

نقش ابتکار «یک کمربند- یک راه» در نظم نوین اقتصادی چین

محمد جمشیدی^۱

استادیار مطالعات منطقه‌ای دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

حسام خاتمی

دانش‌آموخته کارشناسی ارشد مطالعات منطقه‌ای دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۱۱/۱۷ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۷/۳/۵)

چکیده

یکی از دغدغه‌های راهبردی و شایان توجه سیاست جهانی در حال حاضر به کنش اقتصادی و بعضاً سیاسی چین بازمی‌گردد، به‌گونه‌ای که رفتارشناسی جهش اقتصادی چین در دهه‌های اخیر حاکی از ظهور قدرت بزرگ جدیدی است که حتی در برهه‌هایی تمایل و عطش خود برای هژمون شدن را پنهان نمی‌کند. این گزاره موجب شده است تا چین درصدد معماری نظم نوین اقتصادی در سطح بین‌الملل باشد و برای تحقق این مهم دست به اقدامات مشخصی بزند؛ هدفی که بی‌تردید واکنش‌های دامنه‌داری را از طرف رقبای از جمله آمریکا به‌عنوان قدرت مسلط سیاست جهانی در پی خواهد داشت. به هر حال، از جمله اقدامات مشخص چین برای تحقق این مسئله را باید در ابتکار ایجاد جاده ابریشم جدید جست‌وجو کرد. در واقع، سؤال اصلی این است که راه ابریشم جدید چگونه می‌تواند در تحقق نظم نوین اقتصادی مدنظر چین تأثیرگذار باشد؟ در پاسخ، با بهره‌گیری از نظریه ثبات هژمونیک و روش توصیفی-تحلیلی توضیح داده خواهد شد که چین تمایلاتی جدی برای تفوق بر سیاست جهانی در سر دارد و ابتکار «یک کمربند- یک راه» قدمی مهم در این مسیر دشوار به حساب می‌آید و اجرای آن اگرچه ممکن است بیچینگی را به قدرت اول اقتصادی در جهان تبدیل کند، این کشور تا نائل شدن به قدرت هژمون مسیری طولانی در پیش دارد.

واژه‌های کلیدی

آمریکا، ابتکار «یک کمربند یک راه»، ثبات هژمونیک، چین، همکاری اقتصادی.

۱. مقدمه

ابتکار «یک کمربند یک راه»^۱ که از سوی مقامات بیجینگ^۲ «جاده ابریشم جدید»^۳ خوانده می‌شود، طرحی بلندپروازانه از سوی کشور چین است که اجرای آن بیش از شصت کشور جهان را در بر خواهد گرفت. اجرای چنین طرح بزرگی می‌تواند نفوذ چین بر اقتصاد جهانی را چند برابر کند و به نوعی تفوق این کشور بر رقبای خود در نظام اقتصادی بین‌الملل به‌ویژه در مناطقی مثل آسیای مرکزی را در پی داشته باشد (Miller, 2017: 39). در واقع، اجرای طرح جاده ابریشم جدید به دلیل حجم زیاد سرمایه‌گذاری و تعداد زیاد بازیگران دخیل در آن می‌تواند به چین کمک کند تا نظم اقتصادی نوینی را در سطح منطقه‌ای و جهانی پایه‌گذاری کند. دلیل اصلی این مسئله آن است که اجرای این طرح نقاط مختلفی از قاره‌های آسیا، آفریقا و اروپا را به هم پیوند می‌دهد و امکان دسترسی چین به بازارهای جدید را فراهم می‌سازد و دستیابی این کشور به منابع و انرژی جدید برای دهه‌های آینده را تضمین خواهد کرد (Ekman et al., 2017: 21). از این رو، طرح «یک کمربند یک راه» می‌تواند ظرفیت‌های اقتصادی و بعضاً سیاسی مختلفی را در اختیار چین قرار دهد و مسیر تبدیل شدن این کشور به قدرت برتر اقتصاد جهانی را تسهیل کند.

به هر حال، باید تصریح داشت که ابتکار «یک کمربند یک راه» طرحی بزرگ است که کشور چین از سال ۲۰۱۳ رسماً پیگیر آن بوده تا «جاده ابریشم قدیم»^۴ را به‌عنوان حوزه تمدنی و نفوذ اقتصادی دیرینه خود احیا کند. در واقع، طرح راه ابریشم جدید از سال ۲۰۱۳ با ایجاد ارتباط ریلی بین چین و اروپا آغاز شده است. طرح راه ابریشم جدید، یا بهتر است بگوییم راه‌های ابریشم جدید شامل سه راه یعنی راه آهن، راه جاده‌ای و راه دریایی است. احداث راه ریلی که هم‌اکنون مراحل اجرایی خود را طی می‌کند و در حال پایان است، از استان ژی‌جیانگ^۵ واقع در شرق چین آغاز می‌شود و تا شهر لندن در بریتانیا ادامه می‌یابد (Ghiassy & Zhou, 2017: 9). اجرای چنین طرح عظیمی با سرمایه‌گذاری بسیار گسترده و شایان توجه در صورت تحقق و موفقیت می‌تواند چین را در مسیری قرار دهد که امکان رقابت با او بسیار دشوار خواهد بود، چراکه چین به‌عنوان ابرقدرت اقتصادی، آرمان‌های بزرگی برای تحول اقتصاد دنیا دارد و به‌علت اختلافاتی که در گذشته با آمریکا داشته و البته با روی کار آمدن ترامپ، احتمالاً به سطحی بی‌سابقه خواهد رسید و تمایلی به دخالت دادن واشینگتن در معادلات اقتصادی بین‌المللی خود ندارد؛ این مسئله در چند ماه گذشته و با تشدید جنگ تجاری بین آمریکا و

1. One Belt, One Road
2. Beijing
3. New Silk Road
4. Old Silk Road
5. Zhejiang Province

چین به وضوح قابل لمس است و ابعاد مختلف آن در این مسئله قابل تأمل و دقت نظر خواهد بود. یکی از بزرگ‌ترین آرمان‌های اقتصادی چین و البته بزرگ‌ترین همکاری‌های بین‌المللی تاریخ در زمینه اقتصادی همین طرح بلندپروازانه خواهد بود که بازیگران متعددی را نیز در بر خواهد گرفت.

در هر صورت، توجه به طرح بزرگ جاده ابریشم جدید چین و ابعاد مختلف اقتصادی و سیاسی آن موضوع شایان توجهی در جهان کنونی بوده و مشخص کردن ابعاد مختلف آن حائز اهمیت زیاد سیاسی و مطالعاتی است. در این زمینه، مقاله حاضر تلاش دارد تا تأثیر اجرای ایده «یک کمر بند یک راه» را در نظم نوین اقتصادی مدنظر چین بررسی کند. در واقع، سؤال اصلی این است که راه ابریشم جدید چگونه می‌تواند در تحقق نظم نوین اقتصادی مدنظر چین تأثیرگذار باشد؟ آیا چین می‌تواند از رهگذر اجرای چنین پروژه‌ای به‌عنوان هژمون در نظام اقتصادی بین‌الملل نائل شود؟ واکنش آمریکا به‌عنوان رهبر نظام اقتصادی بین‌الملل در شرایط کنونی چگونه خواهد بود؟ در پاسخ، با بهره‌گیری از نظریه ثبات هژمونیک و روش توصیفی-تحلیلی توضیح داده خواهد شد که چین تمایلاتی جدی برای تفوق بر سیاست جهانی در سر دارد و ابتکار «یک کمر بند - یک راه» قدمی مهم در این مسیر دشوار به حساب می‌آید و اجرای آن اگرچه ممکن است بیجینگ را به قدرت اول اقتصادی در جهان تبدیل کند، این کشور تا نائل شدن به قدرت هژمون مسیری طولانی در پیش دارد. توجه به این مسئله نیز حائز اهمیت است که تمایل چین برای تبدیل شدن به قدرت برتر در نظام بین‌الملل فرایندی مدت‌دار است که بخش مهمی از آن در طول چند دهه گذشته محقق شده و این کشور اکنون دومین اقتصاد برتر جهان پس از آمریکاست. اما حرکت چین برای تفوق بر اقتصاد جهانی به‌عنوان قدرت برتر مسئله جدیدی تلقی می‌شود و تحقق یا عدم تحقق آن موکول به تحولات آینده است. در این مسیر، به‌نظر می‌رسد ایده جاده ابریشم جدید رویکردی شایان توجه از سوی این کشور برای تبدیل شدن به قدرت برتر اقتصادی در سطح جهان است و این موضوع ممکن است از یک سو واکنش‌های متعددی را از سوی آمریکا و سایرین به‌دنبال داشته باشد و از سوی دیگر نظم بین‌المللی فعلی را با تغییر و تحولاتی همراه سازد. به هر حال، مقاله حاضر تلاش دارد تا به‌صورت مشخص به این نکته پردازد که اجرای ابتکار «یک کمر بند یک راه» چگونه می‌تواند چین را در مسیر معماری یک نظم نوین اقتصادی قرار دهد. در این مسیر، سازماندهی مقاله بر این اساس بوده که ابتدا به شرح چارچوب تئوریک یعنی نظریه ثبات هژمونیک پرداخته شده و سپس رویکرد آمریکا در قبال اقتصاد جهانی مورد بحث واقع شده است. در ادامه ضمن معرفی پروژه جاده ابریشم جدید به ابعاد مختلف نقش‌آفرینی آن در معماری نظم نوین اقتصادی مدنظر چین پرداخته شده و در انتها نیز نتیجه‌گیری شده است.

