



مرکز تحقیقات استراتژیک

معاونت پژوهش‌های سیاست خارجی

گزارش

شماره ۲۹۷

تیر ۱۳۹۶



فاطمه محروق
مرکز تحقیقات استراتژیک

نشست کمربند و جاده: مسیر دشوار چین در تحقق همکاری اقتصادی بین‌المللی

مقدمه

برگزاری نشست دو روزه «کمربند و جاده» در ۱۴ و ۱۵ ماه مه در بیجینگ چین، حاکی از دستورکار دیپلماتیک گسترده و نمادی از سیاست خارجی برون‌گرایانه جهانی چین است که از سال ۲۰۱۳ توسط شی‌جین‌پینگ رهبر این کشور مطرح شد و روز به روز در حال تبدیل این کشور به کنشگر استراتژیک مهم در صحنه سیاست بین‌الملل است. این نشست که بالاترین سطح کنفرانس بین‌المللی از زمان طرح این ابتکار توسط چین است، تصویری بزرگ از وضعیت جهان امروز را به نمایش می‌گذارد: رشد شمار زیادی از کشورهای در حال توسعه و نوظهور و کاهش نسبی قدرت اقتصادی کشورهای توسعه‌یافته. گرچه «ابتکار کمربند و جاده»، در شرف تبدیل به ویژگی بارز اقتصاد جهانی است و بسیاری از آن به عنوان گسترش دور جدیدی از جهانی شدن (جهانی‌شدن ۲) و نظم نوین جهانی چین، یاد می‌کنند، با این حال، وجود اختلاف‌نظرها و تنش‌های سیاسی و اقتصادی از همان ابتدای نشست نشان می‌دهد که در خصوص مقیاس، دامنه فعالیت و نفوذ

این ابتکار چه از جهت منفی و چه مثبت مبالغه شده و هنوز درک درستی از این طرح جدید بدست نیامده است. نوشتار حاضر می‌کوشد ضمن اشاره به محورهای دستاوردهای این نشست، به برخی چالش‌های پیش روی چین و پیامدهای آن برای ناظران بین‌المللی بپردازد.

وضعیت کلی حاکم بر نشست «کمربند و جاده»

برگزاری نشست «کمربند و جاده» که بخشی از برنامه اتصال چین به کشورهای آسیا، آفریقا و اروپا از دو مسیر خشکی و دریایی است، حاکی از موفقیت چشمگیر چین در احیای جاده ابریشم و ترغیب کشورهای در طول مسیر در راستای ملحق شدن به این طرح و ارائه چارچوب‌های خود جهت تحقق آن است. در این نشست رهبران ملی از ۲۹ کشور و ۱۲۰۰ هیئت و نماینده سیاسی و اقتصادی از کشورهای مختلف و سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای، از جمله پوتین رئیس‌جمهور روسیه، اردوغان رئیس‌جمهور ترکیه، نواز شریف نخست‌وزیر

نشست کمربند و جاده: مسیر دشوار چین در تحقق همکاری اقتصادی بین‌المللی ۲

اقتصادی اول ویتنام، ابتکار نیروگاه برق شمالی بریتانیا و ابتکار جاده آمبر لهستان. بنا به اظهارات شی جین‌پینگ، «تا به امروز برنامه‌های توسعه و توافقنامه‌های همکاری با بیش از ۴۰ کشور و سازمان بین‌المللی به امضا رسیده و در زمینه ظرفیت تولید، چارچوب‌های همکاری با بیش از ۳۰ کشور به اجرا درآمده است». در طول این نشست نیز شماری دیگر از توافقنامه‌های همکاری در زمینه پیوند سیاسی و برنامه‌های عملیاتی با کشورها و سازمان‌های بین‌المللی به امضا رسید که به طور عمده به کشورهای جنوب شرق آسیا، آسیای مرکزی، جنوب آسیا و اروپای شرقی و مرکزی معطوف بوده است. با این حال، بسیاری از تحلیل‌گران بر این باورند که بسیاری از این یادداشت‌های تفاهم هنوز به خوبی تحکیم نیافته‌اند و میزان تعهد و پیگیری کشورهای شریک طرح کمربند و جاده چندان قابل اعتنا نیست. به همین خاطر همچنان راهی دراز تا تکوین چارچوب‌های همکاری و موفقیت این طرح‌ها در پیش است.

