main projects of the Belt and Road Initiative – which involves Russia – and the key agreements related to this project. Finally, with regard to Russia's risks and considerations, the dimensions and developments of this partnership are taken into consideration.

**Keywords:** *China, Russia, Belt and Road Initiative, Energy, Far East, Eurasia, Transit*

# قلمرو مشارکت روسیه در طرح ابتکار کمربند و راه چین<sup>۱</sup>

مسعود رضائی

دکتری روابط بین‌الملل دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران (اصفهان)،  
msd.rezaei@yahoo.com

منا عبدی

نویسنده مسئول، کارشناسی‌ارشد روابط بین‌الملل دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران  
Monaabdi907@yahoo.com

## چکیده

اهمیت روزافزون جایگاه چین در نظم جهانی و افزایش قدرت ابراز وجود در تطابق با اهداف تعریف‌شده آن، پرسش‌هایی را در مورد چگونگی قرارگیری روسیه در طرح ابتکار کمربند و راه‌چین ایجاد کرده‌است. به‌ویژه در مورد اینکه چگونه روابط نامتقارن دو کشور، زمینه را برای همگرایی و مشارکت راهبردی آنها در اوراسیا فراهم می‌کند. درک پویایی راهبرد جهانی چین و چگونگی ارتباط روسیه با مؤلفه‌هایی که منافع خود را در قالب این طرح جستجو می‌کند؛ نقطه شروع چنین ارزیابی است. بر این اساس و در مقام فرضیه، روسیه موقعیت جغرافیایی خود را برای توسعه پایدار و همچنین عبور از تحریم‌های غرب، بسیار جذاب می‌بیند. جنبه اتصال‌دهندگی ابتکار کمربند و راه که در پی بهبود پیوندهای مواصلاتی بین شرق و غرب است، ذاتاً با تمایل مسکو برای انتقال منابع انرژی و نیز گشودن پتانسیل ترانزیتی روسیه در اوراسیا و شمالگان سازگاری دارد. برخلاف نگاه ژئوپلیتیک چین، نگاه و رویکرد روسیه در شرایط کنونی اقتصادی است. از همین رو عناصر مشارکت روسیه در طرح ابتکار کمربند و راه، آنچنان که مقام‌های دو کشور ادعا می‌کنند؛ به‌طور نظام‌مند تعریف و ارزیابی تجربی نشده‌اند. نظر به این مهم، مقاله حاضر ابتدا موضوعیت تاریخی تجارت و پیوندهای مواصلاتی چین و روسیه را مورد توجه قرار می‌دهد؛ سپس پروژه‌های اصلی ابتکار کمربند و راه - که اهداف چین و سطح مشارکت روسیه را نشان می‌دهد- در پرتو توافقات کلیدی مرتبط با این پروژه و همچنین ریسک‌ها و ملاحظات آن به تفصیل مطرح‌نظر قرار می‌گیرند.

---

۱. این یک مقاله دسترسی آزاد تحت مجوز/ <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/> است.

قلمرو مشارکت روسیه در طرح ابتکار کمربند و راه چین ۷۰۹

واژه‌های کلیدی: چین، روسیه، ابتکار کمربند و راه، انرژی، خاور دور، اوراسیا، ترانزیت  
تاریخ دریافت: ۹۹/۰۸/۲۵ تاریخ بازبینی: ۹۹/۱۰/۱۹ تاریخ پذیرش: ۹۹/۱۲/۱۳  
فصلنامه روابط خارجی، سال ۱۲، شماره ۴، زمستان ۱۳۹۹، صص ۷۴۱-۷۰۷

## مقدمه

ظرف دهه گذشته تاکنون، تحولات جالب توجهی در منطقه وسیع اوراسیا و شمالگان در جریان است. برخی از این وقایع و اقدامها حتی ممکن است باعث ایجاد دگرش‌هایی در برخی از فرضیه‌ها و ساختارهای ژئوپلیتیکی جاری شود که به مدت بیش از یک قرن بدون تغییر و دست‌نخورده باقی مانده‌اند. بزرگ‌ترین و عمده‌ترین این تحولات، ناظر به تصمیم چین در قالب «ابتکار کمربند و راه»<sup>۱</sup> یا به تعبیر چینی آن «یی‌دای‌یی‌لو»<sup>۲</sup> است که نخبگان دولتی و حزب حاکم کمونیست قصد دارند بلوک اقتصادی، مواصلاتی و تجاری بزرگی را در منطقه اوراسیا و شمالگان ایجاد کنند؛ به نحوی که متضمن منافع بلندمدت این کشور در حوزه‌های اقتصادی، امنیتی و ژئوپلیتیک باشد. طرحی زیربنایی که با سرمایه‌گذاری و ارزش تقریبی یک تریلیون دلار پشتیبانی می‌شود. این بزرگ‌ترین طرح جهانی از زمان برنامه مارشال آمریکا پس از پایان جنگ جهانی دوم به حساب می‌آید. ابتکار عملی که بستر لازم برای بازسازی و رونق جاده ابریشم باستانی را فراهم آورده و به‌طور گریزناپذیری، تجارت زمینی و دریایی را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. تحولی بزرگ در اوراسیا که در صورت موفقیت از یک سو باعث افزایش قدرت سیاسی و ظرفیت اقتصادی چین می‌شود و از دیگر سو، ممکن است پیوندهای اقتصادی و امنیتی چین و روسیه را متحول کند.

در این میان، یکی از دلایل مهمی که نخبگان چینی و ناظران بین‌المللی،

---

1. Belt and Road Initiative

2. yi dai yi lu

شانس موفقیت این ابرپروژه را برای تحقق اهداف تعیین شده در قالب ابتکار کمربند و راه خوش‌بینانه ارزیابی می‌کنند؛ فارغ از موضوعیت ارتقای جایگاه چین در اقتصاد جهانی، استقبال روسیه از این طرح به دلیل مشکلات شدید اقتصادی آن - در نتیجه تحریم‌های غرب و انزوای روزافزون این کشور در عرصه بین‌المللی - است. به همین جهت از سال ۲۰۱۴، در پی وخیم‌تر شدن روابط روسیه با کشورهای غربی به‌واسطه اشغال شبه‌جزیره کریمه و متعاقباً با فعال شدن قانون «کاتسا»<sup>۱</sup> (یعنی مقابله با دشمنان آمریکا از طریق مجازات که توسط کنگره در سال ۲۰۱۷ تصویب شد)، مسکو مناسبات اقتصادی خود با کشورهای آسیایی را افزایش و دامنه آن را گسترش داده است. در این میان، چین که روابط سیاسی نزدیکی با روسیه دارد به مهم‌ترین و ارزشمندترین شریک روسیه در طیف وسیعی از فعالیت‌ها - از پروژه‌های تجاری هیدروکربن در خاور دور و استخراج چوب در سبیری تا حمل‌ونقل دریایی از طریق مسیر شمالگان - تبدیل شده است. به‌غیر از مسائل اقتصادی، همکاری چین و روسیه در تقاطع ابتکار کمربند و راه چین و «اتحادیه اقتصادی اوراسیا»<sup>۲</sup> - که روسیه رهبری آن را بر عهده دارد - به پیچیدگی و درهم‌تنیدگی روابط دو کشور در قلمرو اوراسیا و شمالگان افزوده است.

به همین منظور است که بیجینگ و مسکو در حال حاضر بهترین روابط دوجانبه خود را از زمان برقراری روابط دیپلماتیک در سال ۱۶۸۹ تجربه می‌کنند؛ چرا که در شرایط کنونی، روسیه منافع اقتصادی رابطه‌ای قوی با چین را واقعیتی انکارناپذیر می‌بیند. به عبارتی، مسکو برای کاهش آثار تحریم‌های ایالات متحده و اروپا و در نهایت، کاهش محوریت واشنگتن در نظام اقتصاد جهانی، همکاری با بیجینگ را حیاتی ارزیابی می‌کند؛ تغییری که باعث تعدیل کارایی ابزارهای اقتصادی ایالات متحده می‌شود. در مقابل، روسیه به‌عنوان پهناورترین کشور جهان و یک‌دست‌ترین قلمرو اتصال آسیا به اروپا، یکی از مهم‌ترین مسیرهای راه ابریشم جدید است که جغرافیا و منابع انرژی فسیلی آن برای نخبگان چین، غیرقابل

---

1. Countering America's Adversaries Through Sanctions Act  
 2. Eurasian Economic Union

چشم‌پوشی و متضمن سیاست «عزیمت به بیرون»<sup>۱</sup> دیده می‌شود. به همین جهت از نظر نخبگان چین، موقعیت ژئوپلیتیک روسیه غیرقابل جایگزین بوده و نقشی اساسی را به عنوان پشتوانه ابتکار کمربند و راه ایفا می‌کند. بر این اساس و نظر به اهمیت روزافزون مناسبات چین و روسیه در قلمرو اوراسیا، مقاله حاضر به روش کیفی - تحلیلی، نخست تلاش می‌کند تا ضمن تبیین تاریخی پیوند مواصلاتی روسیه و چین، به تفصیل، اهداف و پروژه‌هایی را که ناظر به موقعیت جغرافیایی روسیه در ابرپروژه ابتکار کمربند و راه است با عنایت به چشم‌انداز چین، مزیت‌ها، موانع و نیز ریسک‌های موجود برای روسیه، مورد توجه و بررسی قرار دهد.

### ۱. چهارچوب مفهومی

از دیدگاه کرملین، رابطه مستحکم با چین سنگ بنای راهبرد جهانی روسیه است. ظرف دو دهه گذشته و در عصر پوتین، سیاست خارجی روسیه توسط طیف محدودی از نخبگان با تمرکز بر حفظ و افزایش سطوح امنیت خارجی و نیز حفظ ثبات داخلی تدوین شده است. اعضای این گروه از پارانویای آمریکایی درباره روسیه ناخشنود هستند؛ چراکه معتقدند روایت ایالات متحده، ارتباطی با سیاست‌های واقعی روسیه ندارد. هم‌زمان، سیاست‌گذاران روسی به تاسی از افکار اوراسیاگرایان، این ادعا و روایت غالب را که ایالات متحده الگوی برتر فرهنگی و اجتماعی است و افکار و اقدام‌های آن باید در همه جهان اعمال شود، رد می‌کنند و معتقدند روسیه به لحاظ فرهنگی به شرق تعلق دارد (Trifkovic, 2012 & Vinokurov, 2012). (Libman)

در نقطه مقابل ایالات متحده، چین هیچ تلاشی برای تحمیل خواسته‌های ایدئولوژیک خود به روسیه نمی‌کند. دو کشور به‌طور مشابه نگران تلاش‌های واشنگتن برای هژمونی [در مناطقی چون اوراسیا] هستند و منافع اقتصادی مشابهی دارند. از این بابت، تصمیم‌گیرندگان در روسیه اساساً هیچ جایگزینی برای پیوند این کشور با چین ندارند (Trifkovic, 2020). کشوری که هر هشت سال، اندازه اقتصاد خود را دوبرابر کرده‌است. داده‌های صندوق بین‌المللی پول و مجمع اقتصاد

1. going out

جهانی نیز - با تمرکز بر شاخص برابری قدرت خرید - نشان می‌دهد که چین در سال ۲۰۱۴، از ایالات متحده به‌عنوان بزرگ‌ترین اقتصاد جهان پیشی گرفته است (اطهاری، ۱۳۹۹، ص. ۶۸). به همین دلیل، جمهوری خلق چین با هدف تضمین توسعه و رشد پایدار اقتصاد خود، مقابله با سیاست مهار ایالات متحده یا همان راهبرد «چرخش به آسیا»<sup>۱</sup> که در سال ۲۰۱۱ ایده آن در دولت نخست باراک اوباما مطرح شد (Clinton, 2011) و همین‌طور ایجاد وابستگی متقابل در جهان، ظرف دهه اخیر، اهداف و برنامه‌هایی در عرصه منطقه‌ای و جهانی ترسیم و عملیاتی کرده‌است که در قالب احیای راه ابریشم جدید زمینی و دریایی، به تدریج با استقبال روسیه مواجه شده‌است.

