



مطالعه تطبیقی ابتکار جاده و کمربند چین با طرح مارشال آمریکا و طرح مولوتوف شوروی*



دکتر علی قلی‌زاده** - دکتر سیدرضا میرنظامی***

This is an open access article under the CC BY license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). **چکیده**

در دوران پس از جنگ جهانی دوم تاکنون کشورهای ابرقدرت و پیروز در جنگ ابرپروژه‌های اقتصادی برای گسترش نفوذ اقتصادی و سیاسی خود و توسعه و گسترش تجارت با کشورهای همپیمان و گاهی رقیب ارائه کرده‌اند. برخی از این طرح‌ها با اهداف ایدئولوژیک یا تقابل با رقیب طراحی و ارائه شدند و برخی دیگر بر اهداف اقتصادی تمرکز بیشتری داشته‌اند. این پژوهش دنبال پاسخ به این سوال است که این ابتکارات و طرح‌های بین‌المللی دنبال چه اهدافی بودند و این اهداف تا چه میزان با یکدیگر شباهت دارد. این مقاله مهمترین ابتکارات بین‌المللی از این دست در ۷۰ سال گذشته را معرفی کرده و برای اولین بار ابتکار جاده و کمربند چین را با روش مطالعه تطبیقی از منظر اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، تجاری و ژئوپولیتیک با طرح مارشال آمریکا و طرح شورای همکاری‌های اقتصادی متقابل شوروی مقایسه می‌کند. هدف اصلی مقاله پاسخ به این سوال است که چه نقاط تشابه و افتراق بین طرح جاده و کمربند چین با طرح مارشال آمریکا و طرح مولوتوف شوروی وجود دارد. روش تحقیق استفاده شده در این پژوهش از نوع توصیفی-تحلیلی می‌باشد. این مقاله استدلال می‌کند که گرچه این ابتکارها شباهت‌هایی با یکدیگر دارند و هدفشان پاسخگویی به نظم نابسامان جهانی و بهبود اقتصادی از طریق سرمایه‌گذاری‌های کلان سیاسی-اقتصادی و کمک به روند توسعه دیگر کشورها می‌باشد، اما نتایج و تاثیر آنها بر ساختارهای اقتصادی ملی و بین‌المللی می‌تواند متفاوت باشد.

کلیدواژگان: چین، آمریکا، اتحاد شوروی، طرح جاده و کمربند، طرح مارشال، طرح شورای همکاری‌های اقتصادی متقابل (مولوتوف)

* این مقاله برگرفته از رساله پسادکتری دکتر علی قلی‌زاده با راهنمایی دکتر سیدرضا میرنظامی در است.

** پژوهشگر پسادکتری، گروه انرژی پژوهشکده سیاستگذاری شریف، دانشگاه صنعتی شریف، تهران، ایران.

*** نویسنده مسئول، معاون پژوهشی پژوهشکده سیاستگذاری شریف، دانشگاه صنعتی شریف، تهران، ایران. ایمیل:

مقدمه

ادبیات مقایسه‌ی ابتکار کمربند و جاده چین (BRI) با دیگر پروژه‌ها بین‌المللی برای ایجاد یک بلوک سیاسی، اقتصادی و تجاری بسیار محدود است. به‌عنوان مثال مقایسه طرح جاده و کمربند با طرح مارشال^۲ دولت ایالات متحده پس از جنگ دوم جهانی برای اولین بار در سال ۲۰۱۴ بکار برده شد (Chen, 2014) و در حدود سال ۲۰۱۶ مورد توجه جدی تر قرار گرفت. از آن پس این موضوع در رسانه‌ها و شبکه‌های مجازی مطرح شد.

