



صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران

معاونت سیاسی

اداره پژوهش‌های سیاسی

« یک کمر بند، یک جاده »

مگاپروژه توسعه اقتصادی چین

اهداف و چالش‌های پیش روی



فرآورده‌های خبری و تولیدات پژوهشی در بخش‌های زیر قابل دسترس است:

– وب سایت خبرگزاری صدا و سیما (سرویس پژوهش) <http://www.iribnews.ir>

پژوهشگر: رحیم خجسته

■ نکات برجسته

- طرح "یک کمربند، یک جاده"، تداوم جاده ابریشم قدیمی
- مگا پروژه "یک کمربند، یک جاده" سومین سند اقتصادی چین در قرن ۲۱
- پذیرش جهان چند قطبی و جهانی شدن اقتصاد
- اتصال سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا در قالب سه کریدور
- اهداف چین از اجرای این طرح؛ توسعه اقتصادی چین، جلوگیری از تجزیه طلبی، مهار افراط گرایی اسلامی، تعمیق همکاری اقتصادی منطقه ای در راستای تقویت اهرم دیپلماتیک چین در منطقه برای تضعیف نفوذ آمریکا در کشورهای مسیر

■ مقدمه

نام جاده ابریشم نخستین بار توسط یک جغرافیدان آلمانی در قرن ۱۹ به کار رفت و دلیل این نیز تجارت و ترانزیت ابریشم بود. این جاده از سواحل چین در اقیانوس آرام شروع شده و به سمت ایران و غرب ادامه داشت. اکنون با گذشت چندین قرن نام جاده ابریشم توسط مقامات چینی بر سر زبانها افتاده است. «شی جین پینگ» رئیس جمهور چین، سپتامبر ۲۰۱۳ در قزاقستان احیای جاده ابریشم و اکتبر همان سال در اندونزی ابتکار جاده ابریشم دریایی را پیشنهاد داد و دو طرح خود را «یک کمربند، یک جاده» نامید. در طرح جدید با بهره‌گیری از شبکه بزرگراهها، خطوط آهن، خطوط لوله کمربندی از منطقه شیآن در چین جنوبی شروع می‌شود تا به شهر ارومچی در مرز قزاقستان و از آنجا به ایران، عراق، سوریه و ترکیه برسد. این کمربند در ادامه از استانبول به سمت بلغارستان، رومانی، جمهوری چک و آلمان و در ادامه به روتردام هلند و ونیز ایتالیا متصل می‌شود و سپس به «جاده» ابریشم دریایی قرن ۲۱ می‌پیوندد. جاده دریایی، شبکه‌ای از بنادر و زیرساخت‌های ساحلی است که جنوب و جنوب شرق آسیا را به شرق آفریقا و شمال دریای مدیترانه متصل می‌کند. مسیر «یک کمربند، یک جاده» ۶۵ کشور را از آسیا تا اروپا و آفریقا در برمی‌گیرد. جمعیت این کشورها حدود چهار و نیم میلیارد نفر است.

به اعتقاد کارشناسان، چین بازیگر نوظهوری است که جایگاه برتر ایالات متحده را در بسیاری از موضوعات اقتصادی به چالش کشیده است. این کشور از سال ۱۹۷۹ با بهره‌گیری از قدرت ساختاری، رویه‌ای بینابین تجدید نظرطلبی و تبعیت از سیستم جهانی را در پیش گرفته تا بتواند سهم خود را در اقتصاد بین‌الملل افزایش دهد. این نوشتار با نگاه اجمالی به پیشینه جاده ابریشم و طرح جدید، به این سوالات پاسخ خواهد داد:

- ۱- هدف چین از اجرای این طرح چیست؟
- ۲- چه اقداماتی برای تحقق آن انجام داده است؟
- ۳- چالش‌های موجود بر سر راه اجرای طرح "یک کمربند، یک جاده" چیست؟

