

فصلنامه ژئوپلیتیک - سال هفدهم، شماره دوم، تابستان ۱۴۰۰ Scopus

صص ۱۴۸-۱۱۹

پیامدهای ژئوپلیتیکی گسترش همکاری‌های چین و ترکیه بر جمهوری اسلامی ایران (مطالعه موردی: اتصال دو پروژه «کریدور میانی» و «کمربند و راه»)

سیده سارا موسوی - دانشجوی کارشناسی ارشد علوم سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس تهران، ایران.

دکتر مسعود غفاری* - دانشیار گروه علوم سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

دکتر شهروز شریعتی - دانشیار گروه علوم سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۲/۲۹

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۱/۱۷

DOR:20.1001.1.17354331.1400.17.2.5.8

چکیده

خشتی‌سازی ژئوپلیتیک ایران به‌ویژه طی دو دهه گذشته و از طریق اجرای پروژه‌هایی نظیر «ترانس خزر»، «تاپی» و خط لوله «حبشان- الفجیره» در جوار مرزهای ایران هر کدام به‌طریقی از اهمیت ژئوپلیتیک و ترانزیتی ایران کاسته است. گسترش همکاری‌های اقتصادی چین و ترکیه در سال‌های اخیر را می‌توان به مثابه کوششی جدید برای خشتی‌سازی ژئوپلیتیکی ایران برشمرد. اتصال دو پروژه «کمربند و راه» دولت چین و «کریدور میانی» ترکیه طی سال‌های اخیر زمینه نزدیکی بیشتر دو کشور را بیش از پیش فراهم ساخته است و به نظر می‌رسد نزدیکی بیشتر چین و ترکیه می‌تواند به افزایش خطر خشتی‌سازی ژئوپلیتیکی ایران منجر شود. این مقاله در پی پاسخ به این پرسش است که افزایش همکاری‌های چین و ترکیه چه تأثیری بر موقعیت و جایگاه ژئوپلیتیکی ایران خواهد داشت؟ و به روش «رویداد پژوهی» این فرضیه را مورد آزمون قرار می‌دهد که اتصال پروژه «کمربند و راه» با پروژه «کریدور میانی»، خطر خشتی‌سازی ژئوپلیتیکی ایران را تشدید می‌کند.

واژه‌های کلیدی: ایران، چین، ترکیه، کریدور میانی، کمربند، راه.

۱. مقدمه

کریدورهای بین‌المللی به عنوان مسیرهایی دخیل در جابه‌جایی گسترده کالا و مسافر در صورتی که متناسب با پارامترهای فنی و بین‌المللی باشند و با حداقل فاصله از مراکز اقتصادی و صنعتی بتوانند از قلمرو چندین کشور عبور کنند، نقش بسیاری مهمی در ظرفیت ژئوپلیتیک یک کشور دارند. ایران با پیوستن به توافقنامه «تراسیکا»^۱ در سال ۲۰۰۹، توانست به عنوان مسیر جاده‌ای و ریلی در ترانزیت شرق به غرب و بالعکس آسیا مطرح شود و راه را برای افزایش بازیگری خود در منطقه، هموار سازد. با این وجود این طرح به واسطه عدم مشارکت جدی روسیه و چین و همچنین عدم توانایی برای جذب منابع مالی کافی به منظور اجرای پروژه‌های زیر ساختی، به دستاوردهای چشمگیری برای اتصال در خطوط ریلی و بهبود زیر ساخت‌های کشورهای عضو دست نیافت و ایران نیز به علت تحریم‌های تحمیل شده، نتوانست از مزیت ژئوپلیتیک خود به عنوان عضوی کلیدی در این راستا بهره گیرد. در همین حال، ترکیه که همواره به عنوان پل ارتباطی آسیا و اروپا شناخته شده و بخشی از جاده باستانی ابریشم به عنوان سودآورترین مسیر تجاری در گذشته از این کشور می‌گذشته است (Acar et al, 2015:94)، در سال‌های اخیر و با افزایش روزافزون تحریم‌های ایران، موقعیت ژئوپلیتیکی ارزشمندی را برای خود به منظور عبور کریدورهای شرق و غرب فراهم ساخته است. در این چارچوب دولت ترکیه افزون بر تلاش برای حضور فعال در طرح‌های موجود منطقه‌ای از جمله توافقنامه «تراسیکا»، طی سال‌های گذشته از طرحی با عنوان «کریدور میانی»^۲ رونمایی کرده است (Akman, 2019) که می‌کوشد اتصال آسیا به اروپا را با محوریت ترکیه محقق سازد. بررسی این طرح از آن حیث که با دور زدن و حذف ایران، منجر به کاهش ظرفیت ژئوپلیتیکی ایران در مسیر مبادلات چین و اروپا می‌شود، از اهمیت بسزایی برخوردار است. مطابق این طرح و به ادعای دولت ترکیه، با وجود مسائل و مشکلاتی که در «کریدورهای شمالی» و «جنوبی» نهفته است، می‌توان با تداوم توسعه و بهبود زیرساخت‌های موجود که از مدت‌ها پیش آغاز شده

1. TRACECA: Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia

2. Middle Corridor (MC)

است، راه‌آهن ترانزیت چین را به شبکه راه‌آهن قزاقستان و سپس از طریق بندر اکتاو قزاقستان و ترکمنباشی ترکمنستان به دریای خزر^۱ و آذربایجان متصل کرد و سپس با عبور از قفقاز جنوبی از طریق راه‌آهن باکو-تفلیس-قارص^۲ این مسیر را که به ادعای دولت ترکیه به‌عنوان کوتاه‌ترین و ارزان‌ترین مسیر خواهد بود، به ترکیه منتهی ساخت (Colakoğlu, 2019). از سوی دیگر، با وجود آنکه بررسی منابع متفاوت نشان می‌دهد، در نقشه‌های اولیه منتشر شده پروژه کمر بند و راه از سوی دولت چین، ایران مسیر اصلی پیوند شرق به غرب از طریق قفقاز بوده است اما این کشور طی سال‌های بعد مسیرهای متفاوتی را به‌عنوان مسیرهای احتمالی و جایگزین از طریق آذربایجان، گرجستان و ترکیه در کنار مسیر ایران مطرح کرده است که این اقدام دولت چین می‌تواند هشدار برای ژئوپلیتیک ایران به شمار برود. لازم به ذکر است، پروژه کمر بند و راه^۳ شامل ۶ کریدور رسمی و اعلام شده می‌باشد و هر کریدور دارای مسیرهای پیشنهادی متفاوتی است. مسیر اول، موسوم به «پل زمینی اورا سیای جدید»^۴ شامل اتصال چین-قزاقستان-روسیه-بلاروس-لهستان و اروپا می‌باشد که در این مقاله از آن به‌عنوان «کریدور شمالی» یاد شده است. مسیر دوم که از مدت‌ها پیش اصلی‌ترین محور مواصلاتی چین به اروپا بوده است. «کریدور چین-مغولستان-روسیه»^۵ است که از شمال چین آغاز و به شرق روسیه منتهی می‌شود و مسیر سوم «کریدور چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا»^۶ می‌باشد که غرب چین را از طریق قزاقستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه در شریان زمینی به اروپا متصل کرده که در این مقاله از آن با عنوان «کریدور جنوبی» یاد می‌شود و در همچنین خلیج فارس را به مدیترانه در شریان دریایی متصل می‌سازد. با این وصف همان‌طور که گفته شد، در نقشه‌های جدید، شریان دیگری نیز برای «کریدور چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا» موسوم به «کریدور میانه» تعریف شده است که از طریق قزاقستان-ترکمنستان-آذربایجان، قفقاز جنوبی و به واسطه

1. Trans-Caspian roll-on/roll-off (RORO) link

۲. این مسیر از سال ۲۰۱۷ به بهره‌برداری رسیده است.

3. Belt and Road Initiative (BRI)

4. New Eurasian Land Bridge

5. China - Mongolia - Russia Corridor

6. China - Central Asia - West Asia Corridor

راه آهن باکو-تفلیس-قارص از مسیر ترکیه، چین را به اروپا متصل می‌سازد که موضوع بررسی این مقاله است.

سه مسیر دیگر پروژه کمربند و راه: «کریدور چین- شبه جزیره هندوچین» که جنوب چین را به سنگاپور متصل می‌کند، «کریدور اقتصادی چین-پاکستان» که از جنوب غربی چین به اقیانوس هند و از این طریق به پاکستان و بندر گوادر متصل می‌شود و سرانجام «کریدور چین- میانمار-بنگلادش-هند» است که جنوب چین را به میانمار متصل می‌گرداند.

