

Economic Motivations of China's Belt and Road Initiative

Sajad Bahrami Moghadam*

Assistant Professor in International Relations at Guilan University , Rasht, Iran

Received: 20, August, 2020

Accepted: 4, September, 2020

Abstract

Since the launch of the BRI in 2013, 136 countries and 30 international organizations have signed BRI cooperation documents, received US\$90 billion in Chinese Foreign Direct Investment (FDI) and exchanged US\$6 trillion in trade with China. President Xi Jinping has described the BRI as the 'Project of the Century', yet the motivations, aims and scope of the BRI have been continuously debated and the Chinese Government has struggled to put forward a clear narrative for the initiative. The Silk Road Economic Belt, first announced by Chinese President Xi Jinping during his September 2013 trip to Kazakhstan, envisions a network of roads and railways, together with a parallel network of pipelines, fiber-optic cables, and telecommunication links, connecting China to Europe via Central Asia, Iran, Turkey, the Balkans, and the Caucasus across the 11,000-kilometer-long Eurasian continent. While the "belt" links Eurasia to China by land, the 21st Century Maritime Silk Road will comprise a string of ports connecting China with Southeast Asia, South Asia, Africa, the Middle East, and Europe through the South China Sea, the Indian Ocean, and the Mediterranean Sea. China's motivations for this extraordinarily ambitious project are numerous. This article tries to describe the nuts and bolts of China's Belt and Road Initiative and the evolution of the concept in Chinese strategic thinking. It examines the internal and external drivers motivating China's push for the Belt and Road Initiative from an economic, political and strategic standpoint.

Key words: Belt and Road Initiative, China, Economic Growth, Capital Surplus, Consumption Surplus.

* **Corresponding Author:** sbahrami@guilan.ac.ir

محرك‌های اقتصادی ابتكار جاده و كمربند چين

سجاد بهرامی مقدم*

استاديار روابط بين‌الملل دانشگاه گيلان، رشت، ايران

تاريخ دريافت: ۱۳۹۹/۰۵/۳۰ تاريخ پذيرش: ۱۳۹۹/۰۶/۱۴

چکیده

رئيس جمهوری خلق چين در سال ۲۰۱۳ ميلادی، ایده جاده جديد ابريشم را در دو مسير خشکی و دريا مطرح کرد. سپس در جهت تحقق آن، چين دستورکارهای سياسی مشخصی را اتخاذ کرده و به پيش برده است. اين مقاله به تجزيه و تحليل عوامل و محرك های اقتصادی ابتكار جاده و كمربند چين متمرکز است و در اين راستا سوال اصلی اين مقاله آن است که چه عوامل اقتصادی سبب پيشبرد ابتكار جاده و كمربند چين شده است؟ در پاسخ اين فرضيه طرح می‌شود که رشد اقتصادی، مازاد مصرف، مازاد سرمايه، اضافه ظرفيت توليد، ارتقای رقابت پذيری اقتصادی و ضرورت دسترسی بيشتر به بازارهای خارجی برای چين، به عنوان متغیرهایی مستقل سبب پيشبرد اين مگا پروژه شده است. در اين مقاله اين فرضيه به روش تبیینی و از چشم انداز نظری اقتصاد سياسی بين‌الملل بر اساس تئوری نو واقع‌گرایانه رابرت گيلپين مورد تجزيه و تحليل قرار گرفته است. یافته‌های مقاله نشان می‌دهد که ابتكار جاده و كمربند چين قویاً تحت تأثیر ضرورت‌های اقتصادی و الزاماتی است که برای دوام رشد اقتصادی و توسعه داخلی اين کشور وجود دارد که پیامدهای سياسی و امنیتی نیز در اقتصاد سياسی بين‌الملل دارد.

واژگان کلیدی: ابتكار جاده و كمربند، چين، رشد اقتصادی، مازاد سرمايه، اضافه ظرفيت توليد.



چین به طور مشخص از سال ۲۰۱۳ میلادی نقش مؤثری در پیشبرد ابتکار یک جاده یک کمربند یا جاده جدید ابریشم ایفا کرده است؛ جاده جدید ابریشم در واقع پوشش دهنده فعالیت‌هایی گسترده در زیرساخت‌های حمل و نقل بین‌المللی، شامل جاده‌ها، خطوط مدرن ریلی، بنادر، فرودگاه‌ها، زیرساخت‌ها و خطوط انتقال انرژی و توسعه همکاری‌های مالی و تجاری بین‌المللی است که با مشارکت چین در قلمروهای ژئوپولیتیکی مختلف در حال توسعه است. به عبارتی متمایز از آن چه که عنوان این پروژه تداعی‌کننده آن است، جاده جدید ابریشم فراتر از مسأله ترانزیت بین‌المللی نقش مهمی در پیشبرد سرمایه‌گذاری‌ها در بخش‌های زیرساختی مختلف با مشارکت چین در حوزه‌هایی از آسیا، آفریقا و اروپا ایفا می‌کند، این طرح همچنین پیشبرد یک زنجیره ارزش محور چین را در اقتصاد سیاسی بین‌المللی دنبال می‌کند که تحقق آن مقیاس بازار، افزایش ارزش و حجم تجارت خارجی چین به عنوان یک قدرت نوظهور اقتصادی را به گونه‌ای چشمگیر گسترش می‌دهد. طرح راه ابریشم جدید یا طرح یک کمربند و یک جاده، یک طرح سرمایه‌گذاری در زیربنای اقتصادی بیش از ۶۰ کشور جهان و توسعه دو مسیر تجاری «کمربند اقتصادی راه ابریشم» و «راه ابریشم دریایی» است که توسط چین در سال ۲۰۱۳ ارائه شده است. پشتوانه این طرح، قدرت صنعتی اقتصاد چین و توان سرمایه‌گذاری آن است. این طرح می‌تواند به همراه قدرت نظامی چین، به هژمونی این کشور در آسیای شرقی بینجامد و در نهایت با تفوق بر مسیرهای تجاری خشکی و آبی اوراسیا، چین را به سوی قدرت برتر در اقتصاد جهانی رهنمون کند. موافقان این طرح، آن را راهی برای شکاف زیرساخت‌ها بین کشورهای توسعه یافته و کشورهای در حال توسعه، کمک به رشد اقتصادی این کشورها و رونق تجارت بین‌المللی می‌دانند. اما مخالفان آن را طرحی استعماری می‌دانند که بسیاری از کشورهای هدف، توان بازپرداخت دیونش را ندارند و قراردادهایش شفاف نیست. در این راستا، پرسش‌های مختلفی درباره طرح جاده جدید ابریشم مطرح است در این مقاله به تجزیه و تحلیل اهداف و محرک‌های این مگا پروژه پرداخته می‌شود. در این راستا سؤال اصلی این مقاله آن است که چه عوامل اقتصادی سبب پیشبرد مگا پروژه جاده جدید ابریشم چین شده است؟ در پاسخ این فرضیه طرح می‌شود که رشد اقتصادی چین، مازاد مصرف، مازاد سرمایه، اضافه ظرفیت تولید، ارتقای رقابت پذیری اقتصادی و ضرورت دسترسی بیشتر به بازارهای خارجی به عنوان متغیرهایی مستقل سبب پیشبرد مگا پروژه جاده جدید ابریشم چین شده است. در ادامه از چشم انداز نو واقع‌گرایانه گیلپین در اقتصاد سیاسی بین‌الملل به بررسی فرضیه و تجزیه و تحلیل داده‌ها پرداخته می‌شود.

۱. چارچوب نظری

در حوزه روابط بین‌الملل، نظریه سیاست بین‌الملل والتز کوششی در جهت مساعی نظری برای تبیین قوانین علمی یا آن گونه که والتز باور دارد رابطه بین متغیرها است. گرچه نظریه سیاست بین‌الملل والتز از مساعی نظری در اقتصاد خرد برای درک سیاست بین‌الملل الهام گرفته است اما کوشش کرده است که عرصه بین‌المللی را به مثابه قلمروی سیاسی مورد بررسی قرار دهد (والتز، ۱۳۹۲: ۱۸-۱۱). لذا عوامل اقتصادی و یا ثروت در مرکز توجه والتز نیست بلکه بیش از آن بر قدرت و سیاست قدرت و عوامل سازنده آن بویژه نیروی نظامی متمرکز است. در واقع تا قبل از دهه ۱۹۷۰، علوم اقتصادی و علوم سیاسی به عنوان دیسیپلین‌هایی جداگانه مطالعه می‌شدند، گرچه در رویه عملی، اقتصاد سیاسی در قلمرو بین‌المللی وجود داشت اما به عنوان یک رشته دانشگاهی، تلاش برای تأسیس اقتصاد سیاسی بین‌الملل از دهه ۱۹۷۰ آغاز شد.

کیندل برگر، رابرت کوهن و جوزف نای لیبرال، و سوزان استرنج و رابرت گیلپین واقع‌گرا در شکل‌گیری اقتصاد سیاسی بین‌المللی برای مطالعه یا به بیان والتز مساعی نظری برای تبیین قوانین علمی در قلمروی که در آن دولت و بازار و یا قدرت و ثروت در کنش متقابل قرار می‌گیرند، نقش مؤثری داشتند. بر این اساس حوزه‌ای از مطالعات نظری در ایالات متحده و انگلستان پی‌ریزی شد که به بررسی روابط پیچیده فعالیت سیاسی و اقتصادی در سطح بین‌المللی می‌پرداخت. این رشته مطالعاتی گرچه جدید بود اما ریشه‌هایی دور تا آثار ویلیام پتی در ۱۶۷۱ و اقتصاددانان فیوزیوکرات فرانسوی و آدام اسمیت در قرن‌های هجدهم و نوزدهم داشت. به طور کلی سه رهیافت کلاسیک نظری در اقتصاد سیاسی بین‌الملل مطرح است که عبارتند از: مرکانتلیسم، لیبرالیسم و مارکسیسم، که هر یک خاستگاه‌های متمایزی در فلسفه سیاسی نیز دارند. مرکانتلیسم با آثار واقع‌گرایانه در فلسفه سیاسی و نظریه‌های رئالیستی روابط بین‌الملل قرابت دارد. در این میان رابرت گیلپین از نوواقع‌گرایانی است که آثارش در پیدایش و پیشبرد اقتصاد سیاسی بین‌الملل به عنوان حوزه‌ای مطالعاتی نقشی مؤثر داشته است (Cohen, 2008: 42-47). در این پژوهش باتوجه به موضوع و مسأله مورد بررسی، چشم‌انداز نظری از مساعی نظری رابرت گیلپین برپایه کتاب جنگ و تغییر در سیاست جهان که متناسب‌ترین نظریه برای بررسی مسأله این پژوهش است استخراج و استفاده می‌شود. گیلپین از دو رهیافت کل‌گرای جامعه‌شناختی و فرد‌گردای انتخاب عقلانی آغاز می‌کند و این ایده را مطرح می‌کند که برای درک رفتار بازیگران در اقتصاد سیاسی بین‌الملل باید هم به عوامل ساختاری و هم عوامل فردی توجه داشت، از این منظر بازیگران در قلمرو بین‌المللی موجودیت‌هایی محسوب می‌شوند که منافع فردیشان را در محیط بین‌المللی تعقیب می‌کنند و

عوامل محیط بین‌المللی بر چگونگی تعقیب منافع آن‌ها تأثیر می‌گذارد. به باور گیلپین دولت‌ها به مثابه واحدهای اصلی در عرصه بین‌المللی هر کدام منحنی‌ای از منافع خرد و کلان را دنبال می‌کنند؛ به عبارتی دولت‌ها خواسته‌های بی‌حد و حصری دارند اما منابع آن‌ها برای دستیابی به این خواسته‌ها محدود است، بنابراین هر دولتی دسته‌ای از اهداف را در سیاست بیرونی خود جستجو می‌کند و منافع ملی هر کشوری نیز برآیندی است از منافع ائتلاف مسلط داخلی و فهمی که از منافع ملی کشور خود دارند و عوامل محیط بین‌المللی. گیلپین این‌گونه نتیجه‌گیری می‌کند که در دنیایی با منابع کمیاب که هر منفعتی مستلزم هزینه است و دولت‌ها این اهداف را سبک و سنگین کرده و بیش از استراتژی‌های پیشینه‌سازی، استراتژی‌های رضایت‌بخش را اتخاذ می‌کنند، این بدین معنی است که یک دولت می‌تواند از میان ترکیبی از شماری از اهداف مختلف به کسب یک هدف راضی باشد (گیلپین، ۱۳۹۸: ۲۳).