با این حال، بسیاری از تحلیلگران با چنین مقایسه‌ای مخالف هستند (Chen, 2014). دلیل اول این است که مقیاس طرح جاده و کمربند در سطح جهانی است، در حالی که طرح مارشال صرفاً در حوزه اروپا است. چنین مقایسه‌ای از سوی برخی دیگر از محققان رد شده به این دلیل که سرمایه درگیر در طرح کمربند و جاده از نظر اندازه بسیار بزرگتر از طرح مارشال است. همچنین طرح جاده و کمربند از نظر ایدئولوژیک بی حد و مرز است، برخلاف طرح مارشال که محدود به حوزه اروپای غربی و طرحی ضد شوروی بود. اگرچه ممکن است گیج کننده باشد اگر این واقعیت را در نظر بگیریم که دولت ایالات متحده برنامه‌های کمکی موازی را به کشورهای آسیایی مانند ژاپن و دولت ناسیونالیست وقت چین سازماندهی کرده است که کمتر از بسیاری از کشورهای اروپایی بهره‌مند از طرح مارشال کمک‌هایی دریافت کردند، ولی عملکرد اقتصادی آنها احتمالاً حتی از برخی کشورهای اروپای غربی امروزی موفق‌تر بود. مقایسه وعده‌های شفاهی و مبالغ‌عنوان شده در توافقنامه‌هایی که ذیل BRI انجام می‌شود با آنچه قبلاً با موفقیت‌ها و محدودیت‌ها در طرح مارشال در گذشته انجام شده است، دشوار است. سوال اصلی که این مقاله به دنبال پاسخگویی به آن است که در بررسی طرح جاده و کمربند چین با طرح مارشال و طرح مولوتوف، چه نقاط تشابه و افتراق وجود دارد؟ در فرضیه، این مقاله استدلال می‌کند که گرچه این ابتکارها شباهت‌هایی با یکدیگر دارند و هدفشان پاسخگویی به نظم نابسامان جهانی و بهبود اقتصادی از طریق سرمایه‌گذاری‌های کلان سیاسی-اقتصادی و کمک به روند توسعه دیگر کشورها میباشد، اما نتایج و تاثیر آنها بر ساختارهای اقتصادی ملی و بین‌المللی می‌تواند متفاوت باشد. روش تحقیق استفاده شده در این مقاله برای آزمون فرضیه آن، توصیفی-تحلیلی است.

۱- پیشینه

کند شدن رشد اقتصادی واقعی جهانی تا حد زیادی با آزادسازی بخش مالی یا به‌عبارت مقررات زدایی ناگهانی بازارهای مالی در اوایل دهه ۱۹۸۰ مرتبط است. ایالات متحده تا حدودی

^۱. BRI

^۲. Marshall Plan

از طریق سیستم پترودلار در تجارت جهانی نفت برتری دلار را در اقتصاد جهانی حفظ کرد. با این حال، بحران مالی جهانی در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸ نقطه عطفی بود که در آن سقوط نظم جهانی به رهبری ایالات متحده، یا به عبارت «اجماع واشنگتن» آغاز شد. تعداد قابل توجهی از کشورهای در حال توسعه هنوز در تلاش برای انباشت سرمایه برای توسعه از طریق صادرات هستند. این زمینه‌ای شد برای معرفی «اجماع پکن» که با توسعه زیرساختها، توسعه اقتصادی و لیبرالیسم کنترل شده اقتصادی (و سیاسی) هدایت می‌شد (Zhang, 2011). نابرابری بیشتر درآمد در سراسر جهان نه تنها مستلزم مداخله دولت با منابع محدود خصوصی موجود در بازار است، بلکه به چرخش تدریجی حمایت‌گرایی تجاری نیز نیاز دارد - ظهور دونالد ترامپ می‌تواند بهترین تصویر برای چنین روندی در جهان توسعه‌یافته باشد. بنابراین، ابتکار کمربند و جاده می‌تواند به عنوان ابزار سیاستی برای رسیدگی به مشکلات سیستم جهانی تا به امروز و رشد اقتصادی خود چین در نظر گرفته شود. برخی دیگر از تحلیلگران طرح کمربند و جاده را از منظر ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک بررسی کرده‌اند (Gholizadeh et.al., 2020: 147-153) و برخی بر نقش جاده و کمربند در سیاستگذاری انرژی چین پرداخته‌اند (Madani et.al., 2020: 890-899; Gholizadeh et.al., 2020: 012006). برخی دیگر از پژوهشگران به بررسی رقابت هژمونیک آمریکا و چین و تاثیر آن بر جریان انرژی و نفت در جهان پرداختند. برخی دیگر از پژوهشگران نتیجه‌گیری کرده‌اند که ایالات متحده آمریکا پس از دوران جنگ سرد همواره نسبت به رشد هژمونی منطقه‌ای رقیب در نقاط مختلف جهان حساس بوده است.