بدین اعتبار از زمان رونمایی از ابتکار کمربند و راه در سال ۲۰۱۳، این مهم به پروژه‌ای تبدیل شده‌است که نه تنها نماد سیاست خارجی «شی جین‌پینگ»، رئیس‌جمهور چین، به حساب می‌آید که «ولادیمیر پوتین»، رئیس‌جمهور روسیه، نیز آشکارا اشتیاق خود را برای همکاری فراگیر در قلمرو اوراسیا اعلام کرده‌است. پیش از این و در قالب اوراسیاگرایی روسی، فضای فیزیکی، منابع ملی، قدرت ملی و کنترل مستقیم بر سرزمین (رستمی، ۱۳۹۵، ص. ۱۸۸) اهمیت و نمود بیشتری داشت، اما با تنگنای بین‌المللی این کشور، این نگاه سنتی روسیه که عموماً جنبه ژئوپلیتیک عمل‌گرایانه داشت، به الزامات ژئواکونومیک نیز تسری یافت و اساساً به همین دلیل اتحادیه اقتصادی اوراسیا پایه‌گذاری شد.

هم‌زمان، ابتکار کمربند و راه نمایانگر بلندپروازی‌های روزافزون چین در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی است و این مهم در نوزدهمین کنگره حزب کمونیست نیز، رسماً در قانون اساسی چین ثبت شده‌است (Horsley, 2019). همان کنگره‌ای که در نوامبر ۲۰۱۷، شی شروع «عصری جدید» و «احیای بزرگ ملت چین» را اعلام کرد<sup>(۱)</sup>. از این منظر، ابتکار کمربند و راه یک برنامه بزرگ زیربنایی است که از شرق آسیا تا اروپا، کشورهای مختلفی را در مسیر خود پوشش می‌دهد و البته به همان نسبت، دیدگاه‌های مثبت و منفی زیادی را در میان نخبگان روسیه

و جهان، در خصوص امکان‌پذیری و نیز نیت و مقاصد چین برانگیخته است. در نوامبر ۲۰۲۰، رئیس‌جمهور چین از برنامه‌ریزی برای دوبرابر کردن اندازه اقتصاد این کشور تا سال ۲۰۳۵ خبر داد (Xinhua, 2020). برای تحقق این وعده، لازم است متوسط نرخ رشد اقتصادی چین، سالانه رقمی بین ۴,۷ تا ۵ درصد باشد (Steinbock, 2021). همچنین مطابق گزارش وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین در مارس ۲۰۲۱، این کشور برای یازدهمین سال متوالی، بزرگ‌ترین مرکز تولید جهان بوده و حدود ۳۰ درصد از کل تولید جهان را به خود اختصاص داده است؛ به نحوی که ظرف پنج سال گذشته، تولیدات صنعتی با ارزش افزوده از ۲۳,۵ تریلیون یوان (۳,۶۳ تریلیون دلار) به ۳۱,۳ تریلیون یوان رسیده است. همچنین در طول سیزدهمین برنامه توسعه پنج‌ساله چین (از ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰)، میانگین رشد تولید ارزش افزوده در بخش فناوری بالای چین از ۴,۹ درصد کل تولید، به ۱۰,۴ درصد رسیده است (Wang, 2021). تضمین ادامه این روند در چهارده سال آینده - با توجه به رقابت‌ها و چالش‌هایی که انتظار آن می‌رود - مستلزم اتصال امن زمینی و دریایی و تعمیق وابستگی میان عرضه محصولات چینی و تقاضای جهانی است که با اهداف زنجیره ارزش جهانی، بخش عظیمی از آن در گرو راه‌اندازی مسیر زمینی و دریایی راه ابریشم نوین در شبه‌قاره اوراسیا و قطب شمال است. این هدف بیش از هر کشوری، نیازمند هماهنگی و همراهی حداکثری با روسیه و اتحادیه اقتصادی اوراسیا است. چشم‌اندازی که مبتنی بر ملاحظات ژئوپلیتیک و نیز تقویت روابط اقتصادی با کم‌توجهی به ایدئولوژی است.

به همین منظور، کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات چین<sup>۱</sup> در سندی که در مارس ۲۰۱۵ با عنوان «چشم‌انداز و اقدامات مربوط به ساخت مشترک کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» منتشر کرد، این شبکه حمل و نقل را در قالب دستورالعمل‌های جغرافیایی گسترده شرح داده است. این ابتکار عظیم شامل دالان‌هایی است که در حال حاضر شش مسیر آن در مرحله

---

1. China's National Development and Reform Commission (NDRC)

طراحی یا در دست ساخت است.

در میان این شش دالان تعریف شده، روسیه در سه بخش آن شامل «دالان اقتصادی چین - مغولستان - روسیه»<sup>۱</sup>، «دالان اقتصادی پل زمینی اوراسیای نوین»<sup>۲</sup> و «دالان اقتصادی چین - آسیای مرکزی - آسیای غربی»<sup>۳</sup> نقش و نفوذ اساسی دارد. همچنین جایگاه روسیه در مسیر چین - آسیای مرکزی - آسیای غربی شامل چهار کریدور «کاسپین» (چین - قزاقستان / قرقیزستان - ازبکستان - ترکمنستان - دریای کاسپین - آذربایجان - گرجستان - ترکیه - اروپا)؛ کریدور «میانی» (چین - قزاقستان - دریای کاسپین - آذربایجان - گرجستان - ترکیه - اروپا)؛ کریدور «تاریخی شمالی» (چین - قزاقستان / قرقیزستان - ازبکستان - ترکمنستان - ایران) و نیز کریدور «تاریخی جنوبی» (چین - تاجیکستان - افغانستان - ایران) قابل توجه است. گرچه در سند نخست منتشر شده از طرف دولت چین، جزئیات مسیر دریایی ذکر نشده است با به روزرسانی سند دریایی راه ابریشم نوین در ژوئن ۲۰۱۷، راه دریایی بالقوه دیگری معرفی شده است که می تواند از مسیر دریای شمالی روسیه به شمالگان کشیده شود. مسیری که چین آن را فرصتی برای متنوع سازی دالان های تجاری و توسعه منطقه شمال شرق خود در نظر گرفته است.<sup>(۲)</sup>

بنابراین، موقعیت جغرافیایی کشورها در نحوه مشارکت و نقش آفرینی آنان در زنجیره ارزش و نیز زمینه سازی در ورای مرزها و تسهیل شرایط در محیط پیرامونی برای عزیمت به حلقه های بالاتر این زنجیره از اهمیت مضاعفی برخوردار شده است. به همین جهت، برخی از اندیشمندان، زنجیره ارزش را واجد هویتی «جهانی منطقه ای» دانسته اند (شریعتی نیا، ۱۳۹۵، ص. ۱۰۷). از این منظر، ابتکار کمربند و راه چین با تلاش برای پیوند و اصالت دادن به مفهوم محوری «زنجیره ارزش» و «اتصال سرزمینی»، این قابلیت را یافته است که ادغام منطقه ای اوراسیا را در چهارچوب اهداف اقتصادی روسیه پوشش دهد.

- 
1. China – Mongolia – Russia Economic Corridor (CMREC)
  2. New Eurasian Land Bridge Economic Corridor (NELBEC)
  3. China – Central Asia – West Asia Economic Corridor (CCWAEC)

## ۲. پیوندهای مواصلاتی چین و روسیه

تاریخ، آزمایشگاه روابط بین‌الملل است و در عین حال، راهنمای سخاوتمندی برای فهم شکل‌گیری تدریجی ذهنیت و رفتار کشورها در عرصه بین‌المللی به‌شمار می‌آید. این یعنی سه قرن پیش از انقلاب‌های کمونیستی نیز در هر یک از دو کشور چین و روسیه، اراده برای تقویت پیوندهای تجاری و مواصلاتی دوجانبه جدی بود. نخست، توسعه‌طلبی روسیه در سبیری در طول قرن‌های شانزدهم و هفدهم، تجارت غیررسمی با چین را ایجاد کرد. در سال ۱۶۸۹ با «معاهده نرچینسک»<sup>۱</sup>، مسأله مرز بین دو کشور حل‌وفصل شد و پتر کبیر سازمان‌دهی کاروان‌های دولتی را که از مسکو به بیجینگ مسافرت می‌کردند آغاز نمود و این سفری بود که رفت‌وبرگشت آن، دو سال به طول می‌انجامید. روس‌ها در ازای ابریشم، چای و سایر کالاهای چینی، از تایگای سبیری<sup>۲</sup> خز صادر کردند. «معاهده کیاختا»<sup>۳</sup> در سال ۱۷۲۷، با تأکید بر اینکه کاروان‌هایی که به تناوب توسط اسب، واگن و گاو کشیده می‌شوند، باید از شهر مرزی کیاختای روسیه، واقع در جنوب دریاچه بایکال<sup>۴</sup> عبور کنند، تجارت را رسمیت بخشید (Perdue, 2010, p. 341-343). با وجود این، در نیمه دوم قرن نوزدهم، مسیرهای دریایی جدید (به‌عنوان مثال، از بندر «اودسا»<sup>۵</sup> - که در آن زمان بخشی از امپراتوری روسیه بود- به چین از طریق کانال سوئز پس از افتتاحش در سال ۱۸۶۹ و راه‌های زمینی مانند راه‌آهن سراسری سبیری پس از تلاش‌های بیجینگ برای افتتاح هرچه سریع‌تر این راه‌آهن در اوایل دهه نخست قرن بیستم، به نقش کیاختا به‌عنوان قطبی تجاری پایان داد (Bennett, 2016, p. 343).