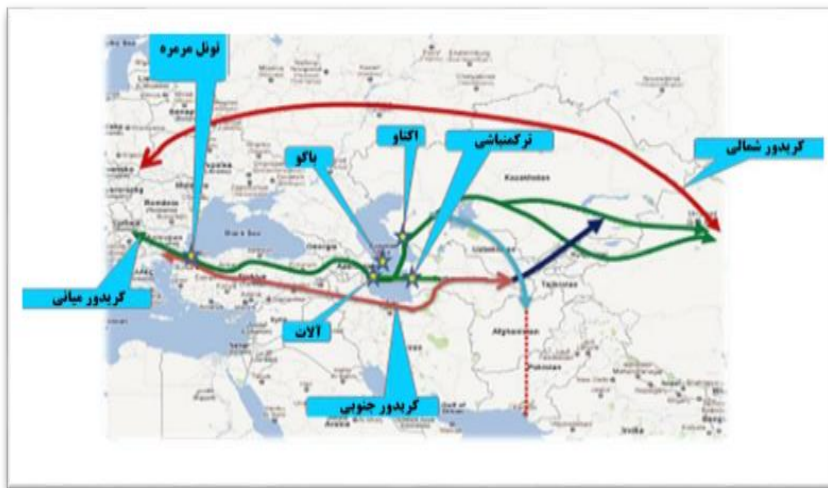
مطابق آنچه گفته شد، ترکیه اکنون مدعی است در شرایطی که چین می‌تواند از طریق کریدور شمالی و راه آهن «ماورای سبیری»^۴ به روسیه متصل شود، اما فاصله زیاد و سرمایه شدید، به تدریج جذابیت این مسیر را از بین می‌برد و «کریدور میانی» را که نسبت به «کریدور شمالی» ۲۰۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر بوده و از شرایط آب‌وهوایی مساعدتری نیز برخوردار است، در اولویت چین قرار خواهد داد (Turkey Ministry of Foreign Affairs, 2017). صرف نظر از درستی یا نادرستی این ادعا و در شرایطی که حتی ممکن است عبور مسیر تجاری از میان چند کشور در مسیرهای زمینی و دریایی، به نفع چین نباشد اما با در نظر داشتن مطامع رهبران چین ذیل پروژه کمربند و راه از یک سو و توسعه طلبی دولت ترکیه در ایجاد شبکه‌های نفوذ در منطقه‌ای آسیای میانه، به نظر می‌رسد موفقیت دولت ترکیه در توسعه این کریدور منجر به کاهش منافع ملی و ژئوپلیتیک ایران باشد؛ همچنین، با وجود آنکه مسیر متعارف جاده ابریشم باستانی و همچنین کریدور زمینی راه ابریشم جدید در سال ۲۰۱۳ با اتصال راه آهن ماورای چین^۵ به قزاقستان، ترکمنستان، ایران و سپس ترکیه تعریف شده است، اما ضعف زیرساختی و بازگشت تحریم‌ها علیه ایران در سال ۲۰۱۸ توسط دولت ترامپ، در عمل بهره‌گیری چین از آن را با تردیدهایی مواجه ساخته است (Onyango et al., 2018:582).

شکل (۱)، نقشه موقعیت ژئوپلیتیکی ایران را در کریدورهای شمالی، میانی و جنوبی پروژه

1. China - Indochina Peninsula Corridor
2. China - Pakistan Economic Corridor
3. China - Myanmar - Bangladesh - India Corridor
4. Trans-Siberian Railway (TSR)
5. Trans-China Railway (TCR)

کمربند و راه، نشان می‌دهد:

شکل (۱): نقشه موقعیت ایران در کریدورهای شمالی، جنوبی و میانی کمربند و راه



(منبع: ترسیم نگارندگان)

در این چارچوب، پرسش مشخص این مقاله این است که افزایش همکاری‌های چین و ترکیه و به‌ویژه اتصال دو پروژه کمربند و راه و کریدور میانی چه تأثیری بر موقعیت و جایگاه ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران خواهد داشت؟ مقاله این فرضیه را مورد آزمون قرار داده است که اتصال پروژه «کریدور میانی» ترکیه به «کریدور چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا» به‌عنوان یکی از مسیرهای زمینی پروژه «کمربند و راه»، در شرایطی که قدرت چین رو به افزایش است، خطر خنثی‌سازی و محدود نمودن ژئوپلیتیکی ایران را که پیش‌ازاین از سوی آمریکا پیگیری می‌شد، تشدید خواهد کرد. لازم به ذکر است، منظور از اصطلاح «خنثی‌سازی ژئوپلیتیکی» در این مقاله، به معنای محدود شدن یا کاهش ظرفیت ژئوپلیتیکی ایران در مبادلات شرق به اروپا و وابستگی ژئوپلیتیکی ایران به همسایگان است. همچنین منظور از اتصال پروژه کمربند و راه، متصل شدن یکی از کریدورهای زمینی این پروژه چندمسیره به کریدور میانی است.

مقاله در ادامه و با مفروض داشتن این نکته مهم که چین در حال حاضر از مسیرهای دریایی و

کانال سوئز استفاده زیادی می‌کند و سرمایه‌گذاری زیادی نیز در آن مناطق انجام داده است بر این نکته تأکید خواهد کرد که هرچند از منظر اقتصادی در حال حاضر برخی مسیرهای آسیای میانه و قفقاز جذابیت زیادی برای چین ندارد، اما در میانمدت و با توسعه زیرساخت‌های مواصلاتی، کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه و قفقاز می‌تواند بازار منحصربه‌فردی برای سرمایه‌گذاری و حضور چین در این مناطق باشد. همچنین با توجه به این‌که، چین سعی دارد در بلندمدت خود را به‌عنوان قدرت اول آسیا و جهان مطرح کند، این مهم تنها با حضور در شاهراه‌های اقتصادی و انرژی منطقه و در اختیار داشتن شریان‌های تجاری زمینی و دریایی محقق خواهد شد. این مقاله با استفاده از آموزه‌های نظریه «انتقال قدرت» در پی نشان دادن این مهم این است که افزایش قدرت چین در نظام بین‌الملل واجد تضمین‌های ژئوپلیتیک برای ایران می‌باشد. بر این اساس مقاله در ادامه پس از معرفی چارچوب نظری و مرور پیشینه روابط دو کشور ترکیه و چین، زمینه‌های همگرایی دو کشور و تأثیر اتصال دو پروژه کریدور میانی و کمربند و راه را بر موقعیت ژئوپلیتیک ایران مورد بررسی قرار می‌دهد.

۲. روش پژوهش

این پژوهش با توجه به ماهیت آینده‌پژوهی از برخی «آموزه‌های کیفی» روش «تحلیل تأثیر روند» بهره خواهد برد. تحلیل تأثیر روند روشی برای پیش‌بینی کمی و کیفی از طریق کشف ماهیت، علل بروز و پیامدهای بالقوه است که در اواسط دهه ۱۹۹۰ توسط «تئودور جی گوردن»^۱ در مقاله‌ای تحت عنوان «تحلیل تأثیر روند: روشی برای آینده‌پژوهی»^۲ ارائه شد (Gordon, 1994). تحلیل تأثیر روند، یکی از پرکاربردترین روش‌های آینده‌پژوهی است که از آموزه‌های کیفی این روش می‌توان برای پیش‌بینی، برنامه‌ریزی‌های احتمالی، تحلیل گزینه‌های سیاسی و برنامه‌ریزی راهبردی استفاده کرد. به‌طورکلی در این روش، روند تحت تأثیر توالی رویدادها قرار می‌گیرد و منظور از رویدادها نیز همان اتفاق‌های مهمی هستند که وقوع آن‌ها در شکل‌گیری آینده می‌تواند نقش مهمی ایفا کند. بر این اساس، روندها، زنجیره مستمر رویدادها هستند که هم وضعیت کنونی را مشخص می‌کنند، هم از موقعیت‌های احتمالی آینده خبر

1. Theodore Jay Gordon

2. Trend Impact Analysis. Futures Research Methodology

می‌دهند (Gordon, 1994:2). این روش عمدتاً بر این مفروض واقع است که تغییر، مطابق الگوهای پیشین ادامه خواهد یافت و بررسی روندهای جاری می‌تواند روش مناسبی برای کاوش آینده باشد (Cornish, 2009:125).

۳. نظریه انتقال قدرت و تبیین نقش چین در آینده نظام بین‌الملل

مروری بر تحولات دو دهه اخیر چین مبین رشد قابل‌ملاحظه‌ی این کشور است. در همین حال، آنچه از این منظر برای جمهوری اسلامی ایران، حائز اهمیت راهبردی و ژئوپلیتیک به شمار می‌رود، فهم این نکته است که چین در شرایط جایگزینی احتمالی با قدرت آمریکا چگونه می‌تواند برای ژئوپلیتیک جمهوری اسلامی ایران محدودیت‌های جدیدی وضع کند؟ آن‌گونه که بررسی تحركات چین در عرصه ژئوپلیتیکی جهان طی دو دهه گذشته نشان داده است، رهبران جمهوری خلق چین با توجه به توانایی خود ترجیح می‌دهند با ایجاد فضایی آرام و به‌صورت تدریجی و مسالمت‌آمیز روند توسعه و تبدیل به قدرت جهانی را طی کنند.

این دکترین که در سال‌های اخیر در خارج و داخل چین تحت عنوان دکترین «خیزش صلح‌آمیز» مطرح شده ناظر بر این نکته است که رهبران جمهوری خلق چین از آغاز قرن ۲۱ نیاز به یک محیط صلح‌آمیز و دور از جنگ را برای پیشرفت را به‌خوبی درک و بر آن تأکید کرده‌اند (Li Ji, 2004: 13-17; Liu, 2016; Kissinger, 2012).

یکی از نظریاتی که این جابجایی را می‌تواند به‌خوبی تبیین کند، نظریه رئالیستی «انتقال قدرت»^۲ است که ریشه تاریخی دارد و تنها به روابط میان چین با سایر قدرت‌ها محدود نمی‌شود. این نظریه که برای اولین بار در سال ۱۹۵۸ از سوی «کنت ارگانسکی»^۳ در کتاب «سیاست جهان» و سپس در کتابی که وی به همراه «جک کوگلر»^۴ منتشر کرد، به‌طور مجدد مطرح شده است از سوی برخی دیگر از نویسندگان نظیر «رونالد تامن»^۵، «داگلاس لیمیک»^۶، «جک کوگلر»^۷، «کارل

1.China's Peaceful Rise (中国和平崛起)

2.Power Transition Theory

3.Abramo Fimo Kenneth Organski

4.Organski & Kugler, 1980

5.Ronald L. Tammen

6.Douglas Lemke

7.Jack Kugler

آلشارباتی»^۱ و «برین افیرد»^۲ نیز برای تبیین سیاست بین‌الملل مورد استفاده قرار گرفته است (Tammen et al., 2000).