۲. نظریه ثبات هژمونیک و نظم نوین اقتصادی چین

برای فهم نوع کنشگری یک کشور در مسیر تمایلات مبتنی بر سیطره اقتصادی می‌توان رویکردهای نظری مختلفی را مورد توجه قرار داد. در این مسیر، باید گفت که نظریه ثبات هژمونیک^۱ بسیار راهگشا خواهد بود؛ چراکه این نظریه تأکید دارد یک کشور با داشتن چه ویژگی‌ها و مختصات می‌تواند در مسیر تفوق بر دیگران قرار گیرد و این برتری را در حوزه‌های مختلف از جمله اقتصاد استمرار بخشد. این نظریه ترکیبی از نظریات کلاسیک اقتصاد سیاسی بین‌الملل است و تأکید دارد برای به‌وجود آوردن و توسعه کامل اقتصاد لیبرالی بازار جهانی یک هژمون یعنی یک قدرت حاکم نظامی و اقتصادی مورد نیاز است، زیرا در نبود چنین قدرتی قواعد لیبرالی قابل اجرا نیست، یعنی نظریه ثبات هژمونیک که خود مرهون تفکرات مرکانتلیستی در مورد سیاست است، عهده‌دار اقتصاد می‌شود. اما نظریه ثبات هژمونیک، مرکانتلیسم خالص نیست و یک عامل لیبرالی نیز در آن وجود دارد، یعنی قدرت حاکم صرفاً از روابط اقتصادی بین‌المللی برای خود استفاده نمی‌کند، بلکه یک اقتصاد باز جهانی را بر مبنای دادوستد شکل می‌دهد که نه تنها به نفع خود هژمون است، بلکه به نفع همه دولت‌های شرکت‌کننده است (جکسون، ۱۳۹۳: ۲۴۳). نظریه ثبات هژمونیک اگرچه از سوی افراد مختلفی به کار برده شده است، معمار اصلی آن را باید رابرت گیلپین^۲ دانست. گیلپین در این نظریه تأکید دارد که ثبات هژمونیک به شرایطی در عرصه نظام بین‌الملل اطلاق می‌شود که یک کشور دارای تفوق در زمینه‌های مختلف با ایجاد قواعد و رژیم‌های قدرتمند بین‌المللی، ثبات و تعادل سیستم را حفظ کرده و سایر کشورها را وادار می‌کند تا آن قواعد را رعایت کنند (Gilpin, 1987: 43). در واقع، نظریه ثبات هژمونیک ناظر بر رفتار کشور یا کشورهایی است که نقش تعیین‌کننده و محوری در معادلات قدرت جهانی دارند و به‌نوعی خود را قدرت پیشرو در حوزه‌های مختلف از جمله اقتصاد جهانی و مبادلات اقتصادی می‌دانند.

نظریه ثبات هژمونیک گیلپین ناظر بر رفتار قدرت‌های بزرگی است که با تمایلات تفوق‌جویانه درصدد ایجاد نظم جهانی طولی‌اند و در راه استمرار این نظم کنش مشخصی به منصه ظهور می‌گذارند. در واقع، در روند شکل‌گیری نظام مبتنی بر ثبات، هژمون با داشتن مزیت فناوری نسبت به سایرین ضمن آنکه به‌دنبال بازارهای جدید صادراتی است، خواهان نوعی نظام باز تجاری نیز است (ساعی و ترابی، ۱۳۸۹: ۵) تا منافع تعریف‌شده را با سازوکارهای مشخصی تحقق بخشد. در این مسیر، دولت هژمون یا مدعی هژمون این اجازه را به سایر دولت‌ها می‌دهد تا از منفعی که هژمون برای آنها به‌صورت کالای عمومی^۳ فراهم می‌کند،

1. The Theory of Hegemonic Stability

2. Robert G. Gilpin

3. Public Good

به اصطلاح به عنوان سواری مجانی^۱ منتفع شوند. در چارچوب نظریه مزبور، مفهوم هژمونی به صورت متغیر مستقل در نظر گرفته می شود و سعی بر این است تا به مفهوم رژیم به عنوان متغیر وابسته مرتبط شود. در حقیقت فرضیه اصلی این نظریه آن است که رژیم های باثبات به ویژه در مناسبات اقتصاد سیاسی بین الملل به هژمونی بستگی دارند که به ایجاد هنجارها و مقررات اقدام کرده و سپس بر عملکرد آنها از طریق بهره گیری از توانایی خویش نظارت می کند. بهره گیری از قدرت مستلزم آن است که هژمون از اقدامات مثبت برای ایجاد ساختاری از انگیزه ها از لحاظ مزایا تا پایین ترین سطح سلسله مراتب قدرت استفاده کند و بدین ترتیب اعضا را در نظام نگاه دارد (قوم، ۱۳۸۴: ۱۱۹). در واقع، دولت هژمون یا مدعی هژمون یکی از ضروریات ایجاد و استمرار نظم مورد نظر خود را باید با ایجاد انگیزه برای دیگران دنبال کند که وجود کالای عمومی و سواری مجانی از اصلی ترین جذابیت های این موضوع در همراهی دیگران با هژمون است. وجود این مشوق ها موجب می شود تا دولت هژمون یا مدعی هژمون بتواند به استمرار نظم مورد نظر خود نائل شود.

گیلپین در نظریه ثبات هژمونیک به این مسئله اشاره دارد که ایجاد و استمرار نظم بین المللی مطلوب منوط به وجود هژمون وظیفه شناس است و افول این هژمون می تواند کل سیستم را با چالش روبه رو کند. او یکی از لوازم اصلی شکل گیری نظام مبتنی بر ثبات هژمونیک را در ابتدای امر وجود قدرت هژمون می داند. در واقع، این قدرت هژمون باید توانایی اقتصادی لازم را داشته باشد تا بتواند با اتکالی به آن، قواعد مختلف حاکم بر سیستم را تضمین کند و هم نظام پولی و هم شیوه سرمایه گذاری و هم نهادهای اقتصادی و سیاسی تنظیم کننده سیستم را مورد حمایت قرار دهد و برقرار کند (ساعی و ترابی، ۱۳۸۹: ۵). بنابراین، وجود قدرت برتر برای ایجاد و تداوم نظم مورد نظر گیلپین ضروری است و بدون وجود این قدرت نمی توان نظام هژمونیک را سرپا نگه داشت؛ چراکه قدرت هژمون یا رهبر، مسئولیت تضمین و تأمین کالا و امکانات عمومی یک نظام تجارت آزاد و ثبات پولی آن را بر عهده دارد (سلیمی، ۱۳۸۴: ۱۴۲). قدرت هژمون یا مدعی هژمون نه تنها در بعد اقتصادی، بلکه در ابعاد سیاسی و نظامی باید توانایی تضمین امنیت نظام سرمایه داری را داشته باشد، در غیر این صورت در شرایط فقدان امنیت فضای لازم برای رشد و توسعه اقتصادی وجود نخواهد داشت و به تبع این شرایط ثبات نظام هژمونیک به هم می ریزد و کارویژه های این نظام به خودی خود از بین خواهد رفت. از این رو در اندیشه گیلپین وجود یک قدرت هژمون که توانایی لازم برای رهبری سیستم را داشته باشد، ضروری است.