امروزه با چرخش نظام بین‌الملل، کشورهای آسیای مرکزی که بخشی از شوروی سابق بودند در حال شکوفایی هستند؛ چراکه در نتیجه تلاش‌های بیجینگ

1. Treaty of Nerchinsk
2. Siberian Taiga
3. Treaty of Kiakhta
4. Lake Baikal
5. Odessa

برای ایجاد رونق اقتصادی در مناطق غربی‌اش، راه‌های زمینی از مرزهای داخلی این کشورها گسترش یافته‌اند. به‌عنوان نمونه، سرمایه‌گذاری‌های چین باعث شده است تا «قورغاس»<sup>۱</sup> قزاقستان به بندری خشک تبدیل شود که با خط‌آهن به شهر بندری آق‌تاو<sup>۲</sup> قزاقستان در دریای خزر، متصل خواهد شد. در این زمینه، تکمیل خط لوله انتقال نفت قزاقستان به چین در سال ۲۰۰۹، باعث شکست انحصار خط لوله صادراتی شد که قبلاً در اختیار «ترانس‌نفت»<sup>۳</sup> روسیه بود (Higgins, 2018). همچنین آن دسته از شهرهای روسیه، مانند «بلاگوووشچنسک»<sup>۴</sup>، «خاباروفسک»<sup>۵</sup> و «ولادی‌وستوک»<sup>۶</sup> که در مجاورت مرز چین قرار دارند، چه‌بسا از تمایل بیجینگ برای بهبود توسعه اقتصادی در مناطق صنعتی شمال‌شرقی بهره‌مند شوند. در سند سیاست «چشم‌اندازها و اقدامات» کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات چین آمده است: «ما باید از مجاورت مغولستان داخلی<sup>۷</sup> با مغولستان و روسیه حداکثر استفاده را داشته باشیم، پیوندهای ریلی‌ای را که استان هیلونگ‌جیانگ<sup>۸</sup> را به روسیه و شبکه راه‌آهن منطقه‌ای متصل می‌کند، ارتقا دهیم، همکاری‌های بین استان‌های «هیلونگ‌جیانگ»، «جیلین»<sup>۹</sup> و «لیائونینگ»<sup>۱۰</sup> چین و خاور دور روسیه در زمینه حمل‌ونقل چندمنظوره دریایی - زمینی را تقویت کنیم و ساخت دالان مواصلاتی سریع‌السر اوراسیایی‌ای که بیجینگ را به مسکو متصل می‌کند با هدف گشایش دریچه‌های کلیدی به شمال، پیش ببریم» (Report NDRC, 2015).

قابلیت چین برای ساخت خطوط راه‌آهن در روسیه نیز نشانگر وارونگی

- 
1. Khorgos
  2. Aktau
  3. Transneft
  4. Blagoveshchensk
  5. Khabarovsk
  6. Vladivostok
  7. Inner Mongolia
  8. Heilongjiang Province
  9. Jilin
  10. Liaoning

نقش‌هایی است که دو کشور در آغاز قرن بیستم داشتند. در سال ۱۸۹۶ «سلسله چینگ»<sup>۱</sup> به «تزار نیکلاس دوم»<sup>۲</sup> اجازه ساخت راه‌آهن شرقی چین در منطقه «منچوری»<sup>۳</sup> از شهر «چیتا»<sup>۴</sup>، نزدیک دریاچه بایکال، به بندر ولادی‌وستوک در ساحل اقیانوس آرام داد. این راه‌آهن تقریباً پانصد مایل کوتاه‌تر از راهی بود که به‌طور کامل از خاک روسیه می‌گذشت. هرچند چین قصد داشت که این راه‌آهن در قالب شرکتی دولتی ساخته شود، در نهایت صنایع خصوصی اجازه ساخت آن را گرفتند. در نتیجه، «بانک روسی-آسیایی»<sup>۵</sup>، در سال ۱۹۸۱ در سن‌پترزبورگ با هدف ساخت راه‌آهن در چین، از جمله راه‌آهن شرقی چین، تأسیس شد. از برخی جنبه‌ها می‌توان بانک روسی - آسیایی را طلایه‌دار نهادهای وام‌دهنده متمرکز بر زیرساخت‌ها، مانند صندوق راه ابریشم و بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا دانست. اما بر خلاف این نهادهای مدرن، دولت روسیه، سرانجام، قدرت نظارت بر این راه‌آهن و حق نامتعارف انتقال نیروهای نظامی از طریق آن را حفظ کرد؛ در حالی که بانک روسی - آسیایی توانست خطوط ریلی فرعی، خطوط تلگراف و اکتشافات معدنی ایجاد کند (Bennet, 2016, p. 344).

روابط بین اتحاد جماهیر شوروی و چین در سال‌های منتهی به جنگ جهانی دوم خارج از موضوع این مقاله است. اما توجه به کمک‌های فنی و اقتصادی شوروی به چین طی سال‌های دهه ۱۹۵۰، نگاهی گذرا به آن، به سهم خود مهم و شایان توجه است؛ چراکه اکنون به نظر می‌رسد چنین چیزی در جهت وارونه در حال روی دادن است. منابع چینی، توافق‌های انرژی و خطوط لوله گاز با روسیه را «برد - برد» تلقی می‌کنند (Xinhua, 2016)؛ اما در نگاه منتقدان، در بلندمدت به نظر نمی‌رسد که شرایط ثابت و به نفع روسیه باشد. البته این مورد نیز در سال ۱۹۵۰، یعنی زمانی که «جوزف استالین» با اعطای وام ۳۰۰ میلیون دلاری به چین تحت

---

1. Qing dynasty

2. Tsar Nicholas II

3. Manchuria

4. Chita

5. Russo-Asiatic Bank

رهبری «مائو زدونگ»<sup>۱</sup> و «ژو ئن لای»<sup>۲</sup> موافقت کرد با شرایط زمان حال کاملاً تفاوت داشت. چین ملزم بود بازپرداخت این وام به روسیه را با ارسال مواد راهبردی، پلاستیک، محصولات کشاورزی، کالاهای اساسی و ارزشهای احتیاطی انجام دهد. در ازای این وام، استالین همچنین دربارهٔ اجاره دادن بندر «دالیان»<sup>۳</sup> که به دلیل نبودن یخ در آب‌هایش اهمیت بسزایی داشت و پایگاه دریایی «لوشون»<sup>۴</sup> در استان «لیائونینگ»<sup>۵</sup> به شوروی و همچنین دریافت امتیازات انحصاری معدنی، نفتی و ریلی در منچوری و شین جیانگ مذاکره کرد (Lüthi, 2010). بیش از نیم قرن بعد، تمام این مناطق ساحلی و مرزی بخشی از پیوندهای چین با آسیای مرکزی و همچنین راه دریای شمالی را شکل دادند.

از سال ۱۹۶۰ و به واسطهٔ چندین دهه روابط نامساعد سیاسی میان بیجینگ - مسکو در دوران بحرانی جنگ سرد، همکاری‌های تجاری و پیوندهای مواصلاتی میان دو کشور نیز مسکوت ماند؛ اما پس از آنکه در سال ۱۹۹۱، مسئلهٔ مرز پرمناقشهٔ «آمور»<sup>۶</sup> حل و فصل شد و روسیه جای شوروی را گرفت، دو کشور برای بهبود روابطشان تلاش بیشتری به خرج دادند. نتیجهٔ این تلاش‌ها، انعقاد پیمان چین و روسیه در زمینهٔ حسن‌هم‌جواری، دوستی و همکاری در سال ۲۰۰۱ و ورود به همکاری سازمان‌یافته‌تر در قالب سازمان همکاری شانگهای بود. با روی کار آمدن شی جین‌پینگ در چین، این روند و مشارکت راهبردی روسیه و چین در حوزهٔ تجاری و مواصلاتی رو به فزونی نهاد؛ به‌نحوی که شرکت دولتی کشتیرانی چین، در سال ۲۰۱۳، نخستین کشتی کانتینری خود را برای عبور از گذرگاه دریایی شمالگان روسیه از دالیان به مقصد روتردام اعزام نمود (Milne & Mitchell, 2013) و متعاقب آن، دغدغهٔ چین برای ممانعت از هرگونه انقطاع و وقفه در

---

1. Mao Zedong

2. Zhou Enlai

3. Dalian

4. Lushun

5. Liaoning

6. Amur River

واردات روزافزون انرژی که برای اقتصاد این کشور مسئله‌ای بسیار حساس و پدیدآورنده‌ی حالتی شکننده است؛ در سال ۲۰۱۴ با قرارداد عظیم ۴۰۰ میلیارد دلاری گازی، چشم‌انداز مشارکت روسیه در طرح ابتکار و کمربند و راه نیز بیش از پیش تقویت شد. به‌همین جهت، روسیه در حال حاضر به یکی از پرشورترین شرکای ابتکار کمربند و راه تبدیل شده‌است.

### ۳. موضوعیت پروژه‌های ابتکار کمربند و راه در روسیه

منابع بالقوه طبیعی روسیه بیش از ۲۰ درصد ذخایر کل جهان است و این موهبت، روسیه را میان کشورهای صنعتی نیازمند سوخت‌های فسیلی، در وضعیت منحصر به فردی قرار داده است. ذخایر طبیعی برای اقتصاد و ادامه حیات روسیه ارزش بسیار حیاتی داشته و ۹۵٫۷ درصد ثروت ملی این کشور را تشکیل می‌دهد<sup>(۳)</sup>. در این سرزمین پهناور، میدان‌های بزرگ نفت، گاز طبیعی، زغال‌سنگ، طلا، اورانیوم، الماس و سایر مواد معدنی در مقیاس‌های مختلفی وجود دارد. با این حال، روسیه کشوری پیشرفته و صنعتی به حساب نمی‌آید؛ زیرا وابستگی به بخش منابع فسیلی همچنان مشخصه اصلی اقتصاد سیاسی روسیه است و همچنان با این درجه از وابستگی به نقش خود در اقتصاد جهانی ادامه می‌دهد (Bradshaw, 2016, pp. 700-726). (Connolly & 726).

افزون بر آن، علی‌رغم درآمدهای سرشار ناشی از فروش نفت و گاز، روسیه موفق نشده‌است زیرساخت‌های مهم و بنیادین خود را سامان دهد. شاهد مثال آنکه، در روسیه کنونی، همچنان مسیرهای جاده‌ای و ریلی تا حد زیادی به سرمایه‌گذاری‌های کلان دوران اتحاد جماهیر شوروی وابسته است. صنایع نفت و گاز این کشور نیز به دلیل وابستگی به زیرساخت‌های قدیمی، نیازمند سرمایه‌گذاری‌های سنگین و اساسی هستند تا امکان دسترسی مناطق شمالی به ذخایر دست‌نخورده نهمه در شرایط زیست‌محیطی دشواری مانند شمالگان فراهم شود (Solanko, 2011, p. 19-22). نظر به‌همین ملاحظات، روسیه درصدد است منابع خود را به مناطق جدید در قطب شمال و شرق گسترش دهد و در عین حال، تکیه خود را با توسعه بازارهای جدید در آسیا به بازارهای اروپا محدود

نماید. به همین جهت، اگر شبکه حمل و نقل روسیه پیش از این ارتقا می‌یافت، چین عملاً می‌توانست از طریق فقط چند گذرگاه مرزی انگشت‌شمار، در قالب ابتکار کمربند و راه، راهی کوتاه به اروپای غربی باز کند. با توجه به افت ادامه‌دار قیمت نفت و کاهش بهای روبل، روسیه سرمایه لازم برای ارتقای راه‌ها و خطوط ریلی‌اش را ندارد. ارزش پایین روبل، بیش از تحریم‌های ایالات متحده و اتحادیه اروپا، باعث وخیم‌تر شدن شرایط اقتصادی روسیه شده است. اما تحریم‌ها، به‌ویژه تحریم‌های سال ۲۰۱۸ که سرمایه‌گذاری غرب را در بخش انرژی روسیه به جز در منطقه «ساکالین»<sup>۱</sup> ممنوع می‌کنند، باعث شده‌اند که شرکت‌های نفت و گاز روس برای تأمین سرمایه به شرق روی آورند (Zhdannikov & Kobzeva, 2018). بنابراین، چین که به دنبال اجرای پروژه‌های ابتکار کمربند و راه در سراسر اوراسیا است و روسیه که در پی جذب سرمایه است، می‌توانند در زمینه ارتقای زیرساخت‌های حمل و نقل و انرژی در بزرگ‌ترین کشور جهان، شراکتی منطقی داشته باشند.

