

Assessment of China's Strategy in the South Caucasus

Ehsan Fallahi

Ph.D. Student of International Relations, University of Isfahan

Nozar Shafiee*

Associate Professor of Political Science, University of Isfahan

(Date received: 17 Sep. 2019 - Date approved: 26 Aug. 2020)

Abstract

China as a rising power tries to boost its position in different regions of the world including Central Asia and South Caucasus. China has made a grand entry into Central Asia and has a growing presence in the South Caucasus region since 2013 by introducing a comprehensive vision of economic development with its Belt and Road initiative (BRI). This article provides a comprehensive insight into China's strategy in South Caucasus. In recent years, researchers have become increasingly interested in China's regional policy. Most of them believe that the essence of China's "New Regionalism" is its desire for a multipolar world based on the principles of non-interference policy and the formation of supranational and transnational integration groupings to strengthen their economic potentials. China's attitude to South Caucasus follows the fundamental principle which was mentioned above but "each region has its own unique characteristics" that cause it to become a point of special consideration. For example, South Caucasus is a traditional sphere of Russian influence. So, any changes in the balance of power and political-security developments in the region will have implications for Russia. Therefore, cooperation between the South Countries and regional organizations (i.e. EU and NATO) and trans-regional powers (i.e. USA) will cause Russian reactions. This while South Caucasus countries try to diversify their bilateral and multilateral relations to reduce economic and political dependency on Moscow.

Despite the complicated political and security situation in South Caucasus, Chinese authorities have not shown security and political ambitions in this region. They just try to develop regional economic cooperation among China and South Caucasus countries. On the other hand, China has good relations with Iran and Turkey that will facilitate Chinese partnership with the South Caucasus region. The foregoing discussion raises

* E-mail: n.shafiee@ase.ui.ac.ir (Corresponding Author)

this question: What is china's strategy in South Caucasus? The PRC has employed a unique "cluster approach" to the Southern Caucasus. The importance of the south Caucasus in Chinese foreign policy is defined by cooperation with neighboring countries (Iran and Turkey) adjacent area and connection to the belt and road initiative. To analyze above-mentioned issues the authors used a research desk method; we used various international publications, like monographs, scientific articles, and statistical data. In this research, the descriptive-analytical method and inter-regionalism theory are applied to address china's strategy in South Caucasus. The fairly recent phenomenon of inter-regionalism has begun to arouse the interest of scholars and has given rise to a new field of studies in international relations. Given the novelty of the field, it does not come as a surprise that the views which have been offered so far on the nature of inter-regionalism run the gamut from "Much sound and fury about nothing" to "A building block in an emerging multilayered system of global governance". Although inter-regionalism emphasizes relations from outside.

The Belt and Road initiative is known as a brand of Chinese foreign policy. Evaluating Chinese foreign policy in Eurasia without considering BRI cannot be a realistic approach. China's Belt and Road Initiative (BRI) is an ambitious program that will connect Asia to Africa and Europe via land and maritime networks along six other corridors to improve regional integration and increase trade and stimulating economic growth. 1. China-Mongolia-Russia Economic Corridor; 2. New Eurasia land bridge economic corridor; 3. China Central Asia-west Asia economic corridor; 4. China-Pakistan economic corridor; 5. Bangladesh-China-India-Myanmar economic corridor; 6. China-Indo-china peninsula economic corridor. South Caucasus is the subsidiary land bridge in China-Central Asia Caucasus economic corridor.

China has had relatively little geopolitical contact with the region and is thus free of the baggage associated with various regional conflicts. This creates favorable grounds for developing and deepening its relations in the region. China's interests in the South Caucasus are essentially derived from its wider foreign policy agenda: securing access to new sources of raw materials where possible, creating a stable environment around China's extended periphery and to some extent opening up new markets for Chinese companies. South Caucasus has served as a subsidiary bridge in BRI. The South Caucasus states themselves generally view China in positive terms, as an increasingly important trading partner and a source of much-needed investment.

It seems impossible to achieve the developmental goal without access to resources and the international market in the contemporary World. China by

considering the above-mentioned reality tries to improve its place in different regions of the world including the South Caucasus. Given that, this paper will attempt to answer the following question. What is the South Caucasus's position in China's long-term strategy? "China has formed a cluster approach toward the south Caucasus which means that south Caucasus importance in Chinese foreign policy defines by interaction with influential countries and a mega project like" the One belt one road initiative". To analyze the above-mentioned issues, the author used inter-regionalism theory as a conceptual framework. This research was written by using the descriptive-analytical approach.

Keywords: China, Foreign Policy, Inter-regionalism, South Caucasus, The Belt and Road Initiative.

راهبرد چین در قفقاز جنوبی

احسان فلاحی

دانشجوی دکتری روابط بین‌الملل، دانشگاه اصفهان

نوذر شفیعی*

دانشیار علوم سیاسی، دانشگاه اصفهان

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۶/۲۶ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۹/۰۶/۰۵)

چکیده

در جهان کنونی توسعه کشورهای بدون دسترسی به منابع و بازارهای بین‌المللی غیرممکن به نظر می‌رسد. نخبگان اجرایی چین با درک این واقعیت در پی بهبود جایگاه اقتصادی و سیاسی خود در مناطق مختلف جهان از جمله قفقاز جنوبی هستند. چینی‌ها برای آسان‌سازی و سرعت‌بخشی دسترسی به این هدف، ابتکار یک کمربند و یک راه را در سال ۲۰۱۳ مطرح کردند. اهمیت ابتکار کمربند راه در رفتار منطقه‌ای چین به حدی است که به‌نوعی به برند سیاست خارجی این کشور تبدیل شده است. به‌طوری که برای ارائه تصویری روشن از سیاست منطقه‌ای چین در نواحی مختلف جهان توجه به این طرح ضروری به نظر می‌رسد. در این نوشتار می‌کوشیم با نیم‌نگاهی به ابتکار کمربند راه، جایگاه قفقاز جنوبی را در راهبرد بلندمدت چین بررسی کنیم و به این پرسش پاسخ دهیم که راهبرد چین در قفقاز جنوبی چیست؟ با ارائه چارچوبی نظری از نظریه میان‌منطقه‌گرایی، استدلال می‌کنیم که «چین رویکردی خوشه‌ای در برابر قفقاز جنوبی دارد. بدین معنا که اهمیت قفقاز جنوبی در سیاست خارجی چین در تعامل با کشورهای همسایه این منطقه (ایران و ترکیه) و در قالب طرح‌های کلانی مانند ابتکار کمربند راه تعریف می‌شود». به بیان دیگر، قفقاز جنوبی حلقه فرعی از زنجیره به هم پیوسته سیاست خارجی چین در پهنه اوراسیا است. در این نوشتار راهبرد بلندمدت چین در قفقاز جنوبی را با رویکرد توصیفی-تحلیلی و با استفاده از نظریه میان‌منطقه‌گرایی بررسی می‌کنیم. گفتنی است که برای بررسی فرضیه از داده‌های کمی و کیفی، جدول، نقشه و نمودار استفاده کرده‌ایم.

واژگان اصلی

چین، سیاست خارجی، قفقاز جنوبی، میان‌منطقه‌گرایی، یک کمربند - یک راه.

مقدمه

چین به عنوان قدرتی نوظهور در پی بهبود جایگاه خویش در مناطق مختلف جهان از جمله آسیای مرکزی و قفقاز است. تاکنون مقاله‌ها و کتاب‌های بسیاری به فارسی و انگلیسی در زمینه نفوذ چین در آسیای مرکزی نوشته شده است. این در حالی است که آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی در رشته مطالعات منطقه‌ای به‌طور معمول به‌عنوان منطقه‌ای بزرگ‌تر در کنار یکدیگر مطرح می‌شوند. با وجود این به نقش چین در قفقاز جنوبی کمتر توجه شده است. بدون شک یکی از دلایل‌های این مسئله وسعت کوچک‌تر قفقاز جنوبی و فاصله جغرافیایی آن با چین است. چین با سه کشور قزاقستان، قرقیزستان و تاجیکستان در آسیای مرکزی مرز مشترک دارد. ضمن اینکه انگیزه‌های اقتصادی و مسائل امنیتی مربوط به ایالت سین‌کیانگ سبب افزایش توجه بیشتر بیجینگ به آسیای مرکزی شده است. بنابراین حضور کم‌رنگ چین در قفقاز جنوبی و مطالعات اندک در این زمینه تا حدودی طبیعی به نظر می‌رسد. اما شواهد نشان می‌دهد که چین تلاش می‌کند حضور خویش را در قفقاز تقویت کند. آنچه اهمیت این موضوع را برجسته‌تر می‌کند ماهیت نفوذ چین در قفقاز جنوبی است که به نظر می‌رسد متفاوت از انگیزه دیگر قدرت‌های حاضر در منطقه باشد.

بسیاری از پژوهشگران ماهیت منطقه‌گرایی نوین در سیاست خارجی چین را برخاسته از تمایل این کشور برای ایجاد جهانی چندقطبی، تأکید بر اصل مداخله‌نکردن و تمرکز بیشتر بر انگیزه‌های اقتصادی می‌دانند. نگاه چین به قفقاز جنوبی نیز از همین اصول کلی پیروی می‌کند. هر منطقه ویژگی‌های منحصر به فرد خود را دارد که ملاحظه‌های خاصی را ایجاب می‌کند. برای نمونه، قفقاز جنوبی منطقه‌ای راهبردی و حوزه نفوذ سنتی روسیه محسوب می‌شود. به‌طوری که هرگونه تغییر در موازنه قوای منطقه‌ای و تحول‌های سیاسی و امنیتی در منطقه پیامدهایی را برای روسیه به همراه خواهد داشت. از این رو مشارکت کشورهای این منطقه با سازمان‌های منطقه‌ای (اتحادیه اروپا، ناتو) و قدرت‌های خارجی (آمریکا و کشورهای اروپایی) همواره با نگرانی روسیه همراه بوده است. با وجود این کشورهای منطقه می‌کوشند با افزایش روابط دوجانبه و چندجانبه از یک‌جانبه‌گرایی مسکو در مسائل منطقه‌ای و وابستگی سیاسی و اقتصادی خویش به روسیه بکاهند.