دیگر کشورها نیز هر کدام طرح‌هایی برای آسیای مرکزی و مشابه با طرح چین در سال‌های پس از سقوط شوروی ارائه نموده‌اند. به عنوان مثال ژاپن از ۱۹۹۷ با تاکید بر نقش تاریخی خود در آسیای مرکزی طرح جاده ابریشم خاص خود را تحت عنوان دیپلماسی جاده ابریشم برای مدرن سازی منطقه بدون فراموش کردن فرهنگ گذشته ارائه داد (Laruelle, 2015: 360-375). کره جنوبی مدعی آن شد که آسیای مرکزی و مغولستان مهد زبان کره ای بوده و روابط نزدیکی با ازبکستان برقرار نمود. هند روایت خود را از جاده ابریشم داشته و روابط تاریخی خود با آسیای مرکزی را به دوران بودا و اوستا تا امپراتوری بابریان نواده تیمور مربوط می‌داند (Gopal, 2005). روسیه با نام پروژه اورآسیا در آسیای مرکزی فعال است (Umland, 2016: 210-211). ایران نیز در زمانی با نام خراسان بزرگ در طرح‌های مربوط به آسیای مرکزی شرکت داشت (Maleki, 2007). ایالات متحده و اروپای متحد نیز طرح‌های خود را دارند که در ادامه همراه با طرح چین بحث می‌گردد. فایننشال تایمز در سال ۲۰۱۵ ابتکار جاده و کمربند را با این عبارات توصیف کرد: «به نظر می‌رسد ابتکار جدید جاده ابریشم مانند طرح مارشال، برای استفاده از رفتارهای اقتصادی به عنوان راهی برای رسیدگی به سایر آسیب‌پذیری‌ها طراحی شده است» (Financial Times, 2015). برخی

از محققان از BRI به عنوان دومین طرح مارشال نام برده‌اند با این تفاوت که طرح مارشال صرفاً یک دوازدهم اندازه آن چیزی است که در طرح کمربند و جاده در نظر گرفته شده است (Ma, 2016). همچنین از طرح یک جاده و کمربند به‌عنوان «طرح مارشال چین» نام برده شد (Curran, 2016). این طرح به‌عنوان «طرح مارشال بدون جنگ» نیز توصیف شده است (Sabine, 2017).

با این حال، می‌توان پیشینه اقتصاد سیاسی و روابط بین‌الملل و اهداف اصلی طرح مارشال را با طرح جاده و کمربند مقایسه کرد. پروژه کمربند و جاده نیز مانند طرح مارشال برنامه‌های سیاسی و اقتصادی به هم پیوسته‌ای دارد. آنچنان که در مورد طرح مارشال گفته می‌شد (Frieden, 2006: 264-268)، در مورد طرح جاده و کمربند هم برخی می‌گویند که از ابزارهای اقتصادی برای حل مشکلات سیاسی استفاده می‌کنند، در حالی که برخی دیگر می‌گویند از ابزارهای سیاسی برای حل مشکلات اقتصادی استفاده می‌کند. با این وجود، شش شباهت اصلی در زمینه و اهداف طرح مارشال، طرح شورای همکاری اقتصادی شوروی، طرح جاده ابریشم جدید آمریکا، ابتکار ساخت جهانی بهتر آمریکا و گروه هفت با ابتکار جاده و کمربند از منظر کشورهای مبتکر آنها وجود دارد که عبارتند از یکم تقویت صادرات، دوم سرمایه‌گذاری خارجی، سوم مقابله با رقیب، چهارم تقویت مرزبندی استراتژیک، پنجم حمایت دیپلماتیک، و ششم تهدیدات مشابه و مشترک.

در ادبیات مرتبط با ابتکار جاده و کمربند، کمبود ادبیات مقایسه این طرح با طرح‌های مشابه بین‌المللی دیگر مشهود است. این مقاله برای اولین بار ابتکار جاده و کمربند را از منظر اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، تجاری و ژئوپولیتیک با طرح مارشال آمریکا و طرح شورای همکاری‌های اقتصادی متقابل شوروی مقایسه می‌کند.

۲- طرح‌ها و ابتکارات استراتژیک و ژئوپولیتیک جهانی در قرون بیستم و بیست‌ویکم
در این بخش طرح مارشال، طرح شورای همکاری اقتصادی شوروی و ابتکار جاده و کمربند چین معرفی می‌گردند.

۲-۱- طرح مارشال آمریکا

در نیمه اول قرن بیستم، رفاه در عصر امپراتوری در اروپا در حال محو شدن بود. دوره‌های درهم‌تنیده‌ای از بیکاری گسترده و جنگ‌های تمام‌عیار وجود داشت که هر دو برای مردم عادی و طبقات حاکم در اروپا ویرانگر بود. نظام سرمایه‌داری کلاسیک چه از نظر سیاسی و چه از نظر اقتصادی شکست خورد. اوضاع به ویژه در آغاز رکود بزرگ بدتر بود. بیکاری از سال ۱۹۲۸ با نشانه‌های اندکی از بهبود در تمام طول دهه ۱۹۳۰ افزایش یافته بود. همه این شرایط باعث شد اروپا به سادگی وارد جنگ جهانی دیگری شود.