مطابق این نظریه، انتقال قدرت شامل سه مرحله استعداد قدرت، رشد قدرت و بلوغ قدرت است و در نتیجه فقط کشورهای می‌توانند مدعی رهبری جهانی باشند که در مجموع مراحل سه‌گانه فوق امتیازات بالایی داشته باشند (Organski, 1968: 387-392). بر اساس تئوری انتقال قدرت عواملی نظیر جمعیت، وسعت سرزمینی، منابع طبیعی و ویژگی‌هایی از این قبیل به یک کشور اجازه می‌دهد تا در صورت فراهم آمدن سایر شرایط و با بهره‌گیری از این مؤلفه‌ها، صاحب نقشی تعیین‌کننده در نظام بین‌الملل باشد. بر این اساس، کشوری مانند چین با جمعیتی معادل یک و نیم میلیارد نفر در سال ۲۰۲۰، افزون بر توان نظامی به لحاظ اقتصادی نیز می‌تواند ثروت زیادی را تولید کند. در کنار این عامل مهم از نظر وسعت نیز چین چهارمین کشور بزرگ جهان بعد از روسیه، کانادا و ایالات متحده است. افزون بر این، موقعیت جغرافیایی چین در کنار توانمندی‌های فنی و نیروی انسانی ارزان در بسیاری عرصه‌ها از جمله هوش مصنوعی با وجود وابستگی چین به منابع انرژی می‌تواند مؤید رشد به مراتب بیشتر قدرت چین در عرصه بین‌الملل باشد. بر این مبنا و مطابق «نظریه انتقال قدرت» چین را می‌توان واجد نخستین شرط انتقال قدرت دانست. نرخ رشد اقتصادی یکی دیگر از مهم‌ترین شاخصه‌های قدرت نوظهور چین است به نحوی که سرمایه‌گذاری خارجی در این کشور از آغاز اتخاذ سیاست درهای باز و جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در چین تا سال ۲۰۱۸ به رقمی بیش از ۲۰۳,۴۹۲ میلیارد دلار رسیده است (World Bank, 2018b). افزون بر این چین با ۳,۱۰۳۷ تریلیون دلار ذخیره ارزی یکی از قدرتمندترین پول‌های جهان را دارد (Xinhua News, 2019a) و حجم کل صادرات این کشور در سال ۲۰۱۸ رقم ۲,۴۹۴ تریلیون دلار و واردات این کشور ۲,۱۳۴ تریلیون دلار بوده است (World Bank, 2018a). بررسی اقتصاد چین از این منظر در مجموع بیانگر این نکته است که با وجود تولید ناخالص داخلی این کشور که به علت جمعیت ۱,۵ میلیارد نفری در سطحی پایین‌تر از کشورهای پیشرفته جهان با جمعیت کمتر قرار

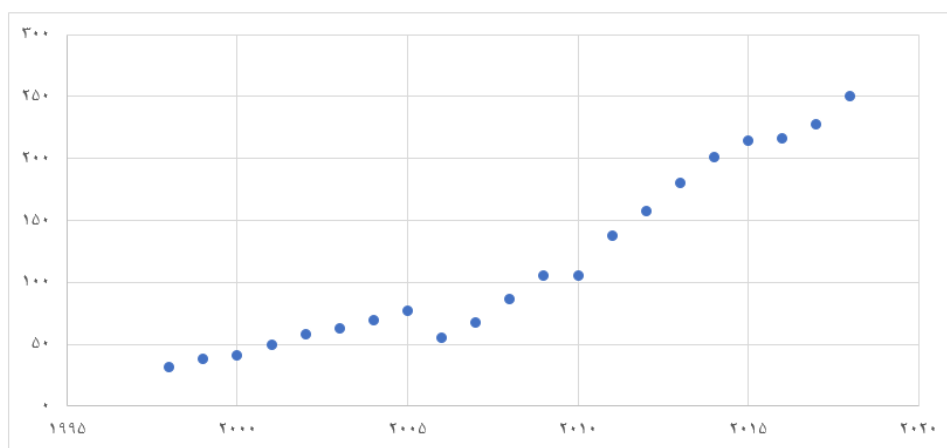
1. Carolie alsharabti

2. Brian Efirid

دارد، سطح مبادلات تجاری این کشور نشان از پتانسیل‌های اقتصادی چین داشته که می‌تواند آن را به‌عنوان یک چالشگر جدی در نظام بین‌الملل مطرح کند و چین از این منظر نیز واجد شرایط تبدیل به قدرت جهانی مطابق نظریه رئالیستی انتقال قدرت است.

از منظر نظامی نیز چین نزدیک به نیم‌قرن سابقه مدیریت هسته‌ای دارد و میزان نفقات ارتش چین طبق آخرین اطلاعات منتشر شده تا سال ۲۰۱۷ شامل دو میلیون و ۶۹۵ هزار نفر اعلام شده است (World Bank, 2017) که در مقایسه با سایر کشورها رقم قابل توجهی را به خود اختصاص داده است. مروری بر بودجه نظامی چین نیز نشان می‌دهد هرچند این بودجه حدود یک‌سوم بودجه نظامی آمریکا است، اما بالغ بر ۲۵۰ میلیارد دلار بوده و روند افزایش آن نیز صعودی است (Floyd, 2019). مجموع این عوامل موجب شده تا این کشور در حال تبدیل به یک قدرت نظامی بلامنازع در شرق آسیا شود.

شکل (۲): نمودار افزایش بودجه نظامی چین طی سال‌های ۱۹۹۸-۲۰۱۸ (میلیون دلار آمریکا)



(Source: <https://www.statista.com/statistics/267035/china-military-spending/>)

همچنین مروری اجمالی بر تحولات نظام بین‌الملل نشان می‌دهد که تجربه چند دهه پیشرفت اقتصادی چین موجب شده تا این کشور گام‌های مهمی در راستای تبدیل شدن به یک ابرقدرت بردارد و در چارچوب طرح‌های متفاوت اقدام به شبکه‌سازی گسترده در سطح جهان کند. این «شبکه‌سازی» که از منظر نظریات روابط بین‌الملل به تسهیل کنش‌های جمعی و همکاری‌های

دو یا چند جانبه کمک می‌کند، منجر به افزایش قدرت و هم‌چنین بهره‌گیری بهینه و هم‌افزایی منابع سایر کشورها می‌شود (Hafner-Burton et al., 2009) و در مجموع افزایش قدرت چین را به همراه داشته است. در چنین شرایطی و با در نظر گرفتن نظریه انتقال قدرت برای فهم آینده روندهای بین‌المللی آنچه از این منظر برای جمهوری اسلامی ایران (با مفروض گرفتن تداوم وضع موجود) به مثابه چالش مطرح می‌شود این نکته است که سهم ایران در ژئوپلیتیک جدید بر مبنای افزایش بیشتر قدرت چین چگونه صورت‌بندی می‌شود و رقابای منطقه‌ای ایران و به‌ویژه ترکیه چه سهم و جایگاهی در شبکه روابط قدرت در آینده را به خود اختصاص خواهد داد. مقاله در ادامه با بررسی روند روابط دو کشور چین و ترکیه به پاسخ این پرسش خواهد پرداخت.

۴. پیشینه پژوهش

مطابق بررسی نویسندگان تاکنون مقاله پژوهشی درباره تأثیر روابط دو کشور چین و ترکیه بر موقعیت ژئوپلیتیکی ایران منتشر نشده است و مقالات موجود بیشتر یا به رابطه ایران و چین پرداخته‌اند (Ghaffari and Shariati, 2008)، (Shariati and Pournajafi, 2015)، (Kavianifar and Sazmand, 2017) و یا به صورت کلی رقابت‌های ژئوپلیتیکی ترکیه و ایران را بدن در نظر گرفتن شبکه روابط و مناسبات قدرت در منطقه، بررسی کرده‌اند (Afzali and Hosseini, 2008)، (Dehboneh, 2018). بر این اساس ملاحظه می‌شود که با وجود اهمیت این مسئله به‌ویژه بر سرنوشت ایران تاکنون پژوهشی دانشگاهی بر مبنای موضوع این مقاله در نمایه‌های ایرانی و بین‌المللی منتشر نشده است و این مقاله نخستین اثر در این چارچوب به شمار می‌رود.

۵. پیشینه روابط چین و ترکیه

ترکیه جدید در سال ۱۹۲۳ و در زمانی که چین به واسطه انحلال سلسله چینگ و تلاش برای تأسیس جمهوری چین دچار هرج و مرج بود، شکل گرفت؛ دو کشور از سال ۱۹۳۴ تلاش‌هایی برای ایجاد کنسولگری و برقراری روابط دیپلماتیک با یکدیگر نشان دادند (Reardon-Anderson, 2018: 107). پس از جنگ جهانی دوم، چین به‌عنوان یکی از اعضای بلوک شرق در مقابل رویکرد ضد کمونیستی ترکیه قرار گرفت و همین مسئله در عدم برقراری روابط میان دو

کشور تأثیرگذار بود به نحوی که هرچند از سال ۱۹۷۱ روابط دو کشور به طور رسمی برقرار شد اما تا دهه ۱۹۸۰ این تعاملات بسیار محدود بود (Jin, 2016). دهه ۱۹۸۰ را می‌توان نقطه عطفی در روابط دو کشور دانست چراکه از این زمان، چین و ترکیه به آزادسازی اقتصادی و توسعه روابط دیپلماتیک و تجاری خود با سایر کشورها شتاب دادند و مقامات عالی‌رتبه دو کشور در دیدارهای متفاوت، رویکرد همکاری‌جویانه‌ای را در پیش گرفتند (Colakoğlu, 2015: 8-9). هرچند در آغاز دهه ۱۹۹۰، تمایلات ترکیه برای حمایت از ترک‌زبانان قفقاز و منطقه سین‌کیانگ چین، بار دیگر روابط دو کشور را خدشه‌دار کرد اما از اواسط این دهه، ترکیه با وجود تداوم مواضع پیشین خود سعی در همراهی بیشتری با مواضع چین و روسیه در منطقه خاورمیانه داشته و به این ترتیب روابط دو کشور از سر گرفته شد. به قدرت رسیدن حزب عدالت و توسعه در ترکیه و اولویت‌بخشی بر توسعه اقتصادی و چندجانبه‌گرایی در حوزه سیاست خارجی نیز به تسهیل روابط دو کشور کمک کرد (Ergenc, 2015: 50). از این زمان پیوندهای اقتصادی و همکاری‌های میان دو کشور در حوزه تجارت، زیرساخت‌ها، فناوری و تبادلات علمی افزایش یافته است و مطرح‌شدن پروژه کمربند و راه از سوی دولت چین در سال ۲۰۱۳ و جایگاه ترکیه در این طرح به عنوان پل اتصال چین به اروپا، منجر به افزایش مناسبات اقتصادی میان دو کشور شده است (Akinci, 2018).