با وجود وضعیت سیاسی و امنیتی پیچیده در قفقاز جنوبی، اولویت توسعه اقتصادی در سیاست خارجی چین سبب شده است دولت‌مردان این کشور با کمترین انگیزه سیاسی و

امنیتی مایل به گسترش همکاری‌های منطقه‌ای در بُعد اقتصادی با کشورهای قفقاز باشند. از سوی دیگر روسیه، قفقاز جنوبی را حیات خلوت خود می‌داند و نسبت به حضور دیگر قدرت‌ها در منطقه حساس است. اما تجربه همکاری موفق مسکو و بیجینگ در آسیای مرکزی از حساسیت‌های مسکو کاسته است. همچنین روابط دوستانه چین با همسایگان قفقاز یعنی ایران و ترکیه سبب شده است که امکان حضور چین در منطقه تسهیل شود. با توجه به مطالب پیش‌گفته این پرسش مطرح می‌شود که راهبرد چین در قفقاز جنوبی چیست؟ در چارچوب نظریه‌های «میان‌منطقه‌گرایی» استدلال شده است که «چین رویکردی خوشه‌ای در برابر قفقاز جنوبی دارد. به طوری که اهمیت قفقاز جنوبی در سیاست خارجی چین در تعامل با کشورهای ذی‌نفع، مناطق مجاور و در قالب ابتکار کمربند راه تعریف می‌شود.» برای بررسی این فرضیه ابتدا مفهومی کاربردی از میان‌منطقه‌گرایی ارائه می‌دهیم. سپس جایگاه قفقاز در ابتکار کمربند راه را بیان می‌کنیم. در ادامه سطح همکاری چین با هرکدام از کشورهای قفقاز را مجزا بررسی می‌کنیم.

چارچوب نظری: میان‌منطقه‌گرایی

هم‌زمان با گسترش پدیده میان‌منطقه‌گرایی در دهه ۱۹۹۰ تلاش‌های نظری برای تبیین آن نیز آغاز شد. اما با توجه به گستره و جدیدبودن مطالعات میان‌منطقه‌گرایی دیدگاه‌هایی که در این زمینه ارائه شده است نامنسجم و متفاوت است تا جایی که برخی میان‌منطقه‌گرایی را غوغای فراوان برای هیچ^۱ نامیده‌اند. با وجود این، میان‌منطقه‌گرایی را می‌توان نسل سوم همگرایی منطقه‌ای به حساب آورد. در دو نسل اولیه منطقه‌گرایی بر تقویت همگرایی در درون خود مناطق تأکید می‌شد، اما در میان‌منطقه‌گرایی بر روابط خارج از منطقه و هماهنگی با دیگر مناطق تأکید می‌شود به صورتی که جغرافیا اهمیت اولیه خود را از دست می‌دهد. ویژگی‌های سه نسل منطقه‌گرایی به طور مختصر در جدول ۱ آمده است.

1. Much sound and fury about nothing

جدول ۱. سه نسل همگرایی منطقه‌ای

نسل	زمان	ویژگی	بازبزرگان	مثال
منطقه‌گرایی قدیمی	۱۹۵۰-۱۹۷۰	سیاست نگاه به درون، حمایت‌گرایی اقتصادی، نهادمندی قوی	دولتهایی با ویژگی‌های سیاسی اقتصادی مشابه	اتحادیه اقتصادی اروپا، ناتو، آسه‌آن
منطقه‌گرایی جدید/ باز	۱۹۸۰	سیاست برون‌گرایی با هدف ادغام در اقتصاد جهانی، تجارت آزاد، مداخله حداقلی دولت، نهادمندی سست، اهداف چندگانه	دولتهایی با مجاورت ژئوپلیتیکی	اتحادیه اروپا، نفتا، مرکوسور، سازمان امنیت و همکاری اروپا
میان منطقه‌گرایی	۱۹۹۰ به بعد	سیاست نگاه به بیرون، تقویت همکاری با مناطق دیگر، اهداف چندگانه، کاهش اهمیت مجاورت جغرافیایی، نهادمندی ضعیف	دولتها، مناطق، مناطق فرعی، سازمان‌ها	آپک، مرکوسور-اتحادیه اروپا، اجلاس آسیا اروپا، اجلاس همکاری شرق آسیا و آمریکای لاتین، چین مجمع‌همکاری آمریکا لاتین و کارائیب.

Source: Lehoczki, 2015: 384.

در دو نسل اولیه منطقه‌گرایی پژوهشگران مجاورت جغرافیایی را مهم‌ترین و گاهی به‌عنوان تنها معیار منطقه‌بودن^۱ در نظر می‌گرفتند، اما نظریه‌های جدید، منطقه‌ای‌شدن^۲ را فرایندی فراتر از مفاهیم جغرافیایی می‌دانند. در این زمینه هانگی و همکاران به این مسئله اشاره می‌کنند که شکل نهادی منطقه‌گرایی به‌طور معمول بر جوامع و اقتصادها تحمیل می‌شود. یعنی فرایندی از بالا به پایین است. در حالی که «منطقه‌ای‌شدن» بیشتر حالتی تدریجی و از پایین به بالا دارد (Hänggi and Others, 2006: 3-4). از این رو، در نسل سوم منطقه‌گرایی نهادمندی به معنای کلاسیک آن وجود ندارد. ولی گونه‌ای از نهادگرایی در نسل سوم منطقه‌گرایی دیده می‌شود که در چارچوب همکاری میان دو یا چند سازمان منطقه‌ای از پیش موجود به وجود می‌آید. بنابراین به‌صورت معمول نهاد جدیدی ایجاد نمی‌شود. «میان منطقه‌گرایی» حالتی تدریجی و از پایین به بالا دارد که با گسترش همکاری‌های اقتصادی، خدماتی و زیرساختی در بلندمدت شکل می‌گیرد. مفهومی از «میان منطقه‌گرایی» در این نوشتار مورد نظر است که به «منطقه‌ای‌شدن» شباهت بیشتری دارد، یعنی حالتی تدریجی و از پایین به بالا دارد. بدین منظور به تعریف رالف رولف^۳ اشاره می‌شود. رولف «میان منطقه‌گرایی» را فرایند تعمیق و گسترش تعامل‌های سیاسی، اقتصادی و اجتماعی میان مناطق بین‌المللی می‌داند که از نظر نهادی ضعیف و از نظر حقوقی الزام‌آور نیست. یکی از مزایای مطالعات میان منطقه‌گرایی فرصتی

1. Regionness
2. Regionalization
3. Ralf Roloff

است که برای تجمیع بحث‌های منطقه‌گرایی، منطقه‌ای‌شدن، جهانی‌شدن و بازسازی سیستم بین‌المللی پس از جنگ سرد مهیا کرده است. دو رویکرد کلی را در مطالعات میان‌منطقه‌گرایی می‌توان از هم بازشناخت: نخست رویکرد خارج به داخل^۱ که به تأثیر عوامل خارجی مانند ژئوپلیتیک و نظام بین‌الملل تأکید دارد و دوم رویکرد داخل به خارج^۲ که بر عناصر داخلی مانند همگرایی فرهنگی یا گسترش همکاری‌های اقتصادی تأکید می‌کند (Roloff, 2006: 18-20). در این نوشتار با ارائه شواهد ژئوپلیتیکی از طرح‌های کلان چین و همچنین روابط دوجانبه چین با کشورهای قفقاز از هر دو رویکرد استفاده شده است. با وجود این میان‌منطقه‌گرایی گونه‌های متفاوتی دارد و نمی‌توان شکل یکسانی برای آن متصور شد. بدین منظور هانگی پنج نوع میان‌منطقه‌گرایی را از یکدیگر جدا کرده است که در جدول ۲ می‌بینیم.

جدول ۲. انواع میان‌منطقه‌گرایی

نوع	منطقه (الف)	منطقه (ب)	شکل میان‌منطقه‌گرایی
۱	سازمان منطقه‌ای/گروه منطقه‌ای	کشور سوم	روابط شبه میان‌منطقه‌ای
۲	سازمان منطقه‌ای	سازمان منطقه‌ای	روابط میان‌منطقه‌ای در معنای مضیق
۳	سازمان منطقه‌ای	گروه منطقه‌ای	
۴	گروه منطقه‌ای	گروه منطقه‌ای	
۵	گروهی از دولت‌ها در بیشتر از دو منطقه		روابط ابرمنطقه‌ای

Source: Hänggi, 2006: 41.