۲- افزایش پیوندهای تجاری؛ بنا بر اظهارات

رئیس‌جمهور چین «کل تجارت بین چین و کشورهای مسیر طرح در طی سال‌های ۲۰۱۴-۲۰۱۶ به بیش از سه تریلیون دلار رسیده و سرمایه‌گذاری‌های چین در این کشورها بیش از ۵۰ میلیارد دلار بوده است». به علاوه، شرکت‌های چینی نیز به منظور تسهیل سرمایه‌گذاری و بهبود محیط کسب و کار، ۵۶ منطقه‌ی همکاری اقتصادی در بیش از ۲۰ کشور ایجاد کرده‌اند که به عقیده رئیس‌جمهور چین حدود ۱,۱ میلیارد دلار درآمد حاصل از دریافت مالیات و ۱۸۰,۰۰۰ شغل برای افراد این کشورها ایجاد می‌کند.

پاکستان، فیلیپ هموند از انگلستان، مت پاتینگر مشاور ویژه رئیس‌جمهور امریکا و مدیر ارشد حوزه آسیای شرقی در شورای امنیت ملی امریکا و همچنین آنتونیو گوتریس دبیرکل سازمان ملل، جیم یانگ کیم رئیس بانک جهانی، کریستین لاگارد رئیس صندوق بین‌المللی پول، عدنان امیر مدیرکل آژانس بین‌المللی انرژی‌های تجدیدپذیر، کلاوس شواب رئیس مجمع جهانی اقتصاد حضور داشتند که اهمیت این ابتکار برای آینده حکمرانی اقتصادی جهان و حساسیت قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی نسبت به فرصت‌ها و چالش‌های احتمالی آن را نشان می‌دهد.

عمده سخنان رئیس‌جمهور چین در افتتاحیه این نشست و یادداشت تفاهم و توافقنامه‌های همکاری امضا شده در این نشست مطابق با محورها و اصول مطرح شده در سند ملی ۲۰۱۵ «نگرش‌ها و اقدامات در زمینه ساخت مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم» بوده است. در ذیل، مهمترین محورهای مورد تأکید رئیس‌جمهور چین و چارچوب‌های توافق به نتیجه رسیده در نشست آمده است:

۱- تعمیق پیوندهای سیاسی، از این منظر

شی جین‌پینگ ابتکار کمربند و جاده را مکمل راهبردهای توسعه کشورهای درگیر در طرح از طریق افزایش و تقویت هماهنگی با ابتکارهای سیاسی این کشورها عنوان کرده است. از جمله مهمترین ابتکارهای سیاسی عبارتند از: اتحادیه اقتصادی اروراسیا (EEU)، طرح کلان ۲۰۲۵ پیوند آسه آن^۱، ابتکار مسیر روشن قزاقستان، ابتکار کریدور میانی ترکیه، ابتکار جاده توسعه مغولستان، ابتکار حلقه

1. the Master Plan on ASEAN Connectivity 2025

۳- تقویت پیوندهای مالی: رئیس جمهور چین در افتتاحیه نشست ضمن اشاره به اشکال مختلف همکاری‌های مالی چین با کشورها و سازمان‌های طرف‌ابتکار کمربند و جاده، اظهار داشت که «بانک توسعه زیرساخت آسیایی» حدود ۱,۷ میلیارد دلار وام برای اجرای ۹ پروژه و نیز «صندوق جاده ابریشم» حدود ۴ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری برای کشورهای در امتداد کمربند و جاده اختصاص داده است. به علاوه، شرکت هلدینگ مالی ۱۶ + ۱ بین چین و کشورهای اروپای مرکزی و شرقی افتتاح شده است. توافقنامه‌های همکاری مالی امضا شده در این نشست میان بانک‌های چین با کشورها و نهادهای مالی بین‌المللی از این نظر بسیار حایز اهمیت است که بازتاب‌دهنده استراتژی بلندمدت چین برای جایگزینی دلار با یوان (RMB) و دادن وزن برجسته به این ارز در تعاملات مالی و تجاری بین‌المللی است که قدرت تصمیم‌گیری و نقش سازمانی چین را در نهادهای مالی بین‌المللی همچون بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول بالا خواهد برد. از جمله مهمترین توافقات همکاری مالی امضا شده در این نشست، می‌توان به موارد زیر اشاره داشت: افزایش ظرفیت سرمایه صندوق جاده ابریشم تا ۱۰۰ میلیارد یوان (۱۴,۵ میلیارد دلار)، تشویق نهادهای مالی به تجارت با ارز یوان به میزان تقریباً ۳۰۰ میلیارد یوان برای حمایت از ابتکار کمربند و جاده، امضای یادداشت تفاهم با بانک توسعه آسیایی، بانک توسعه زیرساخت آسیایی، بانک اروپایی بازسازی و توسعه، بانک سرمایه‌گذاری اروپایی، بانک توسعه جدید و بانک جهانی در موضوعات حاوی منافع مشترک در طرح جاده ابریشم، امضای توافق صندوق همکاری ظرفیت تولید چین-قزاقستان در پیشبرد برنامه