■ پیشینه جاده ابریشم

جاده ابریشم جاده قدیمی تجارت چین که بیش از دو هزار سال پیش مورد استفاده بوده و کماکان در جهان بسیار شهرت دارد. جاده ابریشم به عنوان پلی بین چین و کشورهای اروپا، آسیا و آفریقا برای تبادلات تجاری و فرهنگی شرق و غرب سهم مهمی داشته است. نخستین بار نام "راه ابریشم" توسط "فردیناند ریختوفن" جغرافی‌دان آلمانی در سال ۱۸۷۷ میلادی برای این مسیر گفته شد. دلیل آن هم حمل ابریشم چین که از سواحل این کشور در اقیانوس آرام شروع شده و به سمت ایران و غرب از طریق دریای مدیترانه و مناطق گوناگون ادامه می‌یافت.

در قرن ۷ تا قرن ۹ میلادی تبادلات تجاری و اقتصادی زیادی بین کشورهای غربی و شرقی از طریق این جاده انجام می‌شد. اقلامی همچون؛ طیور و حیوانات کمیاب، زیورآلات و سکه‌های طلایی و نقره‌ای، غذا، منسوجات از جمله ابریشم، فنون کاغذ سازی و چاپ، ظروف چینی، باروت و... تبادلات فرهنگی نیز از طریق جاده ابریشم همانند تجارت کالا انجام می‌شده است. آیین بودا در پایان سلسله "هان" غربی (سال ۲۰۶ قبل از میلاد تا سال ۲۲۰ میلادی) وارد چین شد. در معبد غار "کزیر"، "سینگ کیانگ" که قرن سوم تاسیس شد، نزدیک به ۱۰ هزار متر مربع نقاشی دیواری دیده می‌شود که نشانگر رواج آیین بودا از هند به چین می‌باشد. بعد از قرن ۹ میلادی به دنبال تغییر ساختار سیاسی و اقتصادی قاره اروپا و آسیا و همچنین پیشرفت دریانوردی و حمل و نقل کالا از طریق دریا، جاده ابریشم جاده زمینی سنتی به تدریج اهمیت خود را از دست داد. به طوری که در قرن ۱۰ میلادی جاده ابریشم به عنوان یک راه تجارت، بسیار کم مورد استفاده قرار می‌گرفت.

■ طرح «یک کمربند، یک جاده»^۱

طرح "یک کمربند، یک جاده" سومین سند مهم اقتصادی چین، چشم انداز اقدامات برای ساخت مشترک "کمربند اقتصادی جاده ابریشم"^۲ و "جاده ابریشم دریایی در قرن ۲۱"^۳ است. این طرح کلان احیای جاده ابریشم یکی از ابتکارات اساسی سیاست خارجی چین برای گسترش حوزه نفوذ و تاثیرگذاری خود در دیگر مناطق است. این طرح از دو بخش کمربند اقتصادی "جاده ابریشم جدید" و "جاده ابریشم دریایی" تشکیل شده است که توسط رئیس جمهور چین در سپتامبر ۲۰۱۳ در سفر به قزاقستان اعلام شد. طرح "یک کمربند، یک جاده" در سال ۲۰۱۵ از سوی شورای دولتی چین منتشر شد. در این سند تأکید دارد که جهت‌گیری کلی آن مبتنی بر پذیرش جهان چند قطبی، جهانی شدن اقتصاد، تنوع فرهنگی، کاربست گسترده فناوری اطلاعات برای ایجاد رژیم تجارت آزاد جهانی و اقتصاد جهانی در پرتو همکاری آزاد منطقه‌ای است.

۱ - One Belt, One Road (OBOR)

۲ - The Silk Road Economic Belt

۳ - The ۲۱st Century Maritime Silk Road

پنج پیشنهاد برای اجرای مشترک توسط کشورهای مسیر این کمربند ارائه شده است:

۱- تقویت ارتباطات و رایزنی‌ها میان کشورهای مسیر در زمینه سیاست گذاری؛ در جهت تسهیل زمینه همکاری‌های مشترک اقتصادی.

