

The EU Approach Toward One Belt One Road Initiative

Pantea MohebiZanganeh^{1*} – Mandana Tishehyar²

Abstract

One Belt One Road initiative is a plan which proposed by China in 2013, the largest investment plan that presented by a country and ultimately, covers three continents and about 70 countries, via road, railroad, and maritime. Because of the vast area it has covered on the one hand and its important effect on different aspects in Asia, Europe, and Africa on the other hand, numerous studies have been done in this regard to discuss the probable position for China in the future as the current second economic power in the world. This study main question is what would be the EU main achievements in this cooperation especially, during Donald J. Trump presidency. Nevertheless, in case of refusing or accepting it, the EU will face with internal and external obstacles and threats in this regard, which require bringing them to the account and finally, analyzing them. Based on this study's findings, the cooperation in this project could be an opportunity for the EU as a one of the main partners of China to play a stronger role in Asia, and supporting this union and its members' benefit.

Keywords: Belt and Road Initiative, China, Silk Road, European Union, Asian Infrastructure Investment Bank.

1. * PhD Student, International Relations, University of Tehran, Tehran, Iran. Corresponding Author: (pmzanganeh@yahoo.com).

2. Assistant Professor, ECO College, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran.



رویکرد اتحادیه‌اروپایی به ابتکار کمربند و راه

پانته‌آ محبی‌زنگنه^{۱*} - ماندانا تیشه‌یار^۲

چکیده

ابتکار کمربند و راه، طرحی که در سال ۲۰۱۳ توسط چین ارائه شد، بزرگ‌ترین طرح سرمایه‌گذاری است که توسط یک کشور ارائه شده و سه قاره و حدود هفتاد کشور را از طریق جاده، راه‌آهن و راه دریایی به هم پیوند می‌دهد. از آنجایی که این طرح می‌تواند ناحیه گسترده‌ای را در برگیرد و در زمینه‌های گوناگون در قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا تأثیر بگذارد، مطالعات زیادی بر روی آن انجام شده و موقعیت احتمالی چین به عنوان دومین قدرت اقتصادی جهان را در آینده مورد بحث قرار داده‌اند.

پرسش اصلی این مقاله در رابطه با بررسی رویکردها و دستاوردهای اتحادیه‌اروپایی در همکاری با چین در قالب ابتکار کمربند و راه از سال ۲۰۱۳ است. اتحادیه‌اروپایی در هردو صورت، یعنی اینکه همکاری در این زمینه را قبول کند یا خیر، می‌تواند با مشکلات و تهدیدات بیرونی و درونی گوناگونی روبه‌رو شود و نیاز است که این موضوع از جوانب گوناگون سنجیده شود. بر پایه یافته‌های این نوشتار، همکاری اروپا در این پروژه به عنوان یکی از شرکای اصلی چین، فرصتی است برای این اتحادیه تا نقش مهم‌تری در آسیا بازی کرده و از منافع اتحادیه و اعضایش در برابر دیگر قدرت‌های جهان پشتیبانی نماید و نقشی پررنگ‌تر در عرصه سامانه بین‌المللی بازی کند.

واژگان کلیدی: ابتکار کمربند و راه، چین، راه ابریشم، اتحادیه‌اروپایی، بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا.

۱. * دانشجوی دکترای روابط بین‌الملل، دانشگاه تهران، تهران، ایران. نویسنده مسئول:

(pmzanganeh@yahoo.com)

۲. عضو هیئت‌علمی موسسه آموزش عالی اکو، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.

۱- مقدمه

چین در نظر دارد تا از راه بازسازی جاده باستانی ابریشم، قاره آسیا را به قاره‌های اروپا و آفریقا پیوند دهد. این طرح «بتکار کمربند و راه»^۱ نامیده می‌شود. در آیین گشایش گردهمایی کمربند و راه در سال ۲۰۱۳ در پکن، چین اعلام کرد که می‌خواهد حدود ۹۰۰ میلیارد دلار در این پروژه هزینه کند که بیشتر از ۱۰۰ میلیارد دلار آن مربوط به تأمین زیرساخت‌های مالی این پروژه است. رئیس‌جمهور شی جینپینگ^۲ گفت که چین در این پروژه عرضه‌کننده کالاهای عمومی، پشتیبان محیط‌زیست و اقتصاد خواهد بود. (Phillips, EU backs away from trade statement in blow to China's 'modern Silk Road' plan, 2017) تا دسامبر ۲۰۱۷ حدود ۷۰ کشور با امضای موافقت‌نامه با چین به این پروژه پیوستند. در این زمینه، چین بانک سرمایه‌گذاری و زیرساخت آسیایی^۳ را به عنوان یک بانک توسعه چندجانبه در پکن راه‌اندازی کرد که از طرح زیرساخت در منطقه آسیا و اقیانوس آرام پشتیبانی می‌کند. این موسسه مالی چندجانبه بیش از ۵۰ عضو منطقه‌ای و غیر منطقه‌ای دارد.

در ۷ سپتامبر ۲۰۱۳ چین این پروژه را راه‌اندازی کرد و رئیس‌جمهور شی جینپینگ دو راه تازه را معرفی نمود. «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» از چین و از راه کشورهای آسیای میانه به اروپا می‌رود و «جاده ابریشم دریایی» که از چین و از راه جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا و آفریقا به اروپا می‌رسد؛ بنابراین طرح کمربند و راه شامل دو بخش می‌شود: کمربند، راهی که در امتداد جاده ابریشم قدیمی است و جاده، مسیر دریایی که چین را به جنوب شرق آسیا و شرق آفریقا پیوند می‌دهد. این طرح یک‌سوم تولید ناخالص ملی جهانی، یک‌چهارم کالا و خدمات جهانی و ۶۵ درصد جمعیت جهان را دربر می‌گیرد.

پژوهش‌های گوناگونی برای بررسی تأثیر این پروژه در موقعیت چین به ویژه در جهان سیاسی-اقتصادی و نیز تأثیر آن بر دیگر کشورها و مناطق انجام شده است. بیشتر آن‌ها در این دیدگاه مشترک هستند که چین از راه این پروژه نه تنها با کشورهای دیگر، به ویژه کشورهای اورآسیا همکاری بیشتری خواهد داشت، بلکه می‌تواند حضور خود را در اروپا به ویژه در مرکز و شرق آن افزایش دهد. این پروژه، رشد اقتصادی

^۱ Belt and Road Initiative (BRI)

^۲ Xi Jinping

^۳ Asian Investment and Infrastructure Bank (AIIB)

بلندمدت به همراه موقعیت یک ابرقدرت را به چین خواهد داد. با موفقیت این پروژه، چین به رهبر جهان به ویژه در زمینه اقتصادی تبدیل خواهد شد.

در چارچوب اقتصادی، این طرح کشورهای زیادی را در سه قاره در بر می‌گیرد. از آنجایی که این طرح تأثیرات اقتصادی، اجتماعی و حتی سیاسی و زیست‌محیطی قابل توجهی بر کشورهای دیگر دارد، لازم است که شناخت عمیق‌تری نسبت به آن، اهداف چین از اجرای آن و دیدگاه شرکای چین در این باره داشته باشیم. هر کشوری انتظارات و ترس‌هایی درباره همکاری در این پروژه دارد. احتمالاً گروهی از کشورها می‌خواهند سرمایه‌گذاران چینی را برای سرمایه‌گذاری در کشورشان تشویق کنند، یا اینکه هدفشان یافتن بازار برای تولیداتشان در کشور سومی است، برای گروهی از آنان موقعیت خوبی است تا به مناطق دیگر از طریق راه‌های مدرن و کوتاه دسترسی پیدا کنند. شماری از آن‌ها نیز به دنبال یافتن موقعیت تازه‌ای در دنیای اقتصادی و سیاسی و یا بازگرداندن موقعیت پیشین خود هستند.

اعضای اتحادیه‌اروپایی اگرچه در دهه‌های اخیر همکاری‌های اقتصادی رو به افزایشی در حوزه‌های گوناگون با چین داشته‌اند، اما اغلب اشتیاق خود را برای همکاری در این طرح جداگانه و از راه‌های گوناگونی نشان داده‌اند؛ مانند برگزاری نشست‌های رسمی برای معرفی این طرح، دیدارهای رسمی از چین، دعوت از مقامات کشور چین به کشورشان برای بررسی همکاری‌شان و عضویت در بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا. افزون بر کشورهای گوناگون، پرداختن به همکاری اتحادیه اروپایی و اهداف و انتظاراتش از این پروژه در اینجا مهم است چرا که این اتحادیه نقش مهمی در جهان سیاست و اقتصاد، محیط زیست و حقوق بشر و کمک مالی به دیگر کشورها بازی می‌کند. با وجود مشکلات و تهدیدات بسیار برای اتحادیه‌اروپایی در این پروژه، این برنامه می‌تواند دستاوردهایی هم برای این اتحادیه داشته باشد؛ بنابراین مهم است که دستاوردهای احتمالی مهم اتحادیه‌اروپایی را به عنوان پرسش اصلی این نوشتار بررسی کنیم. بنا بر یافته‌های این پژوهش و با بررسی رویدادها و انجام شماری مصاحبه، حکومت تازه بر سر کار آمده در آمریکا نه تنها تمایلی به شرکت در توافقات چندجانبه ندارد و بیشتر به همکاری‌های دوجانبه علاقه نشان می‌دهد، بلکه تمایل به برون‌رفت از توافقات چندجانبه پیشین نیز دارد؛ بنابراین کمبودی که آمریکا در این زمینه درست می‌کند از یک سو فرصت بزرگی است برای چین تا در حوزه‌های اقتصادی جانشین آمریکا شود و از سوی دیگر شانس بزرگی است برای اتحادیه‌اروپایی که مهم‌ترین شریک چین شده و در آسیا

نیز نقش مهم‌تری داشته باشد.