در عصر مدرن چرخه امپراتوری‌های سرزمینی گذشته با سیکل هژمون‌ها جایگزین شده است که این امر ریشه در تغییرات مختلف تکنولوژیکی و محیطی از جمله دگرگونی در فناوری جنگ و رشد و گسترش بازار بین‌المللی دارد. بنابراین با توجه به تحولات محیطی، وزن اهداف اقتصادی در سیاست خارجی دولت‌ها به طور کلی افزایش یافته است. در نتیجه رشد و توسعه طلبی دولت‌ها در عصر کنونی از طریق توسعه طلبی ارضی تعقیب نمی‌شود. در عصر امپریالیسم، این توسعه طلبی در درجه اول از طریق توسعه قلمرو ارضی محقق می‌شد. در دنیای مدرن، تحکیم درونی و گسترش اقتصادی در بازارهای جهانی تا حدی جایگزین توسعه طلبی ارضی شده است. با وجود این قابل ذکر است که رشد قدرت یک دولت و توسعه طلبی‌اش همانطور که گسترش منابع در دسترس و مازاد اقتصادی‌اش را افزایش می‌دهد، همدیگر را به صورت متقابل تقویت می‌کنند. به طور کلی گیلپین بر این باور است که مازاد اقتصادی نقش مهمی در گسترش دولت‌ها دارد و در عصر مدرن، رشد جوامع پیرامونی تابعی است از نرخ اقتباس فنون و تکنولوژی مدرن از جوامعی که در مرکز تمدن مدرن هستند که رقابتی‌ترین تکنولوژی‌های اقتصادی و نظامی را دارند و رشد در جوامع پیرامونی از بخش کشاورزی به بخش صنعت و سپس خدمات منتقل می‌شود و مازاد اقتصادی دولت‌های در حال رشد را به گسترش اقتصادی در محیط بیرونی وادار می‌کند (Gilpin, 1981: 168-162)، از این منظر نرخ رشد چین در طول چهار دهه گذشته تابعی از نرخ اقتباس فنون و تکنولوژی از جوامع توسعه یافته بوده است و مازاد اقتصادی عاملی مهم در گسترش بیرونی این هژمون نوظهور است که در ادامه مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۲. عوامل و محرک های اقتصادی جاده جدید ابریشم چین

۲-۱. رشد اقتصادی چین

در طول تاریخ جوامعی که از نرخ رشد نوآوری تکنولوژیکی بالاتری برخوردار بوده‌اند شانس بیشتری برای حفاظت از خود داشته‌اند. در طول سده‌های متمادی، بقا و یکپارچگی چین به خاطر این حقیقت بوده که چین قادر بوده است که تولید و مازاد اقتصادی اش را بیش از هزینه‌های نظامی و هزینه‌های مربوط به حفاظت از موجودیت خود افزایش دهد؛ در نتیجه همواره این امپراتوری منابع کافی برای دفاع از امنیت خود در دسترس داشته است، این منابع که به رشد و رونق نوآوری در فنون و تکنولوژی در چین کمک می‌کرد از عواملی بوده است که نقش تعیین کننده‌ای در بقای این امپراتوری ایفا می‌کرده است. به طور کلی در مجموع چین برای سده‌های متمادی نرخ رشد بالاتری نسبت به جوامع پیرامونی خود در زمینه‌های تکنولوژیکی داشته است و همین برتری چین را قادر به کسب سلاح‌ها و ایجاد فنون کارآمدتری برای حفاظت از خود می‌کرد و در دوره‌هایی که چین مغلوب جوامع پیرامونی خود می‌شد نیز راز این غلبه در اقتباس فنون و ابزار جنگ از تمدن چین توسط اقوام مهاجمی بود که در پیرامون این امپراتوری می‌زیستند و به عنوان بربر شناخته می‌شدند (Wang, D., & Shang, 2005: 8).

این وضعیت در پی انقلاب صنعتی انگلستان تغییر کرد؛ انقلاب صنعتی در انگلستان و رشد و گسترش فرایندهای مدرنیزاسیون در اروپا، پیامدهای شگرفی در محیط بین‌المللی به بار آورد؛ به طوری که امپراتوری‌های کهن به جوامعی پیرامونی بدل شدند و در این میان امپراتوری کهن چین که در طول قرن‌های طولانی از شکوفاترین و پر رونق‌ترین جوامع گیتی محسوب می‌شد و در رشد و شکوفایی و نوآوری از جوامع پیشتاز شمرده می‌شد به نسبت انگلستان صنعتی و دیگر جوامع مدرن به جامعه‌ای پیرامونی بدل شد. به‌طورکلی در طول ۱۸ قرن از بیست قرن گذشته، تولید ناخالص چین به‌عنوان یک جامعه آسیایی از هر جامعه اروپایی بیشتر بوده است. تا سال ۱۸۲۰ سهم چین از تولید ناخالص جهانی بیش از سی درصد بود. رقمی که از مجموع تولید ناخالص اروپای شرقی و غربی و سرزمین ایالات‌متحده بیشتر بود. در اواخر قرن هجدهم تولید ناخالص چین هفت برابر تولید ناخالص انگلستان شد. بوزان بر این باور است که در ۱۷۰۰ میلادی قدرت‌های آسیایی حدود ۶۱ درصد از تولید ناخالص جهان را در اختیار داشتند. در سال ۱۹۱۳ اروپایی‌ها ۶۸ درصد از تولید ناخالص جهان را به خود تخصیص دادند (Buzan and Lewson, 2015: 117).

این دگرگونی‌ها پایه یک انتقال بزرگ در مرکز ثقل قدرت در جهان شدند. انقلاب صنعتی که از انگلستان آغاز شده بود در طول قرن هجدهم به‌طور فزاینده‌ای بر سهم بریتانیا از تولید ناخالص جهان افزود تا جایی که در ۱۸۹۰ انگلستان به‌تنهایی ۲۰ درصد از تولید ناخالص صنعتی جهان را داشت و در سال ۱۹۰۰ نیز حدود یک‌چهارم انرژی سوختی جهان را تولید می‌کرد (Buzan and Lawson, 2013: 25-32).

این انتقال انگلستان را قادر کرد که در میانه قرن نوزدهم در طی جنگ اول تریاک امپراتوری چین را شکست داده و سده‌ای از نفوذ قدرت‌های صنعتی در سرزمین پادشاهی میانه آغاز شود. سده‌ای که با انقلاب کمونیستی خلق چین به رهبری مائو زدانگ در ۱۹۴۹ خاتمه می‌یابد، پس از درگذشت مائو و به رهبری رسیدن دنگ شیائوپینگ از ۱۹۷۸، چین به عنوان جامعه‌ای پیرامونی بر أخذ و اقتباس فنون و نوآوری‌های تکنولوژیکی از جوامع توسعه یافته صنعتی متمرکز شده است و در نتیجه نرخ چشمگیر اقتباس از جوامع توسعه یافته و در ترکیب با آنچه که در اقتصاد سیاسی بین الملل مزیت‌های عقب ماندگی خوانده می‌شود از ۱۹۷۸، چین نرخ رشد اقتصادی شتابانی داشته است. به طور کلی در دوره پیشامدرن، رشد اقتصادی چین بر بخش کشاورزی مبتنی بوده است. از ۱۹۷۸ که پکن وارد دوره‌ای از رفورم و بازگشایی درب‌ها شده است، سهم بخش صنعتی چین در رشد و شکوفایی اقتصادی کشور رو به گسترش بوده است.

به رغم رشد ملموس بخش کشاورزی، در طول چهار دهه گذشته بالاترین نرخ رشد اقتصادی مربوط به بخش صنعت بوده است. أخذ و اقتباس از کشورهای توسعه یافته در طول چهار دهه گذشته به چین امکان داده است که با جذب شرکت‌های خارجی، تولید کارخانه‌ای خود را دچار یک تحول اساسی کند. ورود شرکت‌های خارجی با ورود و دسترسی بیشتر چین به فنون و تکنولوژی مدرن همراه شده است و این شرکت‌های خارجی نقش تعیین کننده‌ای در رشد بخش صنعتی چین داشته‌اند؛ به طوری که تا سالهای اولیه قرن جدید حدود ۷۰ درصد از صادرات کارخانه‌ای چین حاصل فعالیت این شرکت‌ها بوده است، این نسبت در ادامه فراگیری چین از دنیای صنعتی دگرگون شده است و بیش از ۴۰ درصد صادرات صنعتی چین تا ۲۰۱۲ میلادی متعلق به شرکت‌های چینی است. در سال ۲۰۱۱، سهم بخش کشاورزی در مقایسه با بخش‌های دیگر از تولید ناخالص داخلی به ۹,۳ درصد کاهش یافته، که در قیاس با آن سهم بخش صنعتی به ۴۴,۴ درصد و سهم بخش خدمات به ۴۶,۴ درصد رسیده بود. این ارقام بیانگر دگرگونی در رشد اقتصادی در بخش‌های مختلف اقتصادی چین است. به طور کلی در آغاز سهم بخش کشاورزی در تولید ناخالص داخلی بیش از سهم بخش صنعتی و بخش خدمات بوده است، با آغاز دوره رفورم، بخش صنعتی با نرخ شتابان رشد یافته و در ادامه به طور نسبی نرخ رشد بخش صنعتی آهسته‌تر شده و

سه‌م بخش خدمات از تولید ناخالص داخلی افزایش یافته است، به طوری که در سال ۲۰۱۶، سه‌م بخش خدمات به ۵۱ درصد از تولید ناخالص داخلی چین رسیده است و پکن اصلاحات اقتصادی را در دستور کار قرار داده است که تا سال ۲۰۲۵ در نتیجه آن انتظار دارد که سه‌م بخش خدمات به ۶۰ درصد از تولید ناخالص داخلی برسد (Di Cosmo, 2018: 134).

این تحولات داخلی در نسبت نرخ رشد بخش‌های سه گانه اقتصادی همان گونه که از قواعد و قوانین مشخص اقتصادی تبعیت می‌کند پیامدهایی نیز با خود به همراه دارد. در واقع همانگونه که گیلپین باور دارد، بخش صنعتی در عصر مدرن در قیاس با بخش کشاورزی و بخش خدمات به فعالیت‌هایی مربوط می‌شود که مولدتر محسوب می‌شوند و نرخ بازگشت سرمایه در این بخش به نسبت بالاتر از نرخ بازگشت سرمایه در بخش‌های خدمات و کشاورزی است. بر همین اساس است که از آغاز رفورم‌های اقتصادی، بخش صنعت چین نقش چشمگیر و برجسته‌ای در رشد شتابان کشور داشته است؛ به طوری که متوسط نرخ رشد اقتصادی چین از ۱۹۷۸ الی ۲۰۱۵، تقریباً ۱۰ درصد رقم خورده است (Yabuki, 2018: 78).

اما همانگونه که گیلپین اشاره می‌کند، رشد در اقتصادهای شکوفا در عصر مدرن در آغاز از بخش کشاورزی به بخش صنعتی و سپس به بخش خدمات منتقل می‌شود و با توجه به این که بخش خدمات نسبت به بخش صنعتی مولد محسوب نمی‌شود در اقتصاد کلان نرخ بهره وری و تولید مازاد اقتصادی در این بخش پایین‌تر است. به عبارتی رشد بخش مولد صنعتی ضرورت افزایش مصرف را با خود به بار می‌آورد که خود تسهیل‌کننده رشد بخش خدمات است، اما این امر با افزایش شتابان بهره وری کلان اقتصادی کشور همراه نیست و اضافه ظرفیت‌های تولید و مازاد اقتصادی بخش صنعتی مشوق‌هایی برای گسترش اقتصادی در بیرون از کشور ایجاد می‌کند. بر همین اساس رشد چشمگیر اقتصادی چین و مازاد اقتصادی یکی از مهمترین عواملی است که پکن را به طرح ابتکار یک جاده یک کمربند در کنار ابتکار بانک سرمایه گذاری زیرساخت آسیا نموده است. بر اساس آخرین آمارها سه‌م میانگین چین در رشد اقتصاد جهانی در سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۶ بیش از ۳۰ درصد بود که بیشترین میزان در میان تمامی کشورها و از مجموع سه‌م آمریکا، منطقه یورو و ژاپن روی هم بیشتر بود (Petersmann, 2018: 5).