«قزاقستان دیجیتال ۲۰۲۰»، تصمیم بانک توسعه و بانک صادرات واردات چین برای تشکیل طرح ویژه اعطای وام با قابلیت ارز مختلف برای توسعه زیرساخت‌ها و همکاری‌های صنعتی معادل ۲۵۰ میلیارد یوان و نیز ایجاد طرح خط اعتباری ویژه چندارزی کمربند و جاده برای نهادهای مالی خارجی با سرمایه معادل ۵۰ میلیارد یوان توسط بانک توسعه چین و سرمایه معادل ۳۰ میلیارد یوان توسط بانک صادرات واردات چین. همچنین می‌توان به توافقنامه همکاری بانک صادرات واردات چین با بانک تجارت و وزارت اقتصاد و دارایی ایران اشاره کرد.

۴- تعمیق پروژه‌های همکاری در حوزه پیوندهای زیرساختی؛ پروژه‌های زیرساختی عمدتاً شامل شبکه گسترده‌ای از بنادر، خطوط ریلی، جاده و پارک‌های صنعتی می‌شود که به واسطه کریدورهای اقتصادی انجام می‌شوند. بسیاری از این پروژه‌ها همچون راه‌آهن پرسرعت جاکارتا-باندونگ، چین-لائوس، آدیس آبابا-جیبوتی، مجارستان-صربستان، بنادر گوادر و پیره ۲ و پروژه‌های خط لوله در طول این چهارسال آغاز شده و همچنان در دست اجرا هستند. در این نشست، یادداشت تفاهم بسیاری میان وزارت خانه‌های مربوطه چین و کشورهای مختلف جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا و اروپای شرقی و مرکزی به امضا رسید که به عنوان نمونه می‌توان به موافقتنامه با دولت‌های ازبکستان، ترکیه و بلاروس و یادداشت تفاهم با کامبوجیا، پاکستان و میانمار در زمینه حمل‌ونقل بین‌المللی، یادداشت تفاهم در حوزه منابع آب با دولت مالزی، یادداشت تفاهم میان چین

نشست کمربند و جاده: مسیر دشوار چین در تحقق همکاری اقتصادی بین‌المللی ۴

همکاری‌های اقتصادی دوجانبه و چندجانبه را دارد. در مقابل، در میان کشورهای توسعه‌یافته اروپایی در مورد ماهیت این ابتکار، چگونگی تکوین و قابلیت اجرای این پروژه‌ها تردیدهای بسیاری وجود دارد و اشتیاق کمتری نسبت به مشارکت در بسیاری از پروژه‌ها از خود بروز می‌دهند. برآیند این شکاف در این نشست، عدم حمایت اعضای اتحادیه اروپا از بیانیه پایانی اجلاس و حمایت آن از سوی سایر کشورهای کمتر توسعه یافته‌ی شریک کمربند و جاده بوده است.