¹. CMEA or Comecon

در همان زمان، مکاتب سوسیالیسم و کمونیسم در حال گسترش حوزه نفوذ بودند. اتحاد شوروی پس از اجرای برنامه پنج ساله استالین در سال ۱۹۲۸، به ویژه در صنایع سنگین، روند صنعتی شدن را سرعت بخشید. شکل ۲ را ببینید. ایده کمونیسم، از نظر عملکرد اقتصادی و آرمان های سیاسی، در سال ۱۹۴۵ محبوبیت فراوانی یافته بود. بنابراین، طرح مارشال بر اساس چنین پیشینه سیاسی-اجتماعی با هدف نجات سرمایه داری از به حاشیه رانده شدن در سیستم جهانی ساخته شد. پس از جنگ جهانی دوم، برای احیا و بازسازی آنچه که اروپا به دلیل جنگ از دست داده بود، به یک برنامه سازگار و پاسخگو نیاز بود. وودز (۱۹۸۷) خاطر نشان می کند که پس از تسلیم شدن آلمان و متحدانش، اقتصاد اروپا به هم ریخته بود. از این رو یک سیاست اقتصادی به عنوان اقدامی برای بازگرداندن ثبات اقتصادی و سیاسی در اروپا و جهان مورد نیاز بود. جنبه مهم دیگری که باید به آن توجه کرد این است که این گفتمان را باید در دوران جنگ سرد بررسی کرد. درگیری جنگ سرد توسط کرونین (۲۰۰۱) به عنوان یک درگیری ژئوپلیتیکی و اقتصادی بین دو بلوک با سیستم های اجتماعی متضاد توصیف شده است.

طرح مارشال، که رسماً به عنوان طرح بهبود اقتصادی شناخته می شود، از سال ۱۹۴۸ تا ۱۹۵۱ اجرا شد. یک برنامه چهار ساله برای احیاء و بازسازی اروپای غربی به منظور توانمندتر شدن و متکی شدن به خود بود. بوسات (۲۰۰۷) اشاره می کند که طرح مارشال نقش مهمی در موفقیت اقتصادی اروپا به ویژه بخش غربی ایفا کرد. همچنین توجه به انگیزه برای اجرای چنین طرحی که یکی از بی سابقه ترین اقدامات در سیاست خارجی آمریکا در فرآیند مدرن سازی اروپاست حائز اهمیت است.

پس از جنگ جهانی دوم، اتحاد بین ایالات متحده و اتحاد شوروی در حال پایان بود و یک درگیری قطبی جدید در تاریخ به عنوان جنگ سرد در حال شروع بود. در سال ۱۹۴۶، وینستون چرچیل در مورد پرده آهنینی که اروپای غربی و اروپای شرقی را بر اساس اختلافات ایدئولوژیک تقسیم می کند و اینکه کمونیسم سراسر اروپا را تهدید می کند، هشدار داد. در سال ۱۹۴۷ شاهد انتصاب جی سی مارشال به عنوان وزیر امور خارجه در دوره ریاست جمهوری هری ترومن بودیم و پس از تصدی این سمت، بحرانی در یونان با شورشیان کمونیست که به دنبال سرنگونی سلطنت یونان بودند آغاز شد. بریتانیا اولین بار موفق شد به یونان کمک کند اما بار دوم چالش برانگیز بود. از این رو، دکترین ترومن برای مهار تهدید کمونیست ها از طریق کمک های مالی آغاز شد. سخنرانی جورج مارشال (وزیر امور خارجه که این طرح به نام او نامگذاری شد) واحد سازنده این طرح بود. این سخنرانی از دو موضوع کلیدی صحبت می کرد: کمک به اروپا برای رسیدن به اتحاد و ممانعت از بدتر شدن وضعیت فلاکت بار اقتصادی اروپا. پس از آن کنفرانس پاریس برای مذاکره و بحث در مورد چگونگی پیشرفت طرح انجام شد. اتحاد جماهیر شوروی به این مذاکرات دعوت شد. با این حال، مولوتوف، وزیر امور خارجه اتحاد جماهیر شوروی، از شرکت در این طرح

خودداری کرد و از این طرح به عنوان ابزاری برای کنترل غرب بر کشورهای کوچکتر یاد کرد. به همین ترتیب، متحدان شوروی به ابتکار عمل مارشال نیوستند. کنگره آمریکا به طرح احیای اروپا رای داد که منجر به تشکیل اداره همکاری اروپایی تحت مدیریت پل هافمن به عنوان راهی برای اجرای مؤثر این طرح شد (Sorel & Padoan, 2007).

