

فصلنامه تخصصی علوم سیاسی

سال دوازدهم، شماره سی و پنجم، تابستان ۱۳۹۵

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۱۲/۳

تاریخ تصویب: ۱۳۹۵/۳/۲۵

صفحات: ۲۶-۷

موانع تحقق ابرپروژه جاده ابریشم از چشم انداز نظریه همگرایی

دکتر قاسم ترابی*

دانشیار روابط بین الملل، واحد همدان، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران

راضیه صانعی**

دانشجوی دکتری روابط بین الملل، واحد همدان، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران

چکیده

ابرپروژه راه ابریشم جدید برای اولین بار در سال ۲۰۱۳ توسط شی جنینگ پین رهبر جمهوری چین طی سخنرانی در دانشگاه نظربایف قزاقستان مطرح شد. کمربند اقتصادی جاده ابریشم جدید صرفاً یک جاده نیست، طرحی اقتصادی، سیاسی، امنیتی و ژئوپولیتیکی با فرآیندی باز و چندقطبی است که تقریباً تمامی کشورهای موجود در مسیر را در برمی گیرد. قرار است تحقق این طرح عاملی برای رشد و شکوفایی کشورهای فعال در پروژه شود. با این حال تحقق جاده ابریشم جدید با موانع جدی روبه روست که مهم ترین آنها نبود زمینه های لازم برای همگرایی و همکاری های جدی اقتصادی در میان کشورهای مسیر مطابق با نظریه همگرایی است، امری که تاکنون کمتر مورد توجه بوده است. در این راستا پرسش اصلی مقاله این است که چه موانعی بر سر تحقق خط ابریشم جدید وجود دارد؟ در پاسخ به سوال فوق فرضیه این گونه مطرح می شود که مطابق نظریه همگرایی، عدم وجود اقتصادهای مکمل، وجود ارزش های فرهنگی، قومی و سیاسی متضاد، شکاف های مذهبی و رقابت و اختلافات در میان کشورهای عضو، تسلط گفتمان امنیتی و رقابت های قدرت های فرامنطقه ای، مهم ترین موانع تحقق این پروژه اقتصادی می باشند. روش پژوهش حاضر نظری و تحلیل محور است.

کلید واژگان

جاده ابریشم جدید، نظریه همگرایی، نبود اقتصاد مکمل، رقابت های قدرت های فرامنطقه ای

* نویسنده مسئول، ایمیل: ghasemtoraby@yahoo.com

** ایمیل: negar.sanei1368@gmail.com

مقدمه

ابروژه راه ابریشم جدید، طرحی بنیادین و بلندمدت برای ورود چین به اوراسیا بوده و رقیب طرح آمریکایی است. کمربند اقتصادی راه ابریشم بر یکپارچگی چین، آسیای مرکزی، روسیه، اروپا و حوزه بالتیک و برقرار ساختن ارتباط چین با آسیای جنوب شرقی، جنوب آسیا و اقیانوس هند تمرکز می‌کند. کشور چین برای آینده اقتصادی خود نیاز به بازار صادراتی برای کالاهای تولید شده اش به قیمت ارزانتر نسبت به رقبایی همچون آمریکا دارد. به همین شکل چین با مشکل واردات انرژی روبه‌رو است و از این رو طرح راه ابریشم چین آسیای مرکزی و روسیه و همچنین خاورمیانه و ایران را در برمی‌گیرد. چین از طریق اتخاذ این پروژه اقتصادی به تامین همه جانبه نیازهای متنوع خود می‌پردازد و از طرف دیگر بستر مساعدی برای تامین امنیت و ثبات به خصوص در مناطق غربی چین فراهم می‌شود. اما در راستای این طرح موانعی وجود دارد مانع تحقق این پروژه عظیم اقتصادی را با مشکلاتی مواجه می‌کنند. به واقع بر اساس نظریه همگرایی مولفه‌هایی که می‌بایست در میان کشورهای مسیر باشند کمتر دیده می‌شوند. در این راستا سوال اصلی که در این مقاله مطرح می‌شود این است که موانع تحقق ابرپروژه جاده ابریشم جدید از چشم انداز نظریه همگرایی چه مواردی هستند در پاسخ به سوال فوق فرضیه این است که مطابق نظریه همگرایی، عدم وجود اقتصادهای مکمل، وجود ارزش‌های فرهنگی، قومی و سیاسی متضاد، شکاف‌های مذهبی و رقابت و اختلافات در میان کشورهای عضو، تسلط گفتمان امنیتی و رقابت‌های قدرت‌های فرامنطقه‌ای، مهم‌ترین موانع تحقق این پروژه اقتصادی می‌باشند. از منظر همگرایی تا زمانی که چنین موانعی در بین این کشورها باشد این پروژه به نتایج مطلوبی نمی‌رسد.

مقاله حاضر قصد دارد سوال و فرضیه فوق را در چند بخش بررسی کند. در ابتدا چارچوب نظریه همگرایی بررسی می‌شود و سپس طرح ابریشم جدید (ابعاد و مولفه‌ها) مطرح می‌شود. پس از آن موانع طرح به تفصیل مورد بحث بررسی قرار می‌گیرد.

۱. مبانی نظری

همگرایی را به بهترین وجه به صورت یک فرآیند می‌باید تجزیه و تحلیل کرد، زیرا حرکتی

است در زمینه افزایش همکاری میان دولت‌ها. پیشرفته‌ترین حالت همگرایی وضعیتی است که در آن دولت‌ها به صورت فدراتیو در مقیاس کلی ظاهر شده و زمینه را برای ایجاد حکومت جهانی فراهم کنند. از لحاظ سطح تحلیل سه سطح را می‌باید برای مطالعه همگرایی در روابط بین‌الملل در نظر گرفت. یکی همگرایی در سطح نظام است که به موجب آن دولت‌ها بخشی از قدرت تصمیم‌گیری سیاسی، اقتصادی و حقوقی را به نهادهای فوق‌ملی در مقیاس جهانی انتقال می‌دهند. این وضعیت ممکن است باعث بهبود کیفیت حکومت مداری داخلی و جهانی شود و ضمن بالا بردن کارایی تصمیم‌گیری عملاً پایه رفتارهای جمعی را تقویت نماید. سطح تحلیل دوم، همگرایی منطقه‌ای است که طی آن تعدادی از دولت‌هایی که در مجاورت با یکدیگر قرار دارند گرد هم آمده، یک اتحاد سیاسی و اقتصادی را مانند اتحادیه اروپا به وجود می‌آورند. سطح سوم تحلیل، ارتباط مستقیم به ویژگی‌های ساختاری دولت‌ها دارد که مسلماً برخورداری واحدهای سیاسی از درجه بالای توسعه اقتصادی، فناوری، سیاسی، فرهنگی و ارتباطی، بر فرآیند همگرایی تاثیر به‌سزایی دارد.