اختلاف کشورهای توسعه‌یافته اروپایی با ابتکار کمربند و جاده چین را می‌توان در چند نکته خلاصه کرد: نخست، این ابتکار به طور اجتناب‌ناپذیر بر منافع سیاسی و امنیتی اتحادیه اروپا در سطح منطقه‌ای و جهانی اثر می‌گذارد. در حوزه‌های غیرسیاسی به ویژه در جاهایی که امنیت را از طریق توسعه اقتصادی-اجتماعی پیش می‌برند با هم سازگاری بسیاری دارند. رهبران چین در این نشست و در بیانیه پایانی، پیشبرد کمربند و جاده را در راستای بسیاری از اهداف و اصول منشور سازمان ملل از جمله برنامه توسعه پایدار و دستورکار ۲۰۳۰ در زمینه توسعه پایدار و رعایت قوانین بازار و هنجارهای بین‌المللی دانسته‌اند. در سند سیاسی ۲۰۱۴ چین در رابطه با اتحادیه اروپا^۵، بر تعهد مشترک چین با اتحادیه اروپا در پیشبرد چندجانبه‌گرایی، حمایت از جهانی‌شدن و ساخت جهان چندقطبی تأکید شده است. اما در عمل رهیافت‌های سیاسی چین و اتحادیه اروپا نسبت به چندجانبه‌گرایی متفاوت است. اعضای اتحادیه اروپا ابراز تردید می‌کنند که این ابتکار به اندازه کافی

و پاکستان در زمینه اجرای به روزرسانی راه آهن کراچی-پشاور^۳ و ایجاد بندر خشک هاولیان^۴ تحت کریدور اقتصادی چین-پاکستان، یادداشت تفاهم همکاری میان چین و افغانستان در زمینه فناوری اطلاعات، امضای پروتکل ایجاد ایستگاه نظارتی اقیانوسی مشترک میان چین و کامبوجیا اشاره داشت. همچنین، باید به یادداشت تفاهم میان چین و کمیسیون اقتصادی-اجتماعی در امور آسیا-پاسفیک سازمان ملل، اتحادیه عرب و شورای همکاری خلیج فارس در حوزه همکاری انرژی اشاره داشت.

نایبوستگی سیاسی در جهان بهم‌پیوسته اقتصادی

چنانچه به دستاوردهای این نشست در پرتو محورهای فوق به خوبی نگریسته شود، می‌توان دریافت که عمده‌ی این همکاری‌ها و اسناد همکاری امضا شده میان چین با کشورهای جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا، آسیای مرکزی و اروپای شرقی و مرکزی بوده است که نشان‌دهنده اشتیاق بیشتر کشورهای کمتر توسعه‌یافته این مناطق به این پروژه‌هاست؛ چراکه خلأهای بسیاری در حوزه زیرساخت‌های اساسی در این کشورها وجود دارد که بسیاری از دولت‌های این مناطق قادر به پر کردن این خلأها با سرمایه اندک خود و حتی با کمک صندوق‌های توسعه چندجانبه موجود نیستند. این ابتکار فرصتی برای تأمین مالی پروژه‌ها و پر کردن این خلأها برای این دولت‌هاست و پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به مدل پیشرو

3. Karachi-Peshawar Railway Line AS Main Line 1 or ML-1

4. Havelian Dry Port

5. China's Policy Paper on the EU 2014, www.fmprc.gov.cn

حمایت‌گرایی، به طور ضمنی نسبت به احتمال شکل‌گیری حمایت‌گرایی با جلوه‌های نو نگران هستند. به همین خاطر از بیانیه پایانی اجلاس که قرار بود پس از گفت‌وگوها بر سر معضلات تجاری صادر شود، حمایت نکردند. عدم حضور نمایندگان و اعضای مهم اتحادیه اروپا در سطوح عالی سازمانی و مملکتی می‌تواند گویای اختلاف فوق و نیز تأثیرپذیری آنها از نوع روابطشان با امریکا باشد.

سوم، تأثیری که ممکن است این ابتکار بر منافع امنیتی اتحادیه اروپا در آسیای مرکزی و جنوب آسیا داشته باشد. تمرکز استراتژیک اتحادیه اروپا عمدتاً معطوف به محیط همسایگی‌اش و تنش‌های سیاسی، امنیتی و انسانی موجود در آن است و تمرکز استراتژیک چندانی بر این مناطق ندارد. با این حال، بهم‌پیوستگی بیشتر به واسطه‌ی مشارکت در ابتکار کمربند و جاده، اتحادیه اروپا را نسبت به محیط همسایگی همسایگی‌اش و ثبات این مناطق حساس‌تر خواهد کرد و در این میان رهیافت چین مبنی بر ثبات رژیم کشورهای در امتداد کمربند و جاده و مفهوم امنیت دولت‌محور آن ممکن است در تعارض با ارزش‌های اتحادیه اروپا بر مبنای دموکراسی، جامعه مدنی، حقوق بشر و حکمرانی خوب قرار گیرد. از سوی دیگر، چارچوب‌های همکاری چین در این طرح، اتحادیه اروپا را نسبت به سیاست‌های انرژی و دریایی‌اش در این کشورها حساس خواهد کرد. نتیجه اینکه همگی این موارد برای ناظران بین‌المللی حاکی از نبود سیاست واحد در میان اعضای اتحادیه اروپا نسبت به ابتکار کمربند و جاده است.