نظریه ثبات هژمونیک گیلپین علاوه بر ضرورت وجود یک قدرت هژمون به این امر تأکید دارد که لازمه ایجاد و تداوم نظام این است که قدرت هژمون از یک طرف نسبت به ارزش‌ها و رژیم‌های نظام تعهد ایدئولوژیک^۱ داشته و از طرف دیگر نسبت به تأمین منافع مشترک اعضا حداکثر الزام را داشته باشد. از چشم‌انداز این دیدگاه یک قدرت نه تنها باید به ایدئولوژی حاکم متعهد باشد، بلکه باید مشروعیت ایدئولوژیک برای رهبری سیستم داشته باشد. همان‌گونه که آنتونیو گرامشی^۲ معتقد بود، پایه اصلی هژمونی را تفوق ایدئولوژیک تشکیل می‌دهد. در سایه هژمونی ایدئولوژیک است که قدرت مسلط حمایت و همکاری سایر قدرت‌ها را به خود جلب کرده و آنها را با سیستم و نظم موردنظر خود سازگار می‌کند (سلیمی، ۱۳۸۴: ۱۴۵). البته تنها با اتکای به قدرت برتر و ایدئولوژی نمی‌توان ثبات هژمونیک را تحقق بخشید. بخشی از پابندی اعضای سیستم بین‌المللی به تعهدات ناشی از رژیم‌های غالب به منافع مشترک آنها بازمی‌گردد. اگر بیشتر اعضای سیستم به‌خصوص در عرصه اقتصادی احساس نکنند که مشارکت در رژیم‌ها و ساختارهای نظام تضمین‌کننده منافع آنهاست، سیستم را با مشکل مواجه خواهند کرد. از این رو، مشارکت در نظام اقتصاد جهانی کنونی نیز مستلزم تفاهم بر سر حداقلی از منافع مشترک است (ساعی و ترابی، ۱۳۸۹: ۷). بنابراین، باید توجه داشت که نظریه ثبات هژمونیک گیلپین به این نکته تصریح دارد که وجود یک قدرت هژمون به‌عنوان رهبر سیستم ضروری است، چراکه نظام برای پایداری به ایجاد و تداوم رژیم‌های مشخصی نیاز دارد که ساختاری هماهنگ از پاداش‌ها و مجازات‌ها را تعریف کند و نسبت به آن تعهد ایدئولوژیک و جدی داشته باشد.

اگرچه گزاره‌های نظریه ثبات هژمونیک گیلپین مبتنی بر کنش قدرت هژمون بوده و به‌نوعی توجیه‌کننده هژمونی آمریکا در نظام بین‌الملل پساجنگ سرد است، ظرفیت تئوریک این نظریه می‌تواند در مسیر شناخت کنشگری قدرت‌های مدعی هژمون نیز بسیار راهگشا باشد. نگارندگان بر این باورند که نظریه ثبات هژمونیک این ظرفیت را داراست که رفتارشناسی مطلوبی از کنش چین در معادلات جهانی به‌دست دهد؛ چراکه چین در دهه‌های اخیر و به‌ویژه در سالیان گذشته در مسیری قرار گرفته است که گویی عطش هژمون شدن در سر دارد و ابایی هم از آشکار کردن این آرمان خود ندارد. از این رو، نظریه گیلپین همان‌طور که توانسته دو هژمونی انگلیس و آمریکا را بازشناسی کند، این ظرفیت را دارد که رفتارشناسی هژمون احتمالی سوم را که شاید چین باشد، ارزیابی کند.

۳. آمریکا و نظام اقتصادی بین‌الملل

همان‌گونه که در بخش چارچوب نظری توضیح داده شد، نظریه ثبات هژمونیک مبتنی بر

-
1. Ideological commitment
 2. Antonio Gramsci

کنشگری قدرت هژمون بوده و گیلپین توجه خاصی بر آمریکا و رفتارشناسی آن به عنوان قدرت برتر داشته است. از این رو، برای فهم نحوه حرکت چین به سمت پایه گذاری نظام اقتصادی نوین ضرورت دارد تا نظام اقتصادی مورد نظر تئوری ثبات هژمونیک که به تفوق و رهبری جهانی آمریکا منجر شده است، مورد نظر قرار گیرد. با عنایت به گزاره های نظریه ثبات هژمونیک باید تصریح داشت که مهم ترین دلیل تفوق و رهبری جهانی آمریکا به پایه گذاری یک نظام اقتصادی بین الملل و استمرار آن بازمی گردد.

در واقع، هژمون شدن آمریکا را باید به نقش رهبری آن در اقتصاد جهانی مرتبط دانست که خود محصول اقدامات متعددی است که پس از فروپاشی هژمونی انگلستان رخ داده است؛ به گونه ای که باید گفت فروپاشی هژمونی انگلستان که به علت افول اقتصاد این کشور در مقابل اقتصاد رو به رشد آمریکا، آلمان و سایر کشورهای اروپایی رخ داد، سبب بروز بحران های بزرگ سیاسی و اقتصادی طی نیمه اول قرن بیستم شد. سهم خواهی آلمان در عرصه جهانی با خواسته های دولت انگلستان در تضاد قرار گرفت. واقعیت آن بود که آلمان به عنوان قدرت نوظهور می خواست سهمی در اقتصاد جهانی و به ویژه در زمینه مستعمرات داشته باشد (doss & Guilhem, 2009: 34). از طرف دیگر، انگلستان به علت افول اقتصادی نمی توانست مانع از این امر شود؛ در نتیجه جنگ جهانی اول رخ داد. پس از جنگ و در پی هزینه های سرسام آور و تخریب های گسترده، انگلستان توان رهبری اقتصاد جهانی را به شکلی که در قرن هجدهم داشت، از دست داد. در این شرایط، کشورها رو به سیاست های ملی گرایانه و حمایتی آوردند که نتیجه فوری آن بروز بحران ۱۹۲۹ و پیامدهای ملازم آن به ویژه جنگ جهانی دوم بود. در این دهه هر چند دولت آمریکا توانایی های لازم برای رهبری اقتصاد سیاسی جهانی را داشت، عملاً بنا به دلایلی از این کار امتناع می کرد. دولت آمریکا تحت تأثیر کنگره حتی حاضر به شرکت و عضویت در جامعه مللی که خود شکل داده بود، نشد. با وجود این، بروز جنگ جهانی دوم و پیامدهای گسترده آن همچون تسلط شوروی در اروپای شرقی و خطرهایی که این کشور از نظر سیاسی، نظامی و ایدئولوژیک برای اقتصاد جهانی لیبرال ایجاد می کرد، رهبران آمریکا را به این باور رساند که باید اقداماتی جدی و اساسی را برای شکل دهی و تضمین حیات اقتصاد سیاسی جهانی صورت دهند (لارسون، ۱۳۸۳: ۱۱). بر این اساس، آمریکا تلاشی گسترده را برای قانونمند کردن اقتصاد جهانی و تضمین امنیت آن از طریق اجلاس برتون و وودز^۱ و نهادهای تشکیل شده در آن مثل موافقت نامه عمومی تعرفه و تجارت

(گات)^۱، صندوق بین‌المللی پول^۲ و بانک جهانی^۳ انجام داد. از طرف دیگر، آمریکا برای تضمین سیاسی و نظامی این نظم ناتو را برای حفاظت از غرب ایجاد کرد. با توجه به آنکه کشورهای اصلی نظام سرمایه‌داری به دلیل سال‌ها جنگ دچار فروپاشی سیاسی و اقتصادی شده بودند، آمریکا تصمیم گرفت به احیای اقتصادی و سیاسی آنها پردازد، قبل از آنکه کمونیست‌ها از شرایط موجود برای به قدرت رسیدن استفاده کنند. بنابراین، پایه‌گذاری یک نظام اقتصاد بین‌المللی، سنگ بنای اصلی هژمونی آمریکا در سطح سیاست جهانی محسوب می‌شود و این موضوع تاکنون استمرار داشته است.