۲- تقویت پیوندها و اتصالات در زمینه حمل و نقل به گونه‌ای که یک کریدور بزرگ از اقیانوس آرام تا دریای بالتیک و از آسیای مرکزی تا اقیانوس هند ایجاد شود. سپس به تدریج شبکه ترانزیتی بین شرق، غرب و جنوب آسیا شکل گیرد.

۳- تسهیل تجاری میان کشورهای مسیر با تمرکز بر حذف موانع تجاری و کاهش هزینه های تجارت و سرمایه گذاری

۴- تقویت همکاری های مالی با تمرکز بر تسویه ارزی، به گونه ای که از یک سو به کاهش هزینه مبادلات و کاهش ریسک مالی منجر شود و از دیگر سو رقابت پذیری اقتصادی را تقویت کند.

۵- تقویت پیوندهای مردم با مردم در کشورهای مسیر کمربند.

از آن هنگام تاکنون نهادهای دولتی و دانشگاهی چین بر تدوین برنامه عملیاتی این طرح متمرکز شدند. حاصل این تلاش‌ها و مطالعات در سال ۲۰۱۵ در قالب سند ملی تحت عنوان چشم‌انداز اقدامات برای ساخت مشترک کمربند اقتصادی "جاده ابریشم" و "جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱" از سوی شورای دولتی چین منتشر شد. جاده ابریشم، منطقه ای با جمعیت سه میلیارد نفر و اقتصادی ۲۳ هزار میلیارد دلاری را در برمی گیرد. طول این جاده یازده هزار کیلومتر است و ۶۵ کشور در مسیر آن قرار دارند. براساس این سند سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا در قالب سه کریدور به یکدیگر متصل می‌شوند:

- مسیر بالتیک که چین، روسیه، آسیای مرکزی و اروپا از طریق آن به یکدیگر پیوند می‌خورند.

- مسیر خلیج فارس به دریای مدیترانه که از این طریق چین به این مناطق و آسیای مرکزی و غربی متصل می‌شود.

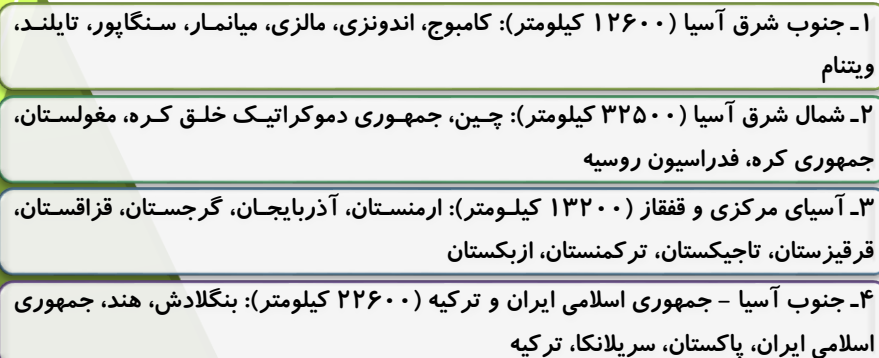
- چین را به جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا و اقیانوس هند پیوند می‌زند.

بر مبنای این سند در مسیر خشکی، این طرح بر ساخت مشترک یک پل جدید اوراسیایی و توسعه کریدورهای "چین، مغولستان، روسیه" و "چین، آسیای مرکزی، غرب آسیا" و کریدور "چین و قاره هند" استوار است و در این مسیر از مزیت‌های راه‌های موجود و بر شهرهای کلیدی در مسیر جاده متکی بوده و از پارک‌های اقتصادی- صنعتی کلیدی به عنوان پلتفرم‌های همکاری بهره خواهد برد.

مسیر دریایی این کمر بند که "جاده ابریشم دریایی در قرن بیست و یکم" نام گرفته از سواحل چین از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند از یک مسیر و از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس آرام جنوبی به افریقا و اروپا پیوند می‌زند.