در ماه مه ۲۰۱۴، روسیه اعلام کرد که قراردادی ۴۰۰ میلیارد دلاری با چین منعقد کرده‌است که براساس آن از سال ۲۰۱۹ به مدت سی سال، ۳۸ میلیارد متر مکعب گاز برای این کشور تأمین کند. این قرارداد میان غول انرژی «گازپروم» متعلق به دولت روسیه و شرکت ملی نفت چین نیاز به ساخت ۲ هزار و پانصد مایل لوله گاز از طریق منطقه «هیلونگجیانگ»<sup>۲</sup> چین دارد (منطقه‌ای که چند دهه پیش دو کشور قصد جنگ بر سر آن را داشتند). هرچند قیمت دقیق آن محرمانه باقی مانده‌است، به نظر می‌رسد که روسیه پس از نزدیک به یک دهه مذاکرات، امتیازات عمده‌ای برای اطمینان یافتن از موفقیت توافق داده‌است. علاوه بر این، گازپروم در ماه نوامبر همان سال اعلام کرد که توافق همکاری دیگری بر سر خط لوله جدیدی از سیبری غربی به استان سین‌کیانگ به مدت سی سال و حجم ۳۰ میلیارد متر مکعب به دست آمده‌است. اگر خط لوله شرق و غرب همان‌طور که در

1. Sakhalin

2. Heilongjiang

طرح ابتکار کمربند و راه برنامه‌ریزی شده‌است، تکمیل شود، ۶۸ میلیارد متر مکعب صادرات به چین بیشتر از صادرات سالانه ۴۰ میلیارد متر مکعب به آلمان، بزرگ‌ترین مشتری فعلی روسیه خواهد بود (Nye, 2015).

در ادامه این روند، در سال ۲۰۱۵، رؤسای جمهور روسیه و چین در مسکو دیدار و چندین توافق همکاری دوجانبه امضا کردند که اسناد مربوط به زیرساخت‌های حمل‌ونقل، مهمترین آنها بود. کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات چین، وزارت حمل و نقل روسیه، شرکت راه‌آهن چین و شرکت راه‌آهن روسیه توافقی را پیرامون همکاری در زمینه ساخت و تأمین مالی راه‌آهن سریع‌السیر بین مسکو و کازان امضا کردند. توافق سه‌جانبه دیگری در زمینه ساخت دالانی با عنوان «راه‌آهن شمالی» امضا شد که از «کوراگینو»<sup>۱</sup> در روسیه شروع می‌شود و با عبور از کنار پروژه زغال‌سنگ «ککشو» در «اووت»<sup>۲</sup> مغولستان به بندر «تیانجین»<sup>۳</sup> در چین می‌رسد (Xinhua, 2019). تاکنون، اجرای چند پروژه در روسیه، زیر چتر ابتکار کمربند و راه، پیشرفت چشمگیری داشته‌است که یکی از آنها، راه‌آهن سریع‌السیر مسکو - کازان و تأسیسات گاز طبیعی مایع (الان‌جی) یامال در شمالگان، در امتداد راه دریای شمالی است. نخست، راه‌آهن ۷۷۰ کیلومتری مسکو - کازان پایتخت روسیه را به پایتخت تاتارستان متصل خواهد کرد که هشتمین شهر بزرگ این کشور است. سرانجام، این خط اتصال می‌تواند شکل‌دهنده بخشی از سیستم ریلی سریع‌السیری باشد که بیجینگ را از طریق روسیه به برلین متصل می‌کند. برای ساخت این راه‌آهن سریع‌السیر که زمان سفر را از ۱۴ ساعت به ۳٫۵ ساعت کاهش خواهد داد، «گروه راه‌آهن چین»<sup>۴</sup> ۴۰۰ میلیارد روبل (معادل ۶٫۱ میلیارد دلار آمریکا) اختصاص می‌دهد (Bennett, 2019, p. 346). شرکت‌های چینی و روس همچنین توافق کرده‌اند که با استفاده از تخصص چینی‌ها، برای این مسیر در روسیه واگن‌های سریع‌السیر بسازند. ساخت پروژه «نیژنی - نوگورود

1. Kuragino

2. Ovoot

3. Tianjin

4. China Railway Group

(گورکی) «<sup>۱</sup> در سال ۱۸۶۴ و همچنین خط آهن مسکو - کازان در سال ۱۸۹۴، یادآور سال‌های اولیه ساخت راه‌آهن در روسیه قرن نوزدهم بود؛ زمانی که هرچند دولت برخی از خطوط راه‌آهن را ساخت و مالکیتشان را در اختیار گرفت، مالکیت بخش عمده‌ای از خطوط در اختیار صاحب‌امتیازان خارجی و شرکت‌های خصوصی بود (Ames, 1974, pp. 6-67). با وجود اینکه چین مالکیت خط مسکو - کازان را نخواهد داشت، مشارکت این کشور، به‌ویژه با توجه به بسیج کرملین در استفاده از لحن ملی‌گرایانه افراطی هنگام پشتیبانی از اهدافش، قابل توجه است. خط مسکو - کازان چه‌بسا مهم‌ترین و خبرسازترین پروژه‌ای باشد که در روسیه با سرمایه و تجربه چین اجرا می‌شود و احتمالاً آینده همکاری‌های دوجانبه در خطوط ریلی روسیه در چهارچوب راه ابریشم نوین، به موفقیت این پروژه بستگی خواهد داشت.

روسیه مهارت چشمگیری در ساختن زیرساخت‌های شمالگان دارد؛ زیرساخت‌هایی که شوروی با ترکیب نبوغ قطبی و کار اجباری آنها را ایجاد کرد (Josephson, 2014). با این حال، با توجه به هزینه‌های بالای ناشی از دوردست بودن تأسیسات ساخت و ساز، شرایط زیست‌محیطی چالش‌برانگیز و نبود نیروی کار محلی، توجیه چنین پروژه‌هایی در یک اقتصاد بازار دشوارتر است. توسعه شمالگان روسیه در زمان معاصر عمدتاً بر هیدورکربن‌ها تمرکز دارد؛ اما با توجه به اینکه تحریم‌ها ورود سرمایه‌های غربی به این بخش را ممنوع کرده‌است، چه‌بسا سرمایه‌های چینی برای به‌کار انداختن دانش پیشرفته شمالی روسیه در توسعه میادین نفت و گاز مناطق شمالگان و فراساحلی‌اش حیاتی باشد. ابتکار کمربند و راه به‌جز یافتن بازارهای جدید برای تولیدات چینی، در پی اتصال دادن چین به مرزهای منابع جدید است، مناطقی مانند شبه‌جزیره یامال که ۲۲ درصد از ذخایر گازی اثبات‌شده جهان را در اختیار دارد (Gas & Oil Yamal, 2016).

وام صندوق راه ابریشم به یامال نشان می‌دهد که چگونه سرمایه‌گذاری‌های چین در زیرساخت‌های حمل و نقل روسیه، به‌جای دسترسی به بازارهای اروپای

---

1. Moscow-Nizhny Novgorod (Gorki)

غربی، می‌تواند به‌طور کلی با هدف دسترسی به منابع جدید انجام شود. در واقع، ابتکار کمربند و راه بر پیشرفت‌های اخیر همکاری‌های دوجانبه در بخش انرژی متکی است که از وام ۲۵ میلیارد دلاری بانک توسعه چین به «روس‌نفت»<sup>۱</sup> و ترانس‌نفت برای ساخت خط لوله سیبری شرقی - اقیانوس آرام در ازای دریافت سالانه ۱۵ میلیون تن نفت برای ۲۰ سال تا توافق گازی ۴۰۰ میلیارد دلاری در مه ۲۰۱۴ را شامل می‌شوند. مهم‌تر اینکه، یامال‌الان‌جی که نماد نخستین سرمایه‌گذاری چین در بخش نفت و گاز روسیه است، احتمالاً از تغییر مسیر توافقات پیشین خبر می‌دهد؛ توافقاتی که بیشتر بر پایه نگاه چین به روسیه به‌عنوان تنها تأمین‌کننده انرژی، و نه مکانی برای سرمایه‌گذاری‌های انرژی، حاصل شده بودند. به همین دلیل، سرمایه‌گذاری چین در یامال، در مقایسه با معاملات پیشین این کشور در بخش انرژی روسیه، شباهت بیشتری به سرمایه‌گذاری‌های چین در بخش نفت و گاز آسیای مرکزی دارد (چاو و هندریکس، ۲۰۱۰). فراتر از این دو پروژه حقیقی سرمایه‌گذاری، چین به‌دنبال شماری از فرصت‌های احتمالی سرمایه‌گذاری است که زیرساخت‌هایش را تا روسیه گسترش خواهند داد. بنابراین، چه‌بسا دلیل مسکو بیش از نخبگان چینی به‌دنبال تحقق ابتکار کمربند و راه است.

به همین دلیل روشن، روسیه برای رسیدن به برتری جهانی، خود را در رقابت با چین نمی‌بیند. دو کشور به درجه‌ای از مشارکت پیشرفته و به نسبت منسجم رسیده‌اند؛ مشارکتی که بر پایه مجموعه‌ای از منافع مشترک، جهان‌بینی‌های سازگار و همدلی دوجانبه شکل گرفته است. این نوع از تفاهم باعث می‌شود مسکو و بیجینگ امکان حفظ روابط متوازن را داشته باشند و هرگونه عدم‌تقارن روزافزون در قدرت و منافع متناقض را با موفقیت مدیریت کنند. این رویکرد چگونگی مدیریت کرملین در برابر ابتکار کمربند و راه را نشان می‌دهد: مسکو توانسته از ابتکار چین برای جذب سرمایه‌گذاری در روسیه و افزایش ظرفیت حمل‌ونقل کشور در شبکه لجستیک ترانزاقلمی چین - اتحادیه اروپا استفاده کند و هم‌زمان با

---

1. Rosneft

بیجینگ به توافق رسیده است تا در برابر بخش‌هایی از ابتکار کمربند و راه که می‌تواند به منافع ملی روسیه آسیب برساند از خودش محافظت کند.