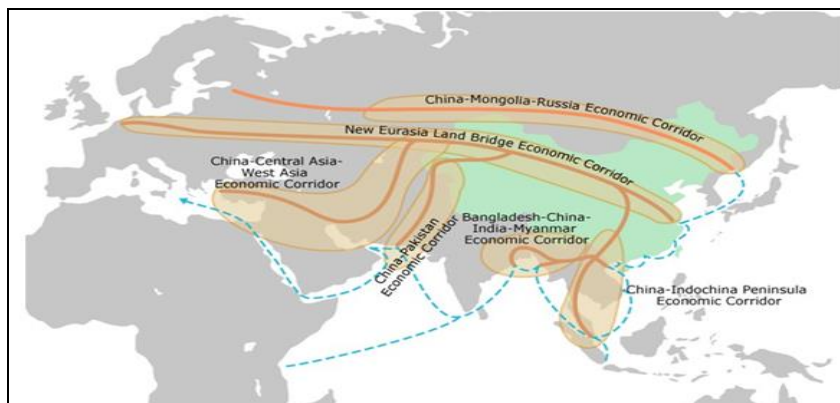
در حالت اول یک سازمان منطقه‌ای یا گروهی از کشورها با یک قدرت بزرگ از منطقه‌ای دیگر همکاری می‌کنند. مانند همکاری چین با مجمع همکاری آمریکای لاتین و کارائیب یا چین با اتحادیه اروپا، در حالت دوم همکاری میان دو سازمان منطقه‌ای رخ می‌دهد. مانند همکاری میان مرکوسور و اتحادیه اروپا، در حالت سوم یک سازمان منطقه‌ای با گروه منطقه‌ای مشارکت می‌کنند مانند آسه‌آن و گروه ریو، در حالت چهارم دو گروه منطقه‌ای با یکدیگر همکاری می‌کنند، مانند نشست همکاری شرق آسیا و آمریکای لاتین یا نشست آسیا-اروپا، در حالت پنجم همکاری میان دولت‌ها یا گروهی از دولت‌ها در دو یا چند منطقه مختلف رخ می‌دهد. در این حالت اگرچه دولت‌ها از مناطق مختلف هستند، اما به شکل دوفاکتو یک سازمان منطقه‌ای را مانند آپک تشکیل می‌دهند. از این‌رو با عنوان روابط ابرمنطقه‌ای^۳ از آن یاد شده است. موضوع مورد نظر این نوشتار

1. Outside-In Perspective
2. Inside-Out Perspective
3. Megaregional Relations

حالت اول می‌گنجد. در این نوع از میان منطقه‌گرایی طرف همکار لزوماً به شکل یک منطقه نیست، بلکه یک کشور است. از این رو هانگی با عنوان روابط شبه میان منطقه‌ای^۱ از آن یاد می‌کند (Hänggi, 2006: 40-42). در جای دیگر نیز از آن با عنوان شکل هیبریدی میان منطقه‌گرایی^۲ نام برده است (Hänggi, 2000: 3). حالت دوم، سوم و چهارم که در میانه طیف قرار دارند معنایی محدود از میان منطقه‌گرایی را ارائه می‌دهند. در حالی که مورد اول و آخر نمونه‌های گسترده میان منطقه‌گرایی هستند. به طور کلی باید گفت که در رویکرد میان منطقه‌گرایی فاصله جغرافیایی به عنوان مانعی عمده سر راه همگرایی محسوب نمی‌شود.

جایگاه قفقاز جنوبی در ابتکار یک کمربند و یک راه چین

ابتکار یک کمربند و یک راه تبدیل به برند سیاست خارجی چین شده است؛ به طوری که برای ارزیابی سیاست خارجی چین در هر منطقه از اوراسیا اشاره به این طرح ضروری به نظر می‌رسد. از زمان مطرح شدن این ایده، شش مسیر انتقالی به این شکل برای آن در نظر گرفته شده است: ۱. راهروی اقتصادی چین، مغولستان و روسیه؛ ۲. راهروی اقتصادی اوراسیای نوین؛ ۳. راهروی اقتصادی چین، آسیای مرکزی و غرب آسیا؛ ۴. راهروی اقتصادی چین و پاکستان؛ ۵. راهروی اقتصادی بنگلادش، چین، هند و میانمار (منظور ترتیب کشورهاست)؛ ۶. راهروی اقتصادی چین و شبه‌جزیره هند و چین. این مسیرها در نقشه ۱ دیده می‌شود.



نقشه ۱. مسیرهای اصلی ابتکار کمربند راه

Source: HKTDC Research, 2016.

1. Quasi-Interregional Relations
2. Hybrid Interregionalism

هدف چین از این طرح اتصال آسیا، اروپا، خاورمیانه و آفریقا از راه ایجاد زیرساخت‌ها خدماتی و ارتباطی در کشورهای زیر پوشش این طرح است. این طرح مجموعه‌ای از بندرها، بزرگراه‌ها، فرودگاه‌ها، خطوط لوله، راه‌آهن و سایبری (نسیم ابریشم) را شامل می‌شود. قفقاز جنوبی به‌عنوان منطقه‌ای که در میانه این طرح جای دارد می‌تواند نقش مهمی را در پیوند آسیا و اروپا ایفا کند. هر کدام از مسیرهای شش‌گانه این طرح از اجزای مختلفی تشکیل شده است. قفقاز جنوبی مسیری فرعی از راهروی آسیای مرکزی و غرب آسیا را تشکیل می‌دهد (Ismailov, 2018: 10) که مورد حمایت کشورهای این منطقه به‌ویژه جمهوری آذربایجان است. کشورهایی که در مسیر این راهرو قرار دارند شامل پنج جمهوری آسیای مرکزی، کشورهای حوزه خلیج فارس، سه کشور قفقاز جنوبی، ترکیه و کشورهای غرب آسیا است (Lianlei, 2016: 30). قفقاز جنوبی در میانه این مسیر قرار دارد و حلقه واسط میان آسیای مرکزی و غرب آسیا و همچنین اروپا محسوب می‌شود. بنابراین نمی‌توان اهمیتی جداگانه برای قفقاز جنوبی در سیاست خارجی چین قائل شد. این منطقه بیشتر نقشی مکمل در طرح‌های کلان و بلندمدت چین ایفا می‌کند. از آن جمله می‌توان به نقش این منطقه در تسهیل دسترسی چین به منابع خام جدید (به‌ویژه معدنی)، گسترش نوار امن در اطراف چین، ایجاد حمل‌ونقل بین قاره‌ای و دسترسی به بازارهای مصرفی جدید اشاره کرد (Ogütçü, 2015: 106). از این رو قفقاز جنوبی ماهیتی مجزا در سیاست خارجی چین ندارد و اهمیت آن به‌صورت زنجیره‌وار در قالب طرح کلان کمربند راه تعریف می‌شود. در حالی که آسیای مرکزی نیز مانند قفقاز جنوبی بخشی از طرح کمربند راه است، آسیای مرکزی به دلیل هم‌جواری و مسائل امنیتی مشترک با چین اهمیتی مستقل در سیاست خارجی چین دارد. به طوری که حتی جدا از طرح کمربند راه آسیای مرکزی همچنان جایگاه مهمی برای چین خواهد داشت. اما این حالت در مورد قفقاز جنوبی صدق نمی‌کند. به بیان یک محقق چینی «طرح کمربند راه تک نوازی چین نیست؛ بلکه سمفونی همه کشورهای مرتبط با این طرح است» (Godement and Kratz, 2015: 6). با این شرایط رهبر این گروه هم‌نوازی، چین است که بیجینگ جایگاه هر کشور و منطقه را در آن تعیین می‌کند.

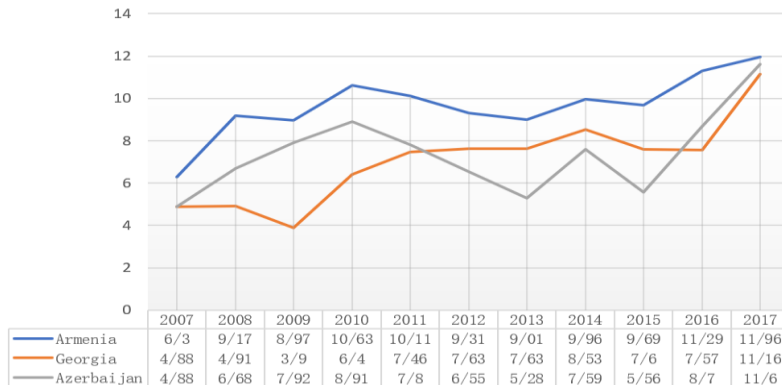
ماهیت روابط دوجانبه چین و کشورهای قفقاز

چین به‌صورت رسمی در قالب ابتکار کمربند راه با کشورهای قفقاز همکاری ندارد. روابط چین با کشورهای این منطقه دوجانبه است. با وجود این چین برخلاف دیگر قدرت‌های حاضر در

قفقاز جنوبی، رویکرد اختصاصی در برابر کشورهای این منطقه ندارد. بلکه هر سه کشور منطقه را همانند یک مجموعه در نظر می‌گیرد. بدین معنا که بر اساس رویکرد کلی حاکم بر سیاست خارجی چین، این کشور می‌کوشد بدون درگیر شدن در منازعه‌های سیاسی و ژئوپلیتیکی روابط خود را با هر سه کشور منطقه گسترش دهد. بدین جهت روابط دوجانبه چین با کشورهای منطقه بیشتر در حوزه اقتصادی متمرکز شده است (Skieriantandrzejuk, 2018: 85). به بیان دیگر، چین با نگاهی واقع‌بینانه فقط بر منافع اقتصادی و ژئواکونومیکی در منطقه تأکید دارد. این رویکرد برای حکومت‌های منطقه نیز خوشایند است، زیرا چین برای گسترش روابط دوجانبه پیش‌شرط‌های سیاسی و مسائل مربوط به موضوع‌های داخلی مانند دموکراسی، آزادی، حقوق بشر و مسائل نظامی را در نظر نمی‌گیرد. در حالی که دیگر قدرت‌های حاضر در قفقاز جنوبی مانند روسیه، آمریکا و اتحادیه اروپا بر اساس منافع خود پیش‌شرط‌هایی را برای گسترش روابط به‌کار می‌گیرند (Ogütçü, 2015: 106). از سوی دیگر، همکاری چین با کشورهای قفقاز سبب نگرانی روسیه نمی‌شود، زیرا مسکو می‌داند که هدف چین ایجاد حوزه نفوذ سیاسی و ژئوپلیتیکی در این منطقه نیست. ضمن اینکه دو مسیر از راهروهای اصلی جاده ابریشم (نقشه ۱) از قلمرو روسیه عبور می‌کند (Ismailov, 2018: 15) که سبب تقویت موقعیت منطقه‌ای روسیه نیز می‌شود.