■ طرح اتصال خطوط راه آهن سراسری آسیا و اروپا

همانطور که گفته شد ابتکار جاده ابریشم جدید مشتمل بر مسیر خشکی و مسیر دریایی می باشد. در مسیر خشکی خطوط راه آهن از مهمترین شبکه حمل و نقل کالا محسوب می شود. طبق این طرح و تصمیمات مقامات چینی و روسی مقرر شده این طرح با اتحادیه اقتصادی اوراسیایی پیوند خورده و شبکه خطوط راه آهن این منطقه عظیم به هم مرتبط شوند. در همین راستا، هشت توافق بین چین و روسیه امضا شده که یکی از این توافقات خط آهن پر سرعت مسکو-غازان است که از طریق قزاقستان به چین وصل می شود. اما یکی از مشکلات چینی‌ها این است که خطوط آهن روسی با بقیه آسیا همخوانی ندارد. همخوان کردن و تقویت این خطوط نقش مهمی در کاهش زمان تبادل کالا در مسیر چین و اروپا خواهد داشت. در این خصوص احداث و تقویت حدود ۸۱ هزار کیلومتر خط آهن در مسیرهای اوراسیا (از طریق چین، قزاقستان، روسیه، بلاروس، لهستان و آلمان) و شبکه بزرگراه آسیایی چین، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه به اروپا مد نظر است:

- 
- ۱- جنوب شرق آسیا (۱۲۶۰۰ کیلومتر): کامبوج، اندونزی، مالزی، میانمار، سنگاپور، تایلند، ویتنام
 - ۲- شمال شرق آسیا (۳۲۵۰۰ کیلومتر): چین، جمهوری دموکراتیک خلق کره، مغولستان، جمهوری کره، فدراسیون روسیه
 - ۳- آسیای مرکزی و قفقاز (۱۳۲۰۰ کیلومتر): ارمنستان، آذربایجان، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان، ازبکستان
 - ۴- جنوب آسیا - جمهوری اسلامی ایران و ترکیه (۲۲۶۰۰ کیلومتر): بنگلادش، هند، جمهوری اسلامی ایران، پاکستان، سریلانکا، ترکیه

■ اهداف چین

چین با این طرح، اهداف بزرگی را در زمینه رشد اقتصادی، به خصوص امنیت انرژی، گسترش حوزه نفوذ و تأثیرگذاری در مناطق مختلف، دسترسی به بازارهای جهانی و نیز ایجاد راههای ارتباطی و حمل و نقل مقرون به صرفه تر دنبال می کند. این ایده به دنبال تسهیل و تأمین انتقال انرژی، کالا و نزدیک گردانیدن نقاط مختلف کره خاکی به سوی کشور چین است. به عقیده هو چیانگو رئیس آکادمی چینی تجارت بین الملل و همکاری اقتصادی، چین اهدافی در اجرای طرح "یک کمر بند، یک جاده" را دنبال می کند که هدف اصلی پیشبرد پروژه کمر بند اقتصادی جاده ابریشم، اصلاح زیرساخت های مناطق غربی چین، نوسازی مؤثر و اصلاح ساختاری اقتصاد مناطق غربی و مرکزی چین، به ویژه مناطق خودمختار نینگ شیا و سین کیانگ، استانهای شآنشی، گانسو و چینگ های بوده است. (مقاله منافع روسیه) اهداف دیگری نیز در این طرح مترتب است که عبارتند از:



■ اقدامات چین

"شی جین پینگ" در سفر ۲۰۱۳ خود به آسیای مرکزی، پس از اعلام ابتکار کمربند اقتصادی راه ابریشم، کلنگ خط لوله گاز مایع ترکمنستان به چین (D-Route) را به زمین زد. این دومین خط لوله گاز مایع، چین را به مشتری شماره یک گاز ترکمنستان تبدیل می کند. چین در نوامبر ۲۰۱۴ نیز صندوق ۴۰ میلیارد دلاری جاده ابریشم را تأسیس کرد. "شی جین پینگ" همچنین در آوریل ۲۰۱۵ طرح ۴۶ میلیارد دلاری سرمایه گذاری در پاکستان را مطرح کرد. همچنین چین قرارداد ۳۰ میلیارد دلاری با قزاقستان، ۱۵ میلیارد دلاری با ازبکستان و سه میلیارد دلاری با قرقیزستان امضا کرده و ۱/۴ میلیارد دلار هم برای بازسازی و توسعه بندر کلمبو (سری لانکا) هزینه کرده است. چین برای پشتیبانی از این مگا پروژه بانک سرمایه گذاری زیرساختی آسیا را تأسیس کرده است. و دستکم ۶۲ میلیارد دلار به سه بانک؛ توسعه چین ۳۲ میلیارد دلار، بانک صادرات- واردات چین ۳۰ میلیارد دلار و بانک توسعه کشاورزی چین تزریق می شود.



■ موانع و چالش های چین در خصوص اجرای مگا پروژه راه ابریشم

در میان کشورهای اروپایی به دلیل وجود سازمان منطقه ای اتحادیه اروپا و موافقتنامه های تجاری همه جانبه و قوانین مشترک در میان کشورهای عضو، همگرایی عمیقی وجود دارد که اهداف تجاری و اقتصادی قاره سبز را به خوبی پیش می برد. در صورتی که به دلیل تعارضات فرهنگی و قومی، نژادی، زبانی، اقتصادی، سیاسی، ژئوپلیتیکی و استراتژیکی و مسابقات تسلیحاتی کشورهای در مسیر راه ابریشم، همگرایی و رسیدن به تصمیمات واحد و مورد قبول همه کشورهای عضو این مسیر بسیار مشکل و زمان بر خواهد بود. مسیر جدید ابریشم ابهامات زیادی دارد و تنش ها و اختلافات در میان کشورهای در مسیر ابریشم زیاد و متنوع است. در مسیر خط ابریشم جدید، بیش از ۶۵ کشور وجود دارند که هر کدام از این کشورها دارای مختصات خاص نژادی، مذهبی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی مخصوص به خود هستند و از این رو زمینه های همگرایی و هم سوئی این کشورها در یک طرح عظیم اقتصادی بسیار مشکل ساز خواهد بود و از طرف دیگر در میان برخی از این کشورها از دیر باز اختلافات مرزی و قومی بوده است که همین موارد همگرایی در این مناطق بسیار سخت و تنشها و اختلافات منطقه ای را زیاد می کند.

برخی از مهم ترین موانع عبارتند از:

– اختلافات مرزی

از جمله موانع تحقق خط ابریشم جدید، اختلافات و تعارضات منطقه ای است که می توان به اختلافات افغانستان با پاکستان و پاکستان با هند اشاره کرد. این دو اختلاف به این دلیل مورد بحث قرار می گیرند که این کشورها قرار است میزبان اصلی و اولیه طرح باشند، بنابراین اجرای طرح را در همان ابتدا با مشکل مواجه می کنند. اختلافات افغانستان و پاکستان ریشه تاریخی دارد. ریشه اختلافات تاریخی

دو کشور به سال ۱۹۴۷ باز می‌گردد. از اختلافات ارضی دیگر اختلاف بین پاکستان و هند بر سر کشمیر است. تأثیر بحران کشمیر بر روابط درون منطقه‌ای شبه قاره هند، نمونه عینی یک بحران ژئوپلیتیکی است که بر مجموعه امنیتی فضای منطقه‌ای شبه قاره، اثر بی‌بدیلی در قیاس با سایر مسائل و مشکلاتی که در این شبه قاره وجود دارد، می‌گذارد. این منازعه نمونه مناقشه حل نشده‌ای است که از عادی شدن روابط بین دو کشور جلوگیری می‌کند و باعث وقوع چهار جنگ بزرگ بین دو کشور شده است. اختلافات کشور هند و پاکستان تأثیر به‌سزایی بر عدم امکان همکاری اقتصادی دوجانبه و چندجانبه گذاشته است.