۶. ملاحظات سیاسی و امنیتی در روابط چین و ترکیه

هرچند کشور ترکیه به عنوان یکی از اعضای ناتو سعی در نزدیکی به غرب داشته و چین نیز از ۱۹۷۹ به بعد روند نزدیکی به کشورهای غربی را در پیش گرفته است اما به نظر می‌رسد تداوم بدبینی در مواضع طرفین غربی در مواجهه با دو کشور و اتخاذ رویکردهای محتاطانه به ویژه طی سال‌های اخیر منجر به تغییر رویکرد ترکیه و چین در مواجهه با کشورهای غربی شده است (Lavi and Lindenstrauss, 2016: 120). بدین منظور کشور ترکیه از حدود سال ۲۰۱۰ سعی در تعریف هویتی جدید برای خود، مستقل از غرب گرفته و به این واسطه سعی در معرفی خود به عنوان کشوری ترک‌زبان و همچنین کشور اسلامی سکولار در خاورمیانه داشته است

(Zambelis, 2011) و کشور چین نیز به پشتوانه قدرت اقتصادی خود طی سال‌های گذشته و با استفاده از ظرفیت «کنفوسیوس» به‌عنوان کشوری با اندیشه‌های صلح‌دوستانه، نقش فعال‌تری را در عرصه بین‌المللی برعهده‌گرفته (Hubbert, 2019: 147-148) و به‌منظور بازیابی قدرت باستانی خود، پروژه‌های متفاوتی را برای گسترش زمین بازی در سطح جهانی تعریف کرده است. از این منظر، به نظر می‌رسد هر دو طرف دارای آمادگی فراوانی برای بهره‌گیری از شرایط برد - برد هستند. یکی از مسائل عمده میان دو کشور مربوط به اویغورهای سین‌کیانگ است. جمعیت مسلمان ساکن استان سین‌کیانگ در شمال غربی چین با جمعیتی حدود ۱۰ میلیون نفر در آرزوی تأسیس ترکستان شرقی همواره با حکومت مرکزی چین به مقابله برخاسته و مشکلات سیاسی و امنیتی متعددی را برای این دولت ایجاد کرده‌اند (Walcott and Johnson, 2013: 51). همین مسئله در مقطعی منجر به ایجاد تنش‌های مداوم میان پکن و آنکارا شده است. در سال ۲۰۰۹ پس از مقابله فیزیکی دولت چین با اقدامات اویغورها و کشته و زخمی شدن تعداد زیادی از مردم این منطقه، اردوغان، نخست‌وزیر ترکیه اقدامات دولت چین در برابر اویغورها را نوعی «نسل‌کشی» خواند (BBC News, 2009)؛ اما با وجود این اختلاف در سال ۲۰۱۲ اردوغان به‌منظور بهبود روابط خود با چین به این کشور سفر کرد و ضمن دیدار با مقامات چینی و بازدید از سین‌کیانگ، قصد خود از سرمایه‌گذاری در این منطقه را اعلام کرد (Famularo, 2012). این سیاست به دلیل تناسب با سیاست کلی دولت چین برای کاهش تنش‌ها از طریق توسعه اقتصادی، مورد تأیید و حمایت دولت مرکزی چین قرار گرفت و تا حدی زمینه‌ساز کاهش تنش‌ها میان دو کشور شد. در سال ۲۰۱۵ اعتراضاتی از جانب اویغورهای ساکن ترکیه در مقابل سفارت چین در این کشور در واکنش به بی‌احترامی دولت چین به مناسک مذهبی مردم سین‌کیانگ در ماه رمضان صورت گرفت (Girit, 2015) و تظاهراتی هم به دلیل همراهی دولت تایلند با چین برای اخراج تعدادی از اویغورهای ساکن این کشور در مقابل سفارت تایلند در ترکیه انجام شد (Pamuk, 2015). با این وجود نخست‌وزیر ترکیه در این سال‌ها در پی تعمیق روابط و مذاکرات خود با دولت چین، همواره سعی در موضع‌گیری میانه در درگیری‌های اویغورها با دولت مرکزی

گرفته و در سخنرانی‌های خود سین‌کیانگ را بخشی جدانشدنی از چین عنوان کرده است (Berber, 2015).

با وجود نشانه‌هایی از پیوستن شورشیان اویغور از مرزهای ترکیه به دولت اسلامی (داعش) در سوریه (Yongzheng, 2014) که تعداد تقریبی آن‌ها بیش از هزار نفر تخمین زده شده است (Yashar, 2015) و با وجود ترس دولت چین از تشدید شورش‌های منطقه سین‌کیانگ، در سال ۲۰۱۵ رئیس‌جمهور چین در دیدار با اردوغان برای مقابله با تروریسم معاهده‌ای منعقد ساخته و دولت ترکیه متعهد شد که اجازه هیچ‌گونه فعالیت‌هایی را در خاک خود علیه امنیت ملی دولت چین نخواهد داد (Blanchard, 2015). با توجه به تأکید دو کشور در حوزه مقابله با تروریسم و حفاظت از مرزها در کنار رویکرد واحد چین و ترکیه در باب استفاده از ابزار اقتصادی برای بهبود وضعیت منطقه سین‌کیانگ، به نظر می‌رسد دو کشور توانسته‌اند به میزان زیادی به فهم مشترک از این معضل دست یابند (Isik and Zou, 2019: 280). روابط دو کشور در دوره «شی جین‌پینگ» نیز از پویایی بیشتری برخوردار شده و همکاری‌ها در حوزه وسیع‌تری ادامه یافته است. عضویت ترکیه در سازمان همکاری شانگهای (Colakoglu, 2018) و توسعه روابط دو کشور پس از کودتای ناکام ترکیه در سال ۲۰۱۶ که منجر به دوری هرچه بیشتر این کشور از غرب بود (Sly, 2014) به همراه خرید سیستم‌های دفاعی موشکی چینی از سوی ترکیه (Horesh, 2016: 24) از دیگر نشانه‌های تکوین روابط راهبردی بین این دو کشور است.

بنابراین می‌توان استدلال کرد که هرچند کشور ترکیه همچنان در اردوگاه غرب لنگر انداخته است اما به واسطه استراتژی چندجانبه این کشور طی سال‌های اخیر و ایجاد اختلافات سیاسی - امنیتی با غرب زمینه را برای حضور شرکای استراتژیک جدید نظیر چین و روسیه برای این کشور فراهم ساخته است.

۷. ملاحظات اقتصادی در روابط چین و ترکیه

در حالی که ترکیه طی یک دهه گذشته دستخوش تحولات بی‌شمار داخلی بوده است اما مسئله قابل توجه، تغییرات و رشد اقتصادی قابل ملاحظه این کشور همچون چین و ایجاد زمینه ظهور این کشور به عنوان یک قدرت اقتصادی منطقه‌ای می‌باشد (The Economist, 2018). با به قدرت

رسیدن حزب عدالت و توسعه در این کشور، تمامی منابع ترکیه در اختیار توسعه اقتصادی قرار گرفته به نحوی که این کشور با تجربه رشد اقتصادی ۸ درصدی، پیشتاز توسعه اقتصادی در منطقه خاورمیانه شناخته می‌گردد (Zou, 2016: 15). همچنین با وجود آنکه طی دهه گذشته روابط دو کشور ترکیه و چین در بعد تجاری رشد چشمگیری را شاهد نبوده است اما صادرات ترکیه به چین در سال مبلغ ۲۰۱۸، ۲،۹۱۵ میلیارد دلار و واردات از این کشور بیش از ۲۰ میلیارد دلار را شامل می‌شود (Trading Economics, 2018).

به ادعای مقامات چینی، همکاری در حوزه زیرساخت‌ها و رشد اقتصادی چین، تسلط به مسیرهای صادرات جهانی و کم‌رنگ کردن شکاف اقتصادی داخلی از طریق توسعه متوازن تمامی مناطق و کاهش تنش‌ها در منطقه سین‌کیانگ از طریق ادغام اقتصادی این منطقه با سایر مناطق آسیا (Lavi and Lindenstrauss, 2016: 124) از مهم‌ترین اهداف مهم طرح کمربند و راه مطرح شده است. در مسیر تحقق این اهداف، همکاری دو کشور چین و ترکیه در حوزه زیرساخت‌ها از سال ۲۰۱۵ با همکاری در ساخت راه‌آهن پرسرعت آنکارا-استانبول از طریق همکاری شرکت راه‌آهن دولتی چین و یکی از شرکت‌های خصوصی ترکیه آغاز گردیده است. پس از این ترکیه به‌عنوان کشوری که عضو ناتو و متحد آمریکا به شمار می‌رود، برخلاف انتظار، به عضویت «بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی» که توسط دولت چین تأسیس شده است درآمد و حتی این بانک در سال ۲۰۱۹، کشور ترکیه را به‌عنوان یکی از کشورهای اولویت‌دار برای افزایش سرمایه‌گذاری مطرح کرده است (Xinhua News, 2019c).