نگاه چین به روابط دوجانبه با کشورهای قفقاز ریشه در سیاست خارجی توسعه‌گرایانه دارد که یکی از بارزترین نمادهای آن موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد است. چین بعد از اصلاحات گسترده در سیاست خارجی سال ۱۹۷۹ از موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد به‌عنوان ابزاری برای توسعه اقتصادی بهره برده است. این روند به‌ویژه بعد از پیوستن چین به سازمان تجارت جهانی در سال ۲۰۰۱ شدت گرفت. به‌طوری که چین هم‌اکنون ۴۵ موافقت‌نامه تجارت آزاد با کشورهای مختلف دارد (ARIC, 2019). بسیاری از پژوهشگران معتقدند که چین بدین‌وسیله زمینه حضور اقتصادی و سیاسی خویش را در مناطق مختلف جهان فراهم کرده است و سبب ایجاد نوعی همگرایی اقتصادی شده است (Hovhanesian and Manasyan, 2015: 5-6). در نمودار ۱ سهم چین در واردات کشورهای منطقه در سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۷ نشان داده شده است. چین در سال ۲۰۰۷ حدود ۳ درصد از واردات ارمنستان را به خود اختصاص داده بود. این رقم در سال ۲۰۱۷ به حدود ۱۲ درصد رسید. در همین دوره سهم چین در واردات جمهوری آذربایجان و گرجستان حدود ۵ درصد بوده است که به بیش از ۱۱ درصد در سال ۲۰۱۷ رسیده است.

1. Free Trade Agreements (FTA)



نمودار ۱. سهم چین در حجم واردات کشورهای قفقاز جنوبی به درصد

Source: WITS, 2018.

چین در قالب نگاه خوشه‌ای که به قفقاز جنوبی دارد به تدریج روابط اقتصادی خود را با کشورهای این منطقه ارتقا داده است. تا حدی که می‌توان از ظهور اقتصادی چین در قفقاز جنوبی بعد از آسیای مرکزی خبر داد (Inan and Yayloyan, 2018: 20). این روند سبب گسترش روابط اقتصادی چین با جمهوری‌های قفقاز جنوبی و سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف شده است. گسترش روابط دوجانبه چین با کشورهای قفقاز جنوبی را می‌توان نوعی رویکرد داخل به خارج برای گسترش میان‌منطقه‌گرایی به حساب آورد. در ادامه روابط دوجانبه چین با هر یک از کشورهای قفقاز جنوبی را جداگانه بررسی و مهم‌ترین ابعاد همکاری‌های دوطرفه را بیان می‌کنیم.

۱. جمهوری ارمنستان

با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی و بسته‌بودن مرزهای ارمنستان از سوی ترکیه و جمهوری آذربایجان، چین کمتر به این کشور توجه کرده است. با این حال ایروان مایل به بهره‌برداری از ظرفیت‌های چین برای خروج از انزوای ژئوپلیتیکی است. با این هدف ارمنستان مشتاق به ایجاد راهروی انتقالی خلیج فارس و دریای سیاه^۱ به عنوان بخشی از ابتکار کمربند راه است. این راهرو از ایران، ارمنستان و گرجستان عبور خواهد کرد. هزینه اولیه این مسیر بیش از ۳ میلیارد دلار است که تأمین آن فراتر از توانایی اقتصادی ارمنستان است. ایروان در این زمینه به بیچینگ امید بسته است (Huseynov, 2018: 86). همچنین گفت‌وگوهایی میان ایران، ارمنستان و چین نیز جریان دارد (Ogütçü, 2015: 105)، اما با توجه به مسیرهای سخت کوهستانی در ارمنستان و چند گزینه‌ای

1. Persian Gulf – Black Sea multimodal transport corridor

بودن این مسیر (زمینی، دریایی) هزینه‌های حمل‌ونقل افزایش می‌یابد. در نتیجه این طرح هنوز به نتیجه مشخصی نرسیده است. چین در حال حاضر در معدن‌های ارمنستان سرمایه‌گذاری کرده است و به‌تازگی سفارت‌خانه جدید و بزرگی را در ایراوان ساخته است که نشان از اهمیت آینده ارمنستان برای چین دارد (Avdaliani, 2017). همچنین در مه ۲۰۱۹ وزیران خارجه دو کشور در ارمنستان توافق‌نامه حذف روادید را امضا کردند (CGTN, 2019). انگیزه اصلی چین از حضور در مناطق مختلف جهان بیشتر ماهیت اقتصادی دارد، اما نگاه‌های چین‌ستیزانه در سال‌های اخیر سبب شده است که بیجینگ به فکر تقویت قدرت نرم خود در مناطق مختلف از جمله قفقاز باشد (Huseynov, 2018: 77-79). بدین‌منظور چین در سال ۲۰۰۹ مؤسسه کنفوسیوس را در ایراوان ایجاد کرد (Sanamyan, 2016). همچنین چین و ارمنستان موافقت‌نامه تجارت‌نامه آزاد امضا کرده‌اند. اما این موافقت‌نامه دوجانبه نبوده است، بلکه در جریان نشست اقتصادی آستانه موافقت‌نامه‌ای در ۱۳ فصل میان نماینده چین و نمایندگان از اتحادیه اقتصادی اوراسیا امضا شد که جمهوری ارمنستان یکی از اعضای آن است (ARIC, 2019; MOFCOM, 2018 (b)). جدول زیر حجم روابط تجاری ارمنستان و چین را نشان می‌دهد. اگرچه حجم صادرات و واردات ارمنستان با چین کمتر از جمهوری آذربایجان و گرجستان با چین است، با توجه به محدودبودن شریک‌های اقتصادی ارمنستان، رتبه چین در تجارت خارجی این کشور قابل توجه است. چین از سال ۲۰۱۰ تاکنون دومین شریک وارداتی ارمنستان بعد از روسیه بوده است.^۲

در مورد روابط چین با ارمنستان این نکته نیز اهمیت دارد اگرچه بیجینگ تلاش کرده است که خود را از منازعه‌های ژئوپلیتیکی و نظامی منطقه دور نگه دارد، این به معنای محروم کردن چین از سود سرشار حاصل از فروش تسلیحات نظامی نیست. چین به کشورهای قفقاز فروش تسلیحاتی داشته است. بیجینگ برای نخستین بار در سال ۱۹۹۹ به ارمنستان سیستم‌های راکت‌انداز WM80 فروخت. این معامله نخستین خرید تسلیحاتی عمده ارمنی‌ها از کشوری غیر از روسیه بود. سارگسیان، رئیس‌جمهور ارمنستان نیز در جریان سفر به چین در سال ۲۰۱۵ بر لزوم تداوم روابط تسلیحاتی دوجانبه با چین تأکید کرد (Sanamyan, 2016). آمار رسمی نیافتیم که عمق روابط تسلیحاتی چین و ارمنستان را نشان دهد، اما به‌عنوان نمونه‌ای

1. Eurasia Economic Union (EEU)

۲. باید در نظر داشت که چین به‌سبب اقتصاد دولتی، پایین‌بودن قیمت تمام‌شده کالاها و ثابت نگه‌داشتن قیمت یوآن در برابر دیگر ارزها امکان رقابت در بسیاری از بازارهای جهانی را دارد. این موضوع سبب افزایش سهم چین در واردات کشورهای منطقه شده است که البته به ضرر اقتصادهای ملی از جمله ایران است.

کوچک می‌توانیم به توافق‌نامه میان وزیران دفاع دو کشور در سال ۲۰۱۷ برای فروش ۱/۵ میلیون دلار تسلیحات چینی به ارمنستان اشاره کنیم (Tulun, 2017: 1). از سوی دیگر جمهوری آذربایجان همواره به فروش تسلیحاتی چین به ارمنستان معترض بوده است. اما باکو نیز به‌تازگی تمایل خود را برای خرید تسلیحات چینی اعلام کرده است. با وجود فروش تسلیحاتی، بیجینگ خود را از منازعه دو طرف دور نگه داشته است، به طوری که چین در رأی‌گیری سال ۲۰۰۸ مجموع عمومی سازمان ملل در مورد قره‌باغ رأی ممتنع داشت (Sanamyan, 2016).

جدول ۳. حجم تجارت خارجی ارمنستان با چین

سال	صادرات	رتبه چین	واردات	رتبه چین
۲۰۱۰	۳۰.۸۶۵.۴۵۵	۱۰	۴۰۲.۰۷۷.۹۹۲	۲
۲۰۱۱	۱۶.۲۶۱.۷۹۵	۱۳	۴۰۲.۵۴۰.۱۵۴	۲
۲۰۱۲	۳۰.۹۶۵.۵۷۷	۱۲	۳۹۷.۱۰۱.۳۵۰	۲
۲۰۱۳	۶۸.۸۳۷.۳۴۸	۹	۳۸۳.۴۹۲.۰۶۸	۲
۲۰۱۴	۱۷۰.۹۵۳.۷۳۸	۲	۴۱۴.۴۱۹.۱۲۷	۲
۲۰۱۵	۱۶۵.۲۰۱.۹۴۱	۲	۳۱۵.۴۶۹.۸۲۷	۲
۲۰۱۶	۹۹.۶۵۸.۰۵۱	۷	۳۶۳.۴۶۹.۵۸۵	۲
۲۰۱۷	۱۱۸.۵۱۳.۰۷۱	۶	۴۶۵.۸۳۱.۶۶۲	۲
۲۰۱۸	۱۰۷.۲۲۲.۰۰۶	۷	۶۶۱.۱۱۷.۸۵۵	۲

Source: UN, 2019.