همگرایی ممکن است هم به عنوان یک فرآیند و نیز به صورت یک هدف مورد مطالعه قرار گیرد. به عنوان یک فرآیند جنبشی است در راستای افزایش همکاری میان دولت‌ها و انتقال تدریجی اقتدار به نهادهای فوق‌ملی. همچنین حرکتی است در راستای همگون‌سازی تدریجی ارزش‌ها و بالاخره ظهور یک جامعه مدنی جهانی و اشکال جدید اجتماع سیاسی. فرآیند همگرایی می‌بایست داوطلبانه و حالت توافقی داشته باشد و بر این اساس همگرایی میان دولت‌ها یک نوع پیکربندی جمعی از لحاظ تصمیم‌گیری را به وجود می‌آورد که طی آن به نمونه ایده آل فوق‌ملی بیشتر شباهت دارد. در فرآیند همگرایی عملاً با روابط فرادولتی سروکار داریم (مشیرزاده، ۱۳۹۲: ۴۵-۴۲).

بر این اساس همگرایی یا منطقه‌گرایی در سیاست بین‌الملل که گاه مترادف فوق‌ملی‌گرایی و یا گرایش‌های بین‌حکومتی شناخته می‌شود، به گسترش قابل ملاحظه همکاری‌های اقتصادی و سیاسی میان دولت‌ها و سایر بازیگران در نواحی جغرافیایی خاصی اشاره دارد. اصولاً منطقه به صورت ترکیبی از نزدیکی جغرافیایی، درجه بالای تعاملات، چارچوب‌های نهادی و هویت‌های فرهنگی مشترک تعریف می‌شود. همگرایی منطقه‌ای به چند صورت شکل می‌پذیرد،

از طریق سیستم های اتحاد نظامی، اتحادیه های اقتصادی، گروه بندی های سیاسی و امنیت سیاسی که از دیگر مولفه های همگرایی منطقه ای می باشد و باعث می شود کشورهای عضو نسبت به تهدیدهای بالقوه و بالفعل از سوی کشورهای ثالث، واکنش نشان بدهند (قوام، ۱۳۹۲: ۵۴). در همگرایی ارزش های مشترک سیاسی و اجتماعی، منافع مشترک و بهره مندی متقابل، تصویری واحد از یک تهدید فرضی و یا تعریفی واحد از امنیت، وابستگی و نیاز متقابل و بالاخره گستردگی ارتباط در میان واحدها، مجموعه شرایطی است که زمینه های همگرایی محسوب می شوند (قاسمی، ۱۳۷۲: ۱۸۶).

با این حال تقریباً هیچ کدام از این زمینه ها در مناطقی که قرار است در طرح جاده ابریشم باشند وجود ندارد. به عنوان نمونه وضعیت خاورمیانه نشان می دهد که ما چندان مجاز به تعمیم روند همگرایی و حتی همکاری های نهادینه محدود نیستیم زیرا به رغم تلاش های وحدت طلبانه ای که پس از جنگ جهانی دوم در این منطقه صورت گرفته، تک روی، رقابت و درگیری وجه غالب رفتار دولت های خاورمیانه بوده است (قاسمی، ۱۳۷۲: ۱۹۰). در راستای همگرایی در خاورمیانه، اتحادیه عرب، بازار مشترک عربی، سازمان عمران منطقه ای (آر سی دی) سازمان همکاری های اقتصادی (اگو)، شورای همکاری خلیج فارس و شورای همکاری عرب در اجرای طرح های خود در جهت همگرایی موفقیتی به دست نیاورده اند. همگرایی را می توان نتیجه فروکش کردن ناسیونالیسم بدانیم. در خاورمیانه نه تنها ناسیونالیسم فروکش نکرده، بلکه گرایشات ناسیونالیستی و رادیکال و بنیادگرا در حال رشد بوده اند (Peretz, 1963: 1396).

۲. ابر پروژه جاده ابریشم: چالش ها، اختلاف ها، موانع و مخالفت ها

الف. ابعاد طرح و اهداف چین

ابر پروژه راه ابریشم جدید چین، طرحی بنیادین و بلندمدت برای ورود چین به آسیای غربی و اروسیا است. این طرح جهت گیری شمالی- جنوبی (آسیای مرکزی- افغانستان و آسیای جنوبی) دارد (کرامتی نیا، ۱۳۹۵: ۲). طبق سند رسمی دولت چین تحت عنوان «بینش و اقدامات مرتبط با ساخت مشترک کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریای قرن ۲۱» است، کمربند اقتصادی راه ابریشم بر یکپارچه سازی چین، آسیای مرکزی، روسیه و اروپا (حوزه بالتیک) و

برقرار ساختن ارتباط چین با آسیای جنوب شرقی، جنوب آسیا و اقیانوس هند تمرکز می‌کند (کرامتی‌نیا، ۱۳۹۵: ۳). در متن سند رسمی دولت چین، هیچ نامی از ایران مبنی بر مشارکت داشتن در این طرح نیامده است. با توجه به این که متن این سند در سال ۲۰۱۵ میلادی پیش از برجام تنظیم شده است احتمال دارد که در آینده مشارکت ایران در این طرح محتمل‌تر شود. با این وجود به نظر می‌رسد چینی‌ها بدون نام بردن از ایران، دست خود را برای مانور بیشتر بازگذاشتند. حداقل ۶۵ کشور درگیر این موضوع و پروژه طرح جدید جاده ابریشم می‌شوند اما در اسناد نامی از کشورها برده نشده است (کرامتی‌نیا، ۱۳۹۵: ۳).