#### ۴. ابتکار کمربند و راه و چشم‌انداز پیش روی روسیه

چین بزرگ‌ترین شریک تجاری روسیه است، هرچند عکس این مسئله صادق نیست. در سال ۲۰۱۸، حجم تجارت دوجانبه، نخستین بار، از ۱۰۰ میلیارد دلار فراتر رفت. در همان سال، روسیه سهم رنمینی در ذخایر ارزی‌اش را سه برابر افزایش داد و تقریباً به ۱۵ درصد رسانید که ۱۰ برابر میانگین بانک‌های مرکزی جهان است (Krohn, 2019). روسیه در هنگامه تقابل با ایالات متحده به‌ویژه از زمامداری اوباما تا دولت کنونی بایدن، اتکایش به چین را افزایش داده است، اما این کشور قصد ندارد که اقتصاد و سیاست‌گذاری کلان آن کاملاً تحت سلطه چین قرار بگیرد. هدف اصلی مسکو این است که هم‌زمان با ایجاد روابطی سازنده با همسایه شرقی‌اش از وابستگی کامل به چین خودداری کند. نگاه مسکو به ابتکار کمربند و راه نیز این‌گونه است.

طبق ارزیابی‌های مسکو، ابتکار کمربند و راه مجموعه‌ای مناسب برای فعالیت‌های اقتصادی مختلف چین در خارج است که می‌توان آن را عنصر اصلی میراث سیاست خارجی شی جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین، دانست. این پروژه همچنین برجستگی مفید برای مقامات محلی چین است تا بتوانند، هنگام گزارش‌دهی درباره دستاوردهایشان به بیجینگ، از آن برای جلب رضایت رهبری مرکزی حزب کمونیست استفاده کنند. بنابراین، پیشران‌های اصلی ابتکار کمربند و راه، فاکتورهای اقتصادی و سیاست‌های داخلی هستند؛ اما این پروژه ابزاری برای تحقق اهداف بلندمدت‌تر سیاست خارجی چین است و نگاه روسیه نیز به این پروژه سیر تکاملی خود را طی می‌کند.

این نگاه تکاملی که اکنون به شکل گسترده در میان مقامات رسمی و جامعه کارشناسان روس رایج است، یک شبه شکل نگرفته است. در سال ۲۰۱۳، هم‌زمان با رونمایی ابتکار کمربند و راه توسط شی در آستانه، پایتخت قزاقستان، نگاه کرملین به این پروژه با تردید و بدگمانی بسیاری همراه بود. یعنی پس از آنکه

روابط روسیه و غرب در سال ۲۰۱۴ رو به زوال گذاشت و غرب تحریم‌هایی را علیه روسیه اعمال کرد، مسکو در پی یافتن راه‌هایی برای افزایش مشارکت با بیجینگ برآمد و روابطش با چین را جایگزین روابطش با اروپا در عرصه‌های سرمایه، فناوری و فرصت‌های بازار کرد. برای تحقق این هدف، روسیه باید ریسک‌های مشارکت نزدیک با چین در تجارت انرژی، فروش تسلیحات و سایر زمینه‌ها، از جمله ابتکار کمربند و راه را به‌دقت ارزیابی می‌کرد. سرانجام، کرملین، در بهار ۲۰۱۵، رویکردی جدید و مطمئن‌تر را در برابر این ابرپروژه برگزید. رویکردی که بر پایه درک بهتر از ابتکار چین و تغییرات اساسی در روابط روسیه با غرب شکل گرفت. با بیانیه‌ای که ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه، و شی، در ۸ مه ۲۰۱۵ در کرملین امضا کردند، رویکرد جدید تقویت شد (Peyrouse, 2017). پوتین پی برد که پذیرش ابتکار کمربند و راه از سوی جامعه بین‌الملل برای اعتبار سیاسی شی در داخل چه اندازه مهم است و این مهم را در نظر گرفت که حمایت کلامی رهبران سایر قدرت‌های مهم از این سیاست ابتکاری، برای بیجینگ و حزب کمونیست چین اهمیت چشمگیری دارد.

روسیه مخالف سلطه جهانی ایالات متحده آمریکا است. با این حال، در برابر هژمونی منطقه‌ای چین نیز شکیبایی چندانی ندارد. چه‌بسا، ابتکار کمربند و راه باعث شود نفوذ چین بر قاره‌ای که با روسیه و بسیاری از کشورهای دیگر - سهم است، یعنی اوراسیا، بیش از حد افزایش یابد. براساس همین دغدغه، مسکو در ابتدا نسبت به اعلامیه معروف شی خوش‌بین نبود و بلافاصله پاسخ مثبت نداد. نگرانی عمده آن نیز، اختلالی بود که این ابتکار می‌توانست برنامه‌های روسیه را در چهارچوب اتحادیه اقتصادی اوراسیا به حاشیه براند و حوزه نفوذ سنتی کرملین را در آسیای مرکزی و خارج نزدیک تحت‌الشعاع قرار دهد. اما با افزایش وخامت مناسبات روسیه با غرب و همچنین بروز مشکلات اقتصادی ناشی از تحریم‌ها. ولادیمیر پوتین در سال ۲۰۱۶ در سخنرانی مجمع فدرال متعهد شد تا چشم‌انداز اوراسیا را در پیوند با ابتکار کمربند و راه چین به «مشارکت بزرگ‌تر اوراسیا»<sup>۱</sup>

تبدیل کند (Rolland, 2019).

با تیره شدن روابط چین و آمریکا در دوره دونالد ترامپ که کاخ سفید جنگ تجاری شدیدی را علیه اقتصاد چین به کار گرفت و بدگمانی‌های اتحادیه اروپا نسبت به برخی اقدامات چین و اهداف نهایی این اقدامات، اوراسیا در کنار آفریقا، به کانون اصلی اقدامات بیجینگ تبدیل شده است. هدف اصلی مسکو از روابطش با چین این است که از ابتکار کمربند و راه و سایر پروژه‌های چینی برای کمک به توسعه اقتصادی روسیه استفاده کند، بدون اینکه هم‌زمان بیجینگ را به اعمال نفوذ غیرضروری بر سیاست‌های مسکو تشویق کرده باشد. تاکنون، روس‌ها به این نتیجه رسیده‌اند که ابتکار کمربند و راه فرصت‌هایی را در اختیار آنها قرار می‌دهد و ریسک‌های مرتبط با این پروژه قابل‌مدیریت هستند. از همین رو مسکو و بیجینگ در حال گفتگو پیرامون پروژه‌هایی برای بهبود و گسترش پیوندهای مواصلاتی، از جمله ارتباط ریلی سریع‌السیری بین مسکو و کازان<sup>۱</sup> هستند. ارتقای راه‌آهن سراسری سیبری<sup>۲</sup> نیز برای روسیه اولویتی مهم است، اما برای چین اهمیت کمتری دارد. در عین حال، مسکو دریافته است که مسیر سراسری اوراسیایی که از طریق قزاقستان و روسیه، چین را به اروپا متصل می‌کند، چالشی برای راه‌آهن سراسری سیبری نیست؛ چرا که این دو مسیر، دو پایگاه محموله‌ای متفاوت در دو منطقه متفاوت از آسیا را هدف‌گذاری می‌کنند (Feng et al., 2019).

بیجینگ همچنین تمایل دارد زیرساخت‌های راه دریایی شمال<sup>۳</sup> را که از شمالگان در خط ساحلی سیبری می‌گذرد، توسعه دهد. برای مسکو، گشایش این مسیر هم فرصت اقتصادی بزرگ و هم چالشی امنیتی است و احتمالاً در این زمینه با احتیاط گام بر خواهد داشت. مسکو تاکنون بیجینگ را به‌عنوان شریک اصلی‌اش در توسعه شمالگان پذیرفته است. این پذیرش بیش از آنکه انتخاب روسیه باشد، از سر ناچاری و ضرورت انجام شده است (Hsiung Weidacher, 2020). بسیاری از فعالیت‌های اقتصادی‌ای که روسیه می‌خواهد در منطقه دنبال کند، هدف

1. Kazan

2. Trans-Siberian Railway

3. Northern Sea Route

تحریم‌های غرب قرار گرفته‌اند. یکی از نمونه‌های همکاری چین و روسیه که مستقیماً به ابتکار کمربند و راه مربوط است، مشارکت چین در «الان‌جی یامال»<sup>۱</sup>، نخستین پروژه گاز طبیعی مایع (الان‌جی)<sup>۲</sup> در روسیه روی مدار شمالگان<sup>۳</sup> است. در سال ۲۰۱۵، صندوق راه ابریشم، ابزار مالی ویژه‌ای که بیجینگ برای تأمین مالی پروژه‌های ابتکار کمربند و راه ایجاد کرده‌است، توانست سهم ۹,۹ درصدی از یامال الان‌جی را به خود اختصاص بدهد. سپس، بیجینگ وام ۱۲ میلیارد دلاری «بانک صادرات و واردات چین»<sup>۴</sup> و «بانک توسعه چین»<sup>۵</sup> به این پروژه را تضمین کرد. شرکت ملی نفت چین (سی‌ان‌پی‌سی)<sup>۶</sup>، بزرگ‌ترین شرکت دولتی در حوزه انرژی، از قبل ۲۰ درصد از سهام یامال الان‌جی را در اختیار داشت که به این ترتیب سهم کلی بیجینگ از این پروژه راهبردی را به ۲۹,۹ درصد رساند (Feng et al., 2019). نکته مهم اینکه، آمریکا یامال الان‌جی را تحریم کرده‌است؛ چراکه «گنادی تیمچنکو»<sup>۷</sup>، یکی از سهامداران روس این پروژه، در لیست «اتباع به‌طور ویژه مشخص شده (اس‌دی‌ان)»<sup>۸</sup> و نهاد حقوقی نوواتک<sup>۹</sup> در لیست «شناسایی تحریم‌های بخشی»<sup>۱۰</sup> خزانه‌داری آمریکا قرار دارند (Pinchuk & Soldatkin, 2016). بدون وام‌های چین و انتشار اوراق سهام از طریق ابتکار کمربند و راه، روسیه احتمالاً نمی‌توانست پروژه‌ای را تکمیل کند که یکی از اولویت‌های راهبردی پوتین است.

یکی دیگر از نمونه‌های بهره‌گیری روسیه از مؤسسات مالی چینی مرتبط با

1. Yamal LNG
2. Liquefied Natural Gas (LNG)
3. Arctic Circle
4. China Export-Import Bank
5. China Development Bank
6. China National Petroleum Corporation (CNPC)
7. Gennady Timchenko
8. specially designated nationals (SDN)
9. Novatek
10. sectorial sanctions identification

ابتکار کمربند و راه برای دور زدن تحریم‌های غرب و جذب سرمایه در پروژه‌های کلیدی، تصمیم صندوق راه ابریشم در سال ۲۰۱۶ برای به‌دست آوردن سهم ۱۰ درصدی از «سیبور»<sup>۱</sup>، بزرگ‌ترین شرکت پتروشیمی روسیه بود. در مورد سیبور، دو سهامدار، یعنی گنادی تیمچنکو و «کیریل شامالوف»<sup>۲</sup>، در لیست «اس‌دی‌ان» قرار دارند و هر دو از نزدیکان پوتین هستند (Farchy, 2016). به‌جز معاملات مهمی که از حمایت رهبران ارشد روسیه و چین برخوردارند، بسیاری از پروژه‌های سرمایه‌گذاری کوچک‌تر هم در روسیه وجود دارند که به‌دلیل عدم برخورداری از حمایت‌های سیاسی قوی، برای جذب سرمایه‌گذاری‌های چینی در تقلا هستند. این روند باعث شده‌است تا صاحبان کسب‌وکارهای خصوصی روسیه از دستیابی به فرصت‌های ابتکار کمربند و راه مأیوس شوند. با این حال، دولت روسیه به‌خوبی آگاه است که مشکلات ساختاری اقتصاد روسیه و در نتیجه، بی‌اعتمادی کسب و کارهای چینی، دلیل نرخ پایین سرمایه‌گذاری چین در روسیه است. از همین رو دولت روسیه باور دارد که ابتکار کمربند و راه، چهارچوبی مناسب برای پرداختن به دست‌کم، این مشکل آخر است.