طرح مارشال مشکلات سال ۱۹۴۵ را حل کرد، اما مشکلات جدیدی را برای سال‌های بعد نیز ایجاد کرد. برای یک بازه زمانی پس از جنگ (۱۹۴۵-۱۹۷۹) میتوان آن را در کل به عنوان یک موفقیت اقتصادی در نظر می‌گرفت. کمک‌های مالی آمریکا به سرعت در بازارها پخش شد و رونق اقتصادی پس از جنگ را در جهان غرب ایجاد کرد. ایالات متحده با موفقیت دلار آمریکا را صادر کرد و آن را به یک ارز جهانی تبدیل کرد و از سال ۱۹۴۵، اکثر کشورهای توسعه‌یافته جهان دیگر از راه نظامی با یکدیگر در مقیاس جنگ‌های جهانی با تلفاتی حدود ۵۰ میلیون نفر درگیر نشدند (Necrometrics, 2013). با این حال، وارد نشدن به جنگ لزوماً به معنای حل مشکلات جهانی نیست.

از نظر اقتصادی، طرح مارشال یک اقتصاد جهانی قوی مبتنی بر مصرف را بازسازی کرد که با افزایش جمعیت پس از جنگ در غرب تقویت شد. طبقه متوسط در کشورهای غربی بزرگ و بزرگ تر شد و تقاضاهای مصرف‌پایداری را ایجاد کرد که فرصت‌هایی را برای اقتصادهای کمتر توسعه‌یافته برای انباشت سرمایه از طریق صادرات کالاهای تولیدی فراهم کرد. با این حال، موتور مصرف خصوصی به دلیل رویداد طبیعی پیری جمعیت در غرب، به‌طور غیرقابل برگشتی کند می‌شد. پیامدهای پیری جمعیت در غرب و در چین قابل مقایسه است. برخلاف نسل جوان که عموماً برای کالاهای گران‌قیمت و کالاهای فیزیکی هزینه می‌کنند، که غرب در تولید آنها توانمند است و برای تولید آنها به شرکت‌های چینی برون‌سپاری می‌کند، الگوی هزینه‌های جمعیت سالخورده متفاوت است. به‌طور مثال تقاضای جمعیت سالخورده بیشتر برای خدمات است و حساسیت بیشتری نسبت به قیمت کالا دارد (Best, 2015).

۲-۲- طرح مولوتوف یا طرح شورای همکاری‌های اقتصادی متقابل شوروی

شورای همکاری‌های اقتصادی متقابل توسط اتحاد جماهیر شوروی و سایر کشورهای سوسیالیست بلوک شرق در سال ۱۹۴۹ تشکیل شد و تا سال ۱۹۹۱ ادامه داشت. این پروژه بلندپروازانه تر از طرح مارشال بود که ایالات متحده پس از جنگ جهانی دوم ایجاد کرد. تشکیل CMEA در پس زمینه شرایط آن زمان جنگ سرد قابل درک است. این طرح از سوی غرب به‌طور کلی به عنوان اقدام متقابل اتحاد جماهیر شوروی علیه همکاری اقتصادی اروپای غربی از طریق طرح مارشال و سازمان همکاری اقتصادی اروپا تلقی می‌شود. در اتحاد جماهیر شوروی بیشتر بر ضرورت یکپارچگی اقتصاد کشورهای اروپای شرقی به منظور مقابله با تبعیض تجاری که در آن

زمان، عمدتاً به عنوان یک موضوع استراتژی سیاسی، این کشورها در معرض آن بودند، تأکید می‌شد.

Comecon در ژانویه ۱۹۴۹ در یک کنفرانس اقتصادی از نمایندگان بلغارستان، چکسلواکی، مجارستان، رومانی و اتحاد جماهیر شوروی که در مسکو برگزار شد، تاسیس شد. شکل‌گیری آن تا حدی پاسخی به طرح مارشال و پروژه‌های اولیه برای وحدت اروپای غربی و تا حدودی تلاشی برای گسترش پایه‌های پیوندهای دوجانبه میان کشورهای اروپای شرقی و اتحاد جماهیر شوروی بود. کومه کون مدت ۱۱ سال بدون ابزار تشکیل دهنده وجود داشت. بیانیه ای که تشکیل Comecon را در ژانویه ۱۹۴۹ اعلام کرد، تصریح کرد که عضویت برای همه کشورهایی که اصول سازمان را به اشتراک می‌گذارند آزاد است. در کشور عضو باید از نمایندگی کامل و برابر برخوردار باشد و تصمیمات تنها با توافق کشورهای ذینفع اتخاذ می‌شود. قرار بود جلساتی به صورت دوره‌ای در کشورهای عضو مربوطه با ریاست دوره‌ای برگزار شود.