۲. جمهوری آذربایجان

جمهوری آذربایجان از نظر موقعیتی که در سواحل دریای خزر دارد؛ دروازه ورود چین به قفقاز جنوبی محسوب می‌شود. چین از راه بندر ترکمن‌باشی در ترکمنستان و بندر آکائو در قزاقستان که به شبکه ریلی آسیای مرکزی متصل هستند به جمهوری آذربایجان دسترسی پیدا خواهد کرد. در نتیجه، این کشور از جایگاهی مهم در مسیر حمل‌ونقل چین، آسیای مرکزی و غرب آسیا برخوردار است. به طوری که مسیر آذربایجان یکی از کوتاه‌ترین مسیرها برای دسترسی چین به غرب آسیا است (Lianlei, 2016: 30). از این‌رو در جریان سفر الهام علی‌اف به چین در سال ۲۰۱۵ میان دو کشور یادداشت تفاهم همکاری برای مشارکت در ابتکار کمربند راه امضا شد. همچنین آذربایجان در حال حاضر یکی از اعضای مؤسس^۱ بانک سرمایه‌گذاری زیرساختی آسیا

1. Co-Founder

در چین^۱ است (Azertac, 2019; Huseynov, 2018: 84). بعد از افتتاح راه آهن باکو، تفلیس و قارص (نقشه ۴) در ژوئن ۲۰۱۷ اهمیت مسیر حمل و نقل آذربایجان برای چین دوچندان شده است. در این زمینه شاهین مصطفی یف،^۲ وزیر اقتصاد آذربایجان اعلام کرد که انتظار می رود از این پس ۱۰ تا ۱۵ درصد صادرات کالاهای چینی به اروپا از این مسیر عبور کند (Huseynov, 2018: 84). جمهوری آذربایجان می کوشد میان قدرت های حاضر در قفقاز جنوبی موازنه ایجاد کند. از این رو، نه در تنها در محور شرقی - غربی و مسیرهای انتقالی آن مشارکت دارد، بلکه خواستار همکاری نزدیک با ایران و روسیه برای ساخت راهروی بین المللی شمالی - جنوبی است (Poghosyan, 2018: 3). این رویکرد جمهوری آذربایجان با نگاه خوشه ای چین به قفقاز جنوبی هماهنگ است. در این زمینه رؤسای جمهور ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان در باکو در سال ۲۰۱۶ برای اتصال خطوط ریلی سه کشور در قالب این طرح به توافق رسیدند (Ismailzade, 2016). نقشه ۲ این مسیر را نشان می دهد.



نقشه ۲. مسیر حمل و نقل شمال - جنوب

Source: Ismailzade, 2016.

حوزه انرژی از دیگر زمینه های مهم همکاری چین و جمهوری آذربایجان است. خط لوله گازی قفقاز جنوبی^۳ بخشی از این همکاری است. شرکت دولتی نفت جمهوری آذربایجان^۴ و

1. China-based Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)
2. Shahin Mustafayev
3. South Caucasus Gas Pipeline (SCGP)
4. State Oil Company of the Azerbaijan Republic (SOCAR)

شرکت ملی نفت چین^۱ در ژوئن ۲۰۱۷ یادداشت تفاهم همکاری برای گسترش سرمایه‌گذاری مشترک در حوزه‌های نفتی و گازی آذربایجان امضا کردند (SOCAR, 2018). چین پیشتر در دو طرح نفتی ک و ک و گوبوستان آذربایجان بیش از ۲۵۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری کرده بود. همچنین در سال ۲۰۱۰ قراردادی میان سینوپک و شرکت نفت جمهوری آذربایجان برای صادرات نفت به چین امضا شده بود (Babayan, 2011: 72). در حالی که ۴۳ درصد از حجم تجارت چین با قفقاز جنوبی متعلق به جمهوری آذربایجان است، میان این دو کشور تاکنون موافقت‌نامه تجارت آزاد امضا نشده است. بسیاری از کارشناسان چینی علت آن را سیاست‌های اقتصادی محدودکننده جمهوری آذربایجان می‌دانند (Baghirov, 2019: 6). حجم تجارت خارجی جمهوری آذربایجان با چین در جدول ۴ نمایان است. بیشترین میزان صادرات آذربایجان به چین مربوط به سال ۲۰۱۷ و حدود ۴۴۴ میلیون دلار بوده است. بیشترین میزان واردت از چین نیز مربوط به سال ۲۰۱۸ به مبلغ ۱،۱۹ میلیارد دلار بوده است. چین در دهه گذشته در میان ده شریک نخست وارداتی این کشور قرار داشته است.

جدول ۴. حجم تجارت خارجی جمهوری آذربایجان با چین (به دلار)

سال	صادرات	رتبه چین	واردات	رتبه چین
۲۰۱۰	۳۳۸،۸۵۰،۴۸۳	۱۲	۵۸۷،۶۱۸،۶۸۴	۴
۲۰۱۱	۳۹۰،۱۰۸،۸۸۸	۳۳	۶۲۸،۲۵۰،۲۰۷	۵
۲۰۱۲	۱۸۳،۷۶۸،۸۹۵	۲۳	۶۳۱،۸۵۶،۱۱۱	۵
۲۰۱۳	۸۸،۶۲۹،۱۵۶	۲۷	۵۶۸،۱۶۰،۱۴۲	۶
۲۰۱۴	۶۳،۸۶۲،۸۴۹	۳۱	۶۹۷،۰۷۹،۶۰۳	۵
۲۰۱۵	۵۳،۱۹۴،۷۶۴	۲۷	۵۱۱،۹۱۶،۷۱۸	۸
۲۰۱۶	۳۸۲،۰۲۵،۱۹۲	۱۱	۷۰۳،۸۰۵،۷۳۸	۳
۲۰۱۷	۴۴۳،۸۰۷،۳۳۰	۱۲	۸۵۴،۵۱۹،۱۴۱	۳
۲۰۱۸	۱۱۳،۵۷۳،۴۵۵	۲۶	۱،۱۹۶،۶۷۳،۴۶۰	۳

Source: UN, 2019.

شایان توجه اینکه چین برای گسترش دیپلماسی فرهنگی با جمهوری آذربایجان در سال ۲۰۱۱ در دانشگاه دولتی باکو مؤسسه کنفوسیوس را تأسیس کرد. در حال حاضر در برخی دیگر از دانشگاه‌های جمهوری آذربایجان نیز این مؤسسه ایجاد شده است (Sanamyan, 2016).

1. China National Petroleum Corporation (CNCP)

۳. گرجستان

حضور اقتصادی چین در گرجستان نسبت به جمهوری آذربایجان و ارمنستان متنوع‌تر است. بیجینگ در صنایع چوب، سنگ مرمر، معدن‌های مس، کارخانه‌های برق آبی، زیرساخت‌های جاده‌ای، راه‌آهن و انرژی سرمایه‌گذاری کرده است (Ogütçü, 2015: 105). به‌نظر می‌رسد سرمایه‌گذاری متنوع چین در گرجستان به دلیل مسیر حمل‌ونقلی برجسته این کشور در قفقاز جنوبی باشد. به‌طوری که گرجستان در مسیر خط لوله نفتی باکو، تفلیس و جیحان، خط لوله گازی باکو، تفلیس و ارزروم، مسیر ریلی باکو، تفلیس و کارس و همچنین جریانی جنوبی گاز به‌سوی اروپا قرار دارد که گاز جمهوری آذربایجان را به خط لوله تاناپ و تاپ در ترکیه می‌رساند (Poghosyan, 2018: 5). حتی تفلیس در آینده (شاید تا سال ۲۰۲۲) گاز ترکمنستان را که به‌وسیله خط لوله و رای خزر و خط لوله گازی قفقاز جنوبی به سواحل گرجستان رسیده است با استفاده از خط لوله دریایی جریان سفید به اروپا صادر خواهد کرد. بنابراین گرجستان برجسته‌ترین مسیر حمل‌ونقلی را در قفقاز جنوبی دارد که برای سیاست خارجی چین بسیار مهم است. از این‌رو ۷۵ درصد منطقه آزاد صنعتی پوتی^۱ در گرجستان را شرکت سهامی انرژی چین^۲ خریداری کرده است. تفلیس معتقد است که با توجه به تجربه، تخصص و عملکرد شرکت‌های چینی، بیجینگ می‌تواند سهم درخور توجهی در توسعه منطقه آزاد پوتی در سواحل دریای سیاه داشته باشد. همچنین سبب تحکیم جایگاه گرجستان به‌عنوان قطب انتقالی و تدارکاتی شود (Shahbazov, 2017: 3). اهمیت مسیر انتقالی گرجستان برای چین به حدی است که بیجینگ برای ساخت جاده‌ای در نزدیک بندر باتومی ۱۱۴ میلیون دلار به تفلیس وام داده است (Huseynov, 2018: 88). همچنین گرجستان از اواخر سال ۲۰۱۷ عملیات ساخت بندر عمیق آنکالیا^۳ را آغاز کرده است. ساخت این بندر ۹ مرحله دارد و پیش‌بینی می‌شود که تا سال ۲۰۲۱ به بهره‌برداری برسد. ظرفیت این بندر ۱۰۰ میلیون تن محموله دریایی در سال است (Agenda, 2017) که نه تنها برای انتقال کالاهای چینی بسیار اهمیت دارد بلکه نقطه عطف مهمی در راهروی خلیج فارس و دریای سیاه است.