رویکرد عملی و توجه واقعی چین در سند رسمی خود، مسیر پاکستان است که در سند «بینش و اقدامات مرتبط با ساخت مشترک کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریای قرن ۲۱» آمده است: کریدور اقتصادی پاکستان - چین و کریدور اقتصادی بنگلادش - چین - هند - میانمار به صورت نزدیکی با ابتکار یک راه، یک کمربند مرتبط است و بنابراین نیازمند همکاری نزدیک‌تر و پیشرفت بیشتری است (کرامتی‌نیا، ۱۳۹۵: ۶). قرار است بندر گوادر پاکستان با شبکه‌ای از جاده و خطوط ریلی به طول ۳۰۰۰ کیلومتر به منطقه خودمختار سین کیانگ در شمال غرب چین متصل شود. این کریدور اقتصادی از دو ایالت محروم بلوچستان و لاهور عبور خواهد نمود. سرمایه‌گذاران معتقدند ارتباطات جاده‌ای باعث توسعه اقتصادی نواحی مختلف پاکستان خواهد شد هم زمان یک گذرگاه حیاتی برای صادرات چین به خاورمیانه و اروپا فراهم خواهد نمود. سه مسیر پیشنهاد شده از طرف مقامات چین برای این پروژه عظیم اقتصادی به شرح زیر است: ۱- کریدور بین‌المللی آسیا-اروپا در جهت شرقی-غربی: این کریدور که ترانزیت و حمل و نقل را میان کشورهای آسیا، خاورمیانه، اروپا و آفریقا را در برمی‌گیرد، از چند مسیر عبور می‌کند. جایگزین اول چین به کشورهای مشترک المنافع، ایران، عراق، سوریه و از طریق دریای مدیترانه به یونان و اروپا امتداد می‌یابد. مسیر دیگری هم از چین، میانمار، بنگلادش، هند، پاکستان، ایران به سمت ترکیه و اروپا گسترش می‌یابد. مسیر دیگری هم از چین شروع و به قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران و از آنجا به ترکیه و اروپا منتهی می‌شود (کرامتی‌نیا، ۱۳۹۵: ۶).

این طرح مسیر دریایی نیز دارد. کریدور شمال-جنوب در شرق دریای خزر (قزاقستان-

ترکمنستان-ایران) به طول حدود ۹۲۶ کیلومتر است که این کریدور مانند کریدور شمال-جنوب، جنوب ایران و مناطق خلیج فارس و کشورهای جنوب شرقی آسیا را به کشورهای مشترک المنافع^۱ شامل کشورهای (آذربایجان- ارمنستان- ازبکستان- ترکمنستان- تاجیکستان- قرقیزستان- قزاقستان، مولداوی و گرجستان) و روسیه در شمال متصل می‌کند. کریدور دیگر کریدور چین-قرقیزستان-تاجیکستان-افغانستان-ایران و کریدور ریلی چین-قرقیزستان-تاجیکستان-افغانستان-ایران به طول ۷۹۸۴ کیلومتر است که چین و کشورهای مشترک المنافع را به ایران و سپس اروپا متصل می‌سازد. عملیات احداث تکمیل گسستگی در کشورها در دست انجام است (www.news.mrud, 1395)

در مورد اهداف چین بیشتر به دلایل اقتصادی اشاره می‌شود. در این زمینه گفته می‌شود چین برای آینده اقتصاد خود نیاز به بازار صادراتی و واردات انرژی دارد. چین برای بازار بزرگ خود و فروش کالاهای تولید شده اش به قیمت ارزانتر انرژی به نسبت به رقبایی همچون آمریکا نیاز دارد چرا که اگر واردات انرژی با قیمت بالا انجام شود قاعدتا قیمت فروش کالاها هم افزایش پیدا خواهد کرد. با توجه به تولید نفت از ماسه‌های نفتی (شیل)^۲ در آمریکا که قیمت انرژی را برای غرب ارزان تر کرده است، چین نیز در دریای چین جنوبی به دنبال تولید نفت می‌باشد اما راه های زمینی برای تامین انرژی چین سهل الوصول تر می‌باشند. راه آسانتر تامین انرژی نفتی از طریق قزاقستان و ترکمنستان در آسیای مرکزی و تا حدی از طریق کشور روسیه می‌باشد. همچنین خاورمیانه و ایران برای چین منابع خوبی جهت تامین انرژی چین هستند. کشور چین دومین قدرت اقتصادی جهان است و از آن با عنوان کارخانه جهان یاد می‌شود (OECD, 2015) کشور چین طبق نظریه زنجیره جهانی ارزشی^۳ که بر مبنای مراحل مختلف فرآیند تولید و عرضه کالا و خدمات در کشورهای مختلف صورت می‌گیرد و همچنین برای پروژه بین‌المللی اقتصادی از مسیرهای برون سپری^۴ و دور سپاری^۱ استفاده نموده است. در برون

1. CIS

2. Shale Oli Sands

3. Global Value Chain (GVC)

4. Out sourcing

سپاری یک شرکت بخش خاصی از فرآیندهای خود را به طرف ثالث در آن بخش که در تخصص ویژه اش است می سپارد و در دورسپاری، یک شرکت بخشی از نیروی کار خود را نه از خود بلکه از ماوراءبهر تامين می‌کند (شریعتی، ۱۳۹۵: ۸۸). با جهانی شدن زنجیره ارزش، واردات به اندازه صادرات از اهمیت برخوردار هستند زیرا شرکتها و مجموعه‌های اقتصادی اگر بخواهند در سطح جهانی رقابت کنند به بهترین فناوری ها و ابزارها با کمترین قیمت نیاز دارند بدین صورت آنچه که بیشتر از همه برای چین اهمیت دارد تهیه مواد خام از کشورهای حاضر در این پروژه می‌باشد (Lami, 2012). کشور چین دارای دولتی توسعه گراست و به دلیل داشتن سنت دیرینه دولت مداری و حکومت تک حزبی موجود در آن نقش دولت را به روندهای کلان پررنگ کرده است (Knight, 2012). درواقع کمربند اقتصادی ابریشم بخاطر رویکردهای کلان دولت این کشور می‌باشد. کشور چین با ایجاد این پروژه عظیم اقتصادی به دنبال تغییر استراتژیک در الگوی توسعه نسبت به سیاست های گذشته را دارد تا با تولید و صادرات کالاهای انبوه و استفاده مناسب از نیروی انسانی بتواند به رشد چشمگیر اقتصادی برسد. چین در ایجاد و توسعه خط ابریشم جدید به دنبال منافع حداکثری اقتصادی، سیاسی و ژئوپلیتیکی می‌باشد تا از طریق توسعه مناسبات منطقه‌ای و همگرایی با کشورهای پیرامونی به منظور مقابله با کلیه موانع از جمله معطلات امنیتی مشترک، نبود اقتصاد مکمل، مخالفت‌های قدرتهای بزرگ با طرح به خصوص روسیه و آمریکا و.. بپردازد.