اعضای CMEA عبارت بودند از بلغارستان، چکسلواکی، جمهوری دموکراتیک آلمان (آلمان شرقی)، مجارستان، لهستان، رومانی، اتحاد جماهیر شوروی، و از ژوئن ۱۹۶۲ جمهوری خلق مغولستان (مغولستان بیرونی). آلبانی در اکتبر ۱۹۶۱ روابط خود را با CMEA قطع کرد. چین از سال ۱۹۵۴ ناظرانی را به جلسات CMEA فرستاده است، اما به دلیل تنش بین مسکو و پکن، به ندرت از امتیاز این طرح استفاده کرد. کره شمالی و ویتنام شمالی نیز اعضای ناظر CMEA بودند. عالی‌ترین ارگان تعیین‌کننده CMEA مجمعی بود که دو بار در سال تشکیل جلسه می‌داد. این هیئت متشکل از هیئت‌هایی از کشورهای عضو بود که معمولاً توسط یکی از معاونان نخست‌وزیر اتحاد جماهیر شوروی سابق رهبری می‌شد. تصمیم‌مجمع، که به صورت توصیه‌هایی بود، باید به اتفاق آرا می‌بود و با توافق بین دولت‌ها اجرا شود. از آنجایی که از نظر فنی، هر ایالت دارای حق وتوی مطلق بود، ارگان CMEA فاقد اقتدار فراملی بود.

در بلوک شوروی، تجارت خود خطرناک تلقی می‌شد، زیرا یک خودکامگی بیشتر شانس بیشتری برای زنده ماندن در مورد جنگ بزرگ بعدی را تضمین می‌کرد. طبیعتاً تجارت با غرب امری شیطانی بود و طرح مارشال می‌توانست به سرعت شر (همراه با نفوذ سیاسی) را در اروپای شرقی گسترش دهد. بنابراین، نقش COMECON دوگانه بود: غلبه بر تأثیرات احتمالی طرح مارشال در منطقه نفوذ شوروی و تغییر جهت دادن پیوندهای اقتصادی اروپای شرقی از غرب به شرق از یک سطح، و در سطح دوم ایجاد خودکامگی بر اقتصادهای ملی (Leffler and Westad, 2010).

روش موثر و کارآمد برای بررسی CMEA در لترز یا زمینه جنگ سرد است. علاوه بر این، نقشی که طرح مولوتوف ایفا کرد، قابل ذکر است، زیرا در درک آنچه منجر به تشکیل شورای کمک‌های

اقتصادی متقابل شد، مفید است. CMEA کم و بیش ناشی از یک سیاست واکنشی نسبت به طرح مارشال بود که توسط استالین به عنوان تهدیدی برای حوزه نفوذ اتحاد جماهیر شوروی در اروپای شرقی تلقی می‌شد. (Bideleux and Jeffries, 1998) کومه‌کان ابزاری برای ایجاد و تحکیم قدرت و منافع شوروی در اروپای شرقی بود که با ظهور یا شروع طرح مارشال در معرض تهدید قرار گرفت (Curtis, 1992).

با این حال، پیوند روابط تجاری در COMECON با یک مشکل اساسی مبادله روبرو شد - یعنی روشی که چگونه باید قیمت کالاها را تعیین کرد. آیا باید کالاها را با توجه به هزینه‌های تولید یا قیمت‌های جهانی در بین کشورهای عضو فروخت؟ و اگر دومی، پس کدام یک دقیقاً: قیمت یک سال خاص، میانگین یک دوره یا قیمت‌های فعلی؟ ایدئولوژی در نهایت بر عمل‌گرایی پیروز شد: قیمت‌های معاملاتی بر اساس میانگین قیمت‌های بازار جهانی در یک دوره پنج‌ساله قبل تثبیت شد، روبل قابل انتقال به ارز رایج مبادله‌ای برای اعضای COMECON تبدیل شد، و تجارت با ارزهای قابل تبدیل محدود شد.

رویکرد برنامه‌ریزی مزایای خود را داشت: شرکت‌ها می‌توانستند مطمئن باشند که قراردادهای قیمت‌ها تا چرخه برنامه‌ریزی بعدی ثابت می‌مانند. اما ثبات هزینه داشت. اول، باید قیمت‌ها را از مدت‌ها قبل از اجرای برنامه‌های پنج‌ساله تعریف می‌کرد. اطلاعات ناقص با توجه به تقاضای آتی منجر به تصمیمات نامناسب حتی با بهترین نیت طرف‌های تجاری شد. دوم، زمانی که برنامه‌های تولید ثابت شد، طرفین تقریباً نمی‌توانستند در مورد شرایط قراردادهای دوباره مذاکره کنند. نقطه ضعف نهایی، دارایی روبل قابل انتقال بود. کشورها نمی‌توانستند آن را برای اهداف دیگری غیر از تجارت COMECON، و حتی در آنجا فقط در روابط دوجانبه مربوطه و در سال مورد مذاکره، خرج کنند. بنابراین، مازاد تولید بی‌فایده بود و کشورها سعی کردند تجارت را کاملاً متعادل نگه دارند. علاوه بر این، کشورهایی که قادر به صادرات کالاهای سخت (مثلاً مواد خام) بودند، در مقایسه با اقتصادهایی که عمدتاً در زمینه کالاهای نرم (ماشین‌آلات، کالاهای مصرفی بادوام) تخصص داشتند، در موقعیت بهتری قرار داشتند زیرا می‌توانستند سعی کنند از صادرات آن داخل COMECON اجتناب کنند و آن را با یک ارز «سخت» یعنی قابل تبدیل در بازارهای خارج از COMECON بفروشند.