هدف از این بانک افزایش سرمایه‌گذاری در حوزه زیرساخت‌ها در کشورهای آسیایی بوده که به‌عنوان مکمل پروژه کمربند و راه فعالیت می‌کند (China Daily, 2015). همچنین دو کشور برای ساخت خط‌آهن «باکو-تفلیس-قارص»^۱ با مشارکت سایر کشورهای درگیر در این مسیر همکاری‌هایی داشته‌اند (Reardon-Anderson, 2015; China Daily, 2016) و در سال ۲۰۱۷ نیز در زمینه همکاری ذیل پروژه کمربند و راه به تفاهم‌هایی دست یافته‌اند که طی آن بر ادغام

1. Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

2. Baku-Tbilisi-Kars railway (BTK)

اقتصادی منطقه ذیل پروژه کمربند و راه و همچنین نزدیکی به سایر کشورهایی که از نظر قومی با این منطقه پیوندهایی دارند تأکید شده است (Isik and Zou, 2019:284). در این چارچوب، نخست‌وزیر ترکیه افزون بر امضای تفاهم‌نامه برای هماهنگی دو پروژه «کمربند و راه» و «کریدور میانی» در سال ۲۰۱۵ (Turkey Ministry of Foreign Affairs, 2017) موافقت کامل خود را با اجرای کمربند و راه، اعلام و اظهار امیدواری کرده است که بر اساس همکاری‌ها چین بتواند به رؤیای خود مبنی بر دستیابی به جایگاه شایسته جهانی، دست یابد (Güler, 2019).

بر اساس اعلام «موسسه پیشبرد سرمایه‌گذاری ترکیه» تا سال ۲۰۱۷ بیش از ۸۷۰ شرکت چینی حدود ۲,۲ میلیارد دلار در ترکیه سرمایه‌گذاری کرده‌اند که حدود ۷۰ درصد آن پس از سال ۲۰۱۴ و ذیل پروژه کمربند و راه در بخش‌های مالی، توسعه زیرساخت‌ها، ارتباطات و انرژی هسته‌ای و همچنین خطوط ریلی بوده است (Yang, 2017). بر مبنای آنچه گفته شد، روابط چین و ترکیه به‌عنوان روابط یک ابرقدرت فرامنطقه‌ای با یک قدرت منطقه‌ای در غرب آسیا واجد تضمین‌های فراوان ژئوپلیتیک برای ایران است. یکی از ابعاد این رابطه خنثی‌سازی ژئوپلیتیکی ایران است که در صورت پیوند عملیاتی پروژه پیوند «کریدور میانی» و «کمربند و راه» این مسیر می‌تواند به عنوان تنها شریان زمینی اتصال چین به اروپا ذیل «کریدور چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا» مطرح شده و دولت ایران از نقش ویژه و دیرینه خود در پیوند آسیا به اروپا بازماند. مقاله در ادامه با مروری بر پیشینه تاریخی این اقدام چین و ترکیه، تضمین‌های ژئوپلیتیکی آن برای ایران را بررسی خواهد کرد.

۸. اهمیت ژئوپلیتیکی پیوند پروژه جاده ابریشم چین به کریدور میانی

پیوند سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا ذیل پروژه کمربند و راه می‌تواند تحولی مهم در آینده قدرت منطقه‌ای ترکیه در غرب آسیا تلقی شود.

طبق اسناد رسمی یکی از اصلی‌ترین اهداف کشور ترکیه، تبدیل شدن به یکی از ده اقتصاد برتر جهان در سال ۲۰۲۳ است (Isik and Zou, 2019:282) و کشور چین می‌تواند با کمک به توسعه اقتصادی این کشور به تحقق این مهم یاری رساند. در این چارچوب پروژه کمربند و راه و الحاق

آن به کریدور میانی را باید به عنوان راهکار عملی دستیابی هر دو کشور به اهداف بلندمدت خود تلقی کرد. «مسیر حمل و نقل بین‌المللی ماورای خزر» که به اختصار، «ابتکار کریدور میانی»^۲ نامیده می‌شود در سال ۲۰۱۳ به واسطه انعقاد قراردادی میان سه کشور قزاقستان، آذربایجان و گرجستان و به منظور هماهنگی خطوط ریلی سه کشور تعریف شده و در سال ۲۰۱۷ چارچوب قانونی بین‌المللی برای این طرح مشخص شد و ترکیه نیز که پیش‌ازین در این طرح همکاری داشت، به صورت رسمی به آن پیوست (Kenderdine and Risk, 2018:201). این مسیر از ابتدا با هدف تسهیل مبادلات میان شرق و غرب اوراسیا از طریق حمل کالا از چین به اروپا از طریق قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه و اوکراین به اروپا تعریف شده بود (Uatkhanov, 2017). در همین حال، کشور ترکیه قصد دارد از این موقعیت استفاده کرده و نه تنها روابط تجاری، اقتصادی و سرمایه‌گذاری بلکه روابط سیاسی و فرهنگی خود را نیز با سایر کشورها علاوه بر مناطق پیرامونی خود افزایش دهد. ایده اولیه شکل‌گیری این خط ریلی در سال ۱۹۹۳ در آنکارا مطرح شد اما به دلیل اختلافات ترکیه با دیگر اعضا این امر محقق نشد و بدین ترتیب این مسئله تا سال ۲۰۰۷ مسکوت باقی ماند. در این سال رهبران جمهوری‌های آذربایجان، گرجستان و ترکیه در تفلیس گرد هم آمده و تفاهم‌نامه‌ای در راستای آغاز ساخت و ساز این خط ریلی منعقد ساختند. از طریق این مسیر قطارها می‌توانند کالاها را از چین به قزاقستان و دریای خزر منتقل کرده و پس از آن به واسطه کریدور میانی از باکو به قارص در ترکیه منتقل ساخته و از طریق تونل مرمره ترکیه به اروپا منتقل سازند (Shepard, 2016; Colakoğlu, 2019). طبق گزارش‌های خبری اولین قطار باری چین ذیل پروژه کمربند و راه در سال ۲۰۱۹ پس از ۱۲ روز به ترکیه رسید و در ادامه از تونل مرمره و تنگه بسفر به سمت پراگ؛ پایتخت جمهوری چک حرکت کرد (Xinhua News, 2019b).

1. Trans-Caspian International Transport Route (TITR)

2. Middle Corridor Initiative

شکل (۳): نقشه کریدور میانی در پروژه کمربند و راه



(منبع: ترسیم نگارندگان)

به ادعای دولت ترکیه، این مسیر را می‌توان کوتاه‌ترین راه برای اتصال مناطقی از روسیه شامل ولگا، اورال و منطقه فدرال سیبری به مدیترانه از طریق ترکیه و خاورمیانه به کشورهای آفریقایی دانست. طول کل این راه آهن، ۸۴۶ کیلومتر می‌باشد که ۵۰۴ کیلومتر آن از خاک آذربایجان، ۲۶۳ کیلومتر از گرجستان و ۷۹ کیلومتر از ترکیه می‌گذرد (Mammadova, 2019).

در زمان افتتاح این مسیر در سال ۲۰۱۷ دولت ترکیه ادعا کرده است که این خط ریلی توانایی دارد تا سالانه ۱ میلیون مسافر و ۶,۵ میلیون تن بار را در مرحله اول از چین به اروپا منتقل کند و در مرحله بعد و با بهبود زیرساخت‌ها، این مسیر توانایی انتقال ۱۷ میلیون تن بار را به‌طور سالانه داراست. همچنین عنوان شده است که این خط ریلی مدت زمان حمل و نقل کالا از چین به اروپا و بالعکس را ۱۵ روز کاهش داده که این مدت حدوداً کمتر از نیمی از زمانی است که امروزه از طریق حمل و نقل دریایی به خود اختصاص می‌دهد. هرچند اطلاعات دقیقی از صحت این ادعا در دست نیست، اما در صورت تحقق این مهم، این مسیر می‌تواند نقش راهبردی در جهت انتقال کالا و تجارت میان آسیا و اروپا در آینده ایفا کند (Belt and Road Portal, 2017).

خط آهن سریع السیر «ادیرنه - قارص»^۱ از دیگر اقدامات برای اتصال سراسر ترکیه با کمترین زمان ممکن می‌باشد. علاوه بر این ترکیه طرحی با عنوان «پروژه کاروانسرا»^۲ به منظور تسهیل تعاملات و همکاری‌های کشورهای میانه‌ی جاده ابریشم قدیمی مطرح کرده است. این پروژه در سال ۲۰۰۸ توسط وزارت گمرک و تجارت ترکیه برای افزایش همکاری میان اداره گمرکات کشورها در طول جاده ابریشم باستانی و تسریع روند عبور و مرور بین مرزی و همچنین تسهیل تجارت در بین کشورهای ترکیه، آذربایجان، ایران، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان و چین مطرح شده است (Ergunsu, 2017).

هرچند که پروژه کریدور میانی مهم‌ترین گام ترکیه در راستای استفاده از توان ژئوپلیتیکی خود در منطقه آسیا در راستای دستیابی به اهداف خود می‌باشد اما اقدامات دیگری نیز از طرف این کشور در سال‌های پیش انجام شده است که از آن جمله می‌توان به «تونل مرمره»^۳ که دو قاره آسیا و اروپا را از طریق تنگه بسفر در استانبول به هم متصل می‌کند و در سال ۲۰۱۳ به بهره‌برداری رسیده است^۴ اشاره کرد. با افتتاح این پروژه در نودمین سالگرد تأسیس جمهوری ترکیه، دو قاره اروپا و آسیا از طریق یک تونل ریلی زیرزمینی به هم متصل شده‌اند. با وجود آنکه به علت فقدان دسترسی به آمار معتبر هنوز نمی‌توان برآورد دقیقی از میزان مبادلات در این مسیر ارائه داد اما این طرح می‌تواند یکی از مهم‌ترین مسیرهای خط ریلی در جاده ابریشم جدید در آینده محسوب گردد که به شکل بی‌وقفه لندن را به پکن متصل می‌سازد (Nan, 2017).