در این راستا اهداف رهبران چین برای احداث این پروژه عظیم اقتصادی موارد متعددی می‌باشد. رهبران این کشور می‌خواهند به واسطه این پروژه عظیم اقتصادی، جهان به هم نزدیکتر شوند چرا که شرکتهای چینی به جهانی شدن نیازمند هستند تا به اقتصاد خودشان که در حال درجا زدن است سروسامانی بدهند. همچنین راههای صادراتی تازه ای برای مازاد تولید کالاهای خود بیابند و از طرفی راههای وارداتی نفتی از کشورهای عضو این پروژه را به کشور خودشان تضمین نمایند. چین در رقابت با ابرقدرتها تلاش می کند تا به واسطه این پروژه عظیم بین‌المللی سیطره سیاسی غرب را درهم شکند. برای چین استفاده از فرصت ساخت مسیر قطار پر سرعت به منظور مرتبط کردن آن کشور با سایر کشورها از نظر استراتژیک ایده جالبی است

¹. Off Shoring

چرا که سبب می‌شود تا صادرات تولیدات چین با هزینه کمتری صورت بگیرد. چین از این رهگذر در پی یافتن بازار، منابع و شرکای استراتژیک در آسیای مرکزی و غرب خاورمیانه می‌باشد. از مهم‌ترین اهداف چین در همکاری با کشورهای آسیای میانه و قفقاز و خاورمیانه می‌توان به این موارد اشاره کرد: منابع انرژی در خلیج فارس و دریای خزر می‌توانند نقش تاثیرگذار در ایجاد راه‌های ارتباطی جدید برای انتقال نفت و گاز منطقه به چین می‌شوند. قزاقستان یکی از مهم‌ترین کشورهای تولید کننده نفت است که طی ده تا پانزده سال آینده به یکی از بزرگترین کشورهای صادر کننده نفت غیر عضو اوپک تبدیل خواهد شد (www.beheshtipour.net, 1388) و یکی از گزینه‌ها برای سرمایه‌گذاری کلان برای چین محسوب می‌شود. افزایش سریع در تولید نفت قزاقستان، شرکت‌های عمده نفتی و سرمایه‌گذاران چینی را برآن داشته تا هرچه سریعتر مسیرهای جدیدی برای صادرات اضافی تولید نفت این کشور ایجاد کنند. ازبکستان و ترکمنستان همچنین به عنوان کشورهای دارای منابع انرژی از گزینه‌های بااهمیت چین در این پروژه می‌باشند. افزایش حجم تجارت با اروپا از جمله اهداف چین از اجرای این پروژه است. این امر به رفع نیازها و الزامات جامعه چند میلیاردی چین در دستیابی به توسعه پایدار کمک می‌کند. مقابله با توسعه نامتوازن مناطق داخلی چین به خصوص توسعه اقتصادی، ایجاد ثبات و امنیت در مناطق غربی چین (سین کیانگ) از نظر رهبران چینی اهمیت بسیار دارد. در واقع سیاست خارجی این کشور نیز مستقیماً در ارتباط با مسائل داخلی این کشور اتخاذ می‌گردد و اغلب مطالبات درونی بر رویکردهای بیرونی چین تاثیرگذار بوده است. بی تردید تامین همه جانبه نیازهای جمعیت چندمیلیاردی چین مهم‌ترین مسئله‌ای است که در اتخاذ سیاست‌های کلان رهبران این کشور لحاظ می‌گردد. بنابراین اجرای ابر پروژه کمربند اقتصادی راه ابریشم نیز در درجه اول به منظور حل مسائل داخلی کشور طراحی شده است. علاوه بر این اجرای آن زمینه تقویت روابط با کشورهای آسیای مرکزی را هموار خواهد کرد و تسلط بر ذخایر، منابع، و بازارهای فروش آن تسهیل خواهد کرد (کرامتی‌نیا، ۱۳۹۵).

هدف چین نه تنها کسب منافع اقتصادی بلکه تامین منافع استراتژیکی و ژئوپلیتیکی در مناطق خاورمیانه و آسیای مرکزی نیز می‌باشد. محققان متعدد چینی به بیان این دیدگاه پرداختند که با هدف کاهش سطح کلی افراط‌گرایی، محدودیت‌ها و ممنوعیت‌هایی را در پایتخت

سین کیانگ از جمله آموزش مذهبی و ممنوعیت سیاست‌هایی از جمله روزه داری در طول ماه رمضان را اعمال کنند (AP, 7/3/2014). دانشمندان چینی و سیاست‌گذاران در مورد تأثیر مبتنی افراطیون ایغور که در خارج از کشور آموزش می‌بینند ابراز نگرانی کردند (Xinhua, 1/10/2015). از این رو مسئله امنیت یکی دیگر از دغدغه‌ها و اهداف چین در خط ابریشم جدید می‌باشد. یک دیدگاه به اشتراک گذاشته توسط بسیاری از دانشگاهیان چینی این است که به نقش واسطه در آسیای مرکزی برای سرمایه‌گذاری بین شرکت ملی نفت چین (CNPC) و دولت‌های متعلق به شرکت‌های گاز از قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان اعتقاد دارند و از این رو نفوذ اقتصادی چین در منطقه در حال افزایش است (www.sputniknews.com 28/03/2015). و قاعدتا کشورهای دارای منابع انرژی نفت و گاز از محورهای اصلی در پروژه اقتصادی راه ابریشم چین محسوب می‌شوند. بنابراین می‌توان به یکی دیگر از اهداف بزرگ چین در طرح خط ابریشم جدید اشاره نمود و آن استفاده از منابع طبیعی مورد نیاز خود از کشورهای منطقه و دسترسی آسان به منابع گازی و نفتی در مناطق آسیای مرکزی و خاورمیانه است.

ب. موانع و چالش‌ها ابرپروژه راه ابریشم

در میان کشورهای اروپایی به دلیل وجود سازمان منطقه‌ای اتحادیه اروپا و موافقتنامه‌های تجاری همه‌جانبه و قوانین مشترک در میان کشورهای عضو، همگرایی عمیقی وجود دارد که اهداف تجاری و اقتصادی قاره سبز را به خوبی پیش می‌برد. 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 زمان‌بر خواهد بود. مسیر جدید ابریشم ابهامات زیادی دارد و تنشها 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 زمینه‌های همگرایی و هم‌سویی این کشورها در یک پروژه عظیم اقتصادی بسیار مشکل‌آفرین خواهد بود و از طرف دیگر در میان برخی از این کشورها از دیرباز اختلافات مرزی و قومی بوده

است که همین موارد همگرایی در این مناطق بسیار سخت و تنشها و اختلافات منطقه‌ای را زیاد می‌کند. در ادامه برخی از مهم‌ترین موانع مورد بحث قرار می‌گیرند.