اداره ملی آمار چین گزارشی از دستاوردهای اقتصادی این کشور از زمان برگزاری هجدهمین کنگره ملی حزب کمونیست چین در سال ۲۰۱۲ منتشر کرد که مهمترین بخش‌های آن شامل موارد زیر است: تولید ناخالص داخلی چین در سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۶ سالیانه ۷٫۲ درصد در

مقایسه با ۲,۵ درصد میانگین جهانی و چهار درصد میانگین کشورهای در حال توسعه افزایش یافت. تولید ناخالص داخلی چین بر حسب قیمت‌های ثابت در سال ۲۰۱۶ به میزان ۳۲ درصد نسبت به سال ۲۰۱۳ افزایش یافت. سهم تولید ناخالص داخلی چین از اقتصاد جهانی در سال ۲۰۱۶ با افزایش سه درصدی نسبت به سال ۲۰۱۲ به ۱۵ درصد رسید. سهم سرانه از تولید ناخالص داخلی در سال ۲۰۱۶ با افزایش ۲۹ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۲ و با احتساب تورم به ۵۳ هزار و ۹۸۰ یوان (۷۹۳۹ دلار) رسید که رشد میانگین سالانه ۶,۶ درصد را نشان می‌دهد. سرانه درآمد ناخالص داخلی از ۵۹۴۰ دلار در سال ۲۰۱۲ به بیش از ۸۰۰۰ دلار در سال ۲۰۱۶ افزایش یافت و چین در این شاخص از رتبه ۱۱۲ در سال ۲۰۱۲ به رتبه ۹۶ در سال ۲۰۱۵ ارتقا یافت (Yabuki, 2018: 73).

بخش صنعت از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۶ سالانه به طور متوسط هشت درصد رشد داشت. سهم بخش صنعت از تولید ناخالص داخلی از ۴۵,۳ درصد در سال ۲۰۱۲ به ۵۱,۶ درصد در سال ۲۰۱۶ افزایش یافت. سهم مصرف نهایی در رشد اقتصادی از ۴۷ درصد در سال ۲۰۱۳ به ۶۴,۶ درصد در سال ۲۰۱۶ افزایش یافت. سهم بودجه تحقیق و توسعه با افزایش ۵۰,۵ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۲ به ۱,۵۵ تریلیون یوان در سال ۲۰۱۶ رسید. سهم منابع تحقیق و توسعه از تولید ناخالص داخلی نیز در همین دوره از ۱,۹۱ به ۲,۸ درصد افزایش یافت. پنج سال پیش طول خطوط راه آهن چین ۹۸ هزار کیلومتر بود که در سال ۲۰۱۶ به ۱۲۴ هزار کیلومتر رسید و طول خطوط راه آهن سریع السیر نیز از کمتر از ۱۰ هزار کیلومتر به بیش از ۲۲ هزار کیلومتر رسید که بزرگترین شبکه خطوط آهن سریع السیر در جهان است. ارزش تجارت خدمات با رشد ۳۶,۷ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۲ به ۶۵۷,۵ میلیارد دلار رسید که نشان دهنده افزایش میانگین ۸,۱ درصدی سهم آن در تولید ناخالص داخلی است. سرمایه گذاری مستقیم خارجی نیز با رشد متوسط سالانه ۳,۱ درصدی بین سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۶ به ۴۸۹,۴ میلیارد دلار رسید. شمار افراد فقیر در مناطق روستایی از ۹۸,۹۹ میلیون نفر در سال ۲۰۱۲ به ۴۳,۳۵ میلیون نفر در سال گذشته کاهش پیدا کرد. از سال ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ میزان مصرف انرژی و آب به ازای هر واحد تولید ناخالص داخلی به ترتیب ۱۷,۹ و ۲۵,۴ درصد کاهش پیدا کرد. چهار دهه رشد شتابان اقتصادی موجب محرک‌هایی نیرومند شده است که نقش فعال چین را در گسترش زنجیره‌ای وسیع از زیرساخت‌های حمل و نقل بین‌المللی و انتقال انرژی به ضرورتی اجتناب ناپذیر مبدل ساخته است. افزایش حجم تجارت خارجی از ۲۰/۴ میلیارد دلار در سال ۱۹۷۸ به حدود ۵ تریلیون دلار که به چین رتبه بزرگترین صادر کننده و وارد کننده جهان را داده است، مازاد سرمایه که چین را با دارایی بیش از ۳/۲ تریلیون دلار به دارنده بیشترین ذخیره ارزی تبدیل کرده، پیدایش زنجیره ارزش (شامل تولید، عرضه و تقاضا)، چین محور

در بازار بین‌المللی و جستجوی نفوذ ژئوپولیتیکی محرک‌های نیرومندی هستند که چین را به ایفای نقشی ممتاز در ایجاد و احیای زنجیره و شبکه‌ای گسترش یافته از زیرساخت‌ها و خطوط حمل و نقل دریایی و خشکی راغب نموده است (Lu, 2018: 82-86).

۲-۲. ضرورت دسترسی به بازارها برای صادرات و واردات چین

پس از آغاز رفرم‌های اقتصادی، چین برای اولین بار در فاصله سال‌های ۱۹۸۰ الی ۱۹۸۳، میزان صادراتش از میزان وارداتی که داشت، پیشی گرفت. تا پایان دهه ۱۹۸۰، تجارت خارجی چین، گرچه به نسبت دهه‌های بعدی با روندی کندتر اما به‌طور قابل‌ملاحظه‌ای، رشد کرد و در آخرین سال دهه ۱۹۸۰، حجم تجارت خارجی این کشور به ۱۱۵,۴ میلیارد دلار رسید که برابر با ۲۴ درصد از تولید ناخالص داخلی و ۳ درصد از کل تجارت سالیانه جهانی می‌شد. بدین ترتیب جایگاه چین در رتبه‌بندی تجارت بین‌المللی از ۳۲ به ۱۶ ارتقا یافته و نهایتاً تا اولین سال‌های دومین دهه قرن جدید، چین رتبه اول و جایگاه بزرگ‌ترین دولت را در عرصه تجارت جهانی کسب کرده است (Lardy, 2015: 36-38).

در سال ۱۹۷۷، سهم چین از تجارت جهان معادل شش‌دهم درصد بود که تا سال ۲۰۰۳ به شش درصد افزایش یافت. هنگامی که پکن در ۱۹۷۸ رفرم‌های اقتصادی را از سر می‌گرفت، حدود سی دولت وجود داشت که سهمشان از تجارت جهان بیش از سهم چین بود. تا سال ۲۰۰۴ چین پس از آمریکا و آلمان به بزرگ‌ترین دولت تاجر تبدیل شد و در سال ۲۰۱۲، در زمینه صادرات و واردات به بزرگ‌ترین صادرکننده و واردکننده در جهان تبدیل شد و در این زمینه جایگاهی را کسب کرد که برای بیش از شش دهه به ایالات متحده تعلق داشته است. رشد تولیدات کارخانه‌ای مهم‌ترین عاملی است که سبب افزایش چشمگیر صادرات چین شده است. از طرفی نسبت بالایی از سرمایه‌گذاری‌های داخلی در این بخش صرف می‌شود و رشد بخش تولید کارخانه‌ای چین به نوبه‌ی خود نرخ اشتغال و نیز مصرف انرژی و منابع معدنی را افزایش داده است.

گسترش تجارت خارجی توأم آن‌هم مؤلفه‌ای تأثیرگذار و هم از پیامدهای شکوفایی اقتصادی چین می‌باشد. به‌طور میانگین تجارت خارجی چین از سال ۱۹۷۸ به بعد ۱۷ درصد رشد سالیانه را تجربه کرده است. در سال ۱۹۷۸ هنگامی که پکن برای اولین بار پس از تأسیس جمهوری خلق، سیاست رفرم و گشایش درها را اتخاذ کرد، صادرات بازرگانی چین حدود ۹,۸ میلیارد دلار بود، واردات بازرگانی‌اش نیز در آن سال ۱۰,۹ میلیارد دلار اعلام شد؛ یعنی مجموع تجارت خارجی این کشور معادل ۲۰,۶ میلیارد دلار بود که چین را در رتبه‌بندی جهانی در جایگاه سی و دوم قرار

می‌داد (Fung, 1998). این ارقام به ترتیب تا سال ۲۰۱۱ به ۱,۹۰ تریلیون دلار و ۱,۷۴ تریلیون دلار افزایش یافت. در سال ۲۰۱۰، تجارت کالای چین به ۳ تریلیون دلار رسید که نشانگر رشدی ۱۴۳ برابری نسبت به سال ۱۹۷۸ بود. در واقع در طول سه دهه گذشته آزادسازی و گسترش تجاری به‌عنوان نیرویی ضروری سبب توسعه و انتقال چشمگیر چین به‌قدرتی تجاری شده است. از سال ۲۰۰۱ که چین به سازمان تجارت جهانی پیوست، تجارت خارجی چین رشد فزاینده‌تری به خود گرفته است (Tong and Zheng, 2008)؛ طوری که بین سال‌های ۲۰۰۱ و ۲۰۰۸ که بحران مالی بین‌المللی تجارت بین‌المللی را متأثر کرد، تجارت خارجی چین با میانگین ۲۶ درصد رشد یافته است. این در حالی است که میانگین رشد تجارت خارجی این کشور در دهه ۱۹۸۰ و دهه ۱۹۹۰ به ترتیب ۱۲ و ۱۵ درصد بوده است، این نسبت رشد در دهه اول قرن بیست و یکم، ۲۰ درصد رقم خورده است. در سال ۲۰۰۹، یک سال پس از آغاز بحران مالی بین‌المللی، چین به بزرگ‌ترین صادرکننده در جهان تبدیل شد، جایگاهی که نه‌تنها پکن آن را حفظ نموده بلکه با رشد فزاینده‌ای آن را ارتقا بخشیده است. در همان سال چین به دومین واردکننده بزرگ در جهان نیز تبدیل شد؛ به‌گونه‌ای که به ترتیب ۹,۶ درصد و ۷,۹ درصد از صادرات و واردات جهانی را به خود تخصیص داد. رشد تجارت خارجی چین سبب شده است که این کشور به هزینه دیگر قدرت‌های بزرگ اقتصادی به‌طور روزافزونی به بزرگ‌ترین شریک تجاری برای شماری از دولت‌های جهان تبدیل شود. برای مثال از سال ۲۰۱۰ چین به بزرگ‌ترین بازار صادراتی و دومین منبع واردات برای اقتصاد نوظهور برزیل تبدیل شد؛ درحالی‌که جایگاه چین در زمینه صادرات و واردات برزیل در سال ۲۰۰۰ به ترتیب ۱۲ و ۱۱ بوده است. درباره مکزیک نیز چین در سال ۲۰۰۰ در صادرات و واردات این کشور به ترتیب جایگاه ۱۹ و ۶ را داشته است که تا سال ۲۰۱۰ این جایگاه به ترتیب به سوم و دوم تغییر کرده است (Fung and Garcia-Herrero, 2012). در مجموع در سال ۲۰۰۶ آمریکا بزرگ‌ترین شریک تجاری برای ۱۲۷ کشور بود. در همان سال چین بزرگ‌ترین شریک تجاری ۷۰ کشور از کشورهای جهان محسوب می‌شد. تا سال ۲۰۱۱ این نسبت این‌گونه تغییر کرده است که چین به بزرگ‌ترین شریک تجاری ۱۲۴ کشور از کشورهای جهان تبدیل شده است و سهم آمریکا به بزرگ‌ترین شریک تجاری برای ۷۶ کشور کاهش یافته است. این روند به‌طور فزاینده‌ای بر قدرت اهرم عمل‌های چین در حوزه‌های ژئوپلیتیکی جهان افزوده است (Xing, 2016: 197).

۳-۲. افزایش توان رقابتی چین

به بیان گیلپین در عصر مدرن، توسعه طلبی از طریق بازار اقتصاد جهانی و گسترش نفوذ سیاسی به طرز وسیعی جایگزین امپراتوری و توسعه طلبی ارضی به مثابه ابزارهای کسب ثروت شده است (McNeill, 1945; 1974). دلیل اصلی این تغییر این است که بازارها بسیار کارآمدتر از

دیگر اشکال سازمان انسانی هستند. از طریق تخصصی شدن در تقسیم کار بین المللی هر کسی می‌تواند از مبادله بین المللی بهره مند شود. بازار بزرگتر و حجم معاملات و نیز کارآمدی بیشتر بازار به بیشینه سازی بیشتر ثروت منجر شده است. بر این اساس دولت‌ها مشوق‌هایی برای مشارکت در اقتصاد بین المللی و سهمیم شدن در نظام تجاری بزرگتر بین المللی دارند.