اهمیت مسیر انتقالی گرجستان برای چین نه تنها به دلیل موقعیت جغرافیایی این کشور در سواحل دریای سیاه است، بلکه به دلیل موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد نیز هست. بر اساس

1. Poti Free Industrial Zone
2. CEFC-China Energy Company Limited
3. Anaklia Deep Seaport

گزارش وزارت تجارت چین^۱ گفت وگوهای تجارت آزاد میان بیجینگ و تفلیس از دسامبر ۲۰۱۵ آغاز و موافقت‌نامه آن در مه ۲۰۱۷ امضا شد. این موافقت‌نامه از اول ژانویه ۲۰۱۸ عملیاتی شده است (MOFCOM, 2018 (a); Avdaliani, 2017). این موافقت‌نامه برای چین بسیار مهم است. زیرا گرجستان با اتحادیه اروپا موافقت‌نامه تجارت آزاد دارد و این بدان معنی است که کالاهای تولیدشده سرمایه‌گذاران چینی در گرجستان به راحتی به بازارهای اروپا راه می‌یابند (Huseynov, 2018: 87). این امر بستر مناسبی برای تجارت هم‌زمان چین با گرجستان و اروپا فراهم می‌کند (Charaia and Others, 2018: 51-52) و رویکرد خوشه‌ای چین در برابر کشورهای قفقاز را تقویت می‌کند. همچنین گرجستان عضو سازمان تجارت جهانی نیز هست (WTO, 2019) که سبب تسهیل تجارت میان چین و گرجستان می‌شود. شایان توجه اینکه چین با وجود اشتراک نظری که با روسیه در امور بین‌المللی دارد در جنگ سال ۲۰۰۸ روسیه و گرجستان بی‌طرف ماند و هیچ‌گاه از روسیه حمایت نکرد. بیجینگ از قدرت نرم خود نیز غافل نشده است و در سال ۲۰۱۰ مؤسسه کنفوسیوس را در تفلیس تأسیس کرده است (Sanamyan, 2016). جدول زیر جایگاه چین در تجارت خارجی گرجستان را نشان می‌دهد. چین از سال ۲۰۱۰ به بعد در بازار واردات گرجستان جزو سه کشور اول بوده است و از سال ۲۰۱۴ به بعد در بازار صادراتی گرجستان در میان ۱۰ کشور اول قرار گرفته است.

جدول ۵. حجم تجارت خارجی گرجستان با چین (به دلار)

سال	صادرات	رتبه چین	واردات	رتبه چین
۲۰۱۰	۲۷,۰۵۰,۴۰۹	۱۴	۳۳۵,۱۶۰,۰۲۱	۴
۲۰۱۱	۲۸,۹۷۰,۰۲۲	۱۴	۵۲۷,۷۰۱,۰۹۶	۳
۲۰۱۲	۲۵,۶۷۴,۶۹۷	۱۶	۶۱۴,۴۱۶,۷۰۰	۲
۲۰۱۳	۳۳,۹۵۵,۹۷۰	۱۷	۶۱۲,۲۵۰,۱۸۱	۲
۲۰۱۴	۳۳۴,۹۰,۳۹۳	۸	۷۳۳,۴۶۷,۵۴۵	۲
۲۰۱۵	۱۲۵,۸۰۰,۲۰۱	۶	۵۸۷,۳۵۷,۲۶۳	۳
۲۰۱۶	۱۶۹,۵۸۶,۸۵۵	۳	۵۴۷,۴۸۲,۶۰۴	۳
۲۰۱۷	۲۰۱,۷۰۱,۷۱۲	۵	۷۳۲,۹۴۵,۸۶۱	۳
۲۰۱۸	۱۹۸,۰۳۴,۳۴۷	۶	۸۳۳,۸۱۹,۳۶۹	۳

Source: UN, 2019.

1. Ministry of Commerce People's Republic of China (MOFCOM)

رویکرد خوشه‌ای چین در قفقاز جنوبی

چنانکه گفتیم قفقاز جنوبی در مسیر یکی از راهروهای کمر بند راه چین قرار دارد. از این رو رهیافت چین در برابر قفقاز جنوبی را رویکرد خوشه‌ای نامیده‌ایم. بدین معنا که قفقاز جنوبی حلقه‌ای میانی در سیاست خارجی چین است و کارکرد آن برای چین در پیوند با نواحی همسایه و دیگر طرح‌های منطقه‌ای تعریف می‌شود. به بیان دیگر، رهیافت خوشه‌ای چین در قفقاز جنوبی رویکردی سازگار با دیگر طرح‌های منطقه‌ای است. برای نمونه می‌توان به راهروی حمل‌ونقل اروپا، قفقاز و آسیا (تراسیکا)^۱ اشاره کرد که به‌عنوان یک برنامه همکاری حمل‌ونقل بین‌المللی میان اتحادیه اروپا، کشورهای شرق اروپا، قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی مطرح است. تراسیکا یک سیستم چند وجهی مسیر انتقالی است که هدف آن توسعه روابط اقتصادی با اروپا است (TRACECA, 2019 (b)). طرح کمر بند راه چین به‌طور بالقوه با برنامه تراسیکا هماهنگ است. برای نمونه نمایندگانی از جمهوری آذربایجان در سال ۲۰۱۸ چندین بار با وزارت حمل‌ونقل چین برای صادرات کالاهای چینی از راه تراسیکا مذاکره کردند (Chen, 2018: 11). همچنین می‌توان به طرح حمل‌ونقل بین‌المللی و رای خزر^۲ اشاره کرد که بر اساس نقشه ۳ از چین شروع و از راه قزاقستان، دریای خزر، جمهوری آذربایجان، گرجستان، دریای سیاه و ترکیه به اروپا می‌رسد (Poghosyan, 2018: 3).

بیان این نکته مهم است که شیوه اجرایی شدن طرح‌هایی که قفقاز جنوبی در آن‌ها مشارکت دارد در تأثیر روابط درون منطقه‌ای و برون منطقه‌ای است. برای نمونه می‌توان به خط آهن باکو، تفلیس و کارس در قفقاز جنوبی (نقشه ۴) اشاره کرد که در واقع پرچم‌دار طرح حمل‌ونقل و رای خزر است (Miholjic, 2018: 136). این خط آهن ۸۳۰ کیلومتر طول دارد که مسیر ریلی چین در آسیای مرکزی را از راه قفقاز به اروپا متصل می‌کند. در حالی که این خط آهن می‌توانست از مسیری کوتاه‌تر یعنی از راه ارمنستان به ترکیه برسد. اما با توجه به اختلاف‌های موجود از مسیر ارمنستان استفاده نشده است. با وجود این، چین بدون دخالت در منازعه‌های درون منطقه‌ای به دنبال بهره‌برداری از امکانات موجود و توسعه آن‌ها برای بهره‌برداری هرچه بیشتر است.

۱. برنامه (TRACECA) Transport Corridor Europe Caucasus Asia در مه ۱۹۹۳ در کنفرانس بروکسل میان هشت کشور آسیای مرکزی و قفقاز ایجاد شد. در حال حاضر اوکراین، مولداوی، مغولستان، بلغارستان، رومانی، ترکیه، ایران و لیتوانی عضو این برنامه بین‌المللی هستند (TRACECA, 2019 (a)).

2. Trans-Caspian International Transport Route (TITR)



نقشه ۳. جاده مسیر حمل و نقل بین‌المللی و راخزر

Source: TITR, 2019.



نقشه ۴. موقعیت ریلی چین و خط آهن باکو، تفلیس و قارص

Source: Tavsan, 2017.

راه آهن باکو، تفلیس و قارص در هر صورت می‌تواند محصولات چینی را به وسیله راه آهن آسیای مرکزی و یک مسیر کوتاه دریایی (آکتائو-باکو) با سرعت به اروپا منتقل کند (Bora, 2018: 2). اهمیت این مسیر بدان جهت است که سرعت حمل و نقل کالاها برای چین

بسیار مهم است. زیرا علاوه بر رشد سریع تر تجارت خارجی، دادوستد در فضای مجازی نیز ضرورت سرعت را دوچندان کرده است (Inan and Yayloyan, 2018: 26). انتقال کالاها از شرق چین به استانبول از مسیر دریایی ۴۵ روز طول می کشد. در حالی که از مسیر راه آهن ۱۴ تا ۱۵ روزه به استانبول می رسد (Bizhanova, 2018: 64; Charaia and Others, 2018: 51). ضمن اینکه تجارت دریایی به دلیل مسائل امنیتی به ویژه در تنگه مالاکا نوعی تهدید برای رشد اقتصادی چین محسوب می شود. جایگزینی مسیرهای ریلی، آسیب پذیری چین را کاهش خواهد داد (Ogütçü, 2015: 106). همچنین مسیر ریلی نه تنها ارزان تر از مسیر هوایی است بلکه ریسک آسیب رسیدن به برخی قطعه های حساس و گران قیمت در کشتی را ندارد. انتظار می رود که حجم انتقالی کالاهای چین از مسیر این خط ریلی ۲۰ میلیون تن در سال باشد. نوزده قطار در سال ۲۰۱۸ کالاهای چینی را از این مسیر به اروپا منتقل کرده اند.