۱- اختلافات مرزی و ارضی

از جمله موانع تحقق خط ابریشم جدید، اختلافات و تعارضات منطقه‌ای است که می‌توان حداقل به دو مورد اختلافات افغانستان و پاکستان و پاکستان و هند اشاره کرد. این دو اختلاف به این دلیل مورد بحث قرار می‌گیرند که این کشورها قرار است میزبان اصلی و اولیه طرح باشند، بنابراین اجرای طرح را در همان ابتدا با مشکل مواجه می‌کنند. نیازی به توضیح ندارد سایر کشورهای میزبان طرح نیز با حجم گسترده‌ای از اختلافات ارضی و مرزی مواجه هستند. در این زمینه اختلافات افغانستان و پاکستان ریشه تاریخی دارد. ریشه اختلافات تاریخی دو کشور به سال ۱۹۴۷ باز می‌گردد. هنگام تشکیل کشور مستقل پاکستان، افغانستان تنها کشوری بود که در شورای امنیت سازمان ملل متحد با عضویت پاکستان در این سازمان مخالفت کرد. کابل معتقد بود که کشور تازه تأسیس پاکستان سه منطقه از افغانستان را به زور ضمیمه خود کرده است، که این مناطق به شدت مورد اختلاف دو کشور هستند. مقامات افغانستان بر این باورند که این سه منطقه در طول تاریخ همواره جز خاک این کشور بوده است و استعمار انگلستان باعث جدایی سه ناحیه فوق از خاک افغانستان شده است. کابل اعتقاد دارد با ترک منطقه توسط نیروهای انگلیسی، این سه ناحیه باید به خاک افغانستان منضم گردد. از سوی دیگر اسلام آباد ادعا می‌کند که طبق توافقات صورت گرفته با مقامات هندی، قرار بود مناطق مسلمان نشین در اختیار پاکستان و مناطق هندونشین و سایر ادیان در اختیار هند قرار بگیرد. پاکستان مدعی است در آن زمان افغانستان کشور مستقلی نبوده، به نوعی تحت الحمایه انگلستان بوده و در نتیجه افغانستان کشور مستقلی نبوده است که ادعای ارضی داشته باشد. افغانستان همواره این ادعا را با جدیت رد کرده است و حتی دولت جدید افغانستان تهدید کرده است اگر پاکستان به دخالت‌های خود در افغانستان ادامه دهد، خط مرزی دیورند^۱ را نیز به رسمیت نخواهد شناخت. اختلاف دیگر دو کشور بر سر موضوع حمایت پاکستان از طالبان است

^۱ The Durand Line

که این امر طی دو دهه گذشته مهم‌ترین عامل تنش در روابط بوده است. اختلاف دیگر بین پاکستان و هند بر سر کشمیر است. تأثیر بحران کشمیر بر روابط درون منطقه‌ای شبه‌قاره هند، نمونه عینی یک بحران ژئوپلیتیکی است که بر مجموعه امنیتی فضای منطقه‌ای شبه‌قاره، اثر بی‌بدیلی در قیاس با سایر مسائل و مشکلاتی که در این شبه‌قاره وجود دارد، می‌گذارد. این منازعه نمونه مناقشه حل‌نشده‌ای 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. به واقع درگیری دیرینه بین هند و پاکستان بر سر منطقه مسلمان‌نشین کشمیر روابط بین این دو کشور را محدود کرده است. در صورتی که برای یک همکاری اقتصادی نیاز به جوء امنیتی مثبت و ارتباطات گسترده اقتصادی، سیاسی، فرهنگی می‌باشد. بنابراین نبود سوءظن در روابط و وجود روابط مسالمت‌آمیز در میان دو کشور از اهمیت بالایی برخوردار است.

۲- 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 به لحاظ اقتصادی مکمل دانسته می‌شود که تولید انبوه و تنوع کالا در آن منطقه به حدی باشد که کشورهای واقع در آن بیش از آن 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. در این کشورها چون رقابت به انحصار تبدیل شده است، بدین سبب رانت پدیدار می‌گردد. دولت‌های مبتنی بر رانت با کسب درآمدهای سرشار بی‌آنکه مجبور به توزیع بخش قابل ملاحظه‌ای از این درآمد به صورت بهره به مالکین سرمایه و مالکین معادن یا نیروی کار باشند، موجب می‌گردد تا این دولت‌ها از استقلال سیاسی-اقتصادی در عرصه کشور برخوردار گردند و

طبقات اجتماعی را به خود وابسته نمایند و سیر تحولات اجتماعی را به نفع خود تغییر دهند (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۲۰-۳۰). تک محصولی بودن و صدور یک یا دو نوع ماده خام ویژگی اقتصاد کشورهای خاورمیانه، آسیای مرکزی و قفقاز می‌باشد. در این کشورها کالای عمده صادراتی آنها نفت و گاز و از نوع محصولات کشاورزی است که می‌توانند نیاز کشورهای صنعتی و نه کشورهای منطقه را تامین کند (بیومن و دیگران، ۱۳۶۹: ۳۳۰) در مقابل تولید و صدور یک یا دو نوع ماده خام، کشورهای خاورمیانه، آسیای مرکزی و قفقاز به طور عمده واردکنندگان کالاهای صنعتی و مواد مصرفی از کشورهای صنعتی و به طور کلی اروپا و آمریکا هستند. چنین ترکیبی از تولید و مصرف نتیجه ای که به همراه دارد، این است که جهت گیری تجاری کشورهای این مناطق از لحاظ صادرات و واردات بیش از آن که به سوی کشورهای منطقه باشد، به خارج از منطقه گرایش دارند. تک محصولی بودن و تکیه بر مواد خام از یک سو و نیاز به کالاهای صنعتی از سوی دیگر، باعث وابستگی کشورهای این مناطق به خارج از منطقه می‌شود. اقتصاد کشورهای منطقه به کشورهای فرامنطقه‌ای پیوند می‌خورد و این چنین پیوندهای درون منطقه‌ای ضعیف می‌گردد و در نهایت همگرایی در میان کشورهای این مناطق محقق نمی‌گردد، چرا که ضعف روابط اقتصادی کشورهای منطقه و سست شدن پیوندهای آنها و نبود اقتصاد مکمل باعث کاهش وابستگی متقابل در میان کشورهای خاورمیانه، آسیای میانه و قفقاز و از بین رفتن همگرایی در میان کشورهای عضو می‌شود. در آسیای مرکزی و قفقاز به دلیل اینکه روسیه و سایر کشورهای تازه استقلال یافته دارای منابع غنی گاز و نفت می‌باشند بر سر صدور و انتقال این منابع طبیعی به سمت غرب و اروپا با یکدیگر به رقابت می‌پردازند. در خاورمیانه نیز کشورهای دارای منابع نفت و گاز برای رسیدن به حداکثر سود رقابت کلان اقتصادی با یکدیگر دارند و بر سر فروش و تعیین نرخ نفت و گاز به رقابت و مخالفت با یکدیگر می‌پردازند. از آنجایی که اقتصاد مکمل مهم‌ترین زمینه همگرایی می‌باشد و به دلیل اینکه کشورهای مناطق خاورمیانه و آسیای مرکزی و قفقاز اقتصاد مکمل و تنوع صادراتی ندارند و تنها وارد کننده تسلیحات و تکنولوژی هستند و از طرف دیگر صادر کننده منابع طبیعی و مواد اولیه هستند، نمی‌توانند ارتباط موثر و همکاری در روند همگرایی داشته باشند و از این رو به جای همگرایی به رقابت با یکدیگر می‌پردازند.