۹. ساخت کریدور میانی و خشی‌سازی ژئوپلیتیک ایران

طبق اعلام وزارت امور خارجه ترکیه، سالانه ۱۰ میلیون اقامت از چین به اروپا منتقل می‌شود که ۹۶ درصد از این حجم از مسیر دریایی منتقل شده و تنها چهار درصد از طریق کریدور شمالی^۵ انتقال می‌یابد. با این وجود هم چین و هم ترکیه در پی تدابیر جدیدی برای بهبود این روند

1. Edirne-Kars High Speed Railway

2. Caravanserai Project

3. Marmaray Tunnel

۴. لازم به ذکر است که ساخت این تونل شامل چندین فاز بوده است که فاز اول در سال ۲۰۱۳ به بهره‌برداری رسیده و فاز نهایی در سال ۲۰۱۹ به بهره‌برداری رسیده است.

5. Northern Corridor

هستند؛ چین به منظور حفظ منافع بلندمدت خود و مطابق پروژه کمربند و راه در پی ایجاد مسیرهای جدید برای انتقال کالا در خطوط زمینی است و دولت ترکیه نیز می‌کوشد از موقعیت ژئوپلیتیکی خود در منطقه برای کاهش ظرفیت ژئوپلیتیکی ایران و روسیه استفاده حداکثری کند. در این راستا از کریدور میانی به عنوان ابزار اتصال چین به اروپا به واسطه پیمودن آسیای مرکزی، باکو و آذربایجان به کشور خود کمک گرفته است. ترکیه می‌تواند از طریق پیوند «ابتکار کمربند و راه» با «کریدور میانی»، بدون وابستگی به کشوری خاص، نقش و تأثیرگذاری خود در منطقه را افزایش دهد (Colakoğlu, 2019) و البته ترکیه به غیر از ایران و روسیه دلایل دیگری نیز برای تسریع در انجام پروژه کریدور میانی دارد.

ریسک دور ماندن از مبادلات در منطقه به واسطه اتصال دو بندر «آنکلیا»^۱ در گرجستان و «کنستانتا»^۲ در رومانی که می‌توانند جایجایی کالا در سراسر اوراسیا را به واسطه دور زدن ترکیه انجام دهد و امضای تفاهم‌نامه میان چین و مصر و افزایش سطح تبادلات از طریق کانال سوئز با توجه به سرمایه‌گذاری‌های چین در این منطقه در سال‌های آینده و هم‌چنین سهولت استفاده از این مسیر، زنگ خطری برای ترکیه محسوب خواهد شد؛ (Kadilar and ErgÜney, 2017) چراکه توجه صرف دولت چین به مسیر دریایی کانال سوئز به منظور انتقال کالا و اتصال آسیا به اروپا به منزله‌ی خنثی‌سازی ژئوپلیتیکی ترکیه و دور ماندن این کشور از تغییرات آینده نظام بین‌الملل خواهد بود.

در مقابل و بر مبنای آنچه گفته شد، ملاحظه می‌شود که اتصال پروژه کریدور میانی به پروژه کمربند و راه، موقعیت اقتصادی و مزیت‌های نسبی ایران از جمله ظرفیت‌های زیرساختی آن را بی‌اثر می‌کند و در موضوع اشتغال‌زایی^۳ نیز افزون بر مسئله مهم توریسم و صنعت گردشگری، جمعیت جوان کشور را بی‌بهره خواهد کرد. تأثیر بر ثبات سیاسی و اقتصادی حاصل از گسترش

1.Coast – Anaklia

2.Constanta

۳.طبق آمارهای سال ۲۰۱۷، پروژه کمربند و جاده در مسیرهای حمل‌ونقل زمینی و توسعه زیرساختی ذیل این پروژه می‌تواند حدود ۱۰۰ هزار شغل در کشورهای عضو ایجاد کند (Vinokurov and Tsukarev, 2018:18).

روابط ریلی و جاده‌ای ایران و چین و محدود ماندن مراودات دانشگاهی دو کشور نیز از دیگر پیامدهای مهم این روند خواهد بود. به‌عنوان مثال طبق اعلام خبرگزاری شینهوا در سال ۲۰۱۹، طی پنج سال گذشته، ۳۰ میلیون گردشگر چینی به اروپا سفر کرده‌اند و طبق اعلام دولت ترکیه، این کشور قصد دارد از ظرفیت کریدور میانه برای جذب گردشگران چینی و تبدیل شدن به قطب (هاب) حمل‌ونقل زمینی در اتصال شرق به غرب آسیا استفاده کند (Xinhua News, 2019c).

از سوی دیگر، دولت چین نیز با توجه بر موقعیت جغرافیایی ترکیه در پروژه کمربند و راه، وضعیت بهتر پول این کشور در مقایسه با عراق، سوریه، لبنان، گرجستان و آذربایجان، می‌تواند ارتباط خود با ترکیه را به‌صورت نامحسوس گسترش داده و درعین حال برخلاف رابطه با ایران، نگرانی چندانی از تأثیر این افزایش همکاری بر رنجش خاطر قدرت‌های غربی به‌خصوص ایالات متحده آمریکا نداشته باشد (Kadilar and Ergüney, 2017).

مطابق آنچه گفته شد و درحالی‌که بنا بر اعلام دولت چین ذیل پروژه کمربند و راه سرمایه‌ای به ارزش ۸۹۰ میلیارد دلار در ۹۰۰ پروژه به‌منظور پیوند آسیا به اروپا تعریف شده است، ایران به‌عنوان پل اتصالی شرق به غرب سهم چندانی از این پروژه‌ها تاکنون به خود اختصاص نداده است و سرمایه‌گذاری چین در ایران برای توسعه این پروژه دست‌کم طبق آمار رسمی دولت چین محدود بوده است. افزون بر این سهم ایران از ۱۴,۵ میلیارد دلار برای صندوق جاده ابریشم، ۸,۷ میلیارد دلار برای کمک‌های بشردوستانه و همچنین حمایت مالی بانک توسعه چین از پروژه‌های طرح کمربند و راه به ارزش حدود ۵۵ میلیارد دلار که از سوی دولت این کشور به عنوان پشتوانه عملی تحقق این طرح تعریف شده است (Cai, 2018:3) در مقایسه با رقبای منطقه‌ای ایران به واسطه تبعیت پکن از تحریم‌های موجود آمریکا، نامعلوم و به احتمال قوی ناچیز است. جدول (۱) میزان سرمایه‌گذاری‌های چین در برخی کشورهای پیرامونی ایران را نشان می‌دهد.

جدول (۱): بخشی از پروژه‌های راه‌اندازی شده ذیل طرح کمربند و راه تا سال ۲۰۱۸

| کشور | عنوان پروژه | تخمین هزینه (میلیون دلار) | سال |
|-----------|--|---------------------------|------|
| ازبکستان | پروژه بهبود زیرساخت‌های راه‌آهن (بخارا- گرگانج- خیوه) ^۱ | ۳۳۹,۱ | ۲۰۱۸ |
| هندوستان | پروژه بهبود زیرساختی جاده آندراپرادش ^۳ | ۶۶۶ | ۲۰۱۸ |
| ترکیه | پروژه بهبود زیرساخت‌های گاز توزگلو ^۴ | ۲,۵۰۰ | ۲۰۱۸ |
| گرجستان | پروژه ساخت جاده در گذرگاه در شهر باتومی ^۵ | ۳۱۵,۲ | ۲۰۱۷ |
| آذربایجان | پروژه خط لوله گاز طبیعی ترانس آناتولی معروف به تاناپ ^۶ | ۸,۶۰۰ | ۲۰۱۶ |
| عمان | پروژه توسعه زیرساختی بندر الدقم ^۷ | ۳۴۹,۳۴ | ۲۰۱۶ |
| پاکستان | پروژه ملی گسترش بزرگراه در منطقه خانیوال پاکستان ^۸ | ۲۷۳ | ۲۰۱۶ |
| تاجیکستان | پروژه بهبود جاده مرزی میان دوشنبه و ازبکستان | ۱۰۵,۹ | ۲۰۱۶ |

(Source: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html>)

این روند در حالی است که به گفته رئیس‌جمهور چین، این کشور از سال ۲۰۱۶، سرمایه‌ای به ارزش ۱۲۰ میلیارد دلار به منظور توسعه زیرساختی کشورهای خاورمیانه در بخش‌های نفت، گاز، پتروشیمی اختصاص داده است (Belt and Road News, 2019). در این میان شاید تنها امید ایران به همکاری ریلی طرفین بود که بررسی و رصد آخرین تحولات از سوی نگارندگان توقف این روند را از اواسط سال ۲۰۱۸ نشان می‌دهد.

شکل (۴) نقشه پروژه اتصال راه‌آهن ایران به چین را نشان می‌دهد که بخش قابل توجهی از این پروژه با وجود عقد توافق‌نامه‌های مقامات ارشد ایران و چین^۹ در باب افزایش همکاری دو کشور ذیل پروژه کمربند و راه (Xinhua News, 2018; Belt and Road Portal, 2019) هم اکنون به علت تحریم‌ها متوقف شده است؛ آن‌گونه که «نیکلای کوژانوف» کارمند علمی انستیتوی اقتصاد جهانی و روابط بین‌الملل آکادمی علوم روسیه و دانشیار مرکز تحقیقات کشورهای خلیج فارس

1. Urgench
2. Khiva
3. Andhra Pradeshn
4. Tuz Golu
5. Batumi
6. Trans Anatolian Natural Gas Pipeline (TANAP)
7. Shorkot-Khanewal
8. Duqm
9. China's top legislator Li Zhanshu

دانشگاه قطر به اسپوتنیک گفته است: «چین مجبور است با احتیاط زیادی در رابطه با ایران عمل کند و در این شرایط دور از ذهن است که در آینده نزدیک ترانزیت کالاها از چین از طریق ایران به اروپا و ترکیه انجام شود و رشد قابل توجهی پیدا کند.» (Maleki and Mohammad, 2019).