به هر حال، ایالات متحده آمریکا توانسته نظام اقتصادی بین‌الملل را پس از جنگ جهانی دوم و به‌ویژه پس از جنگ سرد با نهادها و ساختارهایی خاص در مسیر استمرار رهبری خود قرار دهد و به‌نوعی هژمونی خود را مشروع کند. در واقع، نهادها و چارچوب اقتصاد جهانی به رهبری آمریکا ریشه در طرح‌هایی دارند که برای نظم نوین اقتصادی در آخرین مرحله جنگ جهانی دوم به‌وجود آمدند. سیاستگذاران طی سال ۱۹۴۴ در ایالات متحده گرد هم آمدند تا چگونگی حل دو مسئله بسیار جدی را بررسی کنند؛ نخست آنکه آنها می‌خواستند مطمئن شوند که رکود بزرگ دهه ۱۹۳۰ دیگر تکرار نخواهد شد. به عبارت دیگر، آنها باید راه‌هایی را برای رسیدن به نظام پولی با ثبات جهانی و نظام تجاری آزاد پیدا می‌کردند. در این زمینه، آمریکا از طریق قدرت و رهبری خود در برتون وودز سه نهاد به‌منظور تقویت نظم نوین اقتصاد جهانی طرح‌ریزی کرد. صندوق بین‌المللی پول با هدف حمایت از نرخ ثابت مبادله ارزی و ارائه کمک‌های اضطراری به کشورهای که با بحران‌های موقتی در تراز پرداخت خود روبه‌رو بودند، به‌وجود آمد. بانک بین‌الملل بازسازی و توسعه که بعدها بانک جهانی نامیده شد، با این هدف به‌وجود آمد تا سرمایه‌گذاری خصوصی و بازسازی را در اروپا تسهیل کند. همچنین وظیفه کمک به توسعه دیگر کشورها نیز به آن واگذار شد که این دستور کار بعدها به اصلی‌ترین دلیل وجودی آن تبدیل شد (بیلیس، ۱۳۸۳: ۶۲۷). بدین ترتیب از فردای جنگ جهانی دوم، حاکمیت بر جهان سرمایه‌داری برقرار شد و این حاکمیت به‌خصوص از طریق نهادهایی که آمریکا مؤسس آنها بوده است، تحکیم یافت. ضمن اینکه، در کنفرانس برتون وودز نظم پولی جدید بین‌الملل تحت حاکمیت و نقش هژمونیک ایالات متحده برقرار شد؛ براساس این نظم در واقع تمام مناطق پولی غرب به‌خصوص حوزه حاکمیت سابق لیبره استرلینگ در پول و اقتصاد بین‌الملل که اکنون تحت هژمونی آمریکا قرار می‌گرفت، ادغام شد. از این پس، تمام پول‌ها قابل تبدیل به پول‌های دیگر و به‌خصوص به دلار و طلا شدند. صندوق بین‌الملل پول

-
1. General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)
 2. International Monetary Fund
 3. World Bank

نیز که اغلب با سرمایه‌های آمریکایی تأسیس شد، وظیفه ادغام و یکپارچگی اقتصاد سرمایه‌داری در سطح جهان را سهولت بخشید و از نظم ایجادشده تحت توافقنامه برتون وودز مراقبت کرده و پایه‌های آن را تحکیم کرد. گات نیز در سال ۱۹۴۷ در ژنو ایجاد شد؛ این نهاد دومین ابزار و نهاد حاکمیت هژمونیک اقتصادی ایالات متحده را تشکیل می‌داد. در واقع کشورهای امضاکننده گات و اغلب کشورهای اروپایی و ژاپن از به‌کارگیری و اعمال ابزار گمرکی برای حمایت از بازارهای مصرفی و کالاهای تولیدی خود نیز خلع سلاح شدند. بر این اساس، تمامی کشورهای امضاکننده توافق مشمول امتیاز کشورهای کامله‌الوداد شده و از تعرفه‌های ترجیحی منعطف و بسیار نازل یکدیگر بهره‌مند شدند (پوراحمدی، ۱۳۸۶: ۱۳۷). بدین ترتیب ایالات متحده آمریکا توانست آن دسته از ضروریات اقتصاد سیاسی جهان را که برای حیات نظام سرمایه‌داری اهمیت داشتند، ایجاد کند. برداشتن موانع گمرکی به‌وسیله گات و حمایت از کشورهایی که از کسری تجاری برخوردار بودند، به‌وسیله بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول (Mason & Asher, 1973: 21) از دیگر اقدامات آمریکا در این زمینه محسوب می‌شوند. این دو نهاد برای وام دادن، مجموعه اقداماتی را چون کاهش هزینه‌های دولت، سیاست‌های ریاضت اقتصادی، خصوصی‌سازی، برداشتن یارانه‌ها و... استفاده می‌کردند که همگی آنها در راستای تشکیل اقتصاد جهانی مدنظر آمریکا قرار داشتند. اما اینها کفایت نمی‌کردند و آمریکا مجبور بود تا سلسله اقدامات دیگری را در این زمینه در اولویت قرار دهد. از یک طرف با قدرت‌یابی اتحاد جماهیر شوروی و ایدئولوژی ضدلیبرالی یعنی کمونیسم و اتمی شدن شوروی، کشورهای اروپایی و ژاپن نگرانی‌های امنیتی فراوانی داشتند. در فضای تهدید، عملاً شرایطی برای توسعه اقتصادی باقی نمی‌ماند؛ به همین دلیل آمریکا به‌عنوان هژمون راه‌حل رفع نگرانی‌ها و ایجاد شرایط برای توسعه اقتصادی و عملکرد اقتصاد سیاسی لیبرال را در تضمین امنیت از طریق ایجاد و تداوم یک اتحاد بین‌المللی دانست (ساعی و ترابی، ۱۳۸۹: ۹). از این‌رو، آمریکا درصدد برآمد تا یک نظام اقتصادی بین‌المللی را از طریق نهادسازی‌های مشخصی پایه‌گذاری کند. ارکان اصلی این نظام اقتصادی آمریکامحور را باید مشتمل بر تبدیل دلار به پول هژمونیک، تشکیل ناتو به‌عنوان بلوک امنیتی و ایجاد نظام برتون وودز دانست. در واقع، این سه رکن بازوی اصلی کارآمدی و پایداری نظام اقتصادی بین‌المللی بوده‌اند که آمریکا پایه‌گذاری کرده و هنوز هم ارکان بلامنازع اقتصاد سیاسی جهان هستند.

آمریکا نظام اقتصادی بین‌الملل را به‌گونه‌ای پایه‌گذاری کرده که وجود سه رکن اساسی مزبور در آن سبب شده است تا تفوق و رهبری این کشور استمرار یابد. این مسئله از آن جهت شایان توجه مضاعف است که نقش دلار به‌عنوان پول هژمونی در برقراری اقتصاد سیاسی لیبرال مدنظر آمریکا پس از جنگ جهانی دوم از اهمیتی وافری برخوردار بوده است. یک

سیستم پولی که از کارکردی صحیح و دقیق برخوردار باشد، اساس و عامل اصلی اقتصاد بین‌المللی را تشکیل می‌دهد. سیستم پولی حاکم بر اقتصاد بین‌المللی که از یک پول هژمونیک تشکیل شده است، زمینه رشد تجارت بین‌المللی را فراهم می‌آورد و آن را سرعت می‌بخشد؛ سرمایه‌گذاری خارجی را توسعه می‌دهد و در نهایت وابستگی متقابل میان سیستم‌های اقتصادی را در جهان ایجاد و آن را نهادینه می‌کند (Ceohene, 1984: 31). از طرف دیگر، ایالات متحده با بهره‌گیری از جایگاه ویژه هژمونیک خود در نظام اقتصاد بین‌الملل لیبرال، تضمین دسترسی به نفت ارزان و فراوان را با ایجاد و رهبری ناتو بر عهده گرفت. این امر با توجه به اهمیت نفت در ساختار صنایع تولیدی و اقتصادی کشورهای توسعه‌یافته، کلید رشد و گسترش اقتصادی و صنعتی در دوران بازسازی بود. در واقع تضمین دسترسی بین‌المللی به نفت از سوی ایالات متحده آمریکا، هژمونی بین‌المللی این کشور را تحکیم بخشید و جایگاه برتر آن را به‌عنوان محور نظام اقتصاد بین‌الملل لیبرال آشکار ساخت. عوامل اصلی کنترل‌کننده این منبع شرکت‌های نفتی بزرگ و چندملیتی آمریکایی، انگلیسی و هلندی بودند. البته قدرت سیاسی و نظامی آمریکا در خاورمیانه نیز از اهمیت فراوان در این بعد برخوردار بود (ساعی و ترابی، ۱۳۸۹: ۱۰). از این رو باید گفت که آمریکا نظام اقتصاد بین‌المللی را از طریق نهادسازی‌ها و رژیم‌سازی‌های متعددی نظیر نظام برتون وودز به سمتی برده که رهبری خود را گسترش و استمرار بخشیده است و این رهبری به‌نوعی با مشروعیت و همراهی نسبی شرکای اصلی این کشور به‌ویژه اروپا همراه بوده است. برچیدن چنین نظامی طبیعتاً کار کشوری مثل چین برای تبدیل شدن به قدرت هژمون را دشوار خواهد کرد و از طرف دیگر ممکن است اقدامات تلافی‌جویانه جدی از سوی آمریکا و شرکایش به‌دنبال داشته باشد.