گرچه همه دولت‌ها به برخورداری از منفعت مطلق از عملکرد اقتصاد بازار جهانی مایلند، اقتصادهای کارآمدتر با تکنولوژی پیشرفته‌تر بیش از دیگر دولت‌ها از بازار بین‌المللی منتفع می‌شوند. آن‌ها از نرخ‌های بالاتری از سود و تجارت بسیار پر کسب تری برخوردارند. در نتیجه این گرایش به وجود آمده است که ثروت در اقتصادهای پیشرفته‌تر متمرکز شود. بدین سبب قدرت‌های مسلط اقتصادی (و نظامی)، در عصر مدرن (بریتانیای کبیر در قرن نوزدهم و ایالات متحده در قرن بیستم)، مسئولیت سازماندهی و دفاع از اقتصاد بازار جهانی، ترویج تجارت آزاد، تأمین سرمایه گذاری، عرضه پول بین المللی را بر عهده گرفته‌اند. آن‌ها همچنین تهیه کالاهای عمومی ضروری برای کارکرد مؤثر بازارهای جهانی را بدین سبب که برایشان پرمفعت بوده است، تقبل کرده‌اند. این امر نیز در خصوص چین صدق می‌کند؛ در واقع چین پس از آن که متعاقب انقلاب صنعتی به جامعه‌ای پیرامون بدل شده و مغلوب برتری و پیشتازی صنعتی انگلستان و دیگر قدرت‌های مدرن شد، از سال ۱۹۴۹ از آنجا که به لحاظ اقتصادی فاقد رقابت پذیری در مقیاس بین المللی بود و نیز به سبب هزینه‌های سیاسی و اجتماعی، درها را به روی بازار اقتصاد سرمایه داری بست، تا این که از سال ۱۹۷۸ به منظور اغتنام فرصت‌ها ضمن حداقل آسیب پذیری، سیاست بازگشایی درها را در پیش گرفت، در نتیجه رشد بخش‌های داخلی، بویژه بخش صنعتی، اقتصاد چین در زمینه‌های مختلفی قابلیت و ظرفیت رقابت پذیری در مقیاس بین المللی را کسب کرده است بنابراین رقابت پذیری منافع اقتصادی ناشی از گسترش مشارکت در بازارهای خارجی را در مقایسه با هزینه‌های احتمالی افزایش داده است (Lardy, 2017) در نتیجه، رقابت پذیری اقتصادی از مشوق‌ها و محرک‌های مهم چین در پیشبرد ابتکار یک جاده، یک کمربند محسوب می‌شود، بر همین اساس است که در ۱۴ می ۲۰۱۷، شی جی پینگ در گشایش مجمع همکاری بین‌المللی جاده و کمربند در پکن بر ضرورت تقویت همکاری‌های بین‌المللی برای حمایت از یک اقتصاد باز جهانی تأکید می‌کند و نمایندگان چینی یکی از اهداف مجمع همکاری بین‌المللی ابتکار جاده و کمربند را گسترش همکاری‌ها برای تسهیل تجارت بین‌المللی اعلان می‌کنند.

۲-۴. اضافه ظرفیت تولید چین

اضافه ظرفیت به معنای تفاوت ظرفیت تولیدی و تولید واقعی یکی از تنگنایی است که در اقتصاد سیاسی بین‌المللی، اقتصادهای در حال رشد با آن مواجه شده و از کلیدی‌ترین عواملی است که دولت‌ها را به گسترش بیرونی ترغیب می‌کند. رشد بخش صنعتی چین از سالهای پایانی دهه اول قرن جدید به طور قابل ملاحظه‌ای با مسئله اضافه ظرفیت روبرو شده است؛ به طوری که پس از بحران مالی سال ۲۰۰۸، مقیاس مسئله اضافه ظرفیت و مزاد مصرف در چین به مسئله جدی بلکه حیاتی برای تداوم رشد اقتصادی کشور تبدیل شده است تا جایی که پکن را به ناگزیر از سرمایه‌گذاری بیشتر در بخش صنعتی به بخش خدمات سوق داده است (Lardy, 2013: 55).

به طور کلی بخش صنعتی چین با تنگنای مزاد مصرف روبرو است و در شماری از صنایع از جمله صنعت فولاد، صنعت سیمان، صنعت آلومینیوم، صنعت پتروشیمی و صنایع پالایشگاهی مقیاس مسئله اضافه ظرفیت تولید، مسائل حادث‌تر اقتصادی را ایجاد کرده است؛ برای مثال در صنعت سیمان، چین در طول سالهای ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ به مقدار کل تولید سیمان ایالات متحده در طول قرن بیستم سیمان تولید کرده است. یا در زمینه صنعت فولاد، تولید چین دوبرابر مجموع تولید چهار کشور پیش‌تاز بعدی یعنی ژاپن، هند، ایالات متحده و روسیه است. اضافه مزاد چین در فولادسازی، به عنوان مثال بیشتر از کل تولید ژاپن، آمریکا و آلمان است. رودیوم گروه یک شرکت مشاوره‌ای برآورد کرده است که تولید جهانی فولاد در دهه منتهی به ۲۰۱۴ با رشد ۵۷ درصدی روبرو شده است و چین ۹۱ درصد این افزایش را در اختیار داشته است. صنعت بعد از صنعت دیگر، از کاغذ گرفته تا کشتی و شیشه وضعیت همین‌طور است (Yabuki, 2018: 71).

چین اکنون با توجه به افت تقاضای داخلی، بازار جهانی را پر کرده است. توسعه صادرات چین همچنان ادامه دارد. ظرفیت ذوب آلومینیم چین امسال نیز ده درصد افزایش خواهد یافت. بر اساس اعلام مؤسسه رتبه‌بندی فیچ، حدود ۲ میلیارد تن ظرفیت جدید تولید زغال سنگ طی دو سال آینده به ظرفیت تولید چین اضافه می‌شود. ظرفیت مزاد صنعتی از سال ۲۰۰۸ میلادی افزایش یافته است. بانک مرکزی چین اخیراً از ۶۹۶ شرکت صنعتی در جیانگ سو تحقیق کرده است و به این مسأله پی برده است که استفاده از ظرفیت آنها به طور قابل توجهی کاهش یافته است. لویی‌س کوجیس از مؤسسه تحقیقاتی آکسفورد اکونومیکس برآورد کرده است که شکاف تولید بین تولید و ظرفیت - برای صنعت چین به طور کلی در سال ۲۰۰۷ به صفر رسیده ولی تا سال ۲۰۱۵ این رقم ۱۳٫۱ درصد بوده است و بخش زیادی مربوط به صنایع سنگین است (Economist, 17, April, 2016). چین برای مقابله با مسئله اضافه ظرفیت تولید، راه حل مختلفی را در دستور کار قرار داده

است؛ از جمله این که پکن افزایش مصرف داخلی و افزایش بیشتر سهم بخش خدمات را در داخل کشور پیگیری می‌کند و در این راستا حکومت اصلاحاتی را به اجرا گذاشته است که در نتیجه آن سهم بخش خدمات در تولید ناخالص داخلی از حدود ۵۱ درصد کنونی تا سال ۲۰۲۵ به ۶۰ درصد افزایش پیدا کند.

به عبارتی چین تغییر ساختاری را در اقتصاد دنبال می‌کند که از این طریق مسأله اضافه ظرفیت و مازاد مصرف را تخفیف بدهد؛ برنامه کلانی که در چین نیل به رشد نرمال و بادوام خوانده می‌شود، در این جهت است. پکن پس از بحران مالی بین‌المللی ۲۰۰۸ که تقاضای جهانی را کاهش داد، به سرعت مسأله اضافه ظرفیت را دریافت و بر همین اساس بود که در ۲۶ آگوست ۲۰۰۹، شورای دولتی چین اعلان کرد که اضافه ظرفیت تولید به مسأله جدی تبدیل شده است و باید با دقت و هشیاری بیشتری در زمینه سرمایه‌گذاری‌ها تأمل کنیم اما این تلاش‌های داخلی همه آن چیزی نیست که پکن برای غلبه بر این مسأله دنبال می‌کند. گسترش بازارهای بیرونی و انتقال سرمایه‌ها به بخش‌های اقتصادی در زیرساخت‌های حمل و نقل و ارتباطات و خطوط انتقال انرژی که ذیل پوشش ابتکار یک جاده یک کمربند دنبال می‌شود بخشی از راه‌حلی است که چین برای رهایی از تنگنای مازاد مصرف و اضافه ظرفیت تولید جستجو می‌کند. پکن از این طریق سعی دارد که زمینه‌ها و پروژه‌های جدیدی در خارج از مرزها برای سرمایه‌گذاری و فعالیت شرکت‌های داخلی خود کسب کند. از طرفی گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل در دو مسیر بزرگ دریایی و خشکی و همچنین خطوط انتقال انرژی و مناطق ویژه اقتصادی و تجارت آزاد، مقیاس بازار را برای صنایع چین که توان رقابتی چشمگیری کسب کرده‌اند، افزایش خواهد داد و به افزایش تقاضای جهانی برای صادرات چین کمک خواهد کرد.

۲-۵. مازاد سرمایه چین

متوسط نرخ پس انداز خانوارها، شرکت‌ها و حکومت چین از اواخر دهه ۱۹۷۰ رو به افزایش گذاشته است. با دگرگونی‌های ساختاری در اقتصاد چین، در دهه ۱۹۸۰، متوسط نرخ پس انداز خانوارها از ۵ درصد درآمد سالیانه به ۲۰ درصد افزایش یافت. در طول دهه ۱۹۹۰ نرخ پس انداز خانوارهای چینی به طور متوسط به ۲۵ درصد از درآمد سالیانه رسید که تحت تأثیر اصلاحاتی بود که پس از سفر جنوب دنگ شیائوپینگ توسط جیانگ زمین در دستور کار قرار داده شد. از اوایل قرن جدید از ۲۰۰۱ میلادی که چین به سازمان تجارت جهانی پیوست تا بحران مالی بین‌المللی ۲۰۰۸، متوسط پس انداز خانوارهای چینی به ۳۰ درصد از درآمد سالیانه افزایش یافت. به طور کلی

چین یکی از بالاترین نرخ پس اندازها را در میان کشورهای جهان دارد؛ در دهه ۱۹۸۰، مجموع پس اندازها در چین معادل ۳۵ الی ۴۰ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور بود و از سال ۲۰۰۱ این رقم به ۵۲ درصد افزایش یافت و اگرچه از سال ۲۰۰۸ رو به کاهش گذاشته و به رقم ۴۶ درصد در سال ۲۰۱۶ رسیده است اما هنوز متوسط نرخ پس انداز در چین یکی از بالاترین نرخ پس اندازهای دنیا است؛ به طوری که متوسط نرخ پس انداز جهانی برابر است با ۲۵ درصد از تولید ناخالص داخلی در حالی که این نسبت در سال ۲۰۱۷ نیز در چین حدود ۴۶ درصد بوده است که حدود نیمی از این پس انداز توسط خانوارها و نیم دیگر توسط شرکت‌های خصوصی و دولت این کشور صورت می‌گیرد (Li, Y., Zhang, X., & Chang, 2018: 135).

چین از لحاظ نسبت پس انداز به تولید ناخالص داخلی در رتبه سوم جهان قرار دارد و در بین اقتصادهای بزرگ نیز با فاصله زیادی نسبت به سایرین، جایگاه نخست را به خود اختصاص داده است. اما گاهی این سؤال مطرح می‌شود که آیا بالا بودن نرخ پس انداز همواره برای اقتصاد یک کشور و نیز برای اقتصاد جهانی مفید است؟ به طور کلی می‌توان گفت بالا رفتن نرخ پس انداز معمولاً برای اقتصاد مفید است، به شرطی که از یک آستانه مشخص عبور نکند. پس انداز افراطی می‌تواند به زیان جامعه باشد زیرا از یک سو مصرف را بیش از حد کاهش می‌دهد و رفاه خانوارها را پایین می‌آورد و از سوی دیگر می‌تواند عاملی برای سرمایه‌گذاری مازاد بر نیاز باشد و به انباشت بدهی منجر شود؛ اتفاقی که در سال‌های اخیر در چین مشاهده شده است (Yabuki, 2018: 49).