در جستجوی نویسندگان برای یافتن پژوهش‌های انجام شده در زمینه همکاری‌های چین و اتحادیه اروپا در قالب ابتکار کمربند و راه که از سال ۲۰۱۳ در دستور کار دولت چین قرار گرفته است، اگرچه منابع گوناگون متعددی به معرفی سیاست‌های چین، چه در قالب برنامه راه نوین ابریشم و چه در قالب ابتکار کمربند و راه پرداخته‌اند، اما به علت نبودن موضوع، کتابی با تمرکز بر روابط اتحادیه اروپا و چین در قالب این برنامه‌ها به فارسی یافت نشد. در میان مقالات فارسی نیز اغلب نوشته‌ها درباره مواضع چین و اتحادیه اروپا در قبال سیاست‌های دولت ترامپ نوشته شده‌اند و در برخی صفحات اشاراتی به همکاری‌های این اتحادیه با کشور چین در حوزه‌های اقتصادی شده است؛ اما به‌طور مشخص مقاله‌ای در زمینه بررسی رویکرد و راهبرد اتحادیه اروپا در برابر ابتکار کمربند و راه یافت نشد. در میان مطالب انگلیسی نوشته‌شده در این زمینه، اگرچه شمار زیادی از سراسر جهان مربوط به مؤسسات علمی و نشریاتی همچون گاردین، یادداشت‌های کوتاه تحلیلی خبری درباره همکاری‌های چین و کشورهای اروپایی منتشر کرده‌اند و به بررسی ابعاد گوناگون این همکاری‌ها پرداخته‌اند، اما در مجلات معتبر علمی در سطح بین‌المللی کمتر مقاله‌ای با محوریت ابتکار کمربند و راه در روابط میان چین و اتحادیه اروپا یافت شد. از اندک شمار مطالعات انجام‌شده، می‌توان به پژوهشی که توسط جمعی از نویسندگان موسسه مطالعات چین مرکانتور در هلند منتشر شده است اشاره کرد که سه سال پس از به راه افتادن ابتکار کمربند و راه، روابط برخی از کشورهای اروپایی با چین را در قالب پروژه راه ابریشم نوین چین بررسی کرده است. این پژوهش مورد مطالعه نویسندگان این نوشتار قرار گرفته و در برخی موارد بدان استناد کرده‌ایم. در دیگر موارد، اغلب مقالات و یادداشت‌ها صرفاً به بررسی روابط چین با یکی از کشورهای اروپایی پرداخته‌اند که در نگارش مقاله پیش رو از آن منابع نیز بهره جسته شده و مشخصات کامل آن‌ها در پایان این نوشتار آورده شده است. از این رو، برای اینکه خوانندگان بتوانند تصویر بهتری از همکاری چین و اتحادیه اروپایی به دست آورند، در این پژوهش درباره رویکردهای گوناگون کشورهای اروپایی نسبت به ابتکار کمربند و راه بحث خواهیم کرد. همچنین نویسندگان تلاش خواهند کرد که نشان دهند چگونه ابتکار کمربند و راه، در آینده همکاری اروپایی - آسیایی را افزایش داده و یک وضعیت ژئوپلیتیک نوین در سطح جهانی را شکل می‌دهد.

۲- معرفی ابتکار کمربند و راه

در سال ۲۰۱۳ شی_جینپینگ راهبرد نوین کشورش «ابتکار یک کمربند، یک جاده» را معرفی کرد. واژه چینی - 帶路 - به عنوان «کمربند اقتصادی راه ابریشم» و «کمربند و راه» شناخته می‌شود.^۱ این پروژه به چین کمک می‌کند تا به عنوان دومین قدرت بزرگ اقتصادی جهان، با کسب نقشی بزرگ‌تر، تأثیر بیشتری بر امور جهانی بگذارد.

این طرح بزرگ‌ترین پروژه‌ای است که تا کنون توسط یک کشور اجرا شده است. قدرت اقتصاد صنعتی و توانایی سرمایه‌گذاری چین، پشتیبان‌های این کشور در این پروژه هستند. این دو به همراه قدرت نظامی چین، به این کشور کمک می‌کنند تا در راستای تبدیل شدن به قدرت برتر در سطح جهانی گام بردارد. این طرح با طرح مارشال^۲ مقایسه شده چرا که هر دو طرح بر پایه پیوندهای اقتصادی بنا نهاده شده‌اند. بلومبرگ^۳ در یکی از مقالاتش به نام «طرح مارشال چین» که توسط اندا کوران نوشته شده، گفت که بر پایه بررسی‌های انجام شده، طرح کمربند و راه چین اثر عمیق‌تری به نسبت طرح مارشال و یا حتی به نسبت طرح توسعه اتحادیه‌اروپایی خواهد داشت. (Curran, 2016:1) روزنامه پست صبحگاهی جنوب چین^۴ در گزارشی این طرح را طرح مارشال بدون جنگ معرفی کرد. (Sabine, 2017) دان اشتاینبوک^۵ نیز در مقاله‌اش در تلگراف به نام «چگونه طرح یک کمربند یک جاده می‌تواند سده ۲۱ را تغییر دهد» این دو طرح را با یکدیگر مقایسه کرده و بر این باور است که طرح مارشال بر دو جنبه اتحاد نظامی تکیه کرده بود: عضویت و پشتیبانی تاک؛ کی. اما هدف اصلی ابتکار کمربند و راه، توسعه اقتصادی است. (Steinbock, 2017:10)

چین به واسطه این طرح می‌خواهد راه ابریشم قدیمی را دوباره راه‌اندازی کند و با ساخت شبکه‌ای از راه‌های نوین بازرگانی، راه‌آهن‌ها، بزرگراه‌ها، خطوط لوله، نیروگاه‌ها، بندرها، فرودگاه‌ها، پل‌ها و ارتباطات مخابراتی، آسیا را به اروپا و حتی به آفریقا پیوند دهد. چین این طرح را «پروژه سده» می‌نامد. (Clover, 2017:2)

^۱. از آنجا که بسیاری از کشورهای آسیایی نسبت به عبارت یک کمربند، یک جاده واکنش نشان دادند و گفته شد که جاده‌های باستانی ابریشم هرگز در انحصار یک کشور نبوده و نمی‌توان آن‌ها را تنها به یک راه زمینی و یک راه دریایی محدود کرد، به نازگی دولت چین در تلاش است تا اصطلاح «ابتکار کمربند و راه» را برای نامیدن این پروژه به کار برد.
^۲. طرح مارشال یک ابتکار آمریکایی برای کمک به اروپای غربی بود که در آن ایالات‌متحده بیش از ۱۳ میلیارد دلار کمک‌های اقتصادی برای کمک به بازسازی اقتصاد اروپای غربی پس از پایان جنگ جهانی دوم پرداخت کرد.

^۳. Bloomberg

^۴. South China Morning Post

^۵. Dan Steinbock

راه ابریشم باستانی در دوران پادشاهی هان^۱ در چین و برای بازرگانی ساخته شد، اگرچه تنها راه بازرگانی میان غرب و شرق نبود. از طریق این راه نه تنها کالاهای مادی دادوستد می‌شدند، بلکه راهی نیز برای گسترش و انتقال ادیان، عقاید، فرهنگ‌ها و اعتقادات بود. جغرافیدان آلمانی، فردیناندفون ریشتوفن^۲ این جاده را «راه ابریشم» یا «مسیر ابریشم» نامید. راه ابریشم چین را به هند، ایران، آسیای صغیر و از میان رودان به مصر، قاره آفریقا، یونان، روم و بریتانیا پیوند می‌داد.

۳- همکاری میان چین و کشورهای اروپایی در چارچوب پروژه ابتکار کمربند و راه

کشورهای اروپایی مشتاق پیوستن به این طرح هستند؛ در سال‌های اخیر کشورهای اروپای شرقی و جنوبی به دلیل موقعیت اقتصادی ضعیفشان تمایل بیشتری به جذب سرمایه‌گذاری‌های چینی در کشورشان در چارچوب ابتکار کمربند و راه نشان داده‌اند. یکی از اهداف آن‌ها تغییر شرایط اقتصادی‌شان با جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و یافتن بازارهای نوین است. از سوی دیگر، کشورهای دیگری که موقعیت اقتصادی بهتری دارند، مانند فرانسه و آلمان، تلاش می‌کنند در این زمینه محتاط‌تر عمل کنند. این نکته مهم است یادآوری شود که در سال‌های اخیر این کشورها نیز تمایل بیشتری برای همکاری در این پروژه نشان داده‌اند هرچند که شماری از آن‌ها خواستار شفافیت بیشتری در زمینه همکاری در این طرح شده‌اند (Gaspers, 2016:10).

در زمینه همکاری در ابتکار کمربند و راه، چین رویکردهای گوناگونی نسبت به کشورهای مختلف به ویژه کشورهای اروپایی دارد. چین بیش از همه، تمایل به همکاری با کشورهای اروپایی پساکمونیسیم دارد که اعضای تازه اتحادیه‌اروپایی هستند. به نظر می‌رسد که وضعیت نوین اقتصادی و شرایط بازار در این کشورها دو عامل اصلی انتخاب آنان به عنوان شرکای بازرگانی هستند؛ اما باید به این نکته توجه داشت که از نظر چین دلایل اصلی سرمایه‌گذاری در این کشورها، موقعیت آنان در این جاده و امکاناتشان هستند. بسیاری از کشورهای انتخاب‌شده، افزون بر موقعیتشان، دارای توان ساخت جاده‌های داخلی و خارجی، راه‌آهن و یا بازسازی بندرهایشان نیز هستند. در زیر به بررسی روابط چین و برخی کشورهای اروپایی در چارچوب این طرح خواهیم پرداخت.

¹. Han Dynasty

². Ferdinand von Richthofen

۳-۱- اهمیت آلمان در ابتکار کمربند و راه

آلمان به عنوان بزرگ‌ترین اقتصاد اروپا و همچنین یکی از سه کشور قدرتمند اروپایی، یکی از اهداف اصلی چین در میان کشورهای اروپایی است. برلین به‌منظور تشویق چین برای سرمایه‌گذاری در اروپا و همچنین برای برقراری ارتباط و همکاری برای پیوستن به اوراسیا، از ابتکار کمربند و راه استقبال کرده است. آلمان همچنین در تلاش است تا پاسخ اروپا و فعالیت‌های آن در رابطه با این پروژه را هماهنگ کند؛ اما از سوی دیگر، آلمان نگران چندین موضوع از جمله تأثیر این پروژه بر وحدت سیاسی و اقتصادی اتحادیه‌اروپایی و قوانین سرمایه‌گذاری اتحادیه‌اروپایی است (Gaspers, 2016).

آلمان همچنین خواستار دریافت تضمین‌های بیشتر از چین در زمینه تجارت آزاد، شرایط کاری و پاسداری از محیط‌زیست است. در اجلاس راه ابریشم در ماه مه ۲۰۱۷، وزیر اقتصاد آلمان، برژیت زیپراس^۱، بر روی این خواسته‌ها تأکید کرد و این موارد را شرط لازم برای پیوستن چندین کشور اروپایی به بیانیه مشترک تجاری این ابتکار، دانست (Germany wants more guarantees from China over 'Silk Road' trade plan, 2017).

تا سال ۲۰۱۶، همکاری آلمان و چین در چارچوب این پروژه، پیوند راه آهن میان دو کشور بود که بخشی از این همکاری‌ها، پیش از سال ۲۰۱۳ برنامه‌ریزی و اجرا شده بودند. در حقیقت این پروژه‌ها به‌عنوان بخش‌هایی از پروژه ابتکار کمربند و راه بازسازی شده‌اند. این طرح موفقیت‌آمیز بود به‌طوری که تقاضای ترابری ریلی کالا میان آلمان و چین را افزایش داد و به همکاری بیشتر دو کشور در این زمینه انجامید. در زمینه بازرگانی دریایی، چین بندر آلمانی هامبورگ را یکی از گزینه‌های خود به‌عنوان دروازه ورود ابتکار کمربند و راه به اروپا در نظر گرفته است. آلمان نیز علاقه‌مند به همکاری در بازرگانی دریایی در این طرح است که باعث افزایش فعالیت‌های بازرگانی در بندر هامبورگ خواهد شد (Gaspers, 2016).