۴. نظری به ابتکار «یک کمربند یک راه»

ابروژه «یک کمربند یک راه» که چین از آن به‌عنوان «جاده ابریشم جدید» یاد می‌کند، طرح بلندپروازانه و بسیار وسیعی است که مقامات بیجینگ برای معماری نظم اقتصادی جدید برای خود و شرکایشان در نظر گرفته‌اند. در واقع، طرح جاده ابریشم جدید چین با دو گونه خشکی-دریایی بر آن است تا شرق آسیا را به آسیای مرکزی، آسیای مرکزی را به غرب آسیا و غرب آسیا را به مدیترانه و شرق اروپا متصل سازد. همچنین طرح جاده ابریشم دریایی، بر آن است تا دریای جنوبی چین را به دریای مدیترانه متصل کند (Vander & Frans, 2015:8). طرح جاده ابریشم قرن بیست‌ویکم از سال ۲۰۱۳ از سوی رئیس‌جمهوری چین به‌عنوان کمربند اقتصادی ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم مطرح شد که در نهایت قادر است چین را به غرب متصل کند. در گذشته نیز جاده ابریشم با هدف اتصال چین به غرب و غرب به چین

شکل گرفته بود و این طرح جدید می‌تواند دوباره چین را به اهداف بلندپروازانه خود نزدیک کند.

ابتکار «یک کمربند یک راه» از سال ۲۰۱۳ مورد توجه جدی چین قرار گرفت و اجرای این طرح بزرگ ۶۸ کشور جهان را در برمی‌گیرد؛ به‌گونه‌ای که این کشورها حدود ۴/۴ میلیارد نفر جمعیت دارند و تولید ناخالص ملی آنها بیش از ۴۰ درصد کل تولید ناخالص جهان است. در واقع، پروژه‌های در نظر گرفته شده برای اجرای ایده «یک کمربند یک راه» توسط بانک‌های دولتی چین و یک مجموعه از صندوق‌های چندجانبه و دولتی، مثل صندوق جاده ابریشم^۱، بانک توسعه زیرساخت آسیایی^۲ و بانک توسعه بریکس^۳ تأمین خواهد شد. از این رو، بانک‌های سیاسی دولتی چین نقش مهمی در تأمین بودجه پروژه‌های اجرای ایده بزرگ جاده ابریشم جدید ایفا خواهند کرد. در آوریل ۲۰۱۵، گزارش‌ها حاکی از آن بود که بیجینگ تمایل دارد تا ذخایر شایان توجهی از مبادله خارجی را برای تزریق حداقل ۶۲ میلیارد دلار سرمایه در دو بانک سیاسی خود به منظور حمایت از اجرای طرح‌های تحقق جاده ابریشم تقبل کند (امیراحمدیان و صالحی، ۱۳۹۵: ۷). بنابراین، باید تصریح داشت که چین برای اجرای طرح بزرگ جاده ابریشم جدید اقدامات متعددی در نقاط مختلف جهان برنامه‌ریزی کرده است. در این زمینه، حکومت چین تأسیس یک راه‌آهن جدید، بزرگراه و مسیرهای دریایی برای صدور تولیدات خود به اروپا، اوراسیا و خاورمیانه را پیش‌بینی می‌کند. از این رو چین در ساخت پروژه‌های مختلف مواصلاتی از جمله راه‌آهن‌های متعدد در اوراسیا درگیر شده است. برای مثال، چین و ترکیه با ساخت یک مسیر ریلی ۷۰۰۰ کیلومتری موافقت کرده‌اند که به شهرهای بزرگ ترکیه وصل می‌شود. ساخت این مسیر به خوبی در حال انجام است و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۳ کامل شود (Fedorenko, 2013: 12). همچنین، چین به منظور اجرایی شدن این طرح اقدامات مختلفی را در آسیای مرکزی برنامه‌ریزی کرده است، به‌گونه‌ای که چین در توسعه مشارکت‌های چندجانبه با کشورهای آسیای مرکزی در بسیاری از عرصه‌ها مثل انرژی، تجارت و مسیرهای حمل‌ونقل به دنبال منافع بزرگی بوده است. از مهم‌ترین توافقات انرژی بین آسیای مرکزی و چین در تحقق جاده ابریشم جدید خط لوله ۱۱۰۰ مایلی است که گاز ترکمنستان را از طریق ازبکستان و قزاقستان به چین انتقال می‌دهد. پروژه مهم دیگر انرژی میان چین و آسیای مرکزی برای تحقق این طرح بزرگ، خط لوله نفتی قزاقستان- چین که اولین خط لوله واردات مستقیم چین است که سالانه ۱۴ میلیون تن نفت را پمپاژ می‌کند (Vander & Frans, 2015: 9). علاوه بر این، چین وام‌های متعددی برای کشورهای آسیای مرکزی تخصیص داده است. برای مثال،

-
1. Silk Road Fund
 2. Asian Infrastructure Investment Bank
 3. BRICS

بیجینگ در سال ۲۰۰۹، حدود ۴ میلیارد دلار منابع برای ترکمنستان تأمین کرد تا میدان گازی یولوتان-عثمان جنوبی^۱ را توسعه دهد. همچنین در سال ۲۰۰۹، چین ۱۰ میلیارد دلار وام برای قزاقستان از جمله ۵ میلیارد دلار وام به کازمونای گاز^۲ شرکت ملی نفت و گاز قزاقستان تأمین کرد. همه این موارد حاکی از آن است که چین در مسیر تحقق ایده «یک کمربند یک راه» جدی است و تلاش دارد تا کشورهای مختلفی را از یک سو درگیر این ابرپروژه کند و از سوی دیگر با دادن مشوق‌های مختلف از جمله وام و کمک‌های اقتصادی و صنعتی، مشارکت فعال کشورهای دیگر در اجرایی شدن این طرح را جلب کند. به هر حال، ایده «یک کمربند یک راه» طرح بسیار بزرگی است که اجرای آن می‌تواند چین را در دسترسی به بازارها و منابع طبیعی به‌ویژه انرژی مورد نیاز خود برای آینده مطمئن سازد، چراکه در نگاه سیاستمداران چینی تأمین امنیت عرضه انرژی چین از طریق خطوط لوله آسیای مرکزی، روسیه و بنادر با عمق زیاد آب در آسیای جنوب شرقی از اولویت برخوردار است (ملکی و رونفی، ۱۳۹۵: ۱۱). توجه به این نکته نیز ضروری است که اجرای ایده جاده ابریشم جدید می‌تواند در کاهش هزینه‌ها و زمان حمل‌ونقل کالا برای چین بسیار حائز اهمیت باشد و تبادلات اقتصادی این کشور را در دنیا تسهیل کند و به آن سرعت بخشد. به هر حال، ایده «یک کمربند یک راه» طرحی بلندپروازانه از سوی چین است و تحقق آن آثار داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی گسترده‌ای را در پی خواهد داشت که در مباحث پیش رو به برخی از ابعاد آن پرداخته خواهد شد.

۵. جاده ابریشم جدید و معماری نظم نوین اقتصادی چین

همان‌گونه که در بخش چارچوب نظری توضیح داده شد، براساس اصول نظریه ثبات هژمونیک به نظر می‌رسد کشور چین با مطرح کردن طرح بلندپروازانه «یک کمربند یک راه» درصدد است تا تفوق آمریکا بر اقتصاد جهانی را به چالش بکشد و نوعی نظم نوین^۳ را در اقتصاد جهانی پایه‌گذاری کند. این گزاره به این سبب شایان تأمل بیشتر است که طرح جاده ابریشم جدید چین در صورت اجرایی شدن، بخش شایان توجهی از جمعیت جهان و بیش از ۶۵ کشور را شامل می‌شود و این موضوع به‌خودی‌خود یک موفقیت برای چین محسوب می‌شود و تحقق آن می‌تواند این کشور را در مسیر معماری یک نظم اقتصادی نوین در سطح بین‌المللی کمک کند. در واقع، باید گفت که امروزه کشور چین به‌عنوان قدرت نوظهور به‌تدریج بخش مهمی از سیاست و اقتصاد جهان را همچون جمعیت خویش، به خود اختصاص می‌دهد. چین تلاش می‌کند ایده جاده ابریشم را با طرح یک کمربند - یک جاده احیا کند؛ ایده‌ای که جایگاه ویژه‌ای