در مقیاس جهانی نیز پس انداز افراطی چینی‌ها مشکلاتی را ایجاد کرده است. مردم چین بخش قابل توجهی از درآمدشان را پس انداز می‌کنند و میزان مصرف آنها از کالاهای وارداتی بسیار کمتر از ارزش صادرات کشورشان است. شاید در نگاه اول این مسئله برای چینی‌ها رضایت‌بخش باشد اما اثرات منفی بر هم خوردن توازن اقتصاد جهانی بر اثر چین رویکردی در بلندمدت به اقتصاد چین باز خواهد گشت و آن را دچار رکود یا حتی بحران خواهد کرد. البته مقامات اقتصادی چین به این خطر بالقوه پی برده‌اند و گام‌هایی را نیز برای مواجهه با آن برداشته‌اند. این مدل اقتصادی نسبت پس انداز در آن به نسبت مصرف چشمگیر است نمی‌تواند مدلی پایدار از رشد اقتصادی باشد. ذخیره ارزی سه تریلیون و یکصد و چهل میلیارد دلاری به اقتصاد چین قدرت می‌دهد اما افزایش پس انداز اگر با رشد نسبت سرمایه‌گذاری‌های مجدد همراه نباشد در میان مدت رشد اقتصادی را مختل می‌کند؛ به عبارتی چین نیز همانند همه دولت‌ها در اقتصاد سیاسی بین الملل با مسأله چگونگی تخصیص منابع خود مواجه است؛ منابع مالی چین یا می‌بایست به حفاظت یا مصرف و یا سرمایه‌گذاری اختصاص داده شود و در حالی که افزایش مصرف برای رشد تولید در چین ضرورت یافته است اما عدم توجه کافی به سرمایه‌گذاری نیز در میان مدت به مسأله ای برای

رشد اقتصادی چین تبدیل می‌شود؛ به عبارتی چین در صدد است که منابع مالی را به صورتی بهینه به حفاظت، مصرف و سرمایه‌گذاری تخصیص دهد که رشد اقتصادی و امنیتش تداوم خود را به صورتی که نرمال یا طبیعی می‌خوانند، حفظ کند (Lardy, 2013: 53).

از طرفی اضافه ظرفیت تولید در بخش‌های مولد تنگناهایی جدی برای تداوم رشد چشمگیر اقتصادی چین ایجاد کرده است. بنابراین پکن در بعد داخلی اصلاحاتی را پیگیری می‌کند که مصرف داخلی را افزایش داده و از طرفی با اعمال اصلاحات در برخی از صنایع، مسأله اضافه ظرفیت آنها را تخفیف دهد و در عرصه بیرونی نیز ذیل پوشش ابتکار یک جاده، یک کمربند فرصت‌های جدید و بیشتری برای انتقال سرمایه‌گذاری‌های خارجی در متن سیاست‌هایی مکمل که تکمیل‌کننده دیگر نیازهای اقتصادی و حتی سیاسی چین نیز باشد، عمل کند. بر این اساس ذیل مگا پروژه جاده جدید ابریشم، چین زمینه‌ها و پروژه‌های بیشتری برای سرمایه‌گذاری شرکت‌های چینی جستجو می‌کند که از این طریق در طول دهه‌های آینده رشد اقتصادی خود را با نرخ رضایت بخش و قابل قبول حفظ کند که بتواند بر دیگر مسائل مرتبط از جمله مشکلات اشتغال نیز فائق آید. از طرفی بانک توسعه آسیایی (Asian Development Bank) در ۲۰۰۹، اعلام کرده است که برای حفظ رشد کنونی کشورهای آسیایی در حال توسعه، ۴۵ کشور در حال توسعه آسیایی نیاز به ۸ تریلیون دلار سرمایه‌گذاری در طول دهه آینده دارند. در سال ۲۰۱۶ همچنین بانک توسعه آسیایی بر اساس داده‌ها و شواهد جدید، تخمین زده است که برای حفظ رشد اقتصادی آسیا، این کشورها نیاز به حدوداً ۲۶ تریلیون دلار سرمایه‌گذاری در فاصله سالهای ۲۰۱۶ الی ۲۰۳۰ میلادی دارند؛ یعنی سالیانه به طور متوسط ۱,۷ تریلیون دلار باید در این کشورها سرمایه‌گذاری شود و از کل مجموع تقریبی ۲۶ تریلیون دلار برآورد بانک توسعه آسیایی این گونه است که ۱۴,۷ تریلیون دلار در بخش انرژی، ۸,۴ تریلیون دلار در بخش حمل و نقل، ۲,۳ تریلیون دلار در بخش ارتباطات و ۸۰۰ میلیارد دلار نیز در حوزه آب و بهسازی فاضلاب می‌باید در کشورهای در حال توسعه آسیایی سرمایه‌گذاری شود. بر طبق این گزارش این کشورها در فاصله سالهای ۲۰۱۶ تا ۲۰۳۰ در بخش حمل و نقل نیاز به ۸,۶ تریلیون دلار سرمایه‌گذاری دارند که بیانگر ظرفیت عظیم آسیا برای جذب منابع مالی و اعتباری و انتقال نسبی چشمگیر از سرمایه‌گذاری‌های مجدد شرکت‌های دولتی و غیر دولتی چینی به بازارهای خارجی، ذیل پوشش ابتکار یک جاده، یک کمربند است (Chua, 2017: 21).

۳. ظرفیت‌های نهادی مگا پروژه جاده جدید ابریشم

ابتکار یک جاده، یک کمربند به طور رسمی در نوامبر ۲۰۱۳ در پکن ایجاد شد و سازوکارهای سازمانی و نهادی آن از نوامبر ۲۰۱۳ در حال شکل‌گیری و تکامل است.

در چهاردهم و پانزدهم می ۲۰۱۷ در پکن، مجمع همکاری بین‌المللی جاده و کمربند (BARF) گشایش یافت، این ابتکار پکن در جهت نهادسازی برای جاده جدید ابریشم حائز اهمیت است. در این مجمع، رهبرانی از ۲۹ کشور و نمایندگانی از ۱۳۰ کشور و ۷۰ سازمان بین‌المللی مشارکت داشتند. مجمع همکاری بین‌المللی جاده و کمربند به عنوان نهادی برای گردهم‌آیی نمایندگان کشورها و سازمان‌های مرتبط بین‌المللی شکل گرفته است. پکن در واقع در صدد است که از ظرفیت‌های دیگر نهادهای بین‌المللی برای پیشبرد این مگا پروژه استفاده کند در این خصوص شماری از نهادهای بین‌المللی در حوزه‌های مرتبط به زیرساخت‌های حمل و نقل و منابع مالی ظرفیت‌های قابل‌ملاحظه‌ای دارند؛ از جمله این که مرکز مطالعات استراتژیک (CSIS) بیش از ۲۲۰۰ پروژه را در زمینه حمل و نقل در حوزه وسیع اوراسیا معرفی کرده است و اطلاعات اولیه این پروژه‌ها را در دسترس قرار داده است. این پروژه‌ها شامل جاده‌ها، خطوط راه آهن و بندرگاه‌های دریایی و ساحلی است که قابل‌گسترش به پروژه‌های خطوط لوله انتقال انرژی، ارتباطات، انتقال برق آبی و دیگر زیرساخت‌های ارتباطی است. ابتکار یک جاده، یک کمربند فعال‌ترین نهاد در زمینه بهره‌گیری از اطلاعات مرکز مطالعات استراتژیک در زمینه زیرساخت‌های حمل و نقل در اورا سیا است (Leavy, 2018: 21).

همچنین نهادهای مالی مگا پروژه جاده جدید ابریشم در حال تکامل هستند و در این باره چین مبادرت به تأسیس صندوق جاده ابریشم کرده است. صندوق جاده ابریشم یک صندوق توسعه و سرمایه‌گذاری است که در جهت حمایت از زیرساخت‌ها، توسعه منابع و انرژی، همکاری‌های صنعتی و همکاری‌های مالی در کشورها و مناطق درگیر در ابتکار یک کمربند، یک راه ایجاد شده است. سرمایه‌گذاران اصلی این صندوق، اداره دولتی مبادلات خارجی، شرکت سرمایه‌گذاری چین، بانک توسعه چین و بانک صادرات و واردات چین هستند. در همکاری با شرکت‌های داخلی و بین‌المللی و همچنین نهادهای مالی بین‌المللی، صندوق جاده ابریشم برای تقویت توسعه مشترک، رونق در چین و سایر کشورهای همسایه، ابتکار یک کمربند، یک راه طراحی شده است. به طور کلی صندوق جاده ابریشم، سرمایه‌گذار قوی‌تری در پروژه‌های "کمربند و جاده" نسبت به بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا است. در حالی که قراردادهای اعلام شده سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا ۸۲۹ میلیون دلار است، مبلغ صندوق جاده ابریشم حداقل به ۳,۲۵ میلیارد دلار می‌رسد. علاوه

بر این صندوق اعلام کرده که قصد دارد سرمایه‌گذاری بین ۵ تا ۱۰ میلیارد یورویی را در صندوق سرمایه‌گذاری‌های استراتژیک اروپا یا برنامه یونکر انجام دهد؛ اما همه این‌ها در کنار مجموع سرمایه‌گذاری خارجی چین قرار دارد. وزارت بازرگانی سرمایه‌گذاری خارجی در سال ۲۰۱۵ را ۱۴۵,۶۷ میلیارد دلار اعلام کرد و حجم سرمایه‌گذاری در سال ۲۰۱۶ به ۱۷۰ میلیارد دلار افزایش یافت. چین همچنین در صدد پیوند ابتکار یک جاده، یک کمربند به بانک توسعه زیرساخت آسیا است (Petersmann, 2018: 21).

بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا یک مؤسسه مالی چند جانبه جدید است که تلاش دارد کشورهای مختلف را برای شناسایی زیرساخت‌های مورد نیاز برای آسیا دورهم جمع کند. با افزایش ارتباطات و توسعه اقتصادی در منطقه از طریق پیشرفت در زیرساخت‌ها و سایر بخش‌های تولیدی، بانک تلاش دارد رشد و بهبود دسترسی به خدمات اساسی را در منطقه افزایش دهد. بانک تأمین مالی پروژه‌های دقیق و پایدار در زمینه انرژی و برق، حمل و نقل و ارتباطات راه دور، زیرساخت‌های روستایی و توسعه کشاورزی، تأمین آب و بهداشت، حفاظت از محیط زیست و توسعه و تدارکات شهری را بر عهده دارد (رک. انصاری، ۱۳۹۵). همچنین مفاد موافقت نامه این اجازه را به بانک می‌دهد که این منابع مالی را به روش‌های مختلف از جمله وام، سرمایه‌گذاری در طرح‌ها و امکانات متعلق به شرکت‌ها، ایجاد تضمین، وام برای توسعه اقتصادی و غیره تدارک ببیند. علاوه بر این بانک ممکن است اقدام به صدور اوراق قرضه، مشارکت در اوراق بهادار، تضمین اوراق قرضه هر کدام از شرکت‌ها یا نهادها که با اهداف آن سازگار است، کند. این بانک متشکل از ۵۸ عضو اصلی، از جمله کشورهای آسیای مرکزی و ۲۲ عضو ناظر است. در ماده یک موافقتنامه بانک چنین بیان شده است: ۱. تسریع توسعه اقتصادی پایدار، ایجاد ثروت و بهبود ارتباطات زیربنایی در آسیا از طریق سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و سایر بخش‌های تولیدی ۲. تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و مشارکت در شناسایی و حل و فصل چالش‌های توسعه از طریق همکاری نزدیک با سایر نهادهای یک جانبه و چند جانبه که در مورد توسعه فعالیت می‌کنند. بر اساس ماده سوم موافقت نامه، عضویت برای اعضای بانک بین المللی برای ساخت و ساز و توسعه یا بانک توسعه آسیا باید باز باشد. بر اساس ماده ۴ نیز سهام سرمایه مجاز بانک ۱۰۰ میلیارد دلار است (Ikenberry, G. J., & Lim, 2017: 9-12).