اما اختلاف‌ها و تنش‌های موجود در این نشست تنها به اتحادیه اروپا ختم نمی‌شود، بلکه غیاب سومین قدرت اقتصادی آسیا یعنی هند در این

چندجانبه نیست و در بلندمدت در خدمت توسعه نفوذ اقتصادی و سیاسی استراتژیک چین در کشورهای در امتداد کمربند عمل کند. از سوی دیگر، چین اغلب از شکل‌های دوجانبه برای رسیدن به اهدافش استفاده می‌کند و با چندجانبه‌گرایی مورد نظر اتحادیه اروپا که مبتنی بر نظم قانون‌محور لیبرال پس از جنگ جهانی دوم و ارزش‌ها و هنجارهای حاکم بر این نظم است، تفاوت دارد.

دوم، کشورهای اتحادیه اروپا به واسطه مقررات داخلی و خارجی اتحادیه اروپا محدود می‌شوند که در این نشست نیز به صورت اختلافات و تعارضات فنی تجاری کشور میزبان با اعضای اتحادیه اروپا بروز یافت. اعضای اتحادیه در این نشست اعلام کردند که خواهان اجرای پروژه‌ها بر اساس قواعدی مانند شفافیت، مالکیت مشترک، مناقصه‌های علنی در جریان واگذاری پروژه‌ها، ارزیابی شفاف از هزینه‌های پروژه و نیز رعایت هنجارهای اجتماعی، زیست‌محیطی و به طور کلی استانداردهای بالای حکمرانی خوب هستند. آنها با اعتقاد به اینکه چین با اجرای این ابتکار در حال ایجاد شکل نوینی از تجارت بین‌المل است، خواهان ارائه تضمین‌هایی از چین بودند که نشان دهد که این طرح‌ها مکمل سیاست‌ها، نهادها و شبکه‌های موجود اقتصادی است. اعضای اتحادیه در عین حال نسبت به عمل متقابل کشور میزبان و دسترسی به بازارهای چین برای شرکت‌های اروپایی ابراز نگرانی کردند. علاوه بر آن، اعضای این اتحادیه نسبت به محافظت از فناوری‌های حساس که قابلیت اثرگذاری بر استقلال و امنیت استراتژیک بلندمدت اروپا را دارد، حساس هستند. این اختلافات فنی در حوزه تجاری نشان می‌دهد که اعضای اتحادیه اروپا علی‌رغم تأکید چین بر تجارت آزاد و رد



۶ نشست کمر بند و جاده: مسیر دشوار چین در تحقق همکاری اقتصادی بین‌المللی

بی‌طرفانه نسبت به کشمیر داشته، با توسعه منافع اقتصادی، سیاسی و امنیتی‌اش در این سرزمین‌ها دیگر آن موضع سنتی را دنبال نکند و هند علاقه‌ای هم به نقش میانجی‌گری چین در این مناقشات نیز ندارد.