از دیگر مسیرهای انتقالی قفقاز جنوبی که مکمل رویکرد خوشه ای چین در منطقه است راهروی حمل و نقل چندوجهی خلیج فارس و دریای سیاه است که خلیج فارس را از راه ایران، ارمنستان، گرجستان و دریای سیاه به بلغارستان و یونان در اروپا متصل می کند. گفت وگوهای مربوط به این طرح از سال ۲۰۱۶ آغاز شده است. با توجه به اهمیت ایران در طرح کمربند راه، این طرح می تواند سبب اتصال ارمنستان به ابتکار کمربند راه از مسیر ایران (Poghosyan, 2018: 3) و کاهش انزوای ایروان شود. البته این مسیر نیز عملیاتی نشده است. نقشه ۵ نمایانگر این راهرو است.



نقشه ۵. راهروی خلیج فارس و دریای سیاه

Source: MFARA, 2017.

چین می‌خواهد که از همه مسیرهای ممکن در قفقاز جنوبی به شکل مطلوب استفاده کند، اما یکی از مسائل قفقاز جنوبی که ناخواسته چین را درگیر خواهد کرد، الگوی همکاری میان کشورهای این منطقه با همسایگان‌شان است. روابط موجود سبب شکل‌گیری دو محور همکاری ناسازگار در منطقه شده است. یک محور شامل جمهوری آذربایجان، ترکیه و غرب با عنوان محور شرقی-غربی و محور دیگر شامل ایران، روسیه و ارمنستان با عنوان محور شمالی-جنوبی است (Yazdani and Fallahi, 2016: 612). بنابراین این دو مسیر انتقالی (نقشه‌های ۳ و ۵) به نوعی رقیب یکدیگر هستند. با وجود این، بیجینگ خود را محدود به یک مسیر نکرده است و بدون اینکه وارد دسته‌بندی‌های موجود در قفقاز جنوبی شود با هوشمندی تلاش می‌کند که با هر دو محور همکاری لازم را داشته باشد. به طوری که چین در راهروی شرقی- غربی همکار ترکیه و اروپا است و در صورت فعال‌شدن راهروی شمالی- جنوبی (نقشه‌های ۲ و ۵) مایل به همکاری با ایران و روسیه است. زیرا همان‌طور که گفتیم قفقاز جنوبی در سیاست خارجی چین نقش منطقه‌ای پل‌مانند را ایفا می‌کند. بنابراین طرح‌های موازی با طرح کمربند راه می‌تواند نقش تسهیل‌گر را برای راهبرد چین در قفقاز جنوبی داشته باشد (Ogütçü, 2015: 106) و در عمل سبب کارایی بیشتر طرح کمربند راه شود.

بعد دیگر عملکرد خوشه‌ای چین بحث‌های مربوط به مسیر انتقال انرژی است. چین در واردات انرژی از آسیای مرکزی پیشرفت چشمگیری داشته است، اما مسئله حمل‌ونقل انرژی برای چین فقط به واردات محدود نمی‌شود. برای نمونه، یکی از مهم‌ترین طرح‌های انرژی در قفقاز خط لوله گازی قفقاز جنوبی است. این خط لوله گاز جمهوری آذربایجان را از راه گرجستان به ترکیه منتقل می‌کند و از ترکیه به وسیله خط لوله و رای آناتولی^۱ به اروپا صادر می‌شود. بانک سرمایه‌گذاری زیرساختی آسیا در چین^۲ در سال ۲۰۱۶ و ام ۶۰۰ میلیون دلاری به این خط لوله اختصاص داد (Shahbazov, 2017: 2). این خط لوله برای انتقال انرژی به اروپا است، اما از نظر چینی‌ها طرح‌های انتقال انرژی حتی اگر در راستای صادرات انرژی به چین نباشد؛ در بلندمدت برای بیجینگ سودمند خواهد بود. زیرا سبب گسترش صنایع و بازارها

1. Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline (TANAP)

۲. تشکیل این بانک به عنوان یک مؤسسه مالی چندجانبه را در سال ۲۰۱۳ چین پیشنهاد کرد و در سال ۲۰۱۶ در بیجینگ به طور رسمی آغاز به کار کرد که در حال حاضر ۱۰۰ عضو دارد. چین با سرمایه‌گذاری ۲۹،۵ میلیارد دلاری ۳۰ درصد سهام این بانک را دارد و ۲۷ درصد قدرت رأی‌دهی را به خود اختصاص داده است. رتبه بعد با ۷ درصد به هند اختصاص دارد (AIIB, 2019).

فرامرزی خواهد شد. چین نیز با توجه به قدرت اقتصادی که دارد می‌تواند سهمی از این بازارها را به خود اختصاص دهد. همچنین به اعتقاد بیجینگ قیمت گاز مایع در حال حاضر بسیار گران است که با تکمیل راهروی گاز جنوبی^۱ به سوی اروپا میزان عرضه، افزایش می‌یابد و در نتیجه از قیمت گاز کاسته خواهد شد. از سوی دیگر، مسیر گاز جنوبی به سوی اروپا، احتمال دارد روسیه را ترغیب کند که خطوط لوله خود را به سوی شرق توسعه دهد (Chen, 2018: 17) که به سود چین خواهد بود.

نتیجه

چندجانبه‌گرایی در سیاست خارجی چین تبدیل به یکی از سازوکارهای اصلی این کشور برای دستیابی به اهداف اقتصادی شده است. به طوری که دامنه چندجانبه‌گرایی در سیاست خارجی چین از مناطق مجاور این کشور فراتر رفته است و شکل میان منطقه‌گرایی به خود گرفته است. ابتکار کمربند راه نتیجه چنین رویکردی در سیاست خارجی چین است. بنابراین ایده کمربند راه به عنوان طرحی کلان و بلندمدت از اجزا منطقه‌ای مختلفی تشکیل شده است. چین همواره تلاش کرده است که در مناطق زیر پوشش این طرح کمترین دخالت ممکن را در رقابت‌های سیاسی و ژئوپلیتیکی داشته باشد و بیشتر بر حوزه اقتصادی متمرکز شود. البته برخی از پژوهشگران معتقدند که هدف بلندمدت چین تبدیل شدن به امپراتوری قاره‌ای و محاصره اصلی‌ترین رقیب منطقه‌ای خود در آسیای جنوبی یعنی هندوستان است. با وجود این هرکدام از مناطق زیر پوشش این طرح وضعیت ژئوپلیتیکی، سیاسی، امنیتی و اقتصادی خاص خود را دارد. بنابراین هر منطقه راهبرد خاص خود را اقتضا می‌کند. برای نمونه نگاه سیاسی چین در آسیای مرکزی به دلیل مسائل جدایی طلبانه، افراطی‌گری و تروریسم پررنگ‌تر از دیگر مناطق است یا اینکه بیجینگ در بازی موازنه قوا میان هند و پاکستان در آسیای جنوبی ایفای نقش می‌کند. از این رو، با وجود جایگاه محوری اقتصاد در سیاست خارجی چین نمی‌توان نسخه یکسانی برای کنش خارجی این کشور در مناطق مختلف پیچید. قفقاز جنوبی به عنوان یکی از مناطق فرعی زیر پوشش این طرح جایگاهی پل مانند در سیاست خارجی چین دارد. روابط چین با کشورهای قفقاز بیشتر حالت دوجانبه دارد و از صندوق جاده ابریشم یا دیگر منابع مالی مربوط به ابتکار کمربند راه در این منطقه هزینه نشده است، اما قفقاز جنوبی از نظر

ژئوپلیتیکی حلقه‌ای فرعی در زنجیره کشورهای زیر پوشش ابتکار یک کمربند و یک راه محسوب می‌شود. در این نوشتار در پی پاسخ به این پرسش بودیم که راهبرد چین در قفقاز جنوبی چیست؟ در قالب تعریفی که از میان منطقه‌گرایی ارائه دادیم، استدلال کردیم که چین رویکردی خوشه‌ای در برابر قفقاز جنوبی دارد. بدین معنا که اهمیت قفقاز جنوبی در سیاست خارجی چین در تعامل با کشورهای همسایه این منطقه (ایران و ترکیه) و در قالب طرح‌های کلانی مانند ابتکار کمربند راه تعریف می‌شود.

در تحلیل راهبرد بیجینگ در قفقاز جنوبی باید همواره این واقعیت جغرافیای را در نظر داشته باشیم که چین کمترین تماس ژئوپلیتیکی را با این ناحیه دارد. بنابراین سخن از همگرایی چین با این منطقه در قالب نظریه‌های کلاسیک منطقه‌گرایی بعید به نظر می‌رسد، اما از منظر نسل سوم نظریه‌های منطقه‌گرایی گونه‌ای از همگرایی میان چین و کشورهای این منطقه در حال شکل‌گیری است که از نظر نهادی ضعیف و از نظر حقوقی الزام‌آور نیست. این روند برخلاف شکل کلاسیک منطقه‌گرایی جریانی از پایین به بالا را شکل می‌دهد که می‌توان آن را شکلی از میان منطقه‌گرایی با عنوان «روابط شبه میان منطقه‌ای» به حساب آورد. این پدیده، زمانی بهتر درک خواهد شد که «در پرتو هدف‌های کلی سیاست خارجی چین به آن نگاه کنیم. از این دیدگاه به قفقاز جنوبی در سیاست خارجی چین به‌عنوان ماهیتی به‌هم پیوسته نگریسته می‌شود. بنابراین کشورهای این منطقه با توجه به منابع، وسعت و جمعیت اهمیتی انفرادی در سیاست خارجی چین ندارند. به بیان دیگر، پازل قفقاز جنوبی در سیاست خارجی چین، نه تنها با قرارگرفتن هر سه جمهوری آن در کنار یکدیگر تکمیل می‌شود، بلکه کارویژه منطقه‌ای آن برای چین در پیوند با مناطق و کشورهای مجاور عملیاتی خواهد شد.