۳- چالش‌های ارزشی و 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. در بخش وسیعی از کشورهای منطقه خاورمیانه اعراب سکونت دارند و در بعضی از مناطق دیگر ترکها و فارسها و به دلیل اینکه برخی گروه‌های قومی و زبانی در مناطق خاورمیانه و آسیای میانه حضور دارند که مختص به یک کشور نیستند، باعث عدم یکپارچگی ملی کشورهای منطقه می‌شود و شکاف‌های درون و برون دولتی را تشدید می‌کند. کشورهای منطقه خاورمیانه و آسیای مرکزی چند قومیتی و چند هویتی هستند، همواره با تعارضات و چالش‌های گروه‌های داخلی روبه‌رو هستند که نمونه بارز آن وضعیت عراق است. عراق که دارای گروه‌های قومی، زبانی و مذهبی مختلف است همواره برای رسیدن به یکپارچگی ملی با مشکل روبه‌رو بوده است. عراق که شامل اهل تسنن، کردها و شیعیان است طی یک قرن گذشته دارای تعارضات و اختلافات شدید در داخل کشور بوده است. وجود اقلیتها با به جا گذاشتن تاثیرات منفی بر روابط کشورهای همسایه، رقابت‌ها را دامن زده و موجب تیرگی روابط می‌شوند (بیومن و دیگران، ۱۳۶۹: ۳۱۹-۳۱۸). کشورهای درگیر مسئله اقلیتها همواره همسایگان خود را متهم به حمایت از اقلیت‌های معارض می‌کنند، به عنوان مثال در کشور لبنان، همواره سوریه متهم به حمایت از گروه‌های لبنانی است. همین وضعیت را می‌توان کم و بیش در سایر کشورهای منطقه و میزبان طرح جاده ابریشم دید.

در کنار این 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 قره‌باغ، 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 موانع روند احداث خط ابریشم جدید عدم دموکراسی در کشورهای این مناطق می‌باشد. حکومت دموکراسی، حکومت مردم‌سالاری است که منشأ قدرت از مردم باشد و در آن انتخاب حاکم و فرمانروا با مردم باشد و امور حکومتی به طور مستقیم و غیرمستقیم به وسیله خود مردم اداره شود. از آنجا که دموکراسی حکومتی است با رضایت اکثریت در نقطه مقابل حکومت‌های استبدادی که در

آن رضایت مردم نادیده گرفته شده و خواسته های آنها تحقق نمی یابد (آربلاستر، ۱۳۷۹: ۱۴۴-۱۳۹) و همچنین وجود دموکراسی پیش شرط همگرایی در میان کشورهای عضو یک منطقه می باشد به دلیل عدم وجود دموکراسی همگرایی در میان کشورهای مناطق آسیای میانه و قفقاز و خاورمیانه وجود ندارد. از موانع دموکراسی در خاورمیانه و آسیای میانه و قفقاز می توان به ساختار سنتی، ضعف جامعه مدنی و فرهنگی، عدم توسعه یافتگی اقتصادی و اجتماعی اشاره کرد (ساجدی، ۱۳۸۹: ۱۱۲) فقر فرهنگی از موانع اصلی دموکراسی و در نتیجه از موانع همگرایی می گردد، چرا که مردمی که به حق و حقوق خود جهت نظارت و دخالت در مسائل سیاسی و اجتماعی خود آگاه نباشند، نمی توانند از حقوق خود استفاده و دفاع کنند، در نتیجه فرد یا طبقه اقتدارگرا با توسل به زور برسر قدرت می آید و همگرایی در میان کشورها با دولت های اقتدارگرا امکان پذیر نخواهد بود. بنابراین نبود کشورهای با ساختار دموکراسی، کشورهای این مناطق را با بحران مشروعیت روبه رو ساخته و همین امر یکی از موانع همکاری و همگرایی در میان کشورهای این مناطق می باشد. برای ایجاد همگرایی در میان کشورهای عضو یک منطقه باید بنیان فرهنگی یکدستی وجود داشته باشد بنابراین تفاوت و حتی تضاد فرهنگی و مذهبی در میان کشورهای مناطق آسیای میانه و قفقاز و خاورمیانه مانع از همگرایی و در نتیجه مانع از نزدیکی اقتصادی و سیاسی می گردد. به واقع کشوری که نمی تواند در داخل نهادمند باشد قطعاً در سیاست خارجی و در ارتباط با سایر کشورها نهادمند نخواهد بود.