1. Yolotan-South Osman

2. KazMunaiGas

3. New Order

در برنامه پنج‌ساله سیزدهم چین دارد که اکتبر ۲۰۱۵ منتشر شد و جاه‌طلبی‌های چین در عرصه تجارت خارجی و پروژه‌های سرمایه‌گذاری را پوشش می‌دهد. با در نظر گرفتن حضور ۶۵ کشور در این طرح بزرگ و ۶۰ درصد جمعیت جهان، مسیرهای تجاری جدیدی به روی محصولات چینی باز خواهد شد. یک بال این طرح بلندپروازانه یعنی کمر بند اقتصادی جاده ابریشم، از چین آغاز شده و از طریق آسیای مرکزی به اروپا منتهی می‌شود و بال دیگر جاده ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم، چین را در طول مسیرهای دریایی به آسیای جنوب شرقی، آسیای غربی، خاورمیانه و آفریقا پیوند می‌دهد (ملکی و رئوفی، ۱۳۹۵: ۲۷). به هر حال، ایده جاده ابریشم جدید چین می‌تواند این کشور را در مسیری قرار دهد که در نهایت ممکن است به تفوق آن بر اقتصاد جهانی بینجامد. از این رو ضرورت دارد که با استفاده از اصول نظریه ثبات هژمونیک به این نکته پرداخته شود که اجرای ابتکار «یک کمر بند یک راه» چگونه چین را در مسیر معماری یک نظم نوین اقتصادی در سطح بین‌الملل قرار داده و گزاره‌های این مدعا از چه جهاتی شایان توجه است. با عنایت به آنچه در بخش چارچوب نظری در خصوص گزاره‌های نظریه ثبات هژمونیک تشریح شد، می‌توان گفت که مطرح کردن ایده بلندپروازانه احیای جاده ابریشم قدیم از سوی چین حرکت دامنه‌داری در مسیر نائل شدن این کشور به قدرت برتر اقتصادی در سطح بین‌الملل است و این موضوع می‌تواند تفوق آمریکا بر سیاست جهانی را با مخاطرات جدی روبه‌رو کند و این کشور را به واکنش وادارد (Hawksworth, 2017: 31). به هر حال، با توجه به گزاره‌های نظریه ثبات هژمونیک، می‌توان حرکت چین در مسیر تبدیل شدن به قدرت برتر جهانی را از طریق ابتکار «یک کمر بند یک راه» مورد نظر قرار داد و به این مهم اشاره کرد که این کشور با مطرح کردن این ایده و نشان دادن عزم جدی در تحقق آن، در نظر دارد تا از یک سو نیاز اقتصاد بزرگ خود به بازارها و منابع جدید را تأمین کند و از سوی دیگر نظم کنونی اقتصاد جهانی را به چالش بکشد و به نوعی آمادگی خود را برای رهبری نظام اقتصادی بین‌الملل اعلام کند. به هر صورت، با عنایت به نظریه ثبات هژمونیک، می‌توان حرکت چین در مسیر معماری یک نظم نوین اقتصادی را در قالب موارد زیر مورد نظر قرار داد.

۱.۵. جاده ابریشم جدید و منافع مشترک اعضا

نظریه ثبات هژمونیک از شرط‌های ضروری برای ایجاد نظم جدید توسط قدرت هژمون و استمرار آن را تعهد و توانایی این قدرت در تأمین منافع جمعی اعضا می‌داند. در این زمینه، تصریح شده اگر بیشتر اعضای سیستم به‌خصوص در عرصه اقتصادی احساس نکنند که مشارکت در رژیم‌ها و ساختارهای نظام تضمین‌کننده منافع آنهاست، سیستم را با مشکل مواجه خواهند کرد. از این رو، مشارکت در نظام اقتصاد جهانی کنونی نیز مستلزم تفاهم بر سر حداقلی

از منافع مشترک است (ساعی و ترابی، ۱۳۸۹: ۷). بنابراین، جاده ابریشم جدید چین باید این توانایی را داشته باشد که منافع مشترک مورد توقع سایر بازیگران را برآورده کرده و مشوق‌های لازم به‌منظور همراهی با این طرح را فراهم سازد. به‌نظر می‌رسد طرح چین برای احیای جاده ابریشم قدیم جذابیت‌های اقتصادی متعددی برای شرکا به‌ویژه کشورهای که در مسیر خشکی و دریایی این طرح‌اند، به‌دنبال داشته باشد. در این زمینه، می‌توان گفت که مسیرهای زمینی مدنظر چین برای جاده ابریشم جدید عبارت‌اند از: ۱. چین - آسیای مرکزی - روسیه - اروپا؛ ۲. چین - آسیای مرکزی - غرب آسیا - خلیج فارس - دریای مدیترانه ۳. چین - جنوب شرق آسیا - جنوب آسیا - اقیانوس هند و مسیرهای دریایی نیز شامل ۱. سواحل چین - دریای چین جنوبی - اقیانوس هند - اروپا؛ و ۲. سواحل چین - دریای چین جنوبی - اقیانوس آرام جنوبی (NDRC, 2015: 11) می‌شود که برای کشورهای واقع در این مسیرها می‌تواند منافع بسیاری در برداشته باشد و آنها را برای مشارکت هرچه بیشتر در این طرح بزرگ تشویق کند. در راستای منافع اقتصادی ناشی از اجرای این طرح برای شرکای چین می‌توان گفت که شرکت‌های این کشور تنها در سال ۲۰۱۵ بیش از ۱۴۰۰ قرارداد به ارزش حدود ۳۸ میلیارد دلار در کشورهای هدف سرمایه‌گذاری کرده‌اند (Cheung & Alexious, 2015: 24). دولت چین در سال ۲۰۰۹، حدود ۴ میلیارد دلار منابع برای ترکمنستان تأمین کرد تا میدان گازی یولوتان-عثمان جنوبی^۱ را توسعه دهد. همچنین در سال ۲۰۰۹، چین ۱۰ میلیارد دلار وام برای قزاقستان از جمله ۵ میلیارد دلار وام برای کاز مونای گاز^۲ شرکت ملی نفت و گاز قزاقستان تأمین کرد. همچنین این کشور متقبل ۴۶ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در قالب «دالان اقتصادی چین-پاکستان»^۳ و ۲۰ میلیارد دلار برای خطوط آهن چین-لائوس، چین-تایلند و جاکارتا-باندوگ شده و مذاکراتی با سایر کشورها برای ساخت ۵۰۰۰ کیلومتر مربع خط آهن سریع‌السر به ارزش ۱۶۰ میلیارد دلار در جریان دارد (خدافلپور، ۱۳۹۶: ۱۷). این حجم عظیم از سرمایه‌گذاری‌ها در کشورهای هدف بی‌شک ایجاد انگیزش کرده و آنها را به همراهی با بیجینگ ترغیب می‌کند. با عنایت به نظریه ثبات همونیک باید گفت که ابتکار «یک کمربند-یک راه» چین منافع اقتصادی مشترک اعضا را به‌دنبال داشته و از این نظر حائز یکی از مهم‌ترین گزاره‌های تئوری گیلپین برای تبدیل شدن به قدرت همون است. این مسئله به‌حدی شایان توجه است که چین در اجرای طرح جاده ابریشم جدید ساختاری از انگیزه‌ها و منافع را برای کشورهای هدف در نظر گرفته و این موضوع در قالب اعطای وام‌های کم‌بهره، کمک‌های تکنولوژیک، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل از جمله خط آهن و جاده و حمایت‌های سیاسی نمود یافته است

1. Yolotan-South Osman

2. KazMunaiGas

3. China- Pakistan Economic Corridor

(Minghao, 2015: 6). از این رو باید گفت که اجرای ابتکار «یک کمربند یک راه» چین را به عنوان رأس هرمی قرار خواهد داد که در آن بالاترین و پایین‌ترین بازیگران موجود در هرم هر کدام به نوعی منفعت می‌برند و این منفعت مشترک جمعی کمک خواهد کرد تا این کریدور بتواند ساختاری پیچیده از تمایل و مسئولیت‌پذیری در قبال یکدیگر را ایجاد کند. از این رو، باید گفت که تحقق اجرای جاده ابریشم جدید با توجه به منافع مشترک چشمگیری که برای بازیگران هدف به وجود می‌آورد، حائز یکی از مهم‌ترین گزاره‌های نظریه ثبات هژمونیک است و از این منظر می‌توان چین را مدعی بزرگ برای تفوق بر اقتصاد جهانی دانست؛ چراکه تحقق منافع جمعی ناشی از اجرای این طرح از یک طرف دائمی است و از طرف دیگر کشورهای زیادی نزدیک به ۷۰ کشور را در بر خواهد گرفت.