شکل (۴): نقشه خط ریلی مشهد-تهران و اتصال آن به کریدور جنوبی طرح کمربند و راه



(Source: <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/66450/iran-china-team-up-on-new-silk-road-project>)

۱۰. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

تلاش قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای خنثی‌سازی ژئوپلیتیک ایران به‌ویژه طی دو دهه گذشته همواره مسبوق به سابقه بوده است. از مهم‌ترین این تلاش‌ها می‌توان از سرمایه‌گذاری آمریکا در جنگ خط لوله علیه ایران با همکاری کشورهای نظیر ترکمنستان در پروژه «ترانس خزر»، «تاپی» و امارات متحده عربی در پروژه خط لوله «حیسان- الفجیره» نام برد. این مقاله نشان داد، مطابق نظریه «انتقال قدرت» و روش «تحلیل روند» که مبنای روشی بررسی در این مقاله بود، افزایش قدرت چین در نظام بین‌الملل، واجد تضمین‌های ژئوپلیتیک برای ایران بوده و مسیرهای تعریف شده اصلی برای اتصال چین به ترکیه و سپس اروپا به‌صورت مداوم در حال کاستن از ظرفیت ژئوپلیتیکی ایران است؛ به‌بیان‌دیگر درحالی‌که در بین سه کریدور شمالی، جنوبی و میانی مسیر ایران در کریدور جنوبی می‌تواند منافع سرشاری را برای همگان داشته

باشد و با وجود آنکه تاکنون حجم زیادی از مبادلات چین و ترکیه با اروپا از طریق مسیرهای دریایی انجام می‌پذیرد، بررسی «رویداد»ها نشان می‌دهد که تلاش‌های چین و ترکیه بر توسعه مسیر کریدور میانی معطوف شده است؛ این مسیر همچنین برخلاف اتصالات چندگانه دریایی و زمینی که پیچیدگی بیشتری نسبت به کریدور جنوبی و شمالی دارد و مستلزم ایجاد گذرگاه‌های مرزی و مخاطرات امنیتی بیشتری است، اما به دلیل تنوع ژئوپلیتیکی و مسائل استراتژیک برای کشور چین در مقابل قدرت روسیه و درگیری احتمالی ایران با کشورهای غربی از جمله ایالات متحده آمریکا، به عنوان مسیری جایگزین و احتمالی در آینده می‌تواند، همواره مورد توجه باشد.

دسترسی استان‌های غربی و محصور در خشکی چین از جمله استان سین‌کیانگ به مسیرها و بازارهای جدید، تنوع بخشی به محصولات صادراتی و وارداتی چین و ترکیه، کنترل بیشتر بر خطوط انرژی آسیای میانه و دریای خزر و حضور بیشتر در این منطقه برای هر دو کشور و بهره‌گیری از تمام ظرفیت ژئوپلیتیکی و تبدیل شدن به پل ارتباطی آسیا به اروپا بدون وابستگی به ایران یا روسیه از دیگر مزایای متصور در تحلیل روند ساخت کریدور میانی برای چین و ترکیه خواهد بود.

در همین حال، نقش اقتصادی چین در منطقه غرب آسیا و برنامه توسعه ترکیه در سال‌های اخیر منجر به گسترش دامنه و عمق روابط پکن و آنکارا شده است که این مهم در کنار قدرت‌گیری مداوم چین در عرصه بین‌المللی از منظر نظریه انتقال قدرت می‌تواند به مثابه تهدیدی جدید برای ایران تلقی شود. آن‌گونه که این مقاله نشان داد، خنثی‌سازی جایگاه ژئوپلیتیکی ایران در مسیر پیوند زمینی آسیا به اروپا و محروم ماندن ایران از مزایای موقعیت ژئوپلیتیکی خود در صورت تحقق عملی این پروژه، از پیامدهای بسیار مهم گسترش روابط پکن و آنکارا است. به بیان بهتر سناریوی موجود نشان می‌دهد که کشور ترکیه که در اکثر مناطق پیرامونی ایران همانند جمهوری آذربایجان، آسیای میانه و قفقاز و همچنین مناطقی که سابق بر این بخشی از خاک ایران بوده است، نفوذ دارد با تقویت سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی، توانسته است اقدام به عملیاتی کردن طرحی کند که در میان مدت و بلندمدت به کاهش قطعی اهمیت ژئوپلیتیک نقش ایران منجر

خواهد شد. از سوی دیگر، چین نیز با توجه به نقش تعیین‌کننده ترکیه در پروژه کمربند و راه و وضعیت اقتصادی بهتر این کشور در مقایسه با ایران و همچنین نداشتن اختلافات اساسی با کشورهای چین آمریکا می‌تواند روابط اقتصادی خود با سایر کشورهای منطقه را گسترش داده و در شرایط انتقال مسالمت‌آمیز قدرت، نقش مکمل و تعیین‌کننده‌تری برای چین در منطقه غرب آسیا تعریف کند. بر این اساس، افزایش روزافزون «انتقال قدرت» از غرب به شرق و اثربخشی چین در معادلات ژئوپلیتیکی جهان در چارچوب رویکرد شبکه‌سازی این کشور، در کنار جذابیت‌هایی که پروژه کمربند و راه برای ترکیه دارد می‌تواند حامل محدودیت‌ها و تهدیدات ژئوپلیتیکی جدیدی برای ایران باشد.

۱۱. قدرت‌دانی

نگارندگان لازم می‌دانند از معاونت پژوهشی دانشگاه تربیت مدرس به واسطه حمایت‌های مالی و معنوی از پژوهش حاضر، تشکر و قدردانی کنند.

References

1. Acar, A. Z.; Benty, Z.; Kocaoglu, B. (2015). Turkey as a Regional Logistic Hub in Promotion of Reviving Ancient Silk Route between Europe and Asia. *Journal of Management Marketing and Logistics*, 2(2), 94–94. <https://doi.org/10.17261/pressacademia.2015211609>.
2. Afzali, R.; Hosseini, M. (2008). Study and Analyses of Turkey Geopolitical Evolutions and Effects on Iran. *Geopolitics Quarterly*, 4(1), 151–176. **[In Persian]**
3. Akinci, B. (2018). Spotlight: Turkey eyes new opportunities ahead of China International Import Expo. *Xinhua News*. Retrieved from http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/06/c_137371651.htm.
4. Akman, S. (2019). Turkey's Middle Corridor and Belt and Road Initiative: Coherent or Conflicting? Italian Institute for International Political Studies. Retrieved from <https://www.ispionline.it/en/publication/turkeys-middle-corridor-and-belt-and-road-initiative-coherent-or-conflicting-24526>.
5. BBC News. (2009). Turkey attacks China "genocide." Retrieved from <http://news.bbc.co.uk/2/hi/8145451.stm>.
6. Belt and Road News. (2019). China to Invest \$400 bn in Iran's Energy, Transport Sectors. Retrieved from <https://www.beltandroad.news/2019/09/07/china-to-invest-400-bn-in-irans-energy-transport-sectors/>.
7. Belt and Road Portal. (2017). Azerbaijan, Turkey, Georgia inaugurate newly built Asia-Europe railway. Belt and Road Portal. Retrieved from <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/32487.htm>.
8. Belt and Road Portal. (2019). China, Iran agree to boost Belt and Road cooperation. Belt and Road Portal. Retrieved from <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/80051.htm>.
9. Berber, M. A. (2015). President Erdoğan in China to boost trade, investment. *Dailysabah*. Retrieved from <https://www.dailysabah.com/business/2015/07/29/president-erdogan-in-china-to-boost-trade-investment>.
10. Blanchard, B. (2015). China says to fight terror, people smuggling with Turkey. *Reuters*. Retrieved from <https://uk.reuters.com/article/uk-turkey-china/china-says-to-fight-terror-people-smuggling-with-turkeyidUKKCN0Q31KR20150729>.
11. Cai, K. G. (2018). The One Belt One Road and the Asian Infrastructure Investment Bank: Beijing's New Strategy of Geoeconomics and Geopolitics. *Journal of Contemporary China*, 27(114), 831–847. <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1488101>.
12. China Daily. (2015). Turkey joins AIIB as founding member. Retrieved from http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-04/11/content_20410311.htm.

13. China Daily. (2016). Chinese vice premier meets Turkish counterpart. Retrieved from https://europe.chinadaily.com.cn/china/2016-02/29/content_23675308.htm.
14. Colakoğlu, S. (2015). Dynamics of Sino-Turkish Relations: a Turkish Perspective. *East Asia*, 32(1), 7-23. <https://doi.org/10.1007/s12140-015-9225-7>.
15. Colakoğlu, S. (2018). Turkey-China Relations: From “Strategic Cooperation” to “Strategic Partnership”? Middle East Institute. Retrieved from <https://www.mei.edu/publications/turkey-china-relations-strategic-cooperation-strategic-partnership>.
16. Colakoğlu, S. (2019). China’s Belt and Road Initiative and Turkey’s Middle Corridor: A Question of Compatibility. Middle East Institute. Retrieved from https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question-compatibility#_ftnref7.
17. Cornish, E. (2009). *Futuring: the exploration of the future..* World Future Society. Translated By: Malekifar, Siavash., & Malekifar, Farkhondeh. *Futurist Magazine*. [In Persian]
18. Dehboneh, M. R. (2018). Geopolitical analysis of Iranian-Turkish competitions affected by the middle east developments since 2011, *Geopolitics Quarterly*, 14(1), 113-147. [In Persian]
19. Ergenc, C. (2015). Can Two Ends of Asia Meet? An Overview of Contemporary Turkey-China Relations. *East Asia*, 32(3), 289-308. <https://doi.org/10.1007/s12140-015-9242-6>.
20. Ergunsu, U. (2017). Belt and Road will make Turkey-China cooperation a success. *Chinadaily*. Retrieved from https://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-06/01/content_29580844.htm.
21. Famularo, J. (2012). Erdogan Visits Xinjiang: Turkish leader Recep Tayyip Erdogan’s decision to visit Xinjiang surprised many. But Beijing ties come first. *The Diplomat*. Retrieved from <https://thediplomat.com/2012/04/erdogan-visits-xinjiang/>.
22. Floyd, D. (2019). U.S. vs. China Military Spending: Which Is Bigger? Investopedia. Retrieved from <https://www.investopedia.com/articles/personal-finance/043015/us-vs-china-military-budget.asp>.
23. Ghaffari, M., & Shariati, S. (2008). Feasibility Study Iran-China Strategic Relations: An Alliance Theory Perspective, *Geopolitics Quarterly*, 4(1), 75-95. [In Persian]
24. Girit, S. (2015). China-Turkey relationship strained over Uighurs. *BBC News*. Retrieved from <https://www.bbc.com/news/world-asia-china-33440998>.
25. Gordon, T. (1994). Trend impact analysis. *Futures Research Methodology*, 1-21. Retrieved from <http://www.foresight.pl/assets/downloads/publications/Gordon1994-Trendimpact.pdf>.