۳-۲- پروژه لهستانی - چین

رابطه بازرگانی و سرمایه‌گذاری میان چین و لهستان از پشتیبانی سیاسی قوی از سوی هر دو کشور برخوردار است. خدمات ترابری ریلی میان این دو کشور از سال ۲۰۱۳ آغاز شد؛ به‌گونه‌ای که لهستان محصولات غذایی، کالاهای صنعتی و قطعات مکانیکی را صادر

^۱. Brigitte Zypries

می‌کند و چین کالاهای الکترونیکی و عمومی را به لهستان می‌فرستد. سه راه برای ترابری بار میان دو کشور وجود دارد: هوایی، دریایی و راه‌آهن که سومین راه از نظر زمان و قیمت مناسب‌تر است. پیوند راه‌آهن میان شهر لودز^۱ در لهستان و شهر چینی چنگدو^۲ فرصتی برای تولیدکنندگان مواد غذایی در لهستان است. از سال ۲۰۱۳، چین این طرح لهستانی-چینی را به عنوان بخشی از ابتکار کمربند و راه معرفی کرده است. (Otero-Iglesias, Europe and China's New Silk Roads, 2016:2) اگرچه میزان ترابری کالا میان دو کشور از سال ۲۰۱۷ افزایش یافته، اما در حقیقت، این دو کشور همکاری تازه‌ای را آغاز نکرده‌اند؛ بلکه همکاری‌های پیشین خود را در قالبی نو ادامه می‌دهند.

۳-۳- ابتکار کمربند و راه در دوران پس از بیرون رفتن بریتانیا از اتحادیه اروپایی

دومین مسیر طولانی جهان، جاده میان انگلیس و چین به عنوان بخشی از راه ابریشم است. نخستین قطار ترابری در ژانویه ۲۰۱۷ از چین به لندن رفت و مسیر برگشت را نیز پیمود (Carvalho, 2017:1). چین بریتانیا را به عنوان مرکز مالی پروژه خود در نظر گرفته است. تخصص و خبرگی لندن و زیرساخت‌های آن دو عامل اصلی هستند که نشان می‌دهند انگلستان توانایی ایفای نقش مهمی در این پروژه را دارد.

به گفته مقامات چینی، به نظر می‌رسد که برون‌رفت بریتانیا از اتحادیه اروپایی (برگزیت)^۳ بر همکاری دو کشور به‌ویژه بر همکاری آن‌ها در این پروژه تأثیری نگذارد. (Ma, 2017) این در حالی است که بسیاری از سرمایه‌گذاران چینی در انگلیس سرمایه‌گذاری کرده‌اند تا به «بازار واحد اروپا»^۴ دسترسی پیدا کنند. به‌هرحال با برون‌رفت بریتانیا از اتحادیه اروپایی احتمالاً دسترسی به بازار اروپایی واحد از راه این کشور ممکن نخواهد بود و بریتانیا دیگر نمی‌تواند نقش دروازه اروپا را داشته باشد. از سوی بریتانیا، دولت انگلیس علیرغم معاهدات اتحادیه اروپایی، گفتگوهایی را برای امضای

^۱. لودز شهری در مرکز لهستان است که به عنوان یک کانون قدیمی پارچه‌بافی شناخته می‌شود.

^۲. چنگدو پایتخت استان سیچوان در جنوب غربی چین است. تاریخ چنگدو به سده چهارم پیش از میلاد مسیح، زمانی که پایتخت «پادشاهی شو» بود، می‌رسد.

^۳. برگزیت اصطلاح رایج برای خروج بریتانیا از اتحادیه اروپایی است. در یک همه‌پرسی در ۲۳ ژوئن ۲۰۱۶، ۵۱٫۹ درصد از رأی‌دهندگان شرکت‌کننده در انگلیس رأی دادند که اتحادیه اروپایی را ترک کنند.

^۴. European Single Market

بازار واحد اروپایی، بازار داخلی یا بازار مشترک، بازاری واحد است که به دنبال تضمین انتقال آزاد کالاها، سرمایه، خدمات و نیروی کار (چهار آزادی) در درون اتحادیه اروپایی است.

توافقنامه بازرگانی با کشورهای غیر عضو اتحادیه‌اروپایی مانند ایالات‌متحده و چین آغاز کرده است. آن‌گونه که نماینده عالی اتحادیه‌اروپایی فدریکا موگرینی^۱ در سخنرانی خود در همایش فرا آتلانتیک اتحادیه اروپایی^۲ در ۱۰ مارس ۲۰۱۷ در بروکسل اشاره کرد، طبق معاهدات اتحادیه اروپایی، تا هنگامی که یک کشور عضو اتحادیه‌اروپایی است، نمی‌تواند گفتگو درباره توافقنامه بازرگانی با اعضای غیر اتحادیه اروپایی را آغاز کند^۳ (Team, 2017). به نظر می‌رسد بریتانیا مشتاق به همکاری در ابتکار کمربند و راه چین در دوران پس از برون‌رفت از اتحادیه است و نقش خود را در این طرح، یک پشتیبان مالی و حتی برنامه‌ریزی در زمینه‌های مورد نیاز توصیف می‌کند. از لحاظ سرمایه‌گذاری، شرکت‌های انگلیسی مانند HSBC^۴، KPMG^۴ و Standard Chartered^۵ در این پروژه سرمایه‌گذاری کرده‌اند.

وزیر خارجه وقت انگلیس، فیلیپ هاموند^۶ که تلاش می‌کرد منطقه تازه‌ای را برای بازرگانی پس از برون‌رفت از اتحادیه بیابد، در سخنرانی خود در پکن از ابتکار کمربند و راه پشتیبانی و بر همکاری انگلستان در این پروژه تأکید کرد. پس از اینکه نخستین سرویس باربری از راه این پروژه به انگلستان رسید، او در سخنرانی خود سه بار چین را شریک طبیعی انگلیس خواند و به تاریخ بازرگانی میان دو کشور اشاره کرد که از سده شانزدهم آغاز شده است. هاموند اعلام کرد که کشورش پس از برون‌رفت از اتحادیه‌اروپایی نه تنها همکاری بازرگانی خود با همسایگان خود را حفظ خواهد کرد، بلکه درصدد امضای توافق‌های همکاری بازرگانی با شرکای تازه و متحدان قدیم خود در جهان است. (Phillips, Philip Hammond calls China a 'natural partner' as he seeks post-Brexit trade deals, 2017).

۳-۴- ایتالیا و چین، نقطه آغاز راه باستانی ابریشم

ایتالیا در نقطه پایانی راه ابریشم دریایی در دریای مدیترانه واقع شده که محل مهمی در

^۱ فدریکا موگرینی یک سیاستمدار ایتالیایی و نماینده فعلی اتحادیه اروپایی در سیاست خارجی و امنیتی و نایب‌رئیس کمیسیون اروپایی در کمیسیون یونکر از اول نوامبر ۲۰۱۴ است.

^۲ همایش فرا آتلانتیک سالانه با گردهمایی سهامداران اروپایی و ایالات‌متحده به بحث در مورد اولویت‌های کلیدی و چالش‌های مربوط به روابط دو سوی آتلانتیک می‌پردازد.

^۳ ماده ۵۰ TEU: خروج یک کشور عضو از اتحادیه اروپا

^۴ یک شبکه جهانی از شرکت‌های حرفه‌ای ارائه خدمات حسابرسی، مالیاتی و مشاوره است

^۵ یک شرکت بانکی و خدمات مالی چندملیتی انگلیسی است که مقر آن در لندن است

^۶ Philip Hammond

این پروژه است و شامل پیوندهای زمینی و دریایی خواهد بود. وزیر امور خارجه چین، وانگ یی^۱ در سفر خود به رم در ۵ مه ۲۰۱۶، گفت که کشورش و ایتالیا در دوران باستان نقطه آغاز راه ابریشم بودند و هم‌اکنون نیز انتظار همکاری نزدیک دو کشور در راه ابریشم نوین می‌رود. (The Belt and Road, 2016) این پروژه فرصت‌های بازرگانی قابل توجهی را برای همکاری میان دو کشور ایجاد خواهد کرد. از آنجایی که این همکاری به ایتالیا برای توسعه اقتصادی کمک خواهد کرد، این کشور علاقه خود را به همکاری در این پروژه نشان داده است. این طرح همکاری بازرگانی با کشورهای اوراسیا و مزایای برجسته‌ای را در رشد اقتصادی ایتالیا، مانند بسیاری دیگر از کشورهای اروپایی به همراه خواهد داشت. به گفته رئیس‌جمهور ایتالیا، در دیدارش از چین در فوریه ۲۰۱۷، برای تکمیل این طرح، موقعیت دو بندر ایتالیایی برای دسترسی به مرکز اروپا بسیار مهم است. سرجیو ماتارلا^۲ بر موقعیت بندرهای جنوا^۳ و تریست^۴ در سخنرانی خود تأکید کرد و گفت که این بندرها یکی از دلایل اصلی چین برای جلب همکاری دولت ایتالیا در این پروژه است. یکی دیگر از دلایل مهم چین برای انتخاب ایتالیا، پیوند راه‌آهن ایتالیا به نقاط گوناگون اروپا و ارتباط آن کشور با بازارها در شمال، مرکز و شرق اروپا است. اگرچه هدف اصلی پروژه «اتحاد پنج بندر»^۵ نیز دسترسی به این بازارها در اروپا است. (Goulard, 2017). در سال ۲۰۱۵، چین و ایتالیا در جریان گردهمایی همکاری شهرهای جاده ابریشم، از پروژه «اتحاد پنج بندر» پشتیبانی مالی کردند که پنج بندر را در سه کشور اروپایی در انجمن بندرهای شمال دریای آدریاتیک به یکدیگر پیوند می‌داد. این پروژه شامل بندرهای ایتالیایی ونیز^۶، تری است و رونا^۷، بندر کاپادیستریا^۸ در اسلوونی و بندر فیومه^۹ در کرواسی است. این مسیر جدید، جایگزین مسیر شانگهای به هامبورگ شد که حدود ۲۴۰۰ مایل طولانی‌تر بود.

^۱ Wang Yi

^۲ Mattarella emphasized

^۳ یک شهر بندری و مرکز منطقه لیگوریا ایتالیا در شمال غربی است. معروفیتش به خاطر نقش اصلی آن در بازرگانی دریایی در طول سده‌ها است.

^۴ تری است شهری بندری است که مرکز منطقه فریولی ونیزیا جولیا در شمال شرقی ایتالیا است.

^۵ five-port alliance

^۶ جزیره‌ای در شمال ایتالیا که در خلیجی از تالاب ونتزیا در نزدیکی دریای آدریاتیک جای گرفته و به صورت جزیره‌های کوچک است که جزیره‌ها به وسیله کانال‌هایی از هم جدا شده‌اند و رفت‌وآمد در شهر با قایق انجام می‌شود.

^۷ یکی از شهرهای منطقه امیلیا-رومانیا در شمال ایتالیا است. این شهر با یک کانال به دریای آدریاتیک متصل می‌شود.

^۸ یک شهر بندری اسلوونی که در خط ساحلی دریای آدریاتیک است.

^۹ بندر اصلی و سومین شهر بزرگ کرواسی است.