۲.۵. جاده ابریشم جدید و نهادسازی مالی

یکی از گزاره‌هایی که در نظریه ثبات هژمونیک به عنوان ویژگی ضروری هژمون بودن در نظر گرفته شده و آمریکا با عطف به آن توانست قدرت برتر پسا جنگ سرد باشد، نهادسازی مالی قدرت هژمون با اتکای به واحد پولی هژمونیک است. در واقع، ایجاد و برقراری سیستم پولی متکی بر پول هژمون^۱ از شرایط اولیه برای هر اقتصاد بین‌المللی است که به سمت شکوفا شدن و رشد و گسترش قدم برمی‌دارد (ساعی و ترابی، ۱۳۸۹: ۵). این مسئله در نظریه ثبات هژمونیک به خوبی در خصوص آمریکا از طریق پایه‌گذاری نهادهای پولی و مالی حاصل از نظام برتون و وودز و واحد پول دلار دیده می‌شود. در خصوص تلاش چین برای حرکت در مسیر ایجاد پول هژمون و تأسیس نهادهای پولی و مالی فراملی باید گفت که ضروریات اجرای ایده «یک کمربند یک راه» موجب شده تا چین در این راه تلاش‌های متعددی به انجام برسانده. به گونه‌ای که یکی از حوزه‌های کلیدی مدنظر دولت چین در ابتکار جاده ابریشم جدید، شکل‌دهی و ارتقای همگرایی مالی میان کشورهای عضو است. در این زمینه، تعمیق همکاری‌های مالی و ایجاد نظام ثبات پولی، نظام سرمایه‌گذاری و تأمین مالی و نظام اطلاعات اعتباری^۲ در آسیا، گسترش دامنه و حجم مبادلات ارزی دوجانبه کشورهای مسیر کمربند، ایجاد و توسعه روزافزون بازار اوراق قرضه در آسیا، تأسیس و توسعه بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا^۳، بانک بریکس^۴، تسریع در مذاکرات اعضای سازمان همکاری شانگهای^۵ برای تأسیس نهاد مالی این سازمان، حمایت از اقدامات کشورهای مسیر کمربند برای خرید اوراق قرضه یوان و

-
1. Hegemonic money
 2. Credit Information System
 3. Asian Infrastructure Investment Bank
 4. BRICS Bank
 5. Shanghai Cooperation Organization

تبدیل یوآن به ارز مورد اعتماد خارجی (شریعتی‌نیا، ۱۳۹۵: ۲۰) از اقدامات موردنظر چین در این حوزه بوده است. به هر حال، چین تلاش کرده تا در مسیر تبدیل شدن خود به قدرت برتر اقتصاد جهانی دست به نهادسازی مالی بزند و قدرت یوآن را در مقابل دلار بالا ببرد تا امکان نائل شدن به پول هژمون را فراهم سازد. اما باید گفت اگرچه چین توانسته قدم‌های بسیار مثبتی در مسیر نهادسازی پولی و مالی به‌ویژه در سطح آسیا بردارد و شکاف خود با آمریکا را با سرعت هرچه بیشتر جبران کند و به حداقل برساند، ولی هنوز راه بسیار طولانی در پیش دارد تا بتواند از یک سو نهادهای پولی و مالی آمریکامحور را که از دل نظام برتون و وودز برآمده مثل صندوق بین‌المللی پول^۱ و بانک جهانی^۲ را کنار زده و از طرف دیگر هژمونی دلار به‌عنوان ارز برتر جهانی را با یوآن جایگزین نماید (Salaam Khan, 2015: 4). با وجود این، چین ساختارهای پولی و مالی شایان توجهی برای تحقق ابتکار «یک کمربند- یک راه» ایجاد کرده و توسعه این ساختارها می‌تواند در آینده نزدیک یوآن را به ارز بسیار معتبر در سطح جهانی تبدیل سازد و به پشتوانه ذخایر ارزی خیره‌کننده این کشور، دلار با چالش جدی روبه‌رو شود.

۳. ۵. جاده ابریشم جدید و ارزش‌های چین محور

نظریه ثبات هژمونیک به این نکته اهمیت راهبردی می‌دهد که تبدیل شدن به قدرت هژمونیک مستلزم آن است که کشور مدعی هژمون بتواند ساختاری از ارزش‌های بین‌المللی ایجاد کرده و از آن به‌عنوان ایدئولوژی حاکم پشتیبانی حداکثری کند. در واقع، وجود قدرت هژمون بر این مسئله تأکید دارد که لازمه ایجاد و تداوم نظام این است که قدرت هژمون از یک طرف نسبت به ارزش‌ها و رژیم‌های نظام تعهد ایدئولوژیک^۳ داشته باشد و از طرف دیگر نسبت به تأمین منافع مشترک اعضا حداکثر الزام را داشته باشد. از چشم‌انداز این دیدگاه یک قدرت نه تنها باید به ایدئولوژی حاکم متعهد باشد، بلکه باید مشروعیت ایدئولوژیک برای رهبری سیستم داشته باشد. همان‌گونه که آنتونیو گرامشی^۴ معتقد بود، پایه اصلی هژمونی را تفوق ایدئولوژیک تشکیل می‌دهد. در سایه هژمونی ایدئولوژیک است که قدرت مسلط حمایت و همکاری سایر قدرت‌ها را به خود جلب کرده و آنها را با سیستم و نظم موردنظر خود سازگار می‌کند (سلیمی، ۱۳۸۴: ۱۴۵). در این زمینه، باید گفت که دولت چین در اجرای طرح بزرگ جاده ابریشم جدید همواره سعی داشته تا یک کنش سیاسی عمل‌گرایانه و منحصربه‌فرد از خود برجای بگذارد و با تمرکز بر منافع اقتصادی تا حد ممکن از منازعات سیاسی بپرهیزد. اما، به‌هیچ‌وجه نمی‌توان

-
1. International Monetary Fund
 2. World Bank
 3. Ideological commitment
 4. Antonio Gramsci

نگاه راهبردی و سیاسی چین در پس اجرای این طرح را نادیده گرفت، چراکه تمرکز اصلی دولت چین در اجرای طرح «یک کمربند- یک راه» معطوف به اوراسیا بوده است. به گونه‌ای که تمامی مسیرهای مدنظر چین برای تحقق جاده ابریشم جدید یا از اوراسیا سرچشمه می‌گیرند یا منتهی به آن می‌شوند و این موضوع به خوبی نشان می‌دهد که مقامات بیجینگ نیم‌نگاهی استراتژیک به رویکرد هارت‌لند مکی‌ندر دارند و با تعریف طرح جاده ابریشم جدید در اوراسیا درصددند تا نفوذ هرچه بیشتر خود در این منطقه راهبردی را بیشتر کنند و به گفته مکی‌ندر با تفوق بر اوراسیا بر کل جهان برتری یابند (یزدانی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۱). از این رو، باید گفت که رویکرد عمل‌گرایانه اقتصادی و نسبتاً غیرسیاسی چین در اجرای ایده «یک کمربند- یک راه» محل تردید بوده و ممکن است این کشور اهداف سیاسی شایان توجهی را نیز در قالب اجرای طرح مزبور در نظر داشته باشد.

به هر حال، با توجه به گزاره‌های نظریه ثبات هژمونیک، قدرت مدعی هژمون باید بتواند ساختاری از فراگیری و مشروعیت ارزش‌های خود را در سطح بین‌المللی ایجاد کند و تداوم بخشد. در این زمینه، دولت چین اقدامات فرهنگی و اجتماعی چشمگیری را برای کشورهای مسیر جاده ابریشم جدید در نظر گرفته است. برای مثال، چین امکان اعطای سالانه ده هزار بورسیه تحصیلی برای دانشجویان کشورهای مسیر جاده ابریشم جدید را فراهم کرده و با برگزاری آیین‌های فرهنگی و تمدنی متعددی مثل سال فرهنگی هر کدام از کشورهای هدف و توسعه همکاری‌های علمی و تحقیقاتی (Zimmerman, 2015: 18) درصدد است تا زیرساخت‌های نرم نائل شدن خود به قدرت هژمون در آینده را فراهم سازد و مشروعیت بین‌المللی خود را ارتقا بخشد. اگرچه چین تلاش داشته تا ضمن اجرای طرح‌های مختلف مرتبط با جاده ابریشم جدید به ارتقای جایگاه فرهنگی و ارزشی خود در سطح بین‌المللی پردازد و گگاهی نیز با گرفتن ژست‌های حقوق بشری و مردم‌سالارانه خود را مدعی برابری انسان معرفی کرده و اقدامات یکجانبه‌گرایانه آمریکا در ایجاد جنگ و آشوب در سطح جهان به ویژه عراق و افغانستان را محکوم کند، اما باید قبول کرد که این کشور با وجود نهادهای برجای مانده از کمونیسم و ساختار بسته سیاسی در درون خود نمی‌تواند در کوتاه‌مدت به راحتی به مقابله با سبک زندگی آمریکایی پردازد و ارزش‌های جهان‌شمول ایالات متحده را به چالش بکشد (Ozkaplan, 2013: 7). در هر صورت، چین با اجرای طرح «یک کمربند- یک راه» علاوه بر تعاملات و منافع اقتصادی درصدد است تا پرستیژ و مشروعیت سیاسی خود در سطح بین‌الملل را ارتقا بخشد و زیرساخت‌های نرم نائل شدن خود به قدرت هژمون را نیز فراهم کند. به نظر می‌رسد این کشور قدم‌های خوبی نیز در این مسیر برداشته و می‌کوشد تا

اسباب نرم پذیرش خود به عنوان قدرت برتر اقتصادی در سطح جهان را هرچه بیشتر گسترش دهد.