سرمایه‌گذاری و تأمین منابع مالی پایدار در زمینه‌های حمل و نقل، انرژی، ارتباطات و سایر زیرساخت‌های منطقه‌ای از جمله اهداف اعلام شده بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا است؛ بنابراین کشورهای منطقه‌ای و به ویژه کشورهای آسیای مرکزی تلاش دارند از این ظرفیت ایجاد

شده بهره‌برداری کنند. به عقیده مورتشینا در بحث نقش بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا در ارتباط چین و آسیای مرکزی، سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی نقش قابل توجهی وجود دارد که اولویت چین و بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا است. فقدان زیرساخت‌ها یکی از موانع اصلی توسعه این کشورها در زمینه افزایش همکاری‌های بین‌المللی و جذب سرمایه خارجی بوده است. علاوه بر این در آینده نیاز کشورهای حاشیه کمربند اقتصادی جاده ابریشم به سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی دوچندان خواهد بود. زیرساخت‌های اصلی آسیای مرکزی مربوط به دوره شوروی بوده و در بسیاری از موارد پاسخگوی نیاز این کشورها نیست و روسیه نیز تلاش زیادی در زمینه برقراری قراردادهای دوجانبه و چند جانبه با کشورهای این منطقه در این حوزه انجام نداده است. بسیاری عقیده دارند که اولویت‌های کشورهایی مانند قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و تاجیکستان صرفاً اتکا به سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی نیست و آن‌ها تلاش دارند با استفاده از زیرساخت‌هایی که از سوی چین ایجاد می‌گردد تولیدات واقعی خود را افزایش داده و به سمت صنعتی شدن و ایجاد کارخانه‌ها و شرکت‌های تولیدی حرکت کنند (Leavy, 2018: 38).

درواقع در طول چهار دهه رشد شتابان، منابع مالی چین رشد چشمگیری داشته است، از طرفی حفظ رشد اقتصادی چین قویاً به رونق و شکوفایی اقتصادی محیط بیرونی پیوند یافته است، از طرفی تداوم رشد چین و رونق و شکوفایی اقتصادی محیط بیرونی مستلزم سرمایه‌گذاری‌های هنگفت در طول دهه‌های آینده از جمله در زیرساخت‌ها است. در این راستا پکن با پیشبرد ابتکار عمل در زمینه ایجاد نهادهای مالی جدید بین‌المللی و بازتعریف حوزه فعالیت برخی از نهادهای مالی و بانکی داخلی در صدد است که چارچوب‌ها و قواعدی ترسیم کند که نسبتی از ذخایر ارزی و منابع مالی اندوخته شده را به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها بویژه در گستره وسیع آسیایی کانالیزه کند. بر همین اساس بانک سرمایه‌گذاری آسیا با ۱۰۰ میلیارد دلار سرمایه، بانک توسعه بریکس با ۱۰۰ میلیارد دلار سرمایه، صندوق زیرساخت جاده ابریشم با ۴۰ میلیارد دلار سرمایه و بانک توسعه چین، بانک صادرات و واردات چین، بیمه اعتباری و صادرات چین (China Export Credit Insurance Corp (Sinosure)، شرکت توسعه چین (China Investment Corp) و بانک چین (Bank of China)، نهادهای مالی و اعتباری هستند که در کانالیزه کردن منابع مالی و اعتباری به پروژه‌هایی که ذیل پوشش ابتکار یک جاده، یک کمربند قرار می‌گیرند، ایفای نقش می‌کنند (Lim, 2018: 149). در سال ۲۰۱۴ میلادی چین صندوق راه ابریشم را راه‌اندازی کرد که ارزش منابع مالی موجود در این صندوق برابر با ۴۰ میلیارد دلار اعلام شد و این صندوق در پروژه‌های کلیدی مختلفی سرمایه‌گذاری کرده است.

۴. تحقق مگا پروژه جاده جدید ابریشم

تاکنون فازهای اولیه پروژه راه ابریشم در چین اجرا شده و برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری روی پروژه‌های جزئی‌تر آغاز نشده است. قرار بر این است که در طول اجرای این پروژه شش کریدور اقتصادی اصلی راه‌اندازی شود که این کریدورهای اقتصادی عبارتند از: ۱- چین، مغولستان و روسیه ۲- چین، آسیای مرکزی و آسیای غربی ۳- هند و چین ۴- چین، پاکستان ۵- بنگلادش، چین و هند- میانمار ۶- پل زمینی اروپایی و آسیایی. این کریدورها محور و مرکز اصلی فعالیت‌های صنعتی و فعالیت‌های اقتصادی در حوزه انرژی هستند و این همکاری‌های اقتصادی و انرژی از طریق استفاده از جاده‌ها، خطوط ریلی، آبراه‌ها، خطوط هوایی، خطوط لوله و بزرگراه‌های اطلاعاتی انجام می‌شود. افزایش سطح ارتباط میان کشورهایی که در این مسیر قرار دارند و ارتقای راندمان کشورهایی که در مسیر جاده ابریشم تازه هستند می‌تواند باعث تقویت دوستی‌ها و همکاری‌های کشورها شود و منافع زیادی در زمینه اقتصادی و تجاری به تمامی کشورها برساند (Nazarko & Kuźmicz, 2017: 499).

ابتکار یک جاده، یک کمربند همان طور که اشاره شد، در دو مسیر خشکی و دریایی مجموعه‌ای از پروژه‌ها در زمینه زیرساخت‌های حمل و نقل را پوشش می‌دهد؛ مسیر دریایی از بنادر ساحلی جنوب شرقی و شرق چین آغاز می‌شود و پروژه‌هایی را در بنادر کشورهای آسیای جنوب شرقی و سپس بنادر ساحلی و دریایی جنوب آسیا شامل بنگلادش و پاکستان، و در ادامه پروژه‌هایی در بنادر ساحلی و دریایی اقیانوس هند در تالاقی با سواحل آفریقا در بر گرفته و از آنجا تا اروپا امتداد می‌یابد. در مسیر خشکی، پکن عمدتاً بر محیط پیرامونی در حوزه غرب و شمال غربی و جنوب متمرکز شده است. به طور کلی در این مسیر چین، شش کریدور بزرگ اقتصادی مطرح است که عبارتند از «کریدور اقتصادی چین- مغولستان - روسیه»، «کریدور اقتصادی چین - پاکستان»، «کریدور اقتصادی چین - میانمار- بنگلادش- هند»، «کریدور اقتصادی چین- شبه قاره هندوچین»، «کریدور اقتصادی چین - آسیای میانه - آسیای غربی» و «پل زمینی جدید اوراسیایی». در حوزه‌های مختلف ژئوپولیتیکی که ذیل پوشش مسیر خشکی جاده جدید ابریشم قرار دارند، در شماری از پروژه‌های فرعی نیز در کشورهای مختلف مشغول فعالیت و مشارکت است (Tsui, Wong, Cil, & Tiejun, 2017: 6). از جمله در حوزه جنوب و جنوب شرقی آسیا، شرکت‌های چینی در لائوس، ویتنام، کامبوج، مالزی، اندونزی، نپال، سنگاپور، بنگلادش، پاکستان و افغانستان و در حوزه آسیای میانه در پروژه‌های متعددی مشارکت دارند. این حوزه ذخایر چشمگیری از نفت و گاز طبیعی دارد و برنامه‌های وسیعی برای پیوستن چین به این حوزه وجود

دارد که ساخت خط لوله‌ای از شرق قزاقستان تا منطقه سین‌کیانگ در غرب چین از جمله همین موارد است. این در حالی است که تا اوایل قرن جدید روسیه سلطه انحصاری در انتقال منابع نفت و گاز منطقه داشت و مقصد این منابع به طور کلی بازارهای غربی بود. چین سپس سرمایه‌گذاری در حوزه‌های انرژی آسیای میانه را از استخراج به سرمایه‌گذاری در ایجاد زیرساخت‌های خطوط لوله انتقال انرژی به مقصد خاک خود گسترش داد؛ به طوری که تا سال ۲۰۱۵، مجموع صادرات و انتقال نفت و گاز از کشورهای آسیای میانه به چین به ۲۰ میلیون تن نفت خام و حدود ۱۰ میلیارد مترمکعب گاز طبیعی از قزاقستان، ۴۱ میلیارد مترمکعب گاز طبیعی از ترکمنستان، و ۱۰ میلیارد مترمکعب گاز طبیعی از ازبکستان وارد کرده است (Krishnan, & Sriganesh, 2018: 24) که معادل ۲۰ درصد از کل تولیدات مشابه داخلی چین است. برآورد می‌شود که مجموع صادرات نفت خام و گاز طبیعی در پنج کشور آسیای میانه به چین با رشدی شتابان هم‌چنان تداوم خود را در طول دهه‌های آینده حفظ کند. بر این اساس پکن خط لوله انتقال نفت قزاقستان به چین را در دستور کار داشته است که تا سال ۲۰۰۶ به بهره‌برداری رسیده است. پکن همچنین خط لوله انتقال گاز طبیعی از ترکمنستان به چین را اجرا کرده است این خط لوله ۱۸۳۳ کیلومتر طول دارد و گاز را از میدین شرقی ترکمنستان و از طریق ازبکستان به غرب چین می‌رساند. بهره‌برداری از این خط لوله در دسامبر سال ۲۰۰۹ آغاز شد و ابتدائاً قرار بود سالیانه بیش از ۱۰۶۰ میلیارد فوت مکعب گاز را از آسیای میانه به چین انتقال دهد. در اواسط سال ۲۰۱۱ طرح‌هایی جدید برای افزایش انتقال بیشتر گاز طبیعی از طریق این مسیر در دستور کار چین قرار گرفته است (Lu, 2018: 81).

چین علاوه بر آن با ترکمنستان و همسایگان مجاور برای ساخت سه خط لوله دیگر از ترکمنستان به چین به توافق رسیده است که چهارمین خط لوله از ترکمنستان با عبور از قرقیزستان تا پایان سال ۲۰۱۹ به بهره‌برداری خواهد رسید. این خط لوله انتظار می‌رود که سالیانه ۲۵ الی ۳۰ میلیارد متر مکعب گاز طبیعی ترکمنستان را به چین انتقال دهد. در پروژه‌های راه آهن و جاده‌ها نیز آسیای مرکزی ظرفیت‌های قابل ملاحظه‌ای ذیل پوشش ابتکار یک جاده، یک کمربند دارد؛ در قزاقستان از سال ۲۰۱۳ یک خط راه آهن باری، بندر لیانیانگانگ در چین را به شهر آلماتی در قزاقستان که پایتخت بازرگانی و بزرگ‌ترین شهر این کشور می‌باشد، متصل کرده است. این خط ریلی که «کریدور شمالی» نامیده می‌شود، از آسیای مرکزی عبور کرده و وارد اروپا می‌شود و از چندین شهر صنعتی این قاره همچون ورشو در لهستان و هامبورگ در آلمان عبور می‌کند و در نهایت به خطوط ریلی لندن متصل می‌شود. این خط ریلی مورد بهره‌برداری قرار گرفته است و با طولی بیش از ۱۲ هزار کیلومتر و زمانی کمتر از سه هفته بندر چین را در آب‌های شرقی از طریق خشکی‌ها به لندن متصل می‌کند (Lim, 2018: 149).

پکن برای احداث دو کریدور موازی که جنوب چین را به آسیای مرکزی متصل می‌کند، برنامه ریزی کرده است. اولین کریدور از شهر قورغاس در مجاورت مرز چین با قزاقستان آغاز شده و تا بندر آق‌تاو (قزاقستان) در دریای خزر و از آنجا احتمالاً تا قفقاز یا فراتر از آن ادامه پیدا می‌کند. در جنوب چین مقامات این کشور امیدوارند که گفتگوها با دولت ازبکستان بر سر احداث خط ریلی ۲۷۰ کیلومتری که شهر کاشگر در استان سین‌گیانگ چین را از مسیر قرقیزستان به شهر صنعتی اندیجان در ازبکستان متصل می‌سازد. چین نقشی ممتاز در ایجاد شبکه‌هایی جدید از راهها و خطوط انتقال انرژی در آسیای میانه ایفا کرده است به گونه‌ای که سلطه روسیه بر خطوط انتقال انرژی و خطوط ترانزیتی بین‌المللی آسیای میانه که میراث اتحاد جماهیر شوروی بود، در نتیجه فعالیت و مشارکت چین در ایجاد خطوط جدید حمل و نقل از بین رفته است. در جنوب آسیا، پکن کریدور اقتصادی چین-پاکستان را پیش می‌برد که بالغ بر ۴۶ میلیارد دلار میزان سرمایه‌گذاری چینی‌ها در این پروژه است که بزرگترین پروژه پاکستان نیز محسوب می‌شود (Li & Chang, 2018: 138).