۳-۵- جایگاه نوین فرانسه در همکاری با ابتکار کمربند و راه

به دلیل سرمایه‌گذاری کمتر چینی‌ها در فرانسه در مقایسه با دیگر کشورهای اروپایی و همچنین به دلیل اینکه دولت فرانسه موضع متناسبی در برابر این پروژه در پیش نگرفت، پروژه کمربند و راه در فرانسه تا سال ۲۰۱۵ پیشرفتی به اندازه دیگر کشورهای اروپایی نداشت. با این‌همه، مقامات محلی پیگیر همکاری در این طرح بوده‌اند. وزیر امور خارجه فرانسه لوران فابیوس^۱ در سخنرانی‌اش درباره این طرح در سال ۲۰۱۵ گفت که ما باید این پروژه را از منظر ژئوپلیتیک و همچنین با دیدگاهی گوناگون بررسی کنیم. او بر روی همکاری فرانسه و چین در بازارهای کشورهای دیگر به عنوان بازار یا بازارهای سوم برای کشورش در قالب یکی از انتظارات فرانسه از این همکاری تأکید کرد که منجر به امضاء اعلامیه مشترک برای همکاری سه‌جانبه میان دو کشور و اتحادیه آفریقا شد (Seaman, 2016).

در مارس ۲۰۱۷، نخست‌وزیر فرانسه، برنارد کازنو^۲ در سفرش به چین تمایل کشور خود را به این راهبرد نشان داد. یکی دیگر از دلایل سفر وی به چین، تشویق شرکت‌های بیشتری از فرانسه به استفاده از خطوط تازه ترابری به کشور چین بود که از آوریل ۲۰۱۷ راه‌اندازی شده‌اند (Eisele, 2017). این نشان‌دهنده تمایل دولت فرانسه برای همکاری در پروژه کمربند و راه با چین است و از این رو فرانسه موضع روشن‌تری در این زمینه در پیش گرفته است.

۳-۶- بندر ساینس، «نقطه استراتژیک» در راه ابریشم دریایی

اهمیت بندر ساینس^۳ در پرتغال، این کشور را به عنوان دروازه‌ای به اروپا و آفریقا، بسیار مورد توجه قرار داده است. موقعیت جغرافیایی بندر ساینس دلیل مهمی است که می‌تواند باعث جذب سرمایه‌گذاری در پرتغال شود. با توجه به موقعیت این بندر، رئیس‌جمهور پرتغال، مارسلو روبلو دیسوزا^۴، در مصاحبه‌ای با یک روزنامه چینی در سال ۲۰۱۶ گفت که کشورش توانایی تبدیل شدن به یک نقطه «استراتژیک» در راه ابریشم دریایی را دارد. (Portugal to play strategic role in 21st Century Maritime Silk)

¹ Laurent Fabius

² Bernard Cazeneuve

³ ساینس یک شهر پرتغالی از ناحیه ستوبال، منطقه آندژو و منطقه ساحلی آن است که حدود ۱۸۲۹۸ نفر جمعیت دارد.

⁴ Marcelo Rebelo de Sousa

(Road, 2016) نخست‌وزیر پرتغال، آنتونیو کاستا^۱ در سال ۲۰۱۷ از ابتکار کمربند و راه پشتیبانی و اعلام کرد که کشورش به دنبال همکاری بیشتر با چین در زمینه‌های گوناگون مانند گردشگری، زیرساخت‌ها، انرژی، کشاورزی، فرهنگ و آموزش است (China & Portugal step up cooperation on New Silk Road initiative, 2017).

۳-۷- دستاوردهای جمهوری چک در پروژه کمربند و راه

جمهوری چک که بیشترین مقدار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) را در سرانه^۲ دریافت می‌کند، پشتیبانی خود را از پروژه کمربند و راه اعلام کرده است. فرصت‌های سرمایه‌گذاری در این کشور برای سرمایه‌گذاران چینی در زمینه‌های گوناگونی مانند املاک، ترابری، خدمات بهداشتی، مالی، ترابری هوایی، ورزش و رسانه‌ها بسیار مهم است. سه پرواز مستقیم میان دو کشور به عنوان بخشی از پروژه کمربند و راه افتتاح شده است؛ اما همکاری در این پروژه نتوانسته انتظارات چک را در چندین جنبه دیگر مانند میزان صادرات و اشتغال برآورده سازد (Fürst, 2016).

۳-۸- یونان؛ دروازه اصلی راه ابریشم دریایی

موقعیت جغرافیایی یونان یکی از دلایل مهم چین برای در نظر گرفتن این کشور به عنوان دروازه اصلی در اروپا در پروژه کمربند و راه و بیشتر برای بخش دریایی آن است. این منطقه به کانال سوئز^۳ بسیار نزدیک است و همچنین در تقاطع قاره‌های اروپا، آسیا و آفریقا جای دارد. ناوگان یونان نیز مورد توجه جهان قرار گرفته است. چین سرمایه‌گذاری در بندرهای یونان را انجام داده و برنامه‌های دیگری نیز برای سرمایه‌گذاری در بندرهای این کشور برای بهبود ظرفیت و امکانات آن‌ها دارد که نه تنها آن‌ها را برای خدمت به کشتی‌های گوناگون آماده می‌کند، بلکه بر ارتباط فرهنگی و سیاسی میان دو کشور نیز تأثیر خواهد گذاشت. دومین بندر بزرگ یونان، پیرائوس^۴

^۱. Antonio Costa

^۲. به گزارش آژانس دولتی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، جمهوری چک رتبه نخست را در میان کشورهای اروپای مرکزی و اروپای شرقی از نظر ذخایر گذاری مستقیم و سرانه سرمایه‌گذاری دارد. این به دلیل معرفی انگیزه‌های سرمایه‌گذاری، حضور کارگران ماهر و ارزان و مزایای جغرافیایی جمهوری چک مانند موقعیت آن در قلب اروپا مرکزی است.

^۳. کانال سوئز یک آبراه دریایی مصنوعی در مصر است که دریای مدیترانه را به دریای سرخ پیوند می‌دهد. این آبراه توسط شرکت کانال سوئز بین سال‌های ۱۸۵۹ و ۱۸۶۹ ساخته و رسماً در تاریخ ۱۷ نوامبر ۱۸۶۹ افتتاح شد.

^۴. پیرائوس Piraeus یک شهر بندری در منطقه آتیکا، یونان است. پیرائوس در داخل محدوده شهر آتن واقع در ۱۲

نقش مهمی در جذب سرمایه‌گذاری در این پروژه بازی می‌کند. پارلمان اروپایی در گزارش خود در ماه جولای ۲۰۱۶ تأیید کرد که سرمایه‌گذاری‌های چین در بندر پیرائوس، به عنوان بخشی از ابتکار کمربند و راه، در قالب همکاری دوطرفه بوده و هماهنگ با ابتکارهای اتحادیه اروپایی است (Ebbighausen, 2017).

چین بر این باور است که این همکاری به یونان کمک خواهد کرد تا بحران اقتصادی خود را پشت سر گذارد. در این زمینه، ژو شیائولی^۱، سفیر چین، در سخنرانی خود در همایش همکاری اقتصادی یونان و چین در ماه مارس ۲۰۱۷ گفت: «چین به یونان نیاز دارد، همان‌طور که یونان به چین نیاز دارد. چین از پشتیبانی و مشارکت فعال یونان در ابتکار «کمربند و راه» بسیار سپاسگزار می‌کند و مطمئن است که یونان با این همکاری نه تنها از بحران بدهی بیرون می‌آید، بلکه نقش مهمی در صلح و ثبات منطقه‌ای بازی خواهد کرد.» (Speech by Chinese Ambassador Zou Xiaoli at the "Belt and Road" and Greece-China Economic Cooperation Seminar, 2017)

۳-۹- اهمیت قطب شمال در همکاری دانمارک و چین

چین دومین شریک بزرگ بازرگانی دانمارک در میان کشورهای غیر عضو اتحادیه اروپایی است. عضویت در شورای قطب شمال، شورای شمال اروپا، سازمان پیمان آتلانتیک شمالی (ناتو) و همچنین عضویت در اتحادیه اروپایی، دانمارک را مورد توجه قرار داده است. این کشور برای پیوستن به ابتکار کمربند و راه، در ماه مارس ۲۰۱۵ عضو بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی شد. در ماه می ۲۰۱۵ دو کشور بر بهبود همکاری و مشارکت استراتژیک جامع خود در چارچوب این پروژه تأکید کردند. دانمارک می‌تواند از راه گسترش مسیر شمالی ابتکار کمربند و راه به این پروژه بپیوندد. با توجه به گفتگوهای رسمی، به نظر می‌رسد که بخش قطب شمال ممکن است منطقه اصلی همکاری آن‌ها در این پروژه باشد. وزیر خارجه دانمارک، لارس راسموسن در سفر خود به پکن در سال ۲۰۱۷ در چارچوب این پروژه تمایل کشور خود را برای همکاری ابراز داشت (Otero-Iglesias, 2016).

کیلومتری جنوب غربی مرکز شهر جای دارد و در کنار ساحل شرقی خلیج سارانیک واقع شده است.

^۱. Zou Xiaoli

۳-۱۰- مجارستان؛ شریک اصلی چین در اروپای مرکزی و شرقی

در آوریل ۲۰۱۷ نخستین قطار باربری از چین وارد مجارستان شد. این کشور نخستین کشور اروپایی است که به طور رسمی موافقت خود را برای همکاری در پروژه کمربند و راه ابراز داشت. اگرچه یکی از طرح‌های چین در چارچوب این پروژه، ساخت ۳۵۰ کیلومتر راه‌آهن سریع میان پایتخت دو کشور صربستان و مجارستان است، اما ساخت این راه‌آهن در مجارستان، به دلیل ملاحظات اتحادیه‌اروپایی برای روشن شدن اینکه آیا مجارستان از قانون اتحادیه‌اروپایی در مناقصه عمومی در این پروژه پیروی کرده یا خیر، هنوز به پایان نرسیده است. در منطقه مرکزی و شرقی اروپا، مجارستان شریک اصلی چین است. برای چین رابطه با اروپای شرقی و مرکزی به اندازه‌ای مهم است که این کشور از سال ۲۰۱۲ چین بیشتر از گذشته در مجارستان سرمایه‌گذاری کرده است. در ورشو ابتکار «۱+۱۶» را راه‌اندازی کرد. از سال ۲۰۱۰، با توجه به پیروزی حزب سیاسی محافظه‌کار در انتخابات، مجارستان سیاست «گشایش شرقی»^۱ را گامی دیگر برای همکاری با چین اعلام کرد که نشان‌دهنده تمایل بیشتر این کشور به تمرکز بر آسیا به نسبت اروپای غربی است.

۳-۱۱- آخرین پایه اوراسیایی ابتکار کمربند و راه

طولانی‌ترین مسیر راه‌آهن جهان، پروژه‌ای میان چین و اسپانیا است. این راه‌آهن از پنج کشور^۲ دیگر نیز گذر می‌کند و در چندین ایستگاه راه‌آهن در اروپا می‌ایستد. موقعیت اسپانیا به دلیل دسترسی بندرهای آن به اقیانوس اطلس شمالی و دریای مدیترانه غربی به عنوان بخش مهمی از مسیر دریایی ابتکار کمربند و راه مهم است. به این دلیل مادرید آخرین پایه اوراسیایی این پروژه نامیده می‌شود.