References

- Agenda (2017), "Construction of Anaklia Deep Sea Port Kicks Off", Available at: <https://agenda.ge/en/news/2017/2809>, (Accessed on: 15/9/2019).
- AIIB (2019), "Members and Prospective Members of the Bank", Available at: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>, (Accessed on: 19/9/2019).
- ARIC (2019), "Free Trade Agreements", Available at: <https://aric.adb.org/fta-country>, (Accessed on: 13/9/2019).
- Avdaliani, Emil (2017), "China and its Dealings in the South Caucasus, Georgia Today", Available at: <http://georgiatoday.ge/news/7468/China-%26-its-Dealings-in-the-South-Caucasus>, (Accessed on: 11/8/2019).
- Azertac (2019), "President Ilham Aliyev was Interviewed by Chinese Xinhua Agency", Available at: <https://azertag.az/en/xeber/>

- President_Ilham_Aliyev_was_interviewed_by_Chinese_Xinhua_agency-1271220, (Accessed on: 10/8/2019).
- Babayan, David (2011), "Some Aspects of China's Policy in the Caucasus", **Central Asia and the Caucasus**, Vol. 12, No. 1, pp. 70-81.
- Baghirov, Orkhan (2019), "Azerbaijan and China Sign \$800 Million Economic Package: the Geo-Economic Implications", **Eurasia Daily Monitor**, Vol. 16, No. 78, pp. 4-6.
- Bizhanova, Madina (2018), "Can the Silk Road Revive Agriculture? Kazakhstan's Challenges in Attaining Economic Diversification", in: Marlene Laruelle (ed.), **China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia**, Washington D.C.: George Washington University.
- Bora, S. Işık (2018), "China's Growing Presence in the Caucasus", **Center for Eurasian Studies (AVIM)**, Available at: <https://avim.org.tr/en/Yorum/CHINA-S-GROWING-PRESENCE-IN-THE-CAUCASUS>, (Accessed on: 9/8/2019).
- CGTN (2019), "China and Armenia Sign Agreement on Exemption of Visas", **China Global Television Network (CGTN)**, Available at: <https://news.cgtn.com/news/3d3d514d324d544f34457a6333566d54/index.html>, (Accessed on: 20/9/2019).
- Charaia, Vakhtang, Archil Chochia and Mariam Lashkhi (2018), "The Caucasus 3 Plus the Baltic 3 and Economic Cooperation with China", **Baltic Journal of European Studies**, Vol. 8, No. 2, pp. 44-64.
- Chen, Yueyi (2018), **The Silk Road Economic Belt (SREB): a Chinese Perspective**, Washington D.C.: Caspian Policy Center.
- Godement, François and Agatha Kratz (2015), **One Belt, One Road: China's Great Leap Outward**, European Council on Foreign Relations (ECFR).
- Hänggi, Heiner (2000), "Interregionalism: Empirical and Theoretical Perspectives, Paper Prepared for the Workshop, **University of St. Gallen**, Available at: <http://www.cap.uni-muenchen.de/transatlantic/download/Haenggi.PDF>, (Accessed on: 11/9/2019).
- Hänggi, Heiner (2006), "Interregionalism as a Multifaceted Phenomenon in Search of a Typology", in: Heiner Hänggi, Ralf Roloff and Jürgen Rüländ (eds.), **Interregionalism and International Relations**, London and New York: Routledge, pp. 31-62.
- Hänggi, Heiner, Ralf Roloff and Jürgen Rüländ (2006), "Interregionalism a New Phenomenon in International Relations", in: Heiner Hänggi, Ralf Roloff and Jürgen Rüländ (eds.), **Interregionalism and International Relations**, London and New York: Routledge.
- HKTDC Research** (2016), "The Belt and Road Initiative", Available at: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>, (Accessed on: 14/9/2019).
- Hovhanesian, Hasmik and Heghine Manasyan (2015), "South Caucasus-People's Republic of China Bilateral Free Trade Agreements: Why it Matters", **ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration**, No. 125, Available

- at:
<https://news.cgtn.com/news/3d3d674e306b544f34457a6333566d54/index.html>,
 (Accessed on: 12/8/2019).
- Huseynov, Vasif (2018), "Use of Soft Power in Tandem with Economic Expansion: Examining the Case of Chinese Soft Power in South Caucasus", **Caucasus International**, Vol. 8, No. 2, pp. 77-91.
- Inan, Feride and Diana Yayloyan (2018), **New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road**, The Economic Policy Research Foundation of Turkey (TEPAV).
- Ismailov, Eldar (2018), "Caucasian Tandem and the Belt and Road Initiative", **Central Asia and the Caucasus**, Vol. 19, No. 2, pp. 7-17.
- Ismailzade, Fariz (2016), "The "North-South" Transport Corridor Finally Kicks Off", **The Central Asia-Caucasus Analyst**, Available at: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13395->, (Accessed on: 16/9/2019).
- Lehoczki, Bernadett (2015), "Relations between China and Latin America: Inter-regionalism beyond the Triad", **Central and Eastern Europe**, Vol. 37, No. 3, pp. 379-402.
- Lianlei, Bai (2016), "Azerbaijan in the Silk Road Economic Belt: a Chinese Perspective", **Caucasus International**, Vol. 6, No. 1, pp. 27-39.
- MFARA (2017), "Public-Private Partnership Opportunities and Financial Resources Necessary for the Construction of the Southern Armenia Railway Project", Available at: http://www.sate.gr/nea/Armenia_16012017.pdf, (Accessed on: 16/9/2019).
- Miholjic, Nina (2018), "Trans-Caspian International Transportation Route: a Way to Steadfast Economic Development and Connectivity in the South Caucasus and Central Asia", **Journal of the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Azerbaijan**, No. 49, pp. 134-140.
- MOFCOM (2018) (a), "China-Georgia FTA Comes into Force Today", Available at: http://fta.mofcom.gov.cn/enarticle/enrelease/201801/36884_1.html, (Accessed on: 13/9/2019).
- MOFCOM (2018) (b), "China and Eurasian Economic Union Officially Sign Trade and Economic Cooperation Agreement", Available at: <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201805/20180502746079.shtml>, (Accessed on: 13/9/2019).
- Ogütçü, Mehmet (2015), "China in the South Caucasus: not a Critical Partnership but Still Needed", in: **The South Caucasus-Between Integration and Fragmentation**, European Policy Center.
- Poghosyan, Benyamin (2018), "China's OBOR Initiative: Opportunities for the South Caucasus", **IndraStra Global**, Vol. 4, No. 7, pp. 1-5.
- Roloff, Ralf (2006), "Interregionalism in Theoretical Perspective State of the Art", in: Heiner Hänggi, Ralf Roloff and Jürgen Rüländ (eds.), **Interregionalism and International Relations**, London and New York: Routledge.

- Sanamyan, Emil (2016), "China in the Caucasus", **The Diplomat**, Available at: <https://thediplomat.com/2016/02/china-in-the-caucasus/>, (Accessed on: 12/8/2019).
- Shahbazov, Fuad (2017), "Baku-Beijing Relations and China's Growing Interest in the South Caucasus", **Eurasia Daily Monitor**, Vol. 14, No. 51, pp. 1-4.
- Skiertandrzejuk, Katarzyna (2018), "The New Edition of the New Silk Road – the South Caucasus Case", **Polish Journal of Political Science**, Vol. 4, No. 2, pp. 79-94.
- SOCAR** (2018), "SOCAR and China's BGP Establish Joint Venture on Seismic Exploration", Available at: <http://www.socar.az/socar/en/news-and-media/news-archives/news-archives/id/11254>, (Accessed on: 11/8/2019).
- Tavsan, Sinan (2017), "Iron Silk Road Threatens to Sidetrack Russia", **Asian Review**, Available at: <https://asia.nikkei.com/Economy/Iron-silk-road-threatens-to-sidetrack-Russia>, (Accessed on: 9/8/2019).
- TITR (2019), "Trans-Caspian International Transport Route", **Middle Corridor**, Available at: <http://titr.kz/en>, (Accessed on: 16/9/2019).
- TRACECA** (2019) (a), "How TRACECA Started", Available at: <http://www.traceca-org.org/en/traceca/history-of-traceca/>, (Accessed on: 15/9/2019).
- TRACECA** (2019) (b), "The Silk Road of the 21st Century", Available at: <http://www.traceca-org.org/en/home/the-silk-road-of-the-21st-century/>, (Accessed on: 15/9/2019).
- Tulun, Teoman Ertuğrul (2017), "The Durability of Silk in Mountains of Caucasus: China and Armenia", **AVIM**, Available at: <https://avim.org.tr/en/Analiz/THE-DURABILITY-OF-SILK-IN-MOUNTAINS-OF-CAUCASUS-CHINA-AND-ARMENIA>, (Accessed on: 18/9/2019).
- UN (2019), "Countries Profile", **UN Comtrade Database**, Available at: <https://comtrade.un.org/data/>, (Accessed on: 16/9/2019).
- WITS** (2018), "Import Partner Share (%)", Available at: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile>, (Accessed on: 12/9/2019).
- WTO** (2019), "Members and Observers", Available at: https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm#collapse, (Accessed on: 15/9/2019).
- Yazdani, Enaytollah and Ehsan Fallahi (2016), "Cooperation in Foreign Policy of Iran and Russia against East-West Axis in South Caucasus", **Central Eurasia Studies**, Vol. 9, No. 2, pp. 411-430 [in Persian].