صرف‌نظر از تنش‌ها و تعارضات موجود در نشست، حضور و استقبال گرم روسیه، ترکیه و انگلستان از این نشست و سخنرانی آنها در افتتاحیه این اجلاس توجه ناظران بین‌المللی را به خود جلب کرده است. روسیه بعد از ملاحظات طولانی مدت این ابتکار را تأیید کرده و استقبال آن از شراکت در این ابتکار گویای چند نکته خواهد بود: نخست، در حال حاضر این طرح تعارض ساختاری با امنیت روسیه چه در سطح ملی و چه منطقه‌ای ندارد. دوم، این طرح در آسیای مرکزی فی‌نفسه مناقشات میان دولت‌های این منطقه را بدتر نمی‌کند و از آنجا که قدرتهای خارجی همواره محرک همکاری‌ها در آسیای مرکزی بوده‌اند، این ابتکار می‌تواند به محرکی برای تلاش‌های همکاری جویانه و اراده سیاسی کشورهای این منطقه برای توسعه اقتصادی تبدیل شود. سوم، در عرصه عملیاتی نیز چنانچه شی‌جین‌پینگ و پوتین هر یک در افتتاحیه نشست اظهار داشتند، «کمر بند اقتصادی جاده ابریشم در اوراسیا با اتحادیه اقتصادی اوراسیا روسیه همسو شده است» و تضاد ساختاری با اهداف اتحادیه اقتصادی اوراسیای روسیه ندارد، چه بسا می‌تواند به منابع اقتصادی این کشور در مقابل ائتلاف غرب و تحریم‌های آنان علیه این کشور تنوع بخشد. ترکیه نیز با توجه به موقعیت جغرافیایی خود به عنوان گذرگاه ترانزیت در این طرح و امتیازاتی که می‌تواند با پیوستن به زنجیره تولید کالا و جریان خدمات و

نشست نیز مورد توجه ناظران بین‌المللی بوده است. درحالیکه هند موضع محکمی در مورد ابتکار کمر بند و جاده اتخاذ نکرده، نسبت به کریدور اقتصادی چین-پاکستان موضع کاملاً مشخصی داشته و آن مخالفت با این کریدور به شیوه‌های مختلف است. چند دلیل برای این رفتار سیاست خارجی چین وجود دارد: ۱- دلالت‌های ژئوپلیتیکی و امنیتی این کریدور برای هند: از آنجا که موضوعات تجاری با مسائل پیچیده‌ای نظیر حاکمیت ملی و فرهنگی پیوند خورده‌اند، به آسانی قابل چانه‌زنی و سازش نیستند. هند در قالب بیانیه‌ای در ۱۳ ماه مه پیش از تشکیل نشست دو روزه ضمن اشاره به «کریدور اقتصادی چین-پاکستان»، چین را به دلیل نادیده گرفتن نگرانی‌های تمامیت ارضی و حاکمیت هند در اجرای ابتکار کمر بند و جاده مورد نکوهش قرار داد. در این طرح که از منطقه کشمیر تحت کنترل پاکستان می‌گذرد، باعث اعتراض مقامات هند به این اقدام چین شده و آن را به نوعی مشروعیت بخشیدن به اشغال منطقه مورد مناقشه کشمیر توسط پاکستان تلقی کرده‌اند. ۲- گسترش نفوذ دریایی چین: اقدامات جسورانه چین در دریای چین جنوبی این دل‌نگرانی را در میان مقامات هند ایجاد کرده که چنانچه چین نفوذ و جای پای در دریای عربی پیدا کند، با گسترش نفوذ در اقیانوس هند از طریق بندر گوادر ممکن است ادعای منافع ملی در حوزه دریایی هند نیز پیدا کند. به همین خاطر نسبت به منطقه اقتصادی همکاری هیمالیا بین کشورهای نپال و بوتان و کریدور اقتصادی BCIM که شمال شرقی هند را به جنوب غربی چین، بنگلادش و میانمار وصل می‌کند، به دیده تردید می‌نگرد. ۳- تغییر رویکرد سنتی بی‌طرفی: دل‌نگرانی دیگر مقامات هندی این است که چین که از سال ۱۹۶۳ موضع

اقتصادی جهان مبنی بر تسخیر جهان، نظم جهانی نوین چین، مرحله دوم جهانی‌شدن، مبالغه‌آمیز و کم‌مایه خواهد بود.