با برگزاری همه‌پرسی استقلال در کاتالونیا، چین ممکن است فرصتی تازه برای سرمایه‌گذاری در منطقه احتمالی مستقل نوین در اروپا به دست آورد. البته سیاست چین در این زمینه ناشناخته است و به چندین مسئله بستگی دارد از جمله اهمیت منطقه احتمالی مستقل نوین برای این پروژه، نقشی که این منطقه پس از استقلال

^۱. دولت اوربان در سالهای ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵ سیاست نگاه به شرق را دنبال کرد. هدف آشکار این سیاست، کاهش وابستگی اقتصاد مجارستان به بازرگانی با غرب، به ویژه اعضای اتحادیه اروپایی، از راه افزایش بازرگانی با کشورهای شرق، به ویژه چین است.

^۲. قزاقستان، بلاروس، لهستان، آلمان، فرانسه

احتمالی برای سرمایه‌گذاری در پیش می‌گیرد، ثبات آن و مهم‌تر از همه، پاسخ چین به استقلال کاتالونیا. البته چین ممکن است ترجیح دهد که ارتباط خود را با بارسلونا حفظ کند و از پشتیبانی کاتالونیا به عنوان یک منطقه تازه استقلال‌یافته خودداری کند. به این ترتیب، چین می‌تواند دیدگاه خود را نسبت به جنبشی همانند در درون کشور خود نیز اعلام کند، زیرا این کشور نیز با چین جنبش‌هایی در قلمرو خود روبرو است.

نقشه شماره ۱: (مسیر ابتکار کمربند جاده از چین تا اسپانیا)



http://independenttrader.pl/fotos/Trasa_Yiwu_-_Madryt.png

۳-۱۲- هلند؛ نقطه پیوند میان کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریایی پژوهشکده مطالعات اقتصادی واگنینگن^۱ و موسسه آمار هلند^۲ اعلام کرده‌اند که در سال ۲۰۱۶ هلند رتبه دوم در صادرات کشاورزی در اتحادیه اروپایی را به دست آورده و در این زمینه نسبت به سال ۲۰۱۵ رشد داشته است (Berkhout, 2017). هرچند که این کشور در سال ۲۰۱۵ نیز جایگاه دوم را به دست آورده بود. هلند به‌عنوان یکی از اعضای بانک توسعه زیرساخت آسیایی، نقطه پیوند پروژه ابتکار کمربند و راه را تشکیل می‌دهد؛ این به معنای پیوند میان کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریایی است. همه موارد بالا به همراه موقعیت بندر آن، روتردام^۳، این کشور را مورد توجه زیادی قرار داده است.

^۱ LEI یکی از مؤسسات تحقیقاتی دانشگاه و مرکز تحقیقاتی Wageningen (WUR) است که در هلند و بلژیک موسسه پیشرو در زمینه تحقیقات اجتماعی و اقتصادی در زمینه‌های کشاورزی، باغداری و شیلات، مدیریت مناطق روستایی، بخش کشاورزی و تولید و مصرف مواد غذایی است.

^۲ موسسه آمار هلند، تأسیس در سال ۱۸۹۹، یک سازمان دولتی در هلند است که اطلاعات آماری درباره این کشور را جمع‌آوری می‌کند.

^۳ روتردام شهر بندری اصلی در استان هلند جنوبی در دلتای رودخانه رود-میس-چلت در دریای شمال است.

نقشه شماره ۲: (مسیر ابتکار کمربند جاده از چین تا هلند)



https://www.ghy.com/images/uploads/default/Silk_Road_Map.jpg

دولت چین هیچ برنامه همکاری با هلند تا سال ۲۰۱۶ نداشت، با این حال برخی از دولت‌های محلی و برخی از شرکت‌های چینی در این زمینه با هلند همکاری می‌کنند. از سوی هلند، بیانیه‌های «محصولات کشاورزی هلندی، محصولات اساسی برای قطارهای رو به سوی شرق خواهند بود» و «روتردام موقعیتی برای تدارک ابتکار کمربند و راه در اروپا خواهد شد» بیانیه‌هایی هستند که گرایش این کشور را برای همکاری نشان می‌دهند (Zhang, 2016). افزون بر اشتیاق دولت مرکزی، دولت‌های منطقه‌ای و محلی هلند نیز در زمینه همکاری در ابتکار کمربند و راه کارهایی انجام داده‌اند. روشن است که شرکت‌های هلندی در انتظار فرصت کسب‌وکار در بیرون از اروپا هستند.

۳-۱۳- نقش کشورهای بالتیک در پروژه چین

سه کشور بالتیک لتونی، استونی و لیتوانی موقعیت جغرافیایی خوبی در ابتکار کمربند و راه دارند و راه ارتباط‌دهنده برای ترابری میان اروپا، کشورهای اسکاندیناوی و شرق هستند. از آنجایی که لتونی در مرز خارجی اتحادیه‌اروپایی با بلاروس و روسیه جای گرفته، می‌تواند نقش یک پل میان اتحادیه‌اروپایی و اتحادیه اقتصادی اوراسیا را بازی کند. لتونی به عنوان یک کشور اروپایی، نخستین کشور بالتیک بود که تمایل خود را به همکاری در پروژه کمربند و راه اعلام کرد. کشورهای بالتیک دسترسی به دریای بالتیک را آسان‌تر می‌کنند. وزیر ترابری لتونی در جریان سفرش به چین در ماه مه سال ۲۰۱۷

تمایل کشور خود را برای پیوستن به این طرح اعلام کرد. اولدیس آگولیس^۱ به موقعیت جغرافیایی لتونی اشاره کرد که از لحاظ ترابری از راه دریا، راه‌آهن یا هواپیما در این پروژه مهم است (Latvia willing to join One Belt, One Road initiative, 2017). لتونی و چین در سال ۲۰۱۶ ترابری کالا با قطار را میان خود آغاز کردند که نخستین قطار از چین به لتونی رفت و برنامه‌ای برای انتقال محصولات لتونی به چین از سال ۲۰۱۷ در پیش گرفته شد.

یکی دیگر از دولت‌های بالتیک، استونی است که دسترسی به ساحل خلیج فنلاند دارد و می‌تواند توجه چین را به دو دلیل جلب کند؛ نزدیک‌ترین عضو اتحادیه اروپایی به چین و توانایی آن در تجارت الکترونیک. معاون نخست‌وزیر چین، ژانگ گالی^۲ در سفر خود به استونی در سال ۲۰۱۷، این کشور را به عنوان شریک چین در اروپای شرقی و مرکزی معرفی کرد که می‌تواند روابط چین و اتحادیه اروپایی را بهبود بخشد. این کشور به عنوان نزدیک‌ترین عضو اتحادیه اروپایی به چین، نقش مهمی در دسترسی آن کشور به اتحادیه اروپایی دارد. (Zhang Gaoli Visits Estonia, 2017)

با توجه به اینکه رئیس‌جمهور کرسی کلجولید^۳، در سفر خود به بروکسل در ژوئیه ۲۰۱۷ استونی را به عنوان نخستین کشور دیجیتال جهان معرفی کرد، می‌توان گفت که تجارت الکترونیک دومین دلیل مهم چین برای انتخاب استونی به عنوان شریک بازرگانی است. (Briefing, 2017) معاون نخست‌وزیر چین، ژانگ گالی، در سفر خود به تالین در آوریل ۲۰۱۷، استونی را به عنوان یک شریک مهم چین در اروپای مرکزی و شرقی معرفی کرد. از سوی دیگر، همکاری با چین برای استونی بسیار مهم است. همان‌طور که رئیس‌جمهور کلجولید اعلام کرد، استونی برای همکاری با چین در چارچوب همکاری سازمانی "۱+۱۶" ارزش بسیاری قائل است (Yan, 2017).

بخش ترابری لیتوانی به عنوان بزرگ‌ترین کشور بالتیک می‌تواند سرمایه‌گذاری چین را جذب کند. با سرمایه‌گذاری چین، لیتوانی خدمات صادراتی خود را تقویت می‌کند که کمک به توسعه اقتصاد آن کشور است. نقش بندر کلاپیدا^۴ در پروژه کمر بند و راه بسیار مهم است؛ زیرا این بندر در محل پیوند دریای بالتیک و رود دن^۵ جای دارد. بر این پایه،

¹ Uldis Augulis

² Zhang Gaoli

³ Kersti Kaljulaid

⁴ Klaipeda

⁵ Danè

زمینه همکاری میان شرکت‌های چینی و لیتوانیایی در ترابری میان دو کشور وجود دارد.

۴- اتحادیه اروپایی و ابتکار کمربند و راه؛ تهدیدها و فرصت‌ها

روشن است که کشورهای اروپایی رویکردهای گوناگونی نسبت به این پروژه در پیش گرفته‌اند. «سه قدرت بزرگ نوین اروپا»^۱؛ فرانسه، آلمان و ایتالیا در مقایسه با دیگر کشورهای اروپایی با احتیاط بیشتری در این راه قدم برمی‌دارند. دکتر جیانگ ژن^۲ استاد دانشگاه نورث وست چین، در گفتگو با نگارندگان گفت بر این باور است که قدرت‌های بزرگ اروپایی باید برای حفظ رابطه خود با ایالات‌متحده، درباره این همکاری ارزیابی بیشتری انجام دهند. (ژن، ۱۳۹۶)

کشورهای پساکمونستی اروپایی همکاری خود با چین در چارچوب این پروژه را به دلیل ضعیف‌تر بودن وضعیت اقتصادی‌شان زودتر آغاز کردند. علیرغم معاهدات اتحادیه‌اروپایی، بریتانیا نیز پیش از پایان عضویت خود در اتحادیه، درباره توافقنامه بازرگانی با چین به عنوان یک عضو غیر اتحادیه اروپایی گفتگو کرده است. بریتانیا بر تمایل خود برای همکاری با شریک تازه خود، چین تأکید کرده است. از آنجایی که یکی از نگرانی‌های اتحادیه اروپایی در این زمینه پاسداشت سیاست‌گذاری یکپارچه این اتحادیه است، بنابراین رویکرد این اتحادیه نسبت به این پروژه مهم است. این بلوک جنبه‌های گوناگون همکاری در این پروژه را ارزیابی می‌کند. اتحادیه این بار تلاش می‌کند در مقایسه با نقش ضعیفی که برای هماهنگ کردن مشارکت اعضای اتحادیه در بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا ایفا کرد، نقش فعال‌تری در این زمینه ایفا کند، چرا که کشورهای اروپایی برای پیوستن به این بانک ناهماهنگ عمل کردند و ژان کلود یونکر^۳ رئیس کمیسیون اروپایی آن را تشبیه به «مسابقه‌ای برای اینکه ببینیم کی زودتر عضو می‌شود» کرد. (Jing, 2015) در این رابطه، وی افزود: «ما نیاز به رشد داریم و باید منافع مشترکمان را پیش از منافع ملی‌مان قرار دهیم.» بنابراین، با توجه به اعتقاد اتحادیه‌اروپایی که منافع مشترک باید در اولویت جای گیرد، اتحادیه اروپایی مسئولیت هماهنگ کردن پاسخ اعضا و در اولویت جای دادن منافع مشترک را دارد، بنابراین، این یکی از دلایلی است که اتحادیه‌اروپایی را مجبور می‌کند تا به رویکردی فعال‌تر در این