در مسیر دریایی نیز شماری از پروژه‌های خطوط ترانزیتی بین‌المللی هستند که به ابتکار چین طرح شده و در حال گسترش هستند که ذیل پوشش ابتکار یک جاده، یک کمربند قرار می‌گیرند. در قلمرو دریایی، چین مبدأ بزرگترین حمل و نقل‌های دریایی است و از ۱۰ بندرگاه بزرگ کانتیرهای بازرگانی جهان، ۷ بندرگاه در چین واقع است و بندر شانگهای نیز به بزرگترین بندر جهان تبدیل شده است. چین به سومین مالک بیشترین شمار کشتی‌ها و به بزرگترین سازنده کشتی در جهان تبدیل گردیده است و نقش چین در توسعه بنادر و فرودگاه‌های بندری در زنجیره‌ای از بنادر که از سواحل غربی این کشور تا کرانه‌های اقیانوس هند در آفریقا و سواحل مدیترانه گسترش می‌یابد، به طور فزاینده‌ای رو به رشد بوده است. مشارکت چین در توسعه این بنادر همچنین شامل خطوط حمل و نقل خشکی از شماری از بنادر مهم بین‌المللی به نقاط مجاور نیز است؛ از جمله در تایلند، ویتنام، میانمار، سریلانکا، مالدیو، کلمبو، بروئی، سنگاپور، گوادر در پاکستان، پورت سعید در مصر، اسپانیا، ایتالیا، در روتردام که بزرگترین بندر اروپایی است، و در پیرائوس در یونان چین سرمایه‌گذاری‌های چشمگیری در زمینه توسعه بنادر در دست اجرا دارد. چین به شماری از این بنادر به مثابه هاب‌هایی برای دسترسی بیشتر به شبکه‌هایی از خطوط حمل و نقل در خشکی‌ها می‌نگرد. از جمله بندر چین طرح‌هایی برای همکاری با یونان در دست اجرا دارد که بندر پیرائوس را به مرکزی برای دسترسی بیشتر به قاره اروپا تبدیل کند. در پی مشارکت چین، پیرائوس در سال ۲۰۱۲ از نظر سرعت رشد به سریع‌ترین بندر کانتیر جهان تبدیل

شده و تا سال ۲۰۱۳ این بندر در ردیف ۱۰ بندر بزرگ کانتیر اروپا قرار گرفته است (Aw, Johnson, & Min, 2016: 62) که شامل یک خط ریلی به طول ۳۵۰ کیلومتر از پیرائوس به بالکان نیز هست. در کرانه‌های اقیانوس هند در قاره آفریقا از جمله در مپوتو در موزامبیک، ماساوا در اریتره، باگامویو در تانزانیا، موگادیشو در سومالی و جیبوتی نیز چین سرمایه‌گذاری‌هایی چشمگیر در بنادر مختلف انجام داده و یا این که در دست اجرا دارد. مشارکت چین در توسعه بنادر مختلف در قاره آفریقا همچنین شامل توسعه فرودگاهها در بنادر و ایجاد و گسترش خطوط انتقال انرژی، گسترش جاده‌ها و خطوط ریلی نیز می‌باشد؛ به گونه‌ای که بزرگترین خطوط ترانزیتی بین‌المللی خشکی در قاره آفریقا با سرمایه‌گذاری چین محقق شده است (Wu, 2016: 12).

این موارد در واقع اشاره‌هایی کلی به نقش چین در توسعه و گسترش خطوط حمل و نقل بین‌المللی در قلمرو خشکی و دریایی است که ذیل پوشش مگا پروژه یک جاده، یک راه یا کمربند اقتصادی و راه دریایی قرن بیست و یکم جاده ابریشم قرار می‌گیرد. این مگا پروژه یکی از بزرگترین پروژه‌های بین‌المللی است که با طرح مارشال برای بازسازی اروپا مقایسه شده است؛ به طوری که برآورد می‌شود ظرفیت جذب حدود ۱ تریلیون دلار سرمایه‌گذاری را دارد. پکن در این خصوص صندوق تأمین پروژه یک جاده، یک کمربند را با ۴۰ میلیارد دلار سرمایه اولیه تأسیس کرده است و سیاست‌های پولی و مالی برای بانک‌های ملی خود تعریف کرده است که آنها را قادر به مشارکت فعال در جهت تأمین مالی طرح‌های مرتبط با این پروژه می‌نماید. علاوه بر آن بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا نیز که به ابتکار پکن و با سرمایه اولیه ۱۰۰ میلیارد دلار تأسیس شده است در زمینه تأمین منابع مالی با ابتکار یک جاده، یک راه هم پوشانی کامل دارد و همانگونه که بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا بر تأمین مالی پروژه‌های زیرساختی حمل و نقل و خطوط انتقال انرژی متمرکز است، این پروژه نیز بر زیرساخت‌های حمل و نقل و خطوط انتقال انرژی تمرکز دارد.

در نشست مجمع همکاری بین‌المللی یک جاده و کمربند، در سال ۲۰۱۷ یادداشت تفاهم‌هایی به ارزش ۲۷۴ میلیارد دلار امضا شد که پروژه‌های متعدد و مختلفی را ذیل جاده جدید ابریشم شامل می‌شود، از جمله این پروژه‌ها، ۴ پروژه برق آبی رود ایندوس پاکستان به ارزش ۵۰ میلیارد دلار، سد دیامر باشا در پاکستان به ارزش ۱۲ میلیارد دلار، فاز دوم راه آهن ساحل شرقی مالزی به ارزش ۲٫۱ میلیارد دلار، تولید برق آبی پولانگی در فیلیپین به ارزش ۱۰ میلیارد دلار، پروژه تیمور لست به ارزش ۷۰۰ میلیون دلار، پروژه ارتباطات دیجیتال بنگلادش به ارزش ۷۰۰ میلیون دلار، بزرگراه اروپای غربی به چین غربی از مسیر روسیه به ارزش ۸۰ میلیارد دلار، فاز دوم مترو آستانه در قزاقستان به ارزش ۲٫۲ میلیارد دلار، پروژه تولید برق حرارتی ینبوع عربستان به ارزش ۲ میلیارد دلار، پارک صنعتی و بزرگراه بلگراد صربستان به ارزش ۷٫۴ میلیارد دلار، دو بزرگراه صربستان به

ارزش ۱۴,۸ میلیارد دلار، پروژه حمل و نقل اتیوپی به ارزش ۳ میلیارد دلار، بزرگراه و پارک صنعتی دیرداوا در اتیوپی به ارزش ۵ میلیارد دلار، (Chua, 2017: 9) از جمله پروژه‌های برجسته‌ای هستند که در این نشست تفاهمات اولیه برای پیشبرد و تحقق آنها صورت گرفته است.

روشن است که آنچه در این جا در خصوص پیشبرد ابتکار یک جاده، یک کمربند در دو مسیر خشکی و دریایی ذکر شد، تنها اشاره‌ای به شماری از پروژه‌هایی است که ذیل پوشش این مگا پروژه قرار می‌گیرند و دهها مورد دیگر از پروژه‌های مختلف در زیرساخت‌های حمل و نقل و انتقال انرژی و ارتباطات در این خصوص در حوزه‌های مختلف جغرافیایی وجود دارد که از ذکر همه آنها خودداری شده است.

۵. تجزیه و تحلیل داده ها

جاده ابریشم یکی از برجسته‌ترین مسیرهای تجاری در دنیای پیشامدرن بوده است که مراکز تمدن شرق را به یکدیگر و به حوزه مدیترانه وصل می‌نمود؛ به عبارتی در عصر پیشامدرن با گسترش انقلاب زراعی مراکز تمدن در دره رود زرد و یانگ تسه در چین، سند در شبه قاره هند، بین النهرین و نیل در مصر پدیدار شدند. این جوامع مراکز تمدن محسوب می‌شدند که در زمینه فنون و تکنولوژی نرخ رشد بالاتری از جوامع پیرامونی داشتند که در استپ‌ها، صحراها و بیابان‌ها عمدتاً شیوه زندگی مبتنی بر دامپروری و کوچ نشینی داشتند، شاهراه ابریشم در واقع از مرکز تمدن چین در قلب سرزمینی چین کنونی آغاز شده و با عبور از سین کیانگ و آسیای میانه و ایران تا آسیای صغیر و حوزه مدیترانه امتداد می‌یافت این شاهراه در مسیر طولانی خود به شبکه‌ای از راههای فرعی نیز پیوند می‌خورد. شکل گیری این مسیر بازرگانی تحت تأثیر رشد مراکز تمدن و پیشرفت در تکنولوژی‌های حمل و نقل قرار داشت که به طور کلی از دستاوردهای متعاقب انقلاب زراعی بشر در مراکز تمدن مذکور تلقی می‌شوند (Hopkirk, 1994: 12). پس از انقلاب صنعتی در غرب و رشد چشمگیر نرخ نوآوری در فنون و تکنولوژی، اروپا به مرکز تمدن مدرن تبدیل شد و پیشرفت در تکنولوژی‌های حمل و نقل دریایی و سپس راه آهن و تسهیلات حمل و نقل هوایی سبب دگرگونی‌هایی بزرگ در مسیرهای برجسته تجاری و بازرگانی جهان شد (Buzan and Lawson, 2015: 168) به طوری که اهمیت شاهراه ابریشم تنزل یافته و از بین رفت. در واقع در قیاس با کارکردهای شاهراه باستانی جاده ابریشم، مسیرهای تجاری جدید از جمله شامل مسیرهای دریایی که از انگلستان تا سواحل چین امتداد می‌یافت، کارکردهای پیچیده‌تری یافته و مسیرهایی

برای تجارت‌هایی بزرگ محسوب می‌شدند؛ به عبارتی انتقال بزرگی که در عصر مدرن رخ داد پیامدهای شگرفی نیز در زمینه حمل و نقل و ارتباطات بین‌المللی به بار آورد. اروپای غربی و در رأس آن انگلستان به مراکز تمدن مدرن تبدیل شدند؛ به طوری که انگلستان متعاقب انقلاب صنعتی بالاترین نرخ نوآوری را در فنون و تکنولوژی داشت و برتری تکنولوژیک در زمینه‌های مختلف صنعتی و نظامی بریتانیا را به قدرتمندترین دولت تبدیل کرد (Imlah, 1958: 44). به طور کلی پس از انقلاب صنعتی در اروپا، نرخ رشد جوامع پیرامونی یا جوامعی که خارج از مرکز ثقل تمدن مدرن واقع شده‌اند تابعی از نرخ اقتباس فنون و تکنولوژی از مرکز بوده است، بدین ترتیب اقتباس نوآوری‌ها در فنون، نقش مؤثری در رشد ایالات متحده ایفا کرد. پس از آن در طول قرن بیستم نیز نرخ رشد جوامع در حال توسعه تابعی از نرخ اقتباس فنون و تکنولوژی جدید از جوامع توسعه یافته صنعتی بوده است. بر این اساس شماری از دولت‌ها در پیرامون با تمرکز بر اخذ و اقتباس توانسته‌اند که در طول چند دهه و زمان نسبتاً کوتاه‌تری از شماری از دولت‌های پیشرفته پیشی بگیرند. رشد کره جنوبی، سنگاپور، ژاپن و تایوان برجسته‌ترین نمونه‌ها در این باره هستند. در ادامه، تمرکز چین بر پایه عمل‌گرایی اقتصادی بر اقتباس فنون و نوآوری‌های تکنولوژیکی از دولت‌های توسعه یافته از ۱۹۷۸، نقشی مؤثر در رشد چین داشته است؛ به گونه‌ای که چین تا سال ۲۰۱۲ میلادی به بزرگترین صادرکننده در جهان تبدیل شده است. در این راستا چین گسترش اقتصادی را در خشکی و قلمرو دریایی پیش می‌برد. مسیر خشکی که حوزه وسیعی از آسیای میانه به خاورمیانه و اروپا، همچنین مجموعه‌ای از کریدورهای ارتباطی در حوزه جنوب آسیا را پوشش می‌دهد. مسیر دریایی که از سواحل شرقی و جنوبی چین آغاز شده و از سواحل جنوب شرقی آسیا تا سواحل اقیانوس هند در آفریقا و از آنجا به اروپا امتداد می‌یابد. هر دو مسیر خشکی و دریایی بیش از ۶۵ کشور را پوشش می‌دهد (Leverett & Bingbing, 2017: 114). علاوه بر این چین در بعد مسیر دریایی ایده راه قطبی را مطرح کرده است و فعالانه در صدد پیشبرد و گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل در قلمرو دریایی است که از بندر شانگهای و دیگر بنادر شرقی اش آغاز شده و با عبور از سواحل آلاسکا در تنگه برینگ وارد حوزه قطب شمال شده و از آنجا به فنلاند و دانمارک گسیل یافته و به شبکه‌ای از خطوط ارتباطی در حوزه بندر روتردام منتهی می‌شود.