از سوی دیگر، تجربه تاریخی نیز نشان می‌دهد هدف فعالیت‌های اقتصادی تنها تحت تأثیر بازار و الزامات اقتصادی تعیین نمی‌شود، بلکه مبتنی بر ارزش‌ها و منافع سیاسی و اجتماعی نیز خواهد بود که فعالیت‌های اقتصادی در چارچوب آن عمل می‌کنند. بنابراین، هرچند عوامل اقتصادی نقش مهمی در تعیین ویژگی‌های «ابتکار کمربند و جاده» خواهند داشت، اما به نظر می‌رسد نقش عوامل سیاسی نیز همسنگ و گاه بسیار بیشتر از عوامل اقتصادی باشد. پس طبیعی است که کشورهای قدرتمند، به‌ویژه کشورهای توسعه‌یافته نسبت به چگونگی توزیع تولیدات اقتصادی و پیامدهای کارکرد اقتصادی این ابتکار بر منافع ملی خود حساس باشند. به همین خاطر با وجود اینکه مقامات چین تأکید دارند که این ابتکار در وهله نخست هدفش معطوف به کشورهای در حال توسعه است، اما بدون همکاری قدرت‌های عمده اقتصادی در مسیر کمربند و جاده با چالش بیشتری روبرو خواهد شد. به همین دلیل، حفظ و ارتقاء روابط با کانون‌های اصلی قدرت و ثروت در جهان از اولویت بالا در دستور کار سیاست خارجی چین برخوردار است و نشست دو روزه کمربند و جاده نشان می‌دهد چین همچنان مسیر دشواری در پیش رو دارد.

در نهایت، حضور نماینده ایران جناب آقای طیب‌نیا، وزیر امور اقتصاد و دارایی، بازتاب‌دهنده اهمیت این طرح برای ایران به عنوان یکی از محورهای مهم ابتکار است. سنجش امکان‌پذیری و شرایط همکاری ایران در این طرح از چند جهت

جریان‌های پولی و سرمایه‌گذاری از طریق این طرح بدست آورد، در سخنرانی افتتاحیه اجلاس، با قاطعیت ترکیه را شریک تجاری ابتکار کمربند و جاده معرفی کرد. انگلستان نیز بعد از برگزیت توجه بیشتری به برقراری روابط تجاری و مالی با کشورهای مختلف به‌ویژه چین به دور از محدودیت‌های اتحادیه اروپا نشان داده است. این ابتکار می‌تواند به عنوان فرصتی برای این کشور برای پیشبرد راهبردهای توسعه اقتصادی‌اش به ویژه با توجه جایگاه سنتی انگلستان به عنوان یکی از مراکز بزرگ عملیات‌های مالی برای ارزهای مختلف عمل کند، گرچه به واسطه نوع روابطش با امریکا محدود می‌شود. شاید عدم حضور ترزا می نخست وزیر بریتانیا در این نشست و حضور نماینده وی فیلیپ هموند گویای محدودیت‌های سیاسی انگلستان در کنار اشتیاق آن به مشارکت در این ابتکار باشد.

نتیجه‌گیری

قدر مسلم آن است که ابتکار کمربند و جاده تازه شروع شده و هنوز مسیر زیادی برای پیمودن دارد. صرف‌نظر از تمامی نکات مثبت و منفی نسبت به این ابتکار، درجه سازگاری ابتکار کمربند و جاده با منافع کشورهای در امتداد آن به ویژگی و کیفیت اجرای پروژه‌ها با توجه به مجموعه‌ای از متغیرها از جمله ریسک‌های سیاسی، تنش‌های ژئوپلیتیک، تسهیل فعالیت‌های تجاری و ثبات ائتلاف سیاسی و اقتصادی در کشورهای شریک بستگی دارد. هر گونه ارزیابی و پیش‌بینی نسبت به موفقیت پروژه‌های زیرساختی نیز به دلیل ماهیت گسترده این طرح بر حسب دامنه و اهداف، بسیار دشوار است. بنابراین، هرگونه فرضیات و نظرات در مورد نقش احتمالی چین در مدیریت

اهمیت دارد: نخست، تنوع بخشی به منابع اقتصادی کشور در مقابل ائتلاف غرب و در بلند مدت وابسته کردن منافع اقتصادی این کشورها به ایران با اتصال به این شبکه به عنوان یکی از حلقه‌های ارتباطی و پیوند دهنده در این ابتکار؛ دوم، فراهم آمدن فرصت برای بهره‌گیری از ارزهای مختلف به جز دلار در تبادلات مالی بین‌الملل و کاستن از هزینه‌های راهبردی تحریم‌های مالی غرب علیه ایران و در مقابل، افزودن هزینه‌های راهبردی این اقدامات برای غرب و همچنین از بین بردن اجماع بین‌المللی و هم‌صدایی نهادهای مالی بین‌المللی غرب است.