تغییرات محیط اقتصادی در غرب بر اقتصادهای سوسیالیستی علیرغم اعلام رسمی استقلال اقتصادی آنها از جهان غرب تأثیر گذاشت. افزایش قیمت نفت در سال ۱۹۷۳ به‌طور قابل پیش‌بینی تضادهای موجود بین کشورهای صادرکننده «سخت» و «نرم» را تشدید کرد که قبلاً شدید بود. برای کاهش اثرات نامطلوب تغییرات قیمت جهانی، COMECON به مقادیر قیمت میانگین متحرک پنج

ساله برای تجارت موقت روی آورد. با این حال، این دارو نتوانست منبع بیماری - رفتار نامطلوب شرکت ها را حل کند. در حالی که در غرب، تغییر در قیمت های جهانی از طریق افزایش هزینه های منابع انرژی سنتی، باعث تغییر تکنولوژی و تغییر ساختاری به سمت فناوری های کارآمدتر و صرفه جویی در انرژی شد. اقتصادهای برنامه ریزی شده شرق سعی کردند از ابزارهای اداری و محرک های مالی برای افزایش بهره وری استفاده کنند، که به نظر می رسد بسیار ناکارآمد بود. ساختار اقتصادها به آرامی تغییر کرد، فناوری ها عمدتاً از اقتصادهای غربی عقب ماندند و مشکلات قدیمی بدتر شدند.

در نهایت، بلوک شوروی برای نوسان آونگی قیمت نفت که در اواسط دهه هشتاد به اقتصادها ضربه زد، آمادگی نداشت. پس از زلزله سیاسی ۱۹۹۰/۱۹۸۹، اتحاد جماهیر شوروی ظرفیت خود را برای تحت کنترل نگه داشتن کشورهای اروپای شرقی از دست داد و دیگر نیازی به COMECON نبود. انحلال سازمان در سال ۱۹۹۱ یک تشریفات محض بود که به عملیات با روبل قابل انتقال، ترتیبات تجاری خاص و قیمت میانگین متحرک پنج ساله پایان داد.

۲-۳- ابتکار جاده و کمربند چین

رهبری حزب کمونیست چین با در نظر گرفتن این تجربه تلخ گذشته که چین شرایط بسیار سخت سیاسی و اقتصادی را به دلیل جنگ ها تحمل کرده است، برای حفظ صلح و ثبات تلاش می کند تا فرصت توسعه اقتصادی و حفظ امنیت را برای چین فراهم کند. چین با تجربه قابل توجهی از انزوا و دوری خودخواسته از منازعات بین المللی، اکنون به طور فعال نظریه جهانی شدن را دنبال می کند. ابتکار جاده و کمربند و تلاش برای امضای قراردادهای تجارت آزاد با کشورهای مختلف نمودی از این تلاش فعال است که فرصتی را برای محصولات چینی برای ورود به بازارهای این کشورها فراهم می کند و برخی محققان از ابتکار کمربند و جاده به عنوان نقطه عطفی در ارتباطات زیرساختی چین نام برده اند (Gholizadeh et al., 2019).

با تحلیل گنجاندن پنج اصل همزیستی مسالمت آمیز توسط دولت چین در ابتکار جاده و کمربند، می توانیم نتیجه بگیریم که چین در تلاش است به کشورهای همسایه ای که با آنها اختلافات ارضی دارد ثابت کند که توسعه روابط اقتصادی بین این کشورها و پکن بر اختلافات سیاسی و منازعات ارضی و ایدئولوژیک پیروز خواهد شد. چین با گنجاندن پنج اصل همزیستی مسالمت آمیز در BRI به جامعه بین المللی اطمینان می دهد که ظهور آن امنیت جهانی را تهدید نخواهد کرد، مسیر اتحاد جماهیر شوروی را دنبال نخواهد کرد و سعی نخواهد کرد نسخه خاص خود از «کمونیسم با ویژگی های چینی» را به این کشورها صادر کند. این پنج اصل همزیستی مسالمت آمیز در طرح جاده و کمربند شامل احترام متقابل به حاکمیت و تمامیت ارضی یکدیگر، عدم تجاوز و تخاصم متقابل، عدم مداخله متقابل در امور داخلی یکدیگر، برابری و منافع متقابل، و همزیستی مسالمت آمیز است (Cao & Gong, 2016).