به‌جز پروژه‌هایی که خاص روسیه هستند، مسکو بیشتر روی فعالیت‌هایی از ابتکار کمربند و راه متمرکز است که مشارکت همسایگانش را می‌طلبند؛ کشورهایی که در گذشته بخشی از امپراتوری روسیه و اتحاد جماهیر شوروی بودند. برخی از این کشورها عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا هستند که ابتکار خود روسیه برای یکپارچه‌سازی است و قزاقستان و قرقیزستان در آسیای مرکزی، ارمنستان در جنوب قفقاز و بلاروس در اروپای شرقی را در بر می‌گیرد. مسکو پیشنهاد داده‌است که اتحادیه اقتصادی اوراسیا به جای پیوستن به ابتکار کمربند و راه با آن هماهنگ شود. هدف از این ایده، پرهیز از برخورد منافع با بیجینگ در جمهوری‌های شوروی سابق است. اساساً، چین در روند توسعه اقتصادی‌اش در آسیای مرکزی، جایگاه برتر روسیه را در حوزه‌های نظامی و امنیتی به چالش

1. Sibur

2. Kirill Shamalov

نخواهد کشید. گرچه چین در حال ارزیابی امکان موفقیتش در زمینه امنیتی است و نفوذ سیاسی قابل قبولی را در منطقه ایجاد کرده است، در مجموع، فرمول یکسان‌سازی فعلاً کارایی دارد. کشورهای آسیای مرکزی که روزی مشتاق استقلال کامل از روسیه بودند، اکنون نگران جاه‌طلبی‌های چین و در پی ایجاد توازن بین دو همسایه بزرگشان هستند.

مسکو تلاش می‌کند تا سرمایه‌گذاری‌های چین را جذب شبکه‌های لجستیکی‌ای کند که از میان سرزمین‌های اتحادیه اقتصادی اوراسیا می‌گذرند. رشد حجم محموله‌ها نشان می‌دهد که این حوزه از همکاری‌های بین چین و اتحادیه اقتصادی اوراسیا به سرعت در حال گسترش است. یکی دیگر از محورهای تلاش‌های روسیه، هماهنگ‌سازی پروژه‌های سرمایه‌گذاری‌ای است که کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا، آنها را تحت برند ابتکار کمربند و راه به سرمایه‌گذاران چینی واگذار کرده‌اند. تاکنون، این اقدام چندان موفقیت‌آمیز نبوده است و دلیل اصلی این عدم موفقیت، رقابت داخلی بین کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا و برخی مسائل ارتباطاتی بین دولت‌های ملی و کمیسیون اقتصادی اوراسیا (ای‌ای‌سی)<sup>۱</sup>، نهاد فراملیتی تنظیم‌کننده مقررات اتحادیه اقتصادی اوراسیا است.

ایجاد منطقه آزاد تجاری با چین بخشی از دستور کار ابتکار کمربند و راه است که روسیه و شرکایش در اتحادیه اقتصادی اوراسیا آن را در حالت تعلیق نگه داشته‌اند. واقعیت اینکه احساسات حمایت‌گرایانه در اتحادیه اقتصادی اوراسیا بسیار قوی است و مسکو نیز همانند سایر دولت‌های عضو اتحادیه این نگرانی و دغدغه را دارد که توافق تجاری عمیق و جامع با چین می‌تواند تهدیدی علیه تولیدات داخلی باشد. بیجینگ نیز در مقابل این ملاحظات، رفتاری دوگانه دارد و نه توافقی گسترده با اتحادیه اقتصادی اوراسیا را پیش می‌برد و نه به دنبال توافقی‌های دوجانبه با کشورهای عضو این اتحادیه است؛ توافقاتی که می‌تواند اتحادیه را از درون به مخاطره بیندازد و تفاهم گسترده‌تر چین و روسیه در آسیای

---

1. Eurasian Economic Commission (EEC)

مرکزی را تضعیف کنند. به همین جهت، در مه ۲۰۱۸، دولت چین و کمیسیون اتحادیه اقتصادی اوراسیا توافقنامه همکاری‌ای را امضا کردند که نقشه راه گفتگوهای آینده پیرامون تسهیلات و آزادسازی تجاری است<sup>(۴)</sup>.

در همین زمینه، روس‌ها فعالیت‌های چین در سایر بخش‌های اوراسیا را با دقت و حساسیت زیر نظر گرفته‌اند تا به مقیاس بلندپروازی‌های چین و روش کار این کشور به‌عنوان بازیگری جهانی پی ببرند. تقابل مسکو با واشنگتن و دور شدن آن از اتحادیه اورپا سال‌های زیادی ادامه خواهد داشت. در طول این بازه زمانی، چین شریک اقتصادی و راهبردی اصلی روسیه خواهد بود. با این‌حال، مسکو نمی‌خواهد فقط به چین متکی باشد. کنشگری بیجینگ، کرملین را تحریک می‌کند تا سیاست اقتصادی خارجی متنوع‌تری را در آسیا دنبال کند. روسیه در پی گسترش روابط اقتصادی با شریک ژئوپلیتیکی قدیمی‌اش هند و افزایش روابط تجاری با کره جنوبی، ویتنام و ژاپن است. روابط با کشورهای عضو آسه‌آن<sup>۱</sup> هم تقویت شده‌اند. در حال حاضر، این برنامه‌ها بیشتر هدف و آرزو هستند، اما نشان می‌دهند که روسیه تمایل دارد با فعال‌سازی ایده اوراسیای بزرگ، به بازیگر اقتصادی فعالی در پیوند میان شرق و غرب تبدیل شود.

## ۵. ریسک‌ها و امکان‌سنجی مشارکت دوجانبه

بسیاری از کارشناسان چینی در آثار خود ارتباط مستقیمی بین کسب موقعیت مسلط بر اوراسیا و تغییر شکل نظم جهانی برقرار کرده‌اند؛ دیدگاهی که مستقیماً از آثار «مکیندر» و «اسپایکمن» در مورد ژئوپلیتیک ناشی می‌شود. انواع مشاهدات مشهور مکیندر را – مبنی بر اینکه «هر کسی که جزیره جهانی را کنترل کند بر جهان فرمانروایی می‌کند» – می‌توان در نوشته‌های «وانگ شیائوچوان»<sup>۲</sup>، دبیر کل مرکز تحقیقات کمربند و راه در آکادمی علوم اجتماعی چین یافت. او طرفدار همکاری نزدیک‌تر چین و روسیه در مورد اوراسیا است؛ به‌ویژه به این دلیل که «هر کسی که بتواند روند اوراسیا را هدایت کند می‌تواند به ایجاد نظم جدید

---

1. Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)

2. Wang Xiaquan

جهانی مورد دلخواه خود کمک کند» (Rolland, 2019, p. 17).

به‌رغم تمایل بیجینگ برای استفاده ژئوپلیتیک از ابتکار کمربند و راه در بهبود توسعه اقتصادی کشورهای عضو این پروژه، «تقویت مبادلات و یادگیری دوجانبه بین تمدن‌های مختلف و بهبود صلح و توسعه جهانی»، بدگمانی‌های دوجانبه و اختلافات ملی در طراحی و ساخت زیرساخت‌ها می‌تواند مانعی برای این تعهد تراقلمی باشد. این بدبینی به بدگمانی‌های مردم کشورهای که پروژه‌های راه بریشم دریایی در آنها اجرا خواهد شد، چندان بی‌شبهت به تحولات تاریخی دو کشور نیست. اصطلاح «خطر زرد»، هراس از سبقت گرفتن چین از خاور دور روسیه به لحاظ جمعیتی یا نظامی، در دهه ۱۸۸۰ به‌دنبال هجوم چینی‌ها به این منطقه، وارد گفتمان‌های روسیه شد. این پارانویا سرانجام با تبعیدها و قتل‌عام‌ها به اوج رسید. هرچند چنین هراس‌هایی در روسیه پساشوروی کمتر خصمانه است؛ روزنامه‌ها و سیاست‌مداران در خاور دور روسیه، بدگمانی‌های پیشین درباره توسعه‌طلبی چین پرجمعیت در مرزهای شرقی کم‌جمعیت روسیه را بار دیگر مطرح کرده‌اند (Lukin, 2004). به‌عنوان نمونه، تفاهم‌نامه آوریل ۲۰۱۶ میان روسیه و چین که در زمینه انتقال برخی شرکت‌های چینی به منطقه خاور دور روسیه منعقد شد، واکنش‌های منفی را از سوی برخی کارشناسان و سیاست‌مداران روسی به دنبال داشت. منتقدان طی اظهاراتی تصریح کردند که منطقه خاور دور روسیه (که در منتهی‌الیه شرق روسیه بین دریاچه بایکال و اقیانوس آرام قرار گرفته‌است)، جزو محدوده مستعمراتی چین قرار گرفته و بیجینگ قصد دارد که توسعه‌طلبی‌های صنعتی خود را در این منطقه به اجرا بگذارد (Gabuev & Spivak, 2016).

افزون بر آن، برای اثبات کمبود همیشگی پیوندهای مرزی واقعی در منطقه، باید گفت که هنوز در محدوده ۲ هزار کیلومتری رودخانه آمور که روسیه و چین را از هم جدا می‌کند و محل شعله‌ور شدن آتش مناقشه مرزی چین و روسیه در سال ۱۹۶۹ بود، هیچ پلی ساخته نشده‌است. اگرچه دو کشور توافقی را برای ساخت پلی در امتداد این رودخانه امضا کردند تا مسیر ارتباط ریلی بین معدن

نیکل «کیمکانو - سوتارسکی»<sup>۱</sup> و یک کارخانه فولاد در چین کوتاه‌تر شود، این پروژه همچنان در هاله‌ای از ابهام است (Higgins, 2016). هرچند چین ساخت بخش دو کیلومتری خودش را در ژوئیه ۲۰۱۶ به پایان رسانید، روسیه هنوز بخش مربوط به خودش از پل را نساخته‌است، در حالی که فرماندار محلی منطقه روس، این پروژه را «ادامه راه ابریشم» دانست. تمایل روسیه برای اجرای پروژه‌های زیرساختی بزرگ، اما اهمال در اجرای به‌هنگام آنها و چه‌بسا عدم‌اجرای آنها به‌طور کلی، می‌تواند تمایل چینی‌ها برای سرمایه‌گذاری‌های آتی در زیرساخت‌های روسیه را تضعیف کند (Bennett, 2016, p. 349).