ضعف در زمینه‌های اقتصادی و نبود اقتصادهای مکمل

مطالعه اقتصادی کشورهای خاورمیانه، آسیای مرکزی و قفقاز آشکار می‌کند که اقتصاد این کشورها، مکمل یکدیگر نیستند. منطقه‌ای که در جهت تامین نیازهای خود به خارج از منطقه توجه داشته باشند، بتوانند بخش مهمی از نیازهای یکدیگر را به صورت متقابل در داخل منطقه مرتفع کنند. اقتصاد مکمل وابستگی متقابل را به دنبال می‌آورد، زیرا هر کدام از کشورهای منطقه ضمن آنکه تولیدات مازاد بر مصرف خود را می‌فروشند، نیاز خود را نیز تامین می‌نمایند. کشورهای خاورمیانه، آسیای میانه و قفقاز از آنجا که خود عمدتاً تولیدکننده منابع طبیعی نفت و گاز می‌باشند به لحاظ اقتصادی نه تنها مکمل یکدیگر نیستند، بلکه رقیب هم به حساب می‌آیند بنابراین در میان آنها به آسانی همگرایی به وجود نمی‌آید.

چالش‌های امنیتی

در منطقه خاورمیانه و آسیای مرکزی، به دلیل وجود اقوام مختلف، زبانهای متفاوت، شاخه‌های مذهبی متعدد و میراث‌های تاریخی متمایز از هم که از فرهنگ‌های گوناگون به جا مانده‌اند، تعارضات و اختلافاتی را در میان این کشورها ایجاد می‌کنند. اقدامات تروریستی، ناآرامی‌های اجتماعی و کودتاهای پی در پی در کشورهای منطقه خاورمیانه و درگیریهای قومی و جنگ‌های داخلی در مناطق آسیای میانه از جمله بحران قره باغ، ناآرامی‌ها در عراق، افغانستان، سوریه و .. کودتاهای مکرر سبب ناآرامی و بی‌ثباتی در مناطق خاورمیانه و آسیای میانه شده است که مانع از همگرایی در میان کشورهای منطقه می‌شود و موانع بزرگی در برابر احداث خط ابریشم جدید می‌باشند. از دیگر موارد تهدید امنیتی در این مناطق، وجود بنیادگرایی اسلامی است. گروه‌های بنیادگرایی اسلامی و در راس آنها گروه القاعده، داعش به جز برنامه ریزی و اجرای عملیات‌های تروریستی در کشورهای مختلف بر حمایت از گروه‌های افراطی در دیگر کشورها نیز می‌پردازند. عملیات‌های گروه القاعده و بنیادگرایان اسلامی در کشورهای متعددی شکل گرفته است.

مخالفت قدرت‌های بزرگ با طرح

روسیه: روسیه همسایه چین که در میانه شرق و غرب واقع شده است برای حفظ منافع خود درباره سود و ضررهای احتمالی اجرای پروژه حساس است. روسیه تلاش می‌کند تا در تامین امنیت منطقه آسیای مرکزی نقش محوری ایفا نماید و برای تقویت این نقش راهبردی خود، از حضور نیروهای فرمانطقه‌ای در این منطقه جلوگیری کند. یکی از دلایل مخالفت روسیه با خط ابریشم به دلیل ترس از تمایلات جدایی طلبانه و قوم‌گرایانه می‌باشد. یکی از دیگر دلایل مخالفت روسیه با این طرح تشدید حضور و نفوذ چین در آسیای مرکزی است که منافع روسیه را تهدید می‌کند. پس از فروپاشی شوروی روسها از تحولات آسیای مرکزی فاصله گرفتند و به حل مسائل داخلی خود مشغول شدند. در این زمان چین ابتکار عمل را به دست گرفت و اولین تلاش در راستای همگرایی را از طریق سازمان همکاری شانگهای به

عمل آورد. این سازمان در صورت عدم تشکیل اتحادیه اقتصادی اوراسیا می توانست یک سازمان انحصارگر باشد. تشکیل اتحادیه اقتصادی نیز نشان می دهد که روسیه اراده لازم را در جهت اجرای طرح های استراتژیک برای آسیای مرکزی دارد.