چالش دیگر نبود یا ضعف در شاخص امنیت است. مفهوم امنیت از جمله مفاهیمی است که با پایان جنگ سرد دچار تحول شد و فصل تازه ای در نگرش های امنیتی در جهان به وجود آمده است. در دوران جنگ سرد با توجه به ویژگی های ساختاری نظام بین الملل و شیوه نگرش نخبگان سیاستگزار و مجریان سیاست خارجی نسبت به جنگ و صلح و نیز حاکم بودن پارادایم واقعگرایی، دولت ها مهم ترین بازیگران نظام بین الملل تلقی می شدند که انگیزه اولیه آنها حمایت از حاکمیت شان بود. از دید واقعگرایی دولت ها از وارد شدن به جنگ نگران هستند، بنابراین امنیت دغدغه اصلی آنها را تشکیل می دهد (قوام، ۱۳۸۴: ۳۶۰). چالش های امنیتی ابعاد جدیدی به خود گرفته که از تعامل میان کشورها در ساختار بین الملل، بزهکاری سازمان یافته فراملی، مسائل زیست محیطی، مسائل اقتصادی، فقر، بیماری، مهاجرت، حقوق بشر از جمله

چالش‌ها محسوب می‌شود. تامین امنیت در بعد منطقه‌ای به واسطه کشورهای عضو آن منطقه تامین می‌شود و این گروه از دولت‌ها که دغدغه اصلی امنیتی آنها به یکدیگر پیوند خورده است، روابط امنیتی خود را منطقه‌ای می‌دادند. منطقه خاورمیانه، آسیای مرکزی و قفقاز، منطقه شرق و جنوب شرقی آسیا از جمله این مناطق هستند. اختلافات مرزی و وجود فضای بی‌اعتمادی میان چین و کشورهای تازه استقلال یافته و وجود تهدیدات قومیتی به دلیل مشابهت‌های برخی اقوام این کشورها با یکدیگر از جمله چالش‌های امنیتی و تهدیدات امنیتی به شمار می‌آید. آسیای مرکزی و قفقاز در واقع منطقه نفوذی و حیاط خلوت روسیه محسوب می‌شود و احداث خط ابریشم جدید و گذر از این کشورها تهدید امنیتی شدیدی برای روسیه محسوب می‌شود. چین و روسیه که از دیرباز اختلافات مرزی داشتند و حل نشدن کامل این اختلافات زمینه را برای همکاری و تعامل میان دو کشور سخت می‌کند و باعث عدم نزدیکی استراتژیکی این دو کشور می‌شود. از جمله معضلات امنیتی، افزایش تولید و صدور مواد مخدر از افغانستان به کشورهای خاورمیانه، آسیای مرکزی، قفقاز و اروپا است. به نحوی که ۹۰ درصد هروئین مصرفی در قاره اروپا و ۷۰ درصد مواد مخدر مورد نیاز در سراسر جهان در افغانستان تهیه و توسط مافیای بین‌المللی مواد مخدر به بازارهای آسیا، اروپا و آمریکا ترانزیت و قاچاق می‌شود. اگرچه بخشی از محموله‌های مواد مخدر افغانستان از طریق میدان هوایی کابل، به خارج از این کشورها قاچاق می‌شود، اما اصلی‌ترین محورهای قاچاق این مواد، مسیرهای آشکار و پنهان کشورهای همسایه افغانستان است که در جریان این نقل و انتقال‌های غیرقانونی، مقادیر زیادی مواد مخدر در داخل این کشورها پخش و توزیع می‌گردد. با توجه به این که افغانستان راه‌های دریایی در اختیار ندارد و به لحاظ جغرافیایی محصور در خشکی است، به شکل طبیعی قاچاق مواد مخدر از کشورهای همجوارش یعنی از ایران، پاکستان و کشورهای آسیای مرکزی صورت می‌گیرد (www.dchq.ir).

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 (ابوالحسن شیرازی و کریمی، ۱۳۸۸: ۳۸-۳۷). به واقع به دلیل عملیاتهای تروریستی متعدد و گروههای بنیادگرا و همچنین تقویت گرایشات بنیادگرایانه در راستای تمایلات جدایی طلبانه در مناطق قفقاز و آسیای مرکزی و همچنین کشورهای خاورمیانه، این مناطق به شدت دارای بحرانهای امنیتی هستند. به صورت کلی عواملی همچون جدایی طلبی، قومیت گرایی، حفظ امنیت مرزها، تروریسم و افراط گرایی اسلامی و قاچاق مواد مخدر این مناطق را به مناطق امنیتی تبدیل کرده است که یکی از مهم ترین موانع ادامه پروژه خط ابریشم می باشد.

۴- مخالفت قدرت‌های بزرگ با طرح

از دیگر چالش طرح مخالف روسیه و آمریکا است. 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 می کند تا در تامین امنیت منطقه آسیای مرکزی نقش محوری ایفا نماید و برای تقویت این نقش راهبردی خود، از حضور نیروهای فرامنطقه‌ای در این منطقه جلوگیری کند. یکی از دلایل مخالفت روسیه با خط ابریشم به دلیل ترس از تمایلات جدایی طلبانه و قوم گرایانه می باشد. روسیه با احداث خط ابریشم جدید و رشد مناطق خودمختار احتمال تهدیدات امنیتی ناشی از اختلافات قومی و تمایلات جدایی طلبانه و بیرون رفتن از تسلط دولت روسیه را می دهد و این مسئله برای روسیه بسیار نگران کننده است. یکی از صاحب نظران روسی به نام دیمیتری پاپف از جمله گزینه های ارائه این طرح را تلاش نافرجام چین در ایجاد یک اتحادیه اقتصادی در سازمان همکاری شانگهای ارزیابی می کند و سیاست درست را مخالفت با طرح می داند (کرامتی نیا، ۱۳۹۵).

آمریکا نیز طرح جاده ابریشم را در راستای منافع خود نمی داند. پس از پایان جنگ سرد، آمریکا خواهان افزایش گسترش نفوذ خود در آسیای مرکزی و قفقاز برای مقابله با روسیه و همچنین پیگیری منافع ملی خود برای بهره برداری هرچه بیشتر از منابع انرژی در این منطقه است. نفوذ آمریکا و متحدانش در منطقه ی آسیای میانه و قفقاز و تلاش برای کمرنگ کردن نفوذ روسیه در این مناطق، همچنین جلوگیری از افزایش قدرت چین و رقابت اقتصادی کلان با این کشور، مخالفت آمریکا با پروژه خط ابریشم جدید را رقم می زند. از جمله دلایل دیگر

مخالفت آمریکا با خط ابریشم جدید می‌توان به مواردی چون دستیابی به منابع نفت و گاز و کنترل استخراج و صدور آن در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز، دستیابی به بازارهای منطقه و گسترش تجارت در آن و حفظ وضع موجود، تقویت نهادهای کشورهای منطقه در راستای هدف‌های درازمدت و رقابت‌های کلان اقتصادی و سیاسی با چین و روسیه اشاره کرد (متقی‌دستانی، ۱۳۹۳: ۷۲-۷۱). آمریکا خواهان نفوذ گسترده و درازمدت خود در آسیای مرکزی و قفقاز برای کسب منافع حداکثری خود می‌باشد و از آنجا که پروژه اقتصادی چین در تقابل با منافع اقتصادی، سیاسی، ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی خود می‌داند با پروژه خط ابریشم جدید به مخالفت می‌پردازد. همچنین وجود چنین پروژه اقتصادی عظیمی که کشورهای مناطق خاورمیانه و آسیای مرکزی را درگیر میکند تقابلی بزرگ با هژمونی آمریکا محسوب می‌شود بنابراین کشور ایالات متحده آمریکا با مخالفت خود با این پروژه اقتصادی به حفظ ثبات هژمونی خود و همچنین مقابله و رقابت اقتصادی با کشور چین می‌پردازد.