رؤسای جمهور روسیه و چین آنچنان با شور و شوق دربارهٔ ابتکار کمربند و راه سخن می‌گویند؛ گویی این ابتکار، پروژه‌ای کاملاً منسجم برای یکپارچه‌سازی اوراسیا است؛ اما در عمل، اجرای این پروژه با پراکندگی و وقفه همراه است. اگر زمانی راه‌آهن مسکو - کازان رونق بگیرد و یامال ارسال محموله‌های ال‌ان‌جی به چین را تسریع کند، چه‌بسا چشم‌اندازهای روشنی برای ادامه همکاری‌های چین و روسیه به‌وجود بیاید. بیش از نگاه ژئوپلیتیک بیجینگ که از سال ۲۰۱۰ با راه‌اندازی راه‌آهن سریع‌السیر چین<sup>۲</sup> جدی و عملیاتی شد، طرح ابتکار کمربند و راه، حداقل روی کاغذ، نمایانگر فرصتی اقتصادی برای روسیه است تا برای بازسازی شبکه زیرساخت‌هایش - که به‌ویژه در مناطق شمالی و شرقی با کمبود منابع و بودجه مواجه هستند - سرمایه جذب کند. این ابتکار چینی همچنین می‌تواند به اتصال بهتر کشور پهناور روسیه کمک کند؛ هرچند باید پیامدهای ژئوپلیتیکی داخلی ایجاد زیرساخت‌های عمومی توسط خارجی‌ها در روسیه‌ای که به شکلی فزاینده ملی‌گرا است، مورد توجه قرار بگیرد. به‌علاوه، عواقب زیست‌محیطی استفاده از مقادیر فراوانی فولاد، بتن و آهن در سراسر تایگای روسیه و افزایش استخراج و مصرف ذخایر تازه‌اکتشاف‌شده نفت و گاز، نیازمند توجه و رسیدگی‌های جدی است.

1. Kimkano-Sutarsky

2. China's high-speed rail (HSR)

در عین حال، معاملات گاز عدم توازن تجاری میان دو کشور را افزایش می دهد؛ چراکه روسیه مواد اولیه چین را تأمین می کند و روسیه واردکننده محصولات و کالاهای چینی است. معاملات گاز منجر به جبران عدم دسترسی روسیه به فناوری غربی - که به آن برای توسعه منابع قطب شمال و تبدیل به ابرقدرت انرژی دارد - نمی شود. در واقع مشکلات همکاری چین - روسیه می تواند عمیق تر هم بشود. در حالی که مسائل نظامی، اقتصادی و جمعیتی قابل توجهی وجود دارد، چین موجب ناراحتی روسیه هم هست. کافی است وضعیت جمعیتی شرق سیبری را در نظر بگیرید؛ جایی که شش میلیون روس در مقابل ۱۲۰ میلیون چینی زندگی می کنند. علاوه بر این قدرت اقتصادی و نظامی روسیه در حال کاهش است؛ در حالی که این امور در چین در حال انفجار است (Nye, 2015).

موضوع بعد، چالش های دو کشور برای دستیابی به سازوکار ارزی و مالی است. مقام های چین و روسیه هر دو با صدای بلند گفته اند که می خواهند استفاده از دلار آمریکا را کاهش داده و وابستگی شان به این ارز غالب جهانی برای دادوستد و پرداخت قروض را کاهش دهند. چین در صدد است در طرح ابتکار کمربند و راه، یوان را در مرکز تجارت و مبادلات ارزی قرار دهد و در این زمینه از اینکه به روسیه بابت مواد خام یوان پردازد خوشحال می شود؛ در حالی که روسیه مایل است پول صادرات را به صورت روبل دریافت کند. اقتصاددانان روسیه زمان جنگ سرد را به خوبی یاد دارند و کارکرد محدود پول انتقال یافته شوروی یا همان روبل و نظام مربوط به قبول وجه پرداختی به صورت روپیه هند را از خاطر نبرده اند؛ داشتن وجهی که فقط در بازارهایی خاص قابل قبول باشد و بجای دیگری قابل انتقال نباشد. مسلماً بخشی از منابع پولی که روسیه بابت فروش سوخت به چین دریافت می کند به چین برای دریافت کالا و خدمات برمی گردد؛ اما شرکت های روسی می خواهند از درآمدشان برای خرید از شرکت های خارجی استفاده کنند که یوان قبول نمی کنند. هم زمان چین نمی خواهد اجازه بدهد که یوان در برابر روبل به صورت آزاد شناور باشد (Gvosdev, 2014). لذا بخش مهمی از موفقیت مشارکت روسیه در طرح ابتکار کمربند و راه به رضایت روسیه و اجماع

نخبگان مسکو در خصوص نظام بادوام معاوضه ارز و پرداخت قروض برمی‌گردد که همچنان چشم‌انداز آن مشخص نیست.

سرانجام اینکه، تمام سخنرانی‌های سیاسی و حامیان راه ابریشم در جهان، بدون ورود افراد باراراده به میدان، نمی‌توانند نقشه‌های ایجاد اوراسیائی به هم پیوسته را برای روسیه به واقعیت تبدیل کنند. همچنین حتی اگر زیرساخت‌های شبکه‌ای، چه راه‌آهن و چه جاده و خط لوله که روسیه و چین را با یکدیگر پیوند می‌دهند، همانند نیمه نخست قرن بیستم ساخته شوند، باز هم نمی‌تواند تضمینی برای رابطه‌ای مستحکم باشد. هرچند شی در سال ۲۰۱۶ به پوتین اعلام کرد که روسیه و چین باید «ایده دوستی همیشگی را به شکل گسترده رواج بدهند» ( Bodeen, 2016)، این سخنان، با توجه به اینکه «برادری» و «همبستگی ابدی» اعلام شده در نخستین روزهای اتحاد چین و روسیه چندان به طول نینجامید، محل تردید است.

### نتیجه‌گیری

در دهه ۱۹۵۰ جمهوری خلق چین و اتحاد جماهیر شوروی در جبهه واحدی علیه ایالات متحده بودند. سیاست نیکسون - کیسینجر در ارتباط با بهبود مناسبات واشنگتن با بیجینگ، موازنه را در سال ۱۹۷۲ تغییر داد و ایالات متحده و چین با یکدیگر بر سر مهار قدرت رو به تزاید شوروی به توافق و همکاری دست یافتند. با فروپاشی شوروی در سال ۱۹۹۱، ائتلاف شکننده ایالات متحده و چین به پایان رسید و روابط بیجینگ - مسکو تقویت شد. در سال ۱۹۹۲ دو کشور تلاش برای ورود به «همکاری سازنده» را آغاز کردند و در سال ۱۹۹۶ به سمت «همکاری راهبردی» گام برداشتند. در سال ۲۰۰۱ نیز دو کشور پیمان «دوستی و همکاری» را امضا کردند که پیشرفت قابل ملاحظه‌ای را به مناسبات دوجانبه افزود. با تداوم این روند، ظرف یک دهه اخیر، چین و روسیه همکاری نزدیکی در شورای امنیت و مواضع نزدیکی در زمینه قانون‌گذاری درباره اینترنت داشته‌اند. دو کشور از چهارچوب‌های دیپلماتیک، همانند گروه بریکس و سازمان همکاری شانگهای برای هماهنگی بیشتر مواضعشان استفاده می‌کنند. پوتین هم رابطه کاری خوبی با شی جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین براساس مسائل داخلی مشترک و تمایل به

مقابله با ایدئولوژی و نفوذ ایالات متحده دارد.

بسیاری از تحلیل‌گران خاطر نشان می‌کنند که در سال‌های اخیر، چین برای حفظ رشد مداوم اقتصادی خود، با دوراندیشی، برنامه‌هایی را برای تقویت کنترل منابع طبیعی در جهان و همچنین نفوذ هرچه بیشتر ژئوپلیتیک پیاده کرده است که ابتکار کمربند و راه، از جمله مهم‌ترین آنها قلمداد می‌شود. وقتی به منابع طبیعی روسیه و موقعیت جغرافیایی این کشور توجه می‌کنیم، به سهولت می‌توان به اهمیت روزافزونی روسیه نزد چین پی برد. به همین جهت، هر زمان که ولادیمیر پوتین با هم‌تایان خود در دولت چین ملاقات می‌کند، سخن از تقویت روابط مخصوص دو کشور و اعلام اهداف جسورانه مانند تجارت دوجانبه و گسترش روابط امنیتی، سیاسی و دیپلماتیک پیش می‌آید. همیشه هم بین شعارهایی که در ملاقات سران سر داده می‌شود و آن چیزی که واقعاً اتفاق افتاده فاصله وجود دارد. افزون بر آن، این واقعیت هم که مسکو و بیجینگ از گذشته در روابط خود با یکدیگر با احتیاط عمل کرده‌اند، خدشه‌ناپذیر است. به این اعتبار، چین مایل نیست به روابط بسیار سودمند خود با غرب (به دلیل تقابل فزاینده روسیه با غرب) آسیب وارد کند و روسیه نیز با وجود آنکه نسبت به هزینه‌های بالای تقابل با ایالات متحده آگاه است؛ از اینکه به‌طور کامل به مدار چین کشیده شود و در حد شریک و بازاری برای محصولات چینی تقلیل یابد؛ ملاحظات و دغدغه‌های جدی دارد. با وجود این، از سال ۲۰۱۴ که ایالات متحده، روسیه را به دلیل الحاق شبه جزیره کریمه تحریم کرد و در همان سال، وزارت خارجه آمریکا با فعال‌سازی سیاست «چرخش به آسیا» و پنتاگن در پرتو «راهبرد جبرانی سوم»، مقابله با خیزش چین در دو حوزه اقتصادی و نظامی را محور برنامه‌های خود قرار داد؛ به تدریج انگیزه‌های روسیه و چین برای ورود به مشارکت جامع راهبردی تقویت شد.

نظر به این واقعیت، بلافاصله متعاقب معرفی طرح ابتکار کمربند و راه توسط شی، پوتین این پروژه را فرصتی می‌داند که علاوه بر تعدیل فشارهای سیاسی و اقتصادی غرب، ریسک‌های قابل‌مدیریت فراوانی دارد که متضمن منافع بلندمدت

روسیه است. روسیه آنقدر که نگران تأثیر واقعی ابتکار کمربند و راه بر خودش و کشورهای پسا شوروی است، نگران مسائل حاکمیت جهانی مرتبط با این ابتکار نیست. در این زمینه، مسکو در پی یافتن الگویی برای مشارکت است، الگویی که هم‌زمان با منفعت‌رسانی اقتصادی به روسیه از حاکمیت ملی و منافع امنیتی آن نیز محافظت کند. روس‌ها نیز می‌دانند که ابتکار کمربند و راه، علاوه بر تلاش چین برای دور زدن محاصره ایالات متحده در هند و پاسیفیک، پروژه‌ای سیاسی است که برای تقویت جایگاه شی جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین، طراحی شده است. روس‌ها مایل به همکاری هستند؛ چراکه می‌دانند روابط پوتین و شی عنصری کلیدی برای مشارکت جامع راهبردی روسیه و چین در آینده است.