آمریکا: واشنگتن به دنبال پیگیری استراتژی جاده ابریشم خود است که با تمرکز بر افغانستان و کنار گذاشتن ایران تدوین شده است. این طرح که ایران، چین و روسیه شامل آن نمی شوند، یکپارچه سازی آسیای مرکزی و جنوبی و افغانستان را مد نظر دارد.

هندوستان: هند درصدد اجرای طرح «جهان اقیانوس هند» (شرق آفریقا، جنوب ایران، سریلانکا تا جنوب شرق آسیا) با محوریت هندوستان است. از این رو دهلی نو با طرح "یک کمربند، یک جاده" و هر طرحی که موقعیت ژئوپلیتیکی چین در منطقه افزایش دهد، مخالف می باشد.

■ نتیجه گیری

چین کشور است که دارای توانمندی هایی چون دومین قدرت اقتصادی جهان، بیشترین جمعیت در جهان، موقعیت ژئوپلیتیکی و به ویژه توانمندی رو به رشد نظامی می باشد. این ویژگی ها باعث شده تا پکن در تحولات بین المللی تاثیرگذار بوده و ابتکارات سیاسی و اقتصادی در عرصه بین المللی را در دست بگیرد. کمربند اقتصادی جاده ابریشم که به یک کمربند - یک جاده شهرت یافته مهمترین ابتکار بین المللی است که از سوی چین ارائه شده است. در صورت اجرای ابتکار "یک کمربند، یک جاده" چین می تواند معضل امنیتی غرب کشور را مهار کند. چون هاب جاده ابریشم به آسیای مرکزی در این مناطق دارد. و از طرفی دیگر این منطقه دارای منابع عظیم انرژی است.

بر این اساس چین در نظر دارد با اجرایی شدن این طرح و با برقراری روابط حسنه؛ به ویژه با کشورهای دارنده انرژی، ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و دریایی و متنوع سازی مبادی واردات انرژی، به تأمین و تسهیل و افزایش امنیت انتقال انرژی در جهت تأمین منافع ملی خود گام بردارد. به اعتقاد کارشناسان طرح "یک کمربند، یک جاده" طرحی بلند پروازانه است و مشخص نیست که چین در عمل چگونه با آن مواجه خواهد شد. یکی از موانع مهم مخالفت قدرتهای جهان همچون روسیه و آمریکا است. روسها نگران حضور و نفوذ چین در آسیای مرکزی هستند که منافع روسیه را تهدید می کند. طبق اسناد راهبردی آمریکا، از چین به عنوان دشمن امریکا یاد شده است. از این رو اجرای طرح یک کمربند-یک جاده چین را به ابرقدرت بلامنازع تبدیل خواهد کرد. آمریکایی ها از روی وحشت این طرح را طرح مارشال چینی عنوان کرده اند. اما چینی ها این مقایسه را نادرست می دانند. از این منظر برخلاف طرح مارشال که با هدف احیای اقتصاد ورشکسته اروپایی ها اجرا شد و باری ایدئولوژیک داشت، ایده "یک کمربند، یک جاده" مجموعه ای از طرح های همکاری های است که به اقتصاد همه کشورهای مسیر یاری می رساند و کمک یک جانبه نیست؛ بعلاوه برخلاف طرح آمریکایی ها، چین در پی افزایش سلطه بر کشورهای مسیر نیست.

منابع در آرشیو پژوهش خبری در دسترس است.