برخی از محققان سعی کرده‌اند BRI را به عنوان یک «طرح مارشال» جدید از چین معرفی کنند که از طریق آن تلاش می‌کند مزیت‌های نظامی، سیاسی و اقتصادی را در سراسر جهان به دست آورد. از دیدگاه برخی دیگر اما BRI به‌طور کامل یک کپی از طرح مارشال نیست، زیرا نتیجه یک تقابل ایدئولوژیک بین دو قطب متضاد مانند تضاد بین اتحاد جماهیر شوروی و ایالات متحده نیست. برخی دیگر از محققان معتقدند که طرح جاده و کمربند یک ابزار ژئوپلیتیک است به این دلیل که از طریق این ابتکار، چین تلاش می‌کند تا نفوذ خود را در آسیای مرکزی، جنوب آسیا و آسیای جنوب شرقی گسترش دهد تا یک وضعیت پایدار در اطراف مرزهای خود ایجاد کند و از این طریق امنیت چین را تقویت کرده و در سطح دوم چین به دنبال آن است که نفوذ خود را در خاورمیانه، اروپای شرقی و سایر نقاط نیز گسترش دهد. اجرای اهداف اصلی طرح جاده و کمربند تأثیر زیادی بر تقویت امنیت ملی چین و توان چین برای گسترش نفوذ اقتصادی و سیاسی دارد.

برخی محققان معتقدند ابتکار کمربند و جاده چین (BRI) می‌تواند بهبود و بازسازی اقتصاد جهانی پس از بحران کووید-۱۹ را راهبری کند، به همان روشی که طرح مارشال آمریکا پس از پایان جنگ جهانی دوم اقتصادهای اروپای غربی ویران شده را بازسازی کرد و این روند همچنین می‌تواند به ظهور یک نظم جهانی جدید بیانجامد. همه‌گیری کووید-۱۹ یک فاجعه بزرگ برای اقتصاد جهانی و انسجام اجتماعی است و BRI می‌تواند مانند طرح مارشال به بازسازی اقتصادی در دنیا کمک کند. BRI به عنوان یک ظرفیت بالقوه برای بازیابی اقتصادی پس از کووید-۱۹، نقش بسیار مهمتری از طرح مارشال می‌تواند داشته باشد و چین به عنوان حامی اصلی چارچوب BRI، قادر خواهد بود تا احیای جهانی را در دوران پس از کووید-۱۹ رهبری کند.

اگرچه می‌توان فهرست بلندبالایی از دلایل سیاسی و اقتصادی برشمرد که محرک سیاست‌گذاران برای ارائه این پروژه‌های بزرگ بوده‌اند، زمینه‌های تاریخی ارائه BRI و طرح مارشال قابل مقایسه هستند. به‌طور خلاصه، BRI و طرح مارشال هر دو در زمان‌هایی ارائه شدند که سیستم جهانی ناکارآمد بود. برخی محققان آن را «شکست بازار» یا «عدم تعادل» جهانی می‌نامند و برخی دیگر از محققین آن را «خلاء قدرت جهانی» با «فرصت‌های هژمونیک» می‌نامند. از این نظر، هرج و مرج کامل در اروپا پس از دو جنگ جهانی پیش از ارائه طرح مارشال با شرایط اروپا و غرب پس از بحران مالی جهانی سال ۲۰۰۷ پیش از ارائه طرح جاده و کمربند و رکود طولانی مدت اقتصاد جهانی در این دو دوره، قابل مقایسه هستند.

۳- مقایسه طرح‌ها از منظر اقتصادی، سیاسی و تجاری

همان‌طور که پیشتر توضیح داده شد، شرایط خاصی در پیشینه و اهداف طرح مارشال وجود دارد که با ابتکار کمربند و جاده چین قابل مقایسه است. مقایسه در شش موضوع انجام شده:

شورای همکاری‌های اقتصادی متقابل (CMEA یا Comecon)	طرح مارشال آمریکا (Marshall Plan)	ابتکار جاده و کمربند چین (BRI)
(۱) افزایش صادرات		
- تقویت همکاری اقتصادی بین کشورهای سوسیالیستی؛ - هماهنگ کردن توسعه اقتصادی آنها؛ - تبادل تجربیات اقتصادی و فنی و کمک متقابل؛ - مقابله با تبعیض تجاری	- ظرفیت مازاد صنعتی پس از پایان جنگ جهانی دوم - کاهش تقاضاهای نظامی	- ظرفیت مازاد صنعتی پس از طرح محرک اقتصادی چین ۲۰۰۸-۲۰۰۹