تحلیل‌گران روسی تمایل دارند ابتکار کمربند و راه چین را نه به‌عنوان یک راهبرد بزرگ ژئوپلیتیکی؛ بلکه در درجه اول به‌عنوان پروژه‌ای از نظر اقتصادی و داخلی درک کنند. به همین جهت، نخبگان روسیه معتقدند راه ابریشم نوین می‌تواند ابزار مفیدی در خدمت اهداف مسکو قرار بگیرد. این یعنی در شرایطی که روسیه با مشکلات اقتصادی جدی روبه‌رو است و توانایی مالی لازم برای پیگیری برخی از اولویت‌های خود را ندارد؛ ابتکار کمربند و راه قادر است تسهیلات لازم و پشتیبانی از توسعه زیرساخت‌های منطقه‌ای را فراهم کند و ادغام منطقه‌ای اوراسیا را با هزینه اقتصادی پایین‌تر برای روسیه تسریع کند. جایی که ترکیب ثروت‌های طبیعی و مردمان پراکنده در آن، کنترل بلند مدت مسکو را به خطر انداخته است. این امر به نوبه خود به روسیه این اجازه را می‌دهد تا نقش بزرگ‌تری در امنیت و دیپلماسی منطقه بازی کند. برای بسیاری از ملی‌گرایان روسیه، چین یک مدل جذاب توسعه بدون دموکراتیزه کردن بوده و یک ابرقدرت بالقوه‌ای است که ظهور آن حتماً به هزینه افول ایالات متحده خواهد بود. لذا نظر به آنکه چین نیز نسبت به همگرایی اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کمربند و راه با خوش‌بینی می‌نگرد؛ پیوندهای اقتصادی و ژئوپلیتیک، مبنایی برای عمیق‌تر کردن مشارکت روسیه و چین هستند.

## پی‌نوشت‌ها

۱. برای آگاهی از متن کامل سخنرانی رئیس جمهور چین در نوزدهمین کنگره حزب کمونیست، رجوع شود به:

Xinhua, (2017), Full text of Xi Jinping's report at 19th CPC National Congress, October 18

۲. برای دسترسی به متن کامل سند چشم‌انداز همکاری دریایی تحت ابتکار کمربند و راه، مراجعه شود به:

Full text of the Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative, Jun 20, 2017

۳. برای اطاعات بیشتر در مورد ذخایر طبیعی روسیه، ر.ک:  
Natural Resources of Russia ,<https://www.advantour.com/russia/economy/natural-resources.htm>

۴. در این باره ر.ک:  
Eurasian Economic Commission (EEC), Agreement signed on trade and economic cooperation between EAEU and PRC, May 17, 2018,  
<http://www.eurasiancommission.org/en/nae/news/Pages/17-05-2018-5.aspx>

## منابع

اطهاری، کمال (۱۳۹۹). درس‌هایی از ماجرای خصوصی‌سازی: قبل از خصوصی‌سازی الگوی توسعه را بشناسید. *ماهنامه کارخانه*، (۲۴).  
رستمی، محمدرضا (۱۳۹۵). پوتین، اوراسیاگرایی و دشواری‌های احیای موقعیت قدرت روسیه. *فصلنامه روابط خارجی*، ۸(۳).  
شریعتی‌نیا، محسن (۱۳۹۵). کمربند اقتصادی جاده ابریشم: زنجیره ارزش چین محور. *فصلنامه روابط خارجی*، ۸(۳).

Ames, E. (1947). A century of Russian railroad construction: 1837–1936 ,  
*American Slavic and East European Review* ,Vol.6 .Issue 3/4

December.

- Bennett, M. (2016). The Silk Road Goes North: Russia's Role within China's Belt and Road Initiative, *Area Development and Policy* ,Vol. 1, No. 3 .
- Bodeen, C. (2016). Putin praises 'all-embracing' partnership of Russia, China . *Associated Press* ,June 25 ,<https://apnews.com/ bb23410e3ca 64fd2a3d 57704 d22064f5>
- Bradshaw, M. & Connolly ,R. (2016). Russia's Natural Resources in the World Economy: History, Review and Reassessment ,*Eurasian Geography and Economics* ,Volume 57, Issue 6.
- Clinto, H. (2011). America's Pacific Century, *Foreign Policy*, October 11, <https://foreignpolicy.com/2011/10/11/americas-pacific-century>
- Farchy, J. (2016). China fund to buy 10% stake in Russia's largest petrochemicals group ,*Financial Times* ,December 14, <https://www.ft.com/ content/a9ac0b64-2b86-37b4-8883-e0b9f4898799>
- Feng Y. Gabuev, A. Haenle, P. Bin, M. & Trenin, D. (2019). The Belt and Road Initiative: Views from Washington, Moscow, and Beijing, *Carnegie*, April 8, <https://carnegietsinghua.org/2019/04/08/belt-and-road-initiative-views-from-washington-moscow-and-beijing-pub-78774>
- Gabuev, A. & Spivak, V. (2016). Should Russia Be Afraid of Chinese Plans in the Far East ?*Carnegie* ,August 7 ,<https://carnegie.ru/commentary/ 2016/06/07/should-russia-be-afraid-of-chinese-plans-in-far-east/j1gk>
- Gvosdev, N. (2014). Get Ready World: China and Russia Are Getting Closer, *National Interest*, May 20, <http://nationalinterest.org/feature/get-ready-world-china-russia-are-getting-closer-10494>
- Higgins, A. (2016 ). An Unfinished Bridge, and Partnership, Between Russia and China ,*The New York Times* ,July 16 ,<https://www.nytimes.com/ 2016/07/17/world/asia/unfinished-bridge-russia-china-amur-river.html>
- Higgins, A. (2018). China's Ambitious New 'Port': Landlocked Kazakhstan , *The New York Times* ,January 1 ,<https://www.nytimes.com/ 2018/01/01/ world/ asia/china-kazakhstan-silk-road.html>
- Horsley, J. (2019). Can China Deliver a Better Belt and Road ?*Foreign Policy*, April 22, <https:// foreignpolicy. com/ 2019/04/22/ 965685- china-beltandroad- governance/>
- Kobzeva ,O. & Dmitry Z. (2018). Russian Oil Industry Would Weather U.S. 'Bill from Hell ',*Reuters* ,August 16 ,<https://www.reuters.com/article/us->

russsia-oil-sanctions-analysis-idUSKBN1L20GY

- Krohn, H. (2019). Trade between Russia and China Is Surging ,*New Thinking on Corporate Risk and Resilience in the Global Economy* ,December 12 ,<https://www.brinknews.com/russia-and-chinas-surging-trade-partnership/>
- Lukin, A. (2004). Russian perceptions of the China threat. In I. Storey & H. Yee (Eds.) ,*The China threat :Perceptions ,Myths and Reality* ,New York :Routledge.
- Lüthi, L. M .(2010). *The Sino-Soviet Split .Cold War in the Communist World* . Princeton: Princeton University Press .
- Mitchell, T .& Milne ,R. (2013). Chinese cargo ship sets sail for Arctic shortcut ,*Financial Times* ,August 11 ,<https://www.ft.com/content/05daa11e-0274-11e3-880d-00144feab7de>
- National Development and Reform Commission* (2015). Visions and Actions on Jointly Building Silk road economic Belt and ۲۱ st-Century Maritime Silk Road ,March 28 ,[http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html)
- Nye, J. S. (2015). “A New Sino-Russian Alliance?” January 12 ,*Project Syndicate* ,<http://www.project-syndicate.org/commentary/russia-china-alliance-by-joseph-s--nye-2015-01>
- Page, J. (2014). China to Contribute \$40 Billion to Silk Road Fund ,*The Wall Street Journal* ,November ,<https://www.wsj.com/articles/china-to-contribute-40-billion-to-silk-road-fund-1415454995>
- Perdue, P.C. (2010). Boundaries and Trade in the Early Modern World: Negotiations at Nerchinsk and Beijing ,*Eighteenth-Century Studies* , Vol.43, No.3.
- Peyrouse, S. (2017). The Evolution of Russia’s Views on the Belt and Road Initiative ,*Ponars Eurasia* ,October 2 ,<https://www.ponarseurasia.org/the-evolution-of-russia-s-views-on-the-belt-and-road-initiative/>
- Rolland, N. (2019). A China–Russia Condominium over Eurasia ,*Survival : Global Politics and Strategy* ,February–March 2019 ,Volume:61, <https://www.iiss.org/publications/survival/2019/survival-global-politics-and-strategy-februarymarch-2019/611-02-rolland>
- Solanko, L. (2011). Why Energy Efficiency is Vitally Important for Russia , *Economics of Energy and Environmental Policy* ,International

- Association for Energy Economics, First Quarter .
- Soldatkin, V. & Pinchuk, D. (2016). UPDATE 1-Russia's Novatek CEO admits sanctions hurt Yamal LNG, upbeat on plans ,*Reuters* ,March 22 ,<https://www.reuters.com/article/russia-novatek-outlook-idUSL5N16U3MX>
- Steinbock, D. (2021). China has Potential to achieve its Bold Goals ,*China Daily* ,March 5, <https://www.chinadaily.com.cn/a/202103/05/WS6041df61a31024ad0baad1ad.html>
- Trifkovic, S. (2020). Russia and China :Beyond the Axis of Convenience ,*Chronicles* ,January 29, <https://www.chroniclesmagazine.org/russia-and-china-beyond-the-axis-of-convenience/>
- Vinokurov, E. & Libman, A (2012). *Eurasian Integration .Challenges of Transcontinental Regionalism*) London, UK: Palgrave Macmillan
- Wang, Zh. (2021). China Keeps its Position as World's Largest Manufacturing Country for 11 Straight Years, *People's Daily*, March 4, <http://en.people.cn/n3/2021/0304/c90000-9824490.html>
- Weidacher Hsiung, Christopher, (2020). The Emergence of a Sino-Russian Economic Partnership in the Arctic? *The Arctic Institute*, May 19, <https://www.thearcticinstitute.org/emergence-sino-russian-economic-partnership-arctic/>
- Xinhua*. (2021). Xi Focus :Xi says China's economy Has Hope ,Potential to Maintain Long-term Stable Development, November 3, 2020-11-3. [http://www.xinhuanet.com/english/2020-11/03/c\\_139488075.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2020-11/03/c_139488075.htm)
- Xinhua*. (2016). Spotlight :Win-Win Cooperation Lifts China-Russia Energy Partnership to New High, May 28, [http://news.xinhuanet.com/english/2016-05/28/c\\_135394853.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-05/28/c_135394853.htm)
- Xinhua*, (2019). China, Russia, Mongolia Vow to Strengthen Trilateral Cooperation, June 15, [http://www.xinhuanet.com/english/2019-06/15/c\\_138144422.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2019-06/15/c_138144422.htm)