نتیجه

ابتکار «یک کمربند- یک راه» به طرح بلندپروازانه‌ای اشاره دارد که مقامات کشور چین از سال ۲۰۱۳ رسماً پیگیری اجرایی شدن آن بوده و این طرح بزرگ با ترسیم دو مسیر خشکی و دریایی در پی احیای جاده ابریشم باستانی است؛ به گونه‌ای که این طرح شامل کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم است. اجرای این طرح موجب خواهد شد تا چین بتواند خود را به تمامی بازارهای هدف در سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا برساند و جریان صادرات و واردات کالا و انرژی را تسریع و تسهیل بخشد.

با توجه به دغدغه مقاله حاضر، باید تصریح داشت که دولت چین با مطرح کردن طرح احیای جاده ابریشم قدیم درصدد معماری نظم نوین اقتصادی در سطح بین‌الملل بوده و در این مسیر نظم موجود آمریکامحور را به چالش جدی کشیده است. این مسئله را از رهگذر نظریه ثبات هژمونیک می‌توان مورد واکاوی جدی قرار داد. اگرچه نظریه ثبات هژمونیک گیلپین ناظر بر رفتار قدرت هژمون موجود یعنی آمریکا است، ولی از نظر نگارنده این ظرفیت تئوریک را دارد تا رفتارشناسی مطلوبی از دولت مدعی هژمون یعنی چین نیز به دست دهد. از این رو، باید تأکید کرد که کنش چین در طرح و اجرای ایده «یک کمربند- یک راه» ناظر بر تمایل و برنامه‌ریزی این کشور برای به چالش کشیدن هژمونی آمریکا و تبدیل خود به دولت برتر در سطح نظام بین‌الملل است. البته باید اذعان کرد که براساس اصول نظریه ثبات هژمونیک، چین با اجرای موفق طرح جاده ابریشم جدید برخی از ویژگی‌های قدرت هژمون شدن مثل تأمین منافع جمعی شرکا را به خوبی محقق کرده و در گزاره‌های دیگری مثل نهادسازی پولی- مالی و خلق ایدئولوژی و ارزش‌های مشروع قدم‌های خوبی برداشته است، اما مسیر دشواری پیش رو دارد. بنابراین، ایده «یک کمربند- یک راه» چین را در مسیر تحقق قدرت برتر اقتصادی و همچنین معماری یک نظم نوین اقتصادی قرار داده، اما تبدیل این کشور به قدرت هژمون همه‌جانبه نیازمند اقدامات متعدد دیگری است و مسیر طولانی و دشواری را برای نائل شدن به قدرت هژمون پیش روی این کشور قرار داده است.

منابع و مأخذ

الف) فارسی

۱. امیراحمدیان، بهرام؛ صالحی، روح‌اله (۱۳۹۵). «ابتکار جاده ابریشم جدید چین: اهداف، موانع و چالش‌ها»، فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، ش ۳۶، ص ۴۲-۹.

۲. بیلس، جان (۱۳۸۳). جهانی شدن سیاست؛ روابط بین‌الملل در عصر نوین، ترجمه ابوالقاسم راه چمنی و دیگران، تهران: ابرار معاصر.
۳. پوراحمدی، حسین (۱۳۸۶). اقتصاد سیاسی بین‌الملل و تغییرات قدرت آمریکا، تهران: مرکز مطالعات استراتژیک خاورمیانه.
۴. جکسون، رابرت (۱۳۸۳). درآمدی بر روابط بین‌الملل، ترجمه مهدی ذاکریان و دیگران، تهران: میزان.
۵. خداقلی‌پور، علیرضا (۱۳۹۶). «ابتکار کمربند- راه چین و تأثیر آن بر منافع ملی جمهوری اسلامی ایران»، فصلنامه سیاست خارجی، سال سی‌ویکم، ش ۱، ص ۴۹-۱۷.
۶. ساعی، احمد؛ ترابی، قاسم (۱۳۸۹). «نظریه ثبات همونیک و بحران در نظام اقتصاد جهانی»، فصلنامه سیاست، دوره ۴۰، ش ۴، ص ۱۶۰-۱۴۳.
۷. سلیمی، حسین (۱۳۸۴). نظریه‌های گوناگون درباره جهانی شدن، تهران: سمت.
۸. شریعتی‌نیا، محسن (۱۳۹۵). «کمربند اقتصادی جاده ابریشم: زنجیره ارزش چین‌محور»، فصلنامه روابط خارجی، سال هشتم، ش ۳، ص ۱۱۳-۸۵.
۹. قوام، عبدالعلی (۱۳۸۴). روابط بین‌الملل؛ نظریه‌ها و رویکردها، تهران: سمت.
۱۰. لارسون، توماس (۱۳۸۳). اقتصاد سیاسی بین‌الملل؛ تلاش برای کسب قدرت و ثروت، ترجمه احمد ساعی و مهدی متقی، تهران: قومس.
۱۱. ملکی، عباس؛ رئوفی، مجید (۱۳۹۵). راه ابریشم جدید؛ یک کمربند، یک جاده؛ نظریه چینی برای راهایی از محدودیت‌های استراتژیکی، تهران: ابرار معاصر.
۱۲. موسوی شفاغی، مسعود (۱۳۹۴). «نسل پنجم رهبران چین و ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم»، فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، دوره نخست، ش ۱۷، ص ۲۲۲-۲۰۱.
۱۳. یزدانی، عنایت‌الله؛ امید، علی؛ شاه محمدی، پریسا (۱۳۹۵). «ابتکار کمربند- راه: قوام نظریه هارت‌لند»، فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، ش ۹۶، ص ۱۸۸-۱۶۳.

ب) خارجی

14. Cheung, Francis & Alexious, Lee (2016). **a Brilliant Plan: One Belt, One Road**, Hong Kong: CLSA, 2015.
15. Dees, Stephane & Guilhem, Arthur (2009). **The role of the United States in the global economy**, European Central Bank, at: <http://www.ecb.europa.eu>
16. Ekman, Alice; Nicolas, Françoise; Semam, John; Desamaud, Gabrielle; Kastouevajean; Serif Onur Bahcecik and Clelie Nallet (2017). **Three Years of China's New Silk Roads**, Institute Francis Relations Internationals(IFRI), Pakistan, at: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman_et_al_china_new_silk_roads_2017.pdf
17. Fedorenko, Vladimir (2013). **The New Silk Road Initiatives In Central Asia**, Institute Washington DC, at: www.rethinkinstitute.org/wp-content
18. Ghiasy, Richard & Zhou, Jiayi (2017). **The Silk Road Economic Belt: Considering security implications and EU-China cooperation prospects**, Stockholm International Peace Research Institute, at: Internet: www.sipri.org
19. Gilpin, Robert (1987) **the Political Economy of International Relations**, Princeton University Press.
20. Hawksworth, John (2017). **how will the global economic order change by 2050**, Price water house Coopers (PWC), UK, at: www.pwc.com/structure.
21. Joseph, François (2013). **the U.S. Economic Hegemony and the Rise of China**, Linnaeus University, School of Social Sciences, Department of Political Science.
22. Keohane, Robert (1984). **After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy**, Princeton University Press.
23. Miller, tom (2017). **China's Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road**, Zed Books Ltd, London, at: www.Zedbooks.net

24. Minghao, Zhao (2015). **China's New Silk Road Initiative**, Institute for Financial Studies at Renmin University of China.
25. NDRC(National Development and Reform Commission), 2015, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council Authorization, at: <http://en.ndrc.gov.cn>
26. Ozkaplan, Mert (2013). **Can China be the Next Hegemon**, University TASAM Intern.
26. Salaam Khan, Abdul (2015). "Is Growing China A Real Challenge To The U.S. Power", **International Journal of Humanities and Social Science**, Vol. 5, No. 10(1).
27. Vander, Putten & Frans, Paul (2015). **China, Europe and the Maritime Silk Road**, Clingendael Report Netherlands Institute of International Relations, at: <http://thediplomat.com>
28. Zimmerman, Thomas (2015). **the New Silk Roads: China, the U.S. and the Future of Central Asia**, China Institutes of Contemporary International Relations.