نتیجه‌گیری

ابرپروژه خط ابریشم جدید که از ایده‌های اصلی کشور چین برای سرعت بخشیدن به ساخت و ساز شبکه ترانزیت یکپارچه است طرح عظیم اقتصادی و ژئوپلیتیکی می‌باشد که همکاری کشورهای متعددی را در مناطق قفقاز و آسیای میانه و خاورمیانه می‌طلبد. این طرح با موانع متعددی روبه‌رو می‌باشد که تا زمانی که این موانع در میان کشورهای عضو این پروژه مرتفع نگردد امکان تحقق بهینه این طرح امکان پذیر نمی‌باشد. موانعی از جمله تنش‌ها و اختلافات منطقه‌ای که باعث عدم همگرایی در میان کشورهای عضو می‌باشد. اختلافات چین با هند، اختلافات هند و پاکستان، اختلافات افغانستان با پاکستان، اختلافات در میان جمهوری‌های تازه استقلال یافته، در میان کشورهای خاورمیانه و نزاع قدیمی اعراب و اسرائیل و.. مسلط بودن گفتمان امنیتی و نا امنی در این مناطق از جمله جنگ و بحران در سوریه، عراق، یمن و مشکل تروریسم و افراطیون اسلام‌گرا از جمله موانع امنیتی می‌باشند. اختلافات و تعارضات قومی، مذهبی و مرزی و نبود اقتصاد پویا و مکمل از دیگر موانع این پروژه می‌باشند. عدم ارزش‌ها و باورهای مشترک و همچنین نبود حکومت‌هایی با ساختار دموکراسی از دیگر موانع خط

ابریشم جدید می‌باشد. تعارضات و اختلافات فرامنطقه به خصوص رقابت دیرینه روسیه و ایالات متحده آمریکا و مخالفت این کشورها با گسترش نفوذ چین در این مناطق و جلوگیری از هژمونی اقتصادی، سیاسی، استراتژیکی و ژئوپولیتیکی چین از دیگر موانع این طرح است که طرح جاده ابریشم با آن مواجه است.

منابع فارسی

- آربلاستر، آنتونی (۱۳۷۹)، *دموکراسی*، ترجمه حسن مرتضوی، تهران: انتشارات آشیان.
- ابوالحسن شیرازی، حبیب‌الله و عاطفه کریمی (۱۳۸۸)، «سیاست‌های چین و روسیه در ترتیبات امنیت منطقه‌ای سازمان همکاری شانگهای»، *فصلنامه علوم سیاسی و روابط بین‌الملل*، شماره ۶، بهار.
- بیومن، پیترو و دیگران، (۱۳۶۹) *خاورمیانه*، ترجمه محمود رمضان‌زاده و علی آخشینی، مشهد: معاونت فرهنگی آستان قدس،
- توسعه اقتصادی منطقه در گرو ایجاد زمینه‌های جدید همکاری (۱۳۸۸)، قابل دسترس در:
- ساجدی، امیر (۱۳۸۹)، «موانع توسعه دموکراسی در خاورمیانه»، *فصلنامه مطالعات سیاسی*، سال دوم، شماره ۸، زمستان.
- شریعتی‌نیا، محسن (۱۳۹۵)، «کمربند اقتصادی جاده ابریشم زنجیره ارزش چین محور»، *فصلنامه روابط خارجی*، سال هشتم، شماره سوم، پاییز.
- قاسمی، حاکم (۱۳۷۲)، «موانع همگرایی در خاورمیانه»، *فصلنامه حقوق و سیاست*، شماره ۳۰، زمستان.
- قوام، سیدعبدالعلی (۱۳۸۴)، *اصول سیاست خارجی و سیاست بین‌الملل*، تهران: سمت.
- قوام، سیدعبدالعلی (۱۳۹۲)، *روابط بین‌الملل: نظریه و رویکردها*، تهران: سمت.
- کاتوزیان، محمدعلی (۱۳۶۸)، *اقتصاد سیاسی ایران؛ از مشروطیت تا پایان سلسله پهلوی*، ترجمه محمدرضا نفیسی و کامبیز عزیزی، تهران: نشر مرکز، چاپ سیزدهم.
- کرامتی‌نیا، رقیه (۱۳۹۵) «منافع روسیه در سایه روشن کمربند اقتصادی جاده ابریشم»، قابل دسترس در: <http://www.iras.ir/fa/doc/article/1585>
- کریدورهای بین‌المللی عبوری (۱۳۹۳)، قابل دسترس در: <http://news.mrud.ir/news/2439/>
- متقی‌دستانی، افشین (۱۳۹۴)، «تحلیل ژئوپلیتیکی موانع شکل‌گیری همگرایی در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز»، *مطالعات اوراسیای مرکزی*، دوره ۸، شماره ۱، قابل دسترس در: <http://www.beheshtipour.net/post-322.aspx>

English Source

- Knight, J. (2012), *China as a Developmental State*, Oxford: Department of Economics Oxford University Press.
- Lami, P. (2012), *Global Value Chains are Binding Us Together*, Geneva: World Trade Organization.
- OECD (2015), "Global Value Chains (GVC): China, London: Organization for Economic Cooperation and Development", at: <http://www.oecd.org/sti/ind/GVCs%20-%20CHINA.pdf>
- Peretz, Done (1963), *The Middle East Today*, New York: Holt Rinehart and Winston.
- Russia Welcomes China, Silk Road Economic Belt Initiative (2015), at: <https://sputniknews.com/business/201503281020128721/>
- Xinjiang Lagislature Approves Burqa Ban (2015), at: http://news.xinhuanet.com/english/china/2015-01/10/c_133910351.htm