^۱. پس از تصمیم بریتانیا برای خروج این کشور از اتحادیه، این سه کشور، سه قدرت بزرگ نوین نام گرفتند

^۲. Jiang Zhen

^۳. Jean-Claude Juncker

زمینه روی آورد. (Bond, 2017)

چین تلاش می‌کند اتحادیه‌اروپایی را به عنوان بزرگ‌ترین بلوک اقتصادی با بیشترین جمعیت، وارد این همکاری کند. آن‌ها در نشست‌های در سال ۲۰۱۵ برای آغاز همکاری میان پروژه کمربند و راه و طرح سرمایه‌گذاری اتحادیه‌اروپایی برای اروپا به توافق رسیدند؛^۱ اما در نشست پکن در ماه مه ۲۰۱۷ اتحادیه اروپایی از بیانیه تجارت به دلیل فقدان تضمین‌های پایدار درباره اقتصاد و محیط زیست پشتیبانی نکرد. همچنین اتحادیه اروپایی بر این باور است که این بیانیه بر پایه شفافیت و مالکیت مشترک نیست (Phillips, EU backs away from trade statement in blow to China's 'modern Silk Road' plan, 2017)

در زمینه همکاری با چین به‌طور کلی، نگرانی‌های دیگری نیز هست. بیانیه مشترک آلمان، فرانسه و ایتالیا که در سال ۲۰۱۷ اعلام شد، گویای یکی از آن نگرانی‌ها است. رهبران سه کشور اروپایی که به عنوان قوی‌ترین اقتصادهای اروپا شناخته می‌شوند، در یک بیانیه مشترک اعلام کردند زمان آن رسیده که موانعی برای سرمایه‌گذاری‌هایی که به نظر می‌رسد طبیعت سیاسی دارند، گذاشته شود. در این بیانیه، آلمان، فرانسه و ایتالیا اعلام کردند که هدف آن‌ها پشتیبانی از صنایع مهم و حساس اروپا در برابر پکن است. آن‌ها می‌خواهند نظر کمیسیون اتحادیه‌اروپایی را درباره این مسئله بدانند که آیا انگیزه سیاسی یا اقتصادی در این زمینه بوده است. آن‌ها همچنین اعلام کردند که: «ما در زمینه تجزیه و تحلیل سرمایه‌گذاری و شرایط سرمایه‌گذاری خارجی، به تخصص کمیسیون اروپایی تکیه می‌کنیم. تصمیم نهایی باید به کشورهای عضو واگذار شود.» نگرانی این سه کشور درباره صنایع اروپایی و سرمایه‌گذاری خارجی، آن‌ها را مجبور به درخواست کمک از کمیساریای اتحادیه اروپایی کرد. مطمئناً نگرانی آن‌ها تنها درباره جنبه‌های اقتصادی نیست، چرا که آن‌ها اعلام کردند که نگران انگیزه‌های سیاسی نیز هستند (Gutteridge, 2017) و (Rapoza, 2017).

یکی دیگر از نگرانی‌های مهم، درباره قدرت حيله‌گرانه چین است. اکونومیست در یکی از نشریات خود در تاریخ ۱۴ دسامبر ۲۰۱۷، درباره چگونگی تاکتیک چینی برای دخالت در سیاست‌های دیگر کشورها مانند استرالیا و آلمان بحث کرده و به گفته

^۱ برنامه سرمایه‌گذاری کمیسیون اروپا برای اروپا (EC IPE) که به نام «برنامه یونکر» یا «طرح سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های اتحادیه اروپایی» شناخته می‌شود، یک برنامه سرمایه‌گذاری است که ابتدا توسط ژان کلود یونکر رئیس کمیسیون اروپایی در نوامبر ۲۰۱۴ اعلام شد. هدف از این طرح، بازسازی سرمایه‌گذاری عمومی و خصوصی در «اقتصاد واقعی» از حداقل ۳۱۵ میلیارد یورو در طی دوره مالی سه‌ساله (ژانویه ۲۰۱۵ - دسامبر ۲۰۱۷) بوده است.

صندوق ملی برای دموکراسی (NED)^۱ آن را «قدرت حيله‌گرانه^۲» نامیده است. در این مقاله قدرت حيله‌گرانه چین ترکیبی از فشار، تحکیم و تخریب طرف مقابل است که خودسانسوری را ترویج می‌کند (What to do about China's "sharp power", 2017). جوزف نای^۳، استاد دانشگاه هاروارد، در یکی از مقالات خود قدرت نرم و قدرت حيله‌گرانه را مقایسه می‌کند. او بر این باور است که «در حالی که قدرت نرم از جذابیت فرهنگ و ارزش‌ها برای افزایش قدرت کشور استفاده می‌کند، قدرت حيله‌گرانه به رژیم‌های اقتدارگرا کمک می‌کند تا در کشور خود فشار بر روی رفتارها را به اجرا درآورند و هم‌زمان، افکار عمومی در بیرون از کشور را مدیریت کنند.» (Nye, 2018) در این زمینه، او به پروژه کمربند و راه اشاره کرده و گفت که این پروژه ممکن است جذاب به نظر برسد، اما زمانی که شرایط تغییر کند، آن نیز ناخوشایند خواهد شد (Cellaney, 2017). در واقع، منظور از قدرت حيله‌گرانه، استفاده از ابزارهای قدرت نرم، برای تأمین اهداف پنهان دولت‌های اقتدارگرا در دیگر کشورها با هدف تغییر واقعیت‌های موجود به نفع خود است. نای راهی را برای رویارویی با این تهدید پیشنهاد می‌دهد و بر این باور است که ممنوعیت تلاش‌های قدرت نرم چینی به دلیل تهدید قدرت حيله‌گرانه آن، بهترین انتخاب نیست، بلکه بهتر است مراقب باشیم و خط میان آن‌ها را تشخیص دهیم و چنین تلاش‌هایی را عمومی کنیم.

بنابراین برخی از کشورها بر این باورند که این پروژه بخشی از برنامه‌ای است که به چین کمک می‌کند تا به قدرت جهانی بعدی تبدیل شود، از این رو آن‌ها درباره این پروژه تردید دارند. با این‌همه، با عقب‌نشینی ایالات‌متحده از برخی از همکاری‌ها مانند TPP، فرصت خوبی برای چین درست شده تا بتواند نقش مؤثرتری در خلائی که توسط ایالات‌متحده پدید آمده، بازی کند.

یان برمر^۴، رئیس گروه مشاوره سیاسی اوراسیا که در اجلاس آپک^۵ در ویتنام در سال ۲۰۱۷ شرکت کرد، گفت که به نظر رهبران خارجی که در آن نشست با آن‌ها گفتگو کرده، ریاست‌جمهوری ترامپ یک هدیه بزرگ برای چین تلقی می‌شود. (Gao, 2017)

^۱. بنیاد ملی برای دموکراسی (NED) یک سازمان غیردولتی قدرتمند ایالات‌متحده است که در سال ۱۹۸۳ با هدف اعلامی توسعه دموکراسی در بیرون از کشور تأسیس شد.

^۲. Sharp Power

^۳. جوزف ساموئل نای جونور (متولد ۱۹ ژانویه ۱۹۳۷) یک دانشمند علوم سیاسی آمریکایی است. او به همراه رابرت کوهن بنیان‌گذار نظریه روابط بین‌المللی نئولیبرالیسم اند که در کتاب قدرت و وابستگی متقابل آن‌ها در سال ۱۹۷۷ ارائه شد.

^۴. Ian Bremmer

^۵. APEC

بهزاد شاهنده، استاد دانشگاه تهران و متخصص مسائل شرق آسیا نیز در گفتگو با نگارندگان گفت بر این باور است که چین قصد دارد در هر جایی که ایالت متحده عقب‌نشینی کرده، قدم بگذارد. برای نمونه، با خروج ایالات متحده از توافقنامه پاریس^۱، چین قصد دارد رهبری تغییرات اقلیمی را عهده‌دار شود. (شاهنده، ۱۳۹۶) در همایش همکاری اقتصادی آسیا و اقیانوس آرام^۲ ترامپ بر روی سیاست «اول امریکا» بار دیگر تأکید کرد، که نشان داد دولت او تمایل به بازرگانی چندجانبه ندارد، در حالی کهشی جینپینگ، رئیس‌جمهور چین، بیشتر بر ادغام، جهانی‌سازی، بازرگانی آزاد و همکاری تأکید کرد. بنابراین نفوذ چین در جنبه‌های سیاسی همراه با جنبه اقتصادی می‌تواند یکی از نگرانی‌های اتحادیه اروپایی باشد. همان‌طور که پیش‌بینی شده، سرمایه‌گذاری و همکاری بازرگانی میان چین و دیگر کشورها در مناطق گوناگون ممکن است باعث افزایش نفوذ این کشور در زمینه سیاست و اقتصاد در کشورهای هدف یا در این مناطق شود (Ghiasy&Zhou, 2017).

یکی از دلایل اصلی اتحادیه اروپایی برای مشارکت در این پروژه این است که این همکاری را به عنوان راهی برای متقاعد کردن چین برای پذیرش سیاست‌های بازرگانی اتحادیه اروپایی در زمینه‌های گوناگون مانند سیاست رقابت، خرید و تدارکات عمومی و استانداردهای فنی می‌داند؛ اما اتحادیه اروپایی باید اطمینان به دست آورد که چین از استانداردهای اروپایی شفافیت و مدیریت صحیح در همکاری‌های دوجانبه پیروی می‌کند. به گفته مشاور اقتصادی و پولی در پارلمان اروپا، دیمیتریس ساراکیس^۳، ابتکار کمربند و راه می‌تواند تبدیل به یک الگوی نوین از همکاری بین‌المللی شود و این پدیده توسط اتحادیه اروپایی استقبال شده است. با این‌همه، همگرایی در اصول، هنجارها، قوانین و روندها یکی از الزامات اساسی برای هم‌ترازی است. (شاه محمدی، ۱۳۹۶)

در این میان، برون‌رفت از همکاری فرآسپاسیفیک توسط رئیس‌جمهور جدید آمریکا، فرصتی برای اتحادیه اروپایی است زیرا که می‌تواند این اتحادیه را تبدیل به شریک اصلی و مهم چین کند؛ بنابراین ابتکار چینی «کمربند و راه» می‌تواند اتحادیه اروپایی و چین را

^۱. هدف اصلی توافقنامه پاریس تقویت پاسخ جهانی به تهدید تغییرات آب و هوایی، با حفظ افزایش دمای جهانی در این سده زیر ۲ درجه سانتی‌گراد، بالاتر از سطوح صنعتی پیشین و همچنین پیگیری تلاش‌ها برای جلوگیری از افزایش دما حتی بیشتر از یک و نیم درجه سانتی‌گراد است. افزون بر این، هدف این توافقنامه تقویت توانایی کشورها برای روبرویی با تأثیرات تغییرات اقلیمی است.