در واقع بر اساس این طرح، بندر روتردام نقطه تلاقی مسیر راه قطبی، راه آبی و راه خشکی جاده جدید ابریشم چین تلقی می‌شود. چین در این مسیر ترکیبی از اهداف استراتژیکی و اقتصادی را دنبال می‌کند، این مسیر خارج از مسیر تنگه مالاکا، تنوع در دسترسی چین به جهان بیرونی را تقویت می‌کند. شی جی پینگ در ۲۰۱۴ در این باره اظهار داشت که: چین می‌خواهد به یک قدرت بزرگ قطبی تبدیل شود، منابع معدنی در این حوزه از جمله روی، اورانیوم و مواد نادر

خاکی، و چالش‌های ناشی از تقاضای منابع آب شیرین و آلودگی‌های زیست‌محیطی زمینه‌هایی برای فعالیت و مشارکت شرکت‌های چینی فراهم کرده است. چین پیشبرد راه قطبی را در دستور کار قرار داده است و در پروژه‌های مختلفی در این مسیر مشارکت و فعالیت شرکت‌های دولتی چین نیز آغاز شده است؛ از جمله پروژه خط ریل راه آهن فنلاند و زیرساخت‌های مختلفی در بنداری که در این مسیر واقع شده اند. بدین ترتیب چین ذیل پوشش راه قطبی در پوشش جاده جدید ابریشم حضوری مؤثر و قوی در قطب شمال را در ترکیب با اهداف اقتصادی خود جستجو می‌کند که در جهت تبدیل شدن چین به یک قدرت مشروع بزرگ در قطب شمال مطرح است (The Economist, April, 14, 2018: 50-51).

اهداف اعلان شده این مگا پروژه در دو مسیر خشکی و دریایی عبارتند از: توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل خشکی و دریایی شامل راه آهن، جاده‌ها، بنادر، فرودگاه‌ها، خطوط انتقال انرژی و مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی. اما تحقق و پیشبرد پروژه‌هایی که ذیل پوشش این ابتکار بزرگ قرار می‌گیرند هر یک به طور خاص می‌تواند اهداف و منافع دیگر سیاسی، ژئوپولیتیکی یا ژئواکونومیکی را محقق کند و یا این که پیامدهایی غیر اقتصادی به بار آورد و فراتر از آن این مگا پروژه ممکن است محرک‌های ژئوپولیتیکی و سیاسی نیز داشته باشد (Tiezzi, 2014: 5). به طور کلی در عصر مدرن کارآمدی داخلی و رشد و بالندگی اقتصادی جایگزین توسعه طلبی ارضی در بین دولت‌ها شده است و قدرت‌های بزرگ ضرورتاً کشورهای وسیعی هستند که در نرخ رشد اقتصادی از دیگر دولت‌ها پیشی بگیرند. بر همین اساس چین بر کارآمدی و کارایی درونی و رشد و بالندگی اقتصادی متمرکز شده است؛ یعنی مسیری که در عصر مدرن کشورهای بزرگ قادرند از طریق آن به قدرت‌هایی بزرگ تبدیل شوند. چین در ادامه رشد شتابان اقتصادی با چالش‌هایی روبرو شده است که برای غلبه بر این چالش‌ها مگا پروژه جاده جدید ابریشم را در دستور کار قرار داده است؛ به عبارتی در عصر مدرن، توسعه طلبی ارضی منسوخ شده است و نفوذ در بازارهای جهانی و تولید و صادرات جایگزین آن شده است. بنابراین این مگا پروژه تداعی کننده گسترش چین در عرصه بین‌المللی است که خود پیامد چالش‌های اقتصادی است که مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت.

نتیجه گیری

شی جی پینگ رئیس جمهوری خلق چین برای نخستین بار در قزاقستان در سال ۲۰۱۳ ایده جاده جدید ابریشم و سپس در اندونزی ایده جاده دریایی ابریشم قرن ۲۱ را مطرح کرد. شی جی پینگ در قزاقستان از زیرساخت‌های بهبودیافته «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» به موازات جاده قدیم آن به عنوان عاملی برای رشد و رونق و شکوفایی ذر مسیر جاده‌ای یاد کرد که به عنوان راه باستانی ابریشم شناخته شده است. شی جی پینگ در ادامه جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ را مطرح کرد، این ابتکار ذیل عنوان یک جاده، یک کمربند شناخته می‌شود که به مگا پروژه جاده جدید ابریشم در دو مسیر خشکی و دریایی ارتقا یافته است. این مگا پروژه پروژه های مختلفی را در زمینه زیرساخت های حمل و نقل در دو مسیر خشکی و دریایی پوشش می دهد. رشد شتابان اقتصادی چین در طول چهار دهه گذشته پیامدهای چشمگیر اقتصادی، اجتماعی و ژئوپولیتیکی در حوزه وسیع آسیا پاسیفیک به بار آورده است. در واقع رشد شتابان اقتصادی چین در فاصله سالهای ۱۹۷۸ تا ۲۰۱۹ بیش از بخش خدمات و بخش کشاورزی توسط بخش صنعتی رقم خورده است. افزایش تولید و گسترش سرمایه گذاری، رشد صادرات و رشد تقاضا برای واردات مواد معدنی به گونه ای که بین ۴۰ الی ۶۰ درصد مواد معدنی که سالیانه در جهان مصرف می شود، به مصرف چین اختصاص دارد. همه این عوامل نشان دهنده تحول عظیم اقتصادی در چین است؛ تحولی که مسائلی جدید نیز برای چین به همراه دارد. این مسائل شامل اضافه ظرفیت تولید، مازاد مصرف، مازاد سرمایه گذاری یا تقلیل نسبی نرخ بازگشت سرمایه، ضرورت دسترسی بیشتر به بازارهای خارجی است که در جهت رفع این مسائل چین مگا پروژه جاده جدید ابریشم را در دستور کار قرار داده است. تحقق و پیشبرد این مگا پروژه در جهت توسعه بیشتر اقتصادی چین پیامدهای ژئوپولیتیکی از جمله گسترش نفوذ خارجی چین را به دنبال دارد که تجزیه و تحلیل آن مستلزم پژوهش های بیشتر است.

منابع

الف) منابع فارسی

- شریعتی نیا، محسن (۱۳۹۵). «کمر بند اقتصادی جاده ابریشم؛ زنجیره ارزش چین محور». **فصلنامه روابط خارجی**، پاییز، شماره ۳۱، صص ۸۵-۱۱۳
- گیلپین، رابرت (۱۳۹۸). **جنگ و تغییر در سیاست جهان**، ترجمه سجاد بهرامی مقدم، تهران: نشر مخاطب
- گیلپین، رابرت (۱۳۸۹). **دولت ملی در اقتصاد جهانی، در دیدگاه‌هایی درباره سیاست جهان**، ترجمه علیرضا طیب، تهران: انتشارات علمی فرهنگی
- موسوی شقایب، مسعود (۱۳۹۴). «نسل پنجم رهبران چین و ابتکار کمر بند اقتصادی جاده ابریشم». **فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل**، شماره ۱۷، صص ۲۰۱-۲۲۲
- والتر، کنت (۱۳۹۲). **نظریه سیاست بین‌الملل**، ترجمه غلامعلی چگنی زاده و داریوش نجفی، تهران: انتشارات وزارت امور خارجه

ب) منابع انگلیسی

- Alexopoulos, K. (2018). Strengthening connectivity of countries in South and Central Asia, particularly Landlocked and Least Developed Countries, to link with sub-regional and regional transport and trade networks. *Policy*, 7, 08.
- Dembinski, P. (2017). 10 Very large enterprises, focal firms and Global Value Chains. *China and the World Economy: Transition and Challenges*.
- Engel, J., & Taglioni, D. A. R. I. A. (2017). The middle-income trap and upgrading along global value chains. *Global Value Chain Report 2017*.
- Garver, J. W. (2018). China's Rise and the Eurasian Transportation Revolution. In *China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia* (pp. 33-54). Palgrave, Singapore.
- Gilpin, R. (2011). *Global political economy: Understanding the international economic order*. Princeton University Press.
- Gilpin, R. (2016). *The political economy of international relations*. Princeton University Press.
- Global Value Chain Development Report 2017
- Ikenberry, G. J., & Lim, D. J. (2017). China's emerging institutional statecraft. The Asian Infrastructure Investment Bank and the prospects for counter-hegemony. *Brookings Institution* [online].
- Kohli, H. (2018). Looking at China's Belt and Road Initiative from the Central Asian Perspective. *Global Journal of Emerging Market Economies*, 0974910117747760.
- Krishnan, R., & Sriganesh, B. (2018). One Belt One Road. *MHD Supply Chain Solutions*, 48(2), 50.
- Leavy, B. (2018). China's "New Silk Road" initiative—implications for competitors and partners, near and far. *Strategy & Leadership*, 46(2), 34-40.

- Leverett, F., & Bingbing, W. (2017). The New Silk Road and China's evolving grand strategy. *The China Journal*, 77(1), 110-132.
- Li, Y., Zhang, X., & Chang, X. (2018). Financial sector balance sheet. In *China's National Balance Sheet (2015): Leverage Adjustment and Risk Management* (pp. 109-134). Springer, Singapore.
- Lim, A. C. H. (2017). Laos And The Silk Road Economic Belt—Analysis. *Eurasia Re.*
- Lim, T. W. (2018). China's Asian Dream: Empire Building Along the New Silk Road. By Tom Miller. *Pacific Affairs*, 91(1), 147-149.
- Mathews, J., & Tan, H. (2017). China's new silk road: will it contribute to the export of the black fossil-fuelled economy. *The Asia-Pacific J*, 15(8), 1-14.
- McNeill, J. H. (1974). *The Strategic Trust Territory in International Law* (Doctoral dissertation, London School of Economics and Political Science (University of London)).
- Petersmann, E. U. (2018). Trade and investment adjudication involving 'silk road projects': Legal methodology challenges.
- Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B. (2016). *The geography of transport systems*. Taylor & Francis.
- Sheu, J. B., & Kundu, T. (2017). Forecasting time-varying logistics distribution flows in the One Belt-One Road strategic context. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*.
- Srivastava, D. (2017). India-Iran relations: potential and challenges. In *India's National Security* (pp. 247-263). Routledge India.
- Tiezzi, S. (2014). China's New Silk Road Vision Revealed. *The Diplomat*, 9.
- Tsui, S., Wong, E., CHI, L., & Tiejun, W. (2017). One Belt, One Road. monthlyreview.org/2017/01/01/one-belt-one-road.
- Wang, D., & Shang, W. (2005). *Dynastic crisis and cultural innovation: from the late Ming to the late Qing and beyond* (Vol. 249). Harvard University Press.
- Wang, Z., & Xue, Q. (2017). To fully exert the important role of natural gas in building a modern energy security system in China: An understanding of China's National 13th Five-Year Plan for Natural Gas Development. *Natural Gas Industry B*, 4(4), 270-277.
- Wu, W. J. (2016). *Economics of Planning Policies in China: Infrastructure, Location and Cities* (Vol. 113). Taylor & Francis.
- Yabuki, S. (2018). *China's New Political Economy: Revised Edition*. Routledge.
- Zafar, A. (2016). North South Corridor Brings Central Asia, Europe Closer to India. *Indian Council of World Affairs*, 9th March.
- Zhukov, S., & Rumer, B. (2017). Economic Integration in Central Asia: Problems and Prospects. In *Central Asia: Challenges of Independence* (pp. 103-152). Routledge.