26. Güler, S. (2019). Turkey, China share common future vision: Erdogan:Turkish President Recep Tayyip Erdogan writes op-ed for China's Global Times before visiting Beijing on Tuesday. Anadolu Agency. Retrieved from <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/turkey-china-share-common-future-vision-erdogan/1520719>.
27. Hafner-Burton, E. M.; Kahler, M.; Montgomery, A. H. (2009). Network analysis for international relations. *International Organization*, 63(3), 559–592. <https://doi.org/10.1017/S0020818309090195>.
28. Horesh, N. (2016). *Toward Well-Oiled Relations? China's Presence in the Middle East Following the Arab Spring*. Springer. <https://doi.org/10.1057/9781137539793>.
29. Hubbert, J. (2019). *China in the World: An Anthropology of Confucius Institutes, Soft Power, and Globalization*.
30. Isik, A. F.; Zou, Z. (2019). China-Turkey Security Cooperation Under the Background of the 'Belt and Road' and the 'Middle Corridor' Initiatives. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 13(2), 278–293. <https://doi.org/10.1080/25765949.2019.1605572>
31. Jin, W. (2016). After the Failed Coup: A New Dawn for China-Turkey Relations? *The Diplomat*. Retrieved from <https://thediplomat.com/2016/08/after-the-failed-coup-a-new-dawn-for-china-turkey-relations/>.
32. Kadilar, R.; Ergüney, E. (2017). One Belt One Road: Perks and challenges for Turkey. *Hurriyetdailynews*. Retrieved from <http://www.hurriyetdailynews.com/opinion/riza-kadilar-erkin-erguney/one-belt-one-road-perks-and-challenges-for-turkey-120536>.
33. Kavianifar, P.; Sazmand, B. (2017). European interstate initiatives before and after resolution of nuclear issue, *Geopolitics Quarterly*, 12(4), 146–182. **[In Persian]**
34. Kenderdine, T.; Risk, F. (2018). Caucasus Trans-Caspian trade route to open China import markets. *Eastasiaforum*. Retrieved from <https://www.eastasiaforum.org/2018/02/23/caucasus-trans-caspian-trade-route-to-open-china-import-markets/>.
35. Kissinger. (2012). *on China*. Penguin press.
36. Lavi, G.; Lindenstrauss, G. (2016). *China and Turkey: Closer Relations Mixed with Suspicion*. Strategic Assessment.
37. Li Ji, J. (2004). China National Security In The Era Of Globalization. *Journal of Liao Wang*, 3(27).
38. Liu, J. (2016). *China's Security and Diplomatic Doctrine in a Globalized Era*. Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China. Retrieved from https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zwjg_665342/zwbd_665378/t1383538.shtmls.

39. Maleki, S.; Mohammad, Z. (2019). Iran Rescue Corridor or Doom Corridor. Sputniknews. Retrieved from <https://ir.sputniknews.com/opinion/201911055435302>. **[In Persian]**
40. Mammadova, L. (2019). Development issues of Trans-Caspian int'l transport route discussed in Baku. AzerNews. Retrieved from <https://www.azernews.az/business/144190.html>.
41. Nan, L. (2017). Formula for a win-win future. China.Org.Cn. Retrieved from http://www.china.org.cn/world/2017-05/15/content_40814763.htm
42. Onyango, C. H.; De, P.; Rahman, M. M.; Ramos, G. C.; KKchichian, J. A.; Tu, X; Phuong, L. Q. (2018). Studies in Comprehensive Regional Strategies Collected Papers (International Edition). KOREA INSTITUTE FOR INTERNATIONAL ECONOMIC POLICY (KIEP). Studies in Comprehensive Regional Strategies Collected Papers. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3147517>
43. Organski, A. F. K. (1968). World Politics.. Alfred A. Knopf. Translate by: Hossein Farhoudi, Tehran: Bongah_e Tarjome & Nashr_e Ketab. **[In Persian]**
44. Pamuk, H. (2015). Turkish help for Uighur refugees looms over Erdogan visit to Beijing. Reuters. Retrieved from <https://www.reuters.com/news/archive/worldNews>.
45. Reardon-Anderson, J. (2015). Turkey to get railroads from China, not missiles. Retrieved from <https://www.asiatimes.com/2015/11/article/turkey-to-get-railroads-from-china-not-missiles/>
46. Reardon-Anderson, J. (2018). The Red Star and the Crescent: China and the Middle East. Oxford University Press.
47. Shariati, S.; Pournajafi, V. S. (2015). The Strategic Capacity of Iran in the Peaceful Rise Doctrine of China, *Geopolitics Quarterly*, 11(3), 139-169. **[In Persian]**
48. Shepard, W. (2016). Reconnecting Asia: The Story Behind The Emerging Baku-Tbilisi-Kars Rail Line. Forbes. Retrieved from <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/12/15/reconnecting-asia-the-story-behind-the-emerging-baku-tbilisi-kars-rail-line/#6b6026e53978>.
49. Sly, L. (2014). For Turkey and U.S., at odds over Syria, a 60-year alliance shows signs of crumbling. Washingtonpost. Retrieved from https://www.washingtonpost.com/world/middle_east/for-turkey-and-us-at-odds-over-syria-a-60-year-alliance-shows-signs-of-crumbling/2014/10/29/9fa07c49-0546-4afd-b6ad-cf6fa70e7fe4_story.html.
50. Tammen, R. L; Kugler, J.; Lemke, D.; III, A. C. S.; Abdollahian, M., Alsharabati, C.; Efirid, B. (2000). Power transitions: strategies for the 21st century. Seven Bridges Press.
51. The Economist. (2018). Turkey's economy is one of the world's fastest-growing. Retrieved from <https://www.economist.com/europe/2018/01/04/turkeys-economy-is-one-of-the-worlds-fastest-growing>.

52. Trading Economics. (2018). Turkey Exports to China. Retrieved from <https://tradingeconomics.com/turkey/exports/china>.
53. Turkey Ministry of Foreign Affairs. (2017). Turkey's Multilateral Transportation Policy. Retrieved from http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa.
54. Uatkhanov, Y. (2017). Kazakhstan, Azerbaijan and Georgia sign Trans-Caspian International Transport Route protocol. The Astana Times. Retrieved from <https://astanatimes.com/2017/04/kazakhstan-azerbaijan-and-georgia-sign-trans-caspian-international-transport-route-protocol/>.
55. Vinokurov, E.; Tsukarev, T. (2018). The Belt and Road Initiative and the transit countries: an economic assessment of land transport corridors. *Area Development and Policy*, 3(1), 93–113. <https://doi.org/10.1080/23792949.2017.1385406>.
56. Walcott, S. M.; Johnson, C. (2013). Eurasian corridors of interconnection: From the South China to the Caspian Sea. *Eurasian Corridors of Interconnection: From the South China to the Caspian Sea*. <https://doi.org/10.4324/9780203796443>.
57. World Bank. (2017). Armed forces personnel, total - China. Retrieved from <https://data.worldbank.org/indicator/MS.MIL.TOTL.P1?locations=CN>.
58. World Bank. (2018a). China Trade Summary. Retrieved from <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/2018/Summary>.
59. World Bank. (2018b). Foreign direct investment, net inflows (BoP, current US\$) - China. Retrieved from <https://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD?locations=CN>.
60. Xinhua News. (2018). China, Iran to step up pragmatic cooperation. Xinhua News. Retrieved from http://www.xinhuanet.com/english/2018-06/11/c_137245030.htm.
61. Xinhua News. (2019a). China Focus: China's forex reserves stand at 3.1037 trln U.S. dollars at end of July. Retrieved from http://www.xinhuanet.com/english/2019-08/07/c_138291388.htm.
62. Xinhua News. (2019b). Turkey welcomes first freight train travelling from China to Europe. Retrieved from http://www.xinhuanet.com/english/2019-11/07/c_138534109.htm.
63. Xinhua News. (2019c). Turkey, China show desire to expand cooperation under BRI. Belt and Road Portal. Retrieved from <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/99689.htm>.
64. Yang, L. (2017). B and R Initiative markedly increases investment in Turkey. Belt and Road Portal. Retrieved from <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/31490.htm>.

65. Yashar, A. (2015). Most ISIS jihadists on Turkish border are Chinese. *Israelnationalnews*. Retrieved from <http://www.israelnationalnews.com/News/News.aspx/204771>.
66. Yongzheng, Q. (2014). Turkey's ambiguous policies help terrorists join IS jihadist group: analyst. *Globaltimes*. Retrieved from <http://www.globaltimes.cn/content/896765.shtml>.
67. Zambelis, C. (2011). *Sino-Turkish Strategic Partnership: Implications of Anatolian Eagle 2010*. Jamestown. Retrieved from <https://jamestown.org/program/sino-turkish-strategic-partnership-implications-of-anatolian-eagle-2010/>.
68. Zou, Z. (2016). Sino-Turkish Strategic Economic Relationship in New Era. *Alternatives: Turkish Journal of International Relations*, 14(3), 13–25. <https://doi.org/10.21599/atjir.89529>.