^۲. Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC)

^۳. Dimitris Psarrakis

بیشتر از پیش به یکدیگر نزدیک کند. به این ترتیب، افزون بر جذب سرمایه‌گذاری بیشتر در اتحادیه‌اروپایی و ایجاد شغل‌های جدید، تولیدکنندگان اروپایی نیز از راه این همکاری، به بازارهای تازه در برخی از مناطق اوراسیا دسترسی خواهند داشت.

افزون بر این، از راه این پروژه اتحادیه‌اروپایی می‌تواند بازرگانی بیشتری با کشورهای بخش‌های گوناگون آسیا داشته باشد؛ البته شماری از آن کشورها هم‌اکنون نیز همکاری دوجانبه با اتحادیه‌اروپایی دارند. برای نمونه، در راهبرد اتحادیه‌اروپایی برای آسیای مرکزی، این بلوک تعهد به همکاری منطقه‌ای و دوجانبه با شرکای آسیای مرکزی دارد که در سال ۲۰۰۷ تصویب شده است. (The EU and Central Asia, 2007) در تاریخ ۱۹ ژوئن ۲۰۱۷، ۱۰ سال پس از تصویب نخستین راهبرد آسیای مرکزی^۱، شورای اتحادیه‌اروپایی اعلام کرد که کشورهای آسیای مرکزی به شرکای مهم اتحادیه‌اروپایی تبدیل شده‌اند. (EU Strategy for Central Asia, 2017) این پروژه راه خوبی برای اتحادیه‌اروپایی برای همکاری بهتر در زمینه اقتصادی با شرکای آسیای مرکزی خواهد بود، همچنین می‌تواند منجر به همکاری در دیگر بخش‌ها و حضور اتحادیه‌اروپایی در این منطقه بیشتر از پیش شود.

با این وجود، اتحادیه‌اروپایی به دنبال همکاری دوجانبه با چین است اما مایل نیست که راهی برای واردات تولیدات مازاد چین باشد؛ زیرا در چین، در بسیاری از بخش‌ها تولید بیش از حد ظرفیت وجود دارد و از طرف دیگر این کشور رشد اقتصادی مورد انتظار را نداشته است؛ بنابراین این طرح می‌تواند راهی برای رشد اقتصاد چین باشد و این کشور می‌تواند محصولات خود را به کشورهای دیگر به ویژه آن‌هایی که در منطقه به عنوان بازارهای نو شناخته می‌شوند، صادر کند.

اتحادیه‌اروپایی باید بیشتر بررسی کند که آیا همه اعضا می‌توانند از این پروژه بهره‌مند شوند یا خیر. یکی از مهم‌ترین مسائل این است که کشورهای شرکت‌کننده در این پروژه، در یک سطح اقتصادی یکسان جای نگرفته‌اند. این مسئله تنها مشکل اتحادیه‌اروپایی نیست، بلکه یک مسئله مهم برای ابتکار چین نیز است. (شاهنده، ۱۳۹۶) با توجه به وضعیت اقتصادی متفاوت اعضای اتحادیه اروپایی، آن‌ها ممکن است سیاست‌های گوناگونی برای همکاری در این چارچوب در پیش‌گیرند که می‌تواند بر

^۱. اهرد اتحادیه اروپایی برای آسیای مرکزی که برای نخستین بار در سال ۲۰۰۷ به تصویب رسید، تعهد درازمدت اتحادیه اروپایی را به همکاری منطقه‌ای و دوجانبه با شرکای آسیای مرکزی در بر دارد. هدف اصلی راهبرد اتحادیه اروپایی، افزایش مقاومت منطقه به عنوان یک کل و همچنین مقاومت هر کدام از دولت‌ها در برابر قدرت‌های منطقه‌ای است.

سیاست‌گذاری واحد اتحادیه اروپایی تأثیر بگذارد. بر پایه تجربه اتحادیه‌اروپایی در این زمینه، چین می‌تواند مانعی برای وحدت در سیاست‌گذاری این اتحادیه باشد. از لحاظ وضعیت اقتصادی کشورهای اروپایی نیز ترس از وام‌های چین وجود دارد. از آنجایی که چین برنامه‌ای برای اعطای وام بیش از اعطای کمک‌های مالی به کشورهای شرکت‌کننده دارد، این احتمال هست که کشورهای وام‌گیرنده درگیر بدهی‌های سنگینی شوند. این مسئله می‌تواند به عنوان یکی از مهم‌ترین مواردی باشد که توسط مخالفان این پروژه در مناطق گوناگون و همچنین در اروپا اعلام شده است. (Connor, 2017)

یکی دیگر از مسائل مهم که باعث می‌شود اتحادیه اروپایی اولویت خود را دوباره بازبینی نماید، تهدید نفوذ روسیه است. هر دو طرف می‌دانند که نمی‌توانند نقش و نفوذ روسیه در همکاری راه ابریشم را نادیده بگیرند. از سوی دیگر، اتحادیه اروپایی نمی‌خواهد از راه این همکاری به روسیه فرصتی بدهد تا در سیاست و اقتصاد اروپای مرکزی و شرقی تأثیر گذارد؛ بنابراین اتحادیه اروپایی باید با احتیاط در این راه گام بردارد.

پس از بررسی‌های طولانی، روسیه این طرح را تأیید کرده است زیرا این طرح هیچ‌گونه اختلاف ساختاری با منافع روسیه ندارد. بهزاد شاهنده در مصاحبه خود با نگارندگان، با اشاره به همکاری چین و روسیه گفت: «روسیه در کنار چین آینده‌ابتکار کمربند و راه را شکل خواهند داد و این بدان معنی است که آن‌ها در این پروژه همکاری خواهند کرد. چین نیاز به تصدیق روسیه دارد و کوشش می‌کند رابطه خود را با آن کشور حفظ کند. چین در سیاست روسیه نه دخالت می‌کند و نه با آن مخالفت می‌کند. سیاستی که چین در برابر بحران‌های روسیه و اوکراین در پیش گرفت، یک نمونه خوب است. چین در این بحران دخالت نکرد و ارتباط اقتصادی‌اش با هر دو طرف را نیز حفظ کرد.» (شاهنده، ۱۳۹۶) در اوکراین، علی‌رغم اهداف گوناگون این دو کشور، دو طرف اجازه ندادند که این تفاوت‌ها روابط چین و روسیه را تحت تأثیر قرار دهد. (PETERSON, 2017) چین نیز در چارچوب پروژه کمربند و راه به سرمایه‌گذاری‌اش در بخش‌های گوناگون اقتصاد اوکراین ادامه داد.

۵- نتیجه‌گیری

با توجه به یافته‌های این پژوهش و پاسخ‌های ارائه‌شده به پرسش‌ها، تحقیقات نشان می‌دهد که چین و اتحادیه اروپایی به این همکاری نیاز دارند. چین نیاز به همکاری با

بزرگ‌ترین بلوک اقتصادی جهان در برنامه اقتصادی خود را دارد و اتحادیه اروپایی نیز با یک فرصت روبرو است که نمی‌تواند آن را نادیده بگیرد، در غیر این صورت اعضای آن احتمالاً همکاری در این پروژه را رد نمی‌کنند و بنابراین ممکن است این امر به مشکلی برای یکپارچگی اتحادیه اروپایی تبدیل شود. این همکاری فرصتی برای بلوک است تا پس از روبرو شدن با سیاست نوین دولت ایالات متحده که بر یک‌جانبه‌گرایی در روابط بین‌المللی تأکید دارد، به آسیا نزدیک شود. همان‌طور که دونالد توسک^۱، رئیس شورای اروپایی در نشست سران شرق آسیا و نشست مشترک آسه آن - اتحادیه اروپایی گفت: «در جهان در حال تغییر، آسیا و اروپا نیاز دارند که روابطشان را با یکدیگر تقویت کنند.» (Tusk, 2017).

با این‌همه، در صورتی که اتحادیه‌اروپایی همه جنبه‌های این پروژه را بررسی نکند، این طرح می‌تواند مجموعه‌ای از تهدیدات باشد. در زمینه وحدت در سیاست‌گذاری‌های اتحادیه اروپایی، این بلوک باید کشورهای عضو را هدایت و هماهنگ کند. اگر اتحادیه‌اروپایی نتواند نقش مهمی در هماهنگ کردن پاسخ اعضای آن به این طرح داشته باشد، بنابراین با رویکردهای گوناگونی از سوی اعضا روبرو خواهد شد و هیچ تضمینی وجود ندارد که منطبق با سیاست واحد اتحادیه‌اروپایی باشد. صحبت کردن با «یک صدا» در اینجا به اتحادیه‌اروپایی کمک می‌کند تا دستاورد بیشتری در این همکاری به عنوان یک بلوک داشته باشد، این امر به نفع هر یک از کشورهای عضو اتحادیه‌اروپایی و بلوک به‌طورکلی خواهد بود، حتی در مورد هرگونه جاه‌طلبی که تهدیدی برای اتحادیه‌اروپایی از راه این پروژه است، حضور اتحادیه در سطح کلان در برنامه‌ها، بسیار مهم است.

اتحادیه‌اروپایی در نظر دارد که مشخص کردن محدودیت‌هایی در این همکاری برای این بلوک بسیار مهم است؛ چرا که به دلیل عدم شفافیت این همکاری و نیاز به پاسداشت صنایع، بازارها و منافع کشورهای اروپایی، به ویژه اینکه تازه‌ترین نگرانی اعضای مهم صنعتی آن درباره پروژه «ساخت چین ۲۰۲۵»^۲ است که تهدیدی برای بازارهای غربی و نیز صنایع غربی به شمار می‌آید، می‌تواند در آینده دچار دردسرهایی بشود. یکی دیگر از تهدیدات مهم، قدرت حيله‌گرانه چینی است که به تازگی چندین کشور اروپایی و غیراروپایی در این زمینه زنگ خطر را به صدا درآورده‌اند.

^۱. Donald Tusk

^۲. Made in China 2025

در مجموع، این‌گونه به نظر می‌رسد که با سیاست یک‌جانبه گرایانه نوینی که دولت تازه سر کار آمده در ایالات‌متحده در پیش گرفته، روشن است که این کشور نه تنها در همکاری‌های اقتصادی چندجانبه بیشتر شرکت نخواهد کرد، بلکه با تمرکز بر اصطلاح «منافع ملی» نشان می‌دهد که حتی تمایل به عقب‌نشینی از معاهده‌های پیشین را دارد؛ مانند خروج ایالات‌متحده از معاهده همکاری فراسیسیفیک^۱. در نتیجه، این فرصت خوبی برای چین است که نقشی را که سال‌ها آرزویش را داشت، «نقش مهم‌تری در جهان» را بازی کند و به اتحادیه‌اروپایی نزدیک‌تر شود؛ بنابراین، این همکاری افزون بر اینکه فرصت خوبی است برای اتحادیه‌اروپایی که به شریک اصلی چین تبدیل شود، می‌تواند این زمینه را فراهم آورد که این اتحادیه همکاری بیشتر و در نتیجه حضور بیشتری در آسیا از طریق این پروژه داشته باشد. طرح کمربند و راه می‌تواند راهی برای اتحادیه‌اروپایی باشد تا نقش و تعهد جهانی خود را به ویژه در آسیا مؤثرتر از پیش انجام دهد.

^۱. Trans-Pacific Partnership (TTP)

منابع

- ژن، ج. (۱۳۹۶، مهر ۱۱). پاسخ احتمالی اتحادیه اروپا به ابتکار کمربند - راه. (پ. آ. محبی زنگنه، Interviewer)
- شاه‌محمدی، پ. (۱۳۹۶، خرداد ۱۱). گزارش میزگرد الگوهای جدید همکاری بین‌الملل: ابتکار کمربند-راه. «<http://ipis.ir/index.aspx?fkeyid=&siteid=2&pageid=148&newsview=207>»
- شاهنده، ب. (۱۳۹۶، آبان ۸). هدف اصلی چین در دوران ریاست جمهوری ترامپ. (پ. آ. محبی زنگنه، Interviewer)

References

- Berkhout, P. (2017, January). Food Economic Report 2016 of. Retrieved from *3.lei.wur.nl*: http://www.3.lei.wur.nl/publicatiewebimages/Sector%20en%20Cijfers/pdf/veb_summary_2016.pdf
- Bond, I. (2017, March). The EU, the Eurasian Economic Union and One Belt, One Road. Retrieved from *cer.eu*: http://www.cer.eu/sites/default/files/pb_eurasian_IB_16.3.17_0.pdf
- Briefing, S. R. (2017, 7 20). China Eyes Estonia as Smartest and Nearest Port for EU Access. Retrieved from *silkroadbriefing.com*: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/07/20/china-eyes-estonia-smartest-nearest-port-eu-access/>
- Carvalho, R. (2017, January 18). First freight train from China to Britain arrives in London. Retrieved from *reuters.com*: <https://www.reuters.com/article/us-china-britain-train/first-freight-train-from-china-to-britain-arrives-in-london-idUSKBN1521YP>
- Cellaney, B. (2017, December 20). China's Creditor Imperialism. Retrieved from *project-syndicate.org*: <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-sri-lanka-hambantota-port-debt-by-brahma-chellaney-2017-12>
- Charles Clover, S. F. (2017, May 14). China's Xi hails Belt and Road as 'project of the century'. Retrieved from *ft.com*: <https://www.ft.com/content/88d584a2-385e-11e7-821a-6027b8a20f23>
- China & Portugal step up cooperation on New Silk Road initiative. (2017, 7 13). Retrieved from *rt.com*: <https://www.rt.com/business/396218-china-portugal-cooperation-belt-road/>
- The Ancient Silk Road of East Asia Accelerated the Building of the Belt and Road Retrieved from *China Go Abroad*. (2016, May 5): <http://www.chinagoabroad.com/zh/article/20467>
- Connor, N. (2017, May 14). Hammond says Brexit Britain must back China's new Silk Road. Retrieved from *telegraph.co.uk*:

- <http://www.telegraph.co.uk/news/2017/05/14/hammond-says-brexit-britain-must-back-chinas-new-silk-road/>
- Curran, E. (2016, August 7). China's Marshall Plan. Retrieved from **Bloomberg.com**: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-08-07/china-s-marshall-plan>
- Ebbighausen, R. (2017, 5 12). China's 'New Silk Road' - perception and reality. Retrieved from **dw.com**: <http://www.dw.com/en/chinas-new-silk-road-perception-and-reality/a-38818750>
- Eisele, J. (2017, February 23). French Prime Minister in central China to promote 'Made in France'. Retrieved from **en.rfi.fr**: <http://en.rfi.fr/france/20170223-french-prime-minister-wuhan-china-promote-made-france>
- EU Strategy for Central Asia. (2017, 6 19). Retrieved from **consilium.europa.eu**: "<http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/06/19/conclusions-central-asia/>"
- Fürst, R. (2016). The Czech Republic: New Strategic Partnership with China, yet Little Real OBOR Touch. *the European Think-tank Network on China* (ETNC).
- Gao, C. (2017, November 11). APEC 2017: Why Trump's Presidency Is an 'Enormous Gift' to China. Retrieved from **thediplomat.com**: <https://thediplomat.com/2017/11/apec-2017-why-trumps-presidency-is-an-enormous-gift-to-china/>
- Gaspers, J. (2016, December 17). Germany Wants Europe to Help Shape China's Belt and Road Initiative. Retrieved from **thediplomat.com**: <https://thediplomat.com/2016/12/germany-wants-europe-to-help-shape-chinas-belt-and-road-initiative/>
- Germany wants more guarantees from China over 'Silk Road' trade plan. (2017, May 14). Retrieved from **dw.com**: <http://www.dw.com/en/germany-wants-more-guarantees-from-china-over-silk-road-trade-plan/a-38833936>
- Ghiasi&Zhou. (2017). THE SILK ROAD ECONOMIC BELT. Retrieved from **sipri.org**: <https://www.sipri.org/sites/default/files/The-Silk-Road-Economic-Belt.pdf>
- Goulard, S. (2017, March 7). France, Italy, and China's 'Belt and Road' Initiative. Retrieved from **thediplomat.com**: "<https://thediplomat.com/2017/03/france-italy-and-chinas-belt-and-road-initiative/>"
- Gutteridge, N. (2017, August 21). Germany, France and Italy plot EU power to BLOCK 'politically motivated' Chinese takeovers. Retrieved from **express.co.uk**: <https://www.express.co.uk/news/politics/843868/European-Union-France-Germany-Italy-EU-power-block-Chinese-takeovers>

- Jing, F. (2015, 9 9). EU needs stronger voice in AIIB, says Juncker. Retrieved from *usa.chinadaily.com.cn* : http://usa.chinadaily.com.cn/world/2015-09/09/content_21835185.htm
- John Seaman, A. E. (2016). France: On the Periphery of China's New Silk Roads. *the European Think-tank Network on China* (ETNC).
- Latvia willing to join One Belt, One Road initiative. (2017, 5 15). Retrieved from *baltic-course.com*: <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=129700>
- Ma, A. (2017, September 6). China wants to sign a post-Brexit trade deal with the UK, but the idea it's going to happen quickly is fantasy. Retrieved from *uk.businessinsider.com*: <http://uk.businessinsider.com/uk-china-trade-deal-after-brexit-2017-8>
- Nye, J. S. (2018, 1 4). China's Soft Power and Sharp Power. Retrieved from *project-syndicate.org*: <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-soft-and-sharp-power-by-joseph-s--nye-2018-01/german>
- Otero-Iglesias, F.-P. v. (2016, December). Europe and China's New Silk Roads. Retrieved from *iai.it* "http://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf"
- PETERSON, N. (2017, December 19). AS TRUMP IS DISTRACTED, THE CHINESE ARE MOVING IN ON UKRAINE. Retrieved from *newsweek.com*: <http://www.newsweek.com/trump-distracted-chinese-are-moving-ukraine-750662>
- Phillips, T. (2017, May 15). EU backs away from trade statement in blow to China's 'modern Silk Road' plan. Retrieved from *theguardian.com*: <https://www.theguardian.com/world/2017/may/15/eu-china-summit-beijing-xi-jinping-belt-and-road>
- Phillips, T. (2017, May 14). Philip Hammond calls China a 'natural partner' as he seeks post-Brexit trade deals. Retrieved from *theguardian.com*: "https://www.theguardian.com/uk-news/2017/may/14/philip-hammond-china-natural-partner-brexit-trade-deals"
- Phillips, T. (2017, May 12). What is the Belt and Road initiative? Retrieved from *theguardian.com*: <https://www.theguardian.com/world/2017/may/12/the-900bn-question-what-is-the-belt-and-road-initiative>
- Portugal to play strategic role in '21st Century Maritime Silk Road': President. (2016, 6 2). Retrieved from *forumchinapl.org.mo*: <http://www.forumchinapl.org.mo/portugal-to-play-strategic-role-in-21st-century-maritime-silk-road-president/>
- Rapoza, K. (2017, September 4). In Europe, They're Basically Afraid Of Everything. Retrieved from *forbes.com*: <https://www.forbes.com/sites/kenrapoza/2017/09/04/in-europe-theyre-basically-afraid-of-everything/#53e93d5963d0>

- Sabine, P. (2017, March 28). Belt and road is ‘Marshall Plan without a war’, analysts say, as Beijing and banks woo private-sector investors. Retrieved from *scmp.com*:
<http://www.scmp.com/special-reports/business/topics/one-belt-one-road/article/2082733/belt-and-road-marshall-plan>
- Speech by Chinese Ambassador Zou Xiaoli at the "Belt and Road" and Greece-China Economic Cooperation Seminar. (2017, March 27). Retrieved from *gr.china-embassy.org*:
<http://gr.china-embassy.org/eng/zxgx/t1449033.htm>
- Steinbock, D. (2017, May 24). How the Belt and Road could change the 21st century. Retrieved from *telegraph.co.uk*:
<http://www.telegraph.co.uk/news/world/china-watch/business/belt-and-road-vs-marshall-plan/>
- Team, E. P. (2017, March 10). Speech by the High Representative/Vice-President Federica Mogherini at the AmCham EU Transatlantic Conference. Retrieved from *eeas.europa.eu*:
https://eeas.europa.eu/delegations/united-states-america/22516/speech-high-representativevice-president-federica-mogherini-amcham-eu-transatlantic-conference_en
- The EU and Central Asia. (2007, May 31). Retrieved from *eeas.europa.eu*:
https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/st_10113_2007_init_en.pdf
- Tusk, D. (2017, 11 13). Op-ed article by President Donald Tusk: "In a changing world, Asia and Europe need to deepen ties". Retrieved from *consilium.europa.eu*:
<http://consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/11/13/op-ed-article-by-president-donald-tusk-in-a-changing-world-asia-and-europe-need-to-deepen-ties/>
- What to do about China’s “sharp power”. (2017, 12 14). Retrieved from *economist.com*:
<https://www.economist.com/news/leaders/21732524-china-manipulating-decision-makers-western-democracies-best-defence>
- Yan, H. (2017, 4 15). China appreciates Estonia's participation in Belt and Road initiative. Retrieved from *news.cgtn.com*:
https://news.cgtn.com/news/3d45444e34517a4d/share_p.html
- Zhang Gaoli Visits Estonia. (2017, April 14). Retrieved from *fmprc.gov.cn*:
http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1454471.shtml
- Zhang, X. (2016, 5). OBOR opportunities and challenges for the Dutch Agribusiness Sector. Retrieved from *spectator.clingendael.org*:
https://spectator.clingendael.org/pub/2016/5/chinese_opportunities_for_the_agricultural_sector/
- Zhen, J. (2017, October 3). *The EU probable respond to the One Belt One Road initiative*. (P. M. Zanganeh, Interviewer)

Appendix:

- نقشه شماره ۱: مسیر ابتکار کمر بند جاده از چین تا اسپانیا

http://independenttrader.pl/fotos/Trasa_Yiwu_-_Madryt.png

- نقشه شماره ۲: مسیر ابتکار کمر بند جاده از چین تا هلند

https://www.ghy.com/images/uploads/default/Silk_Road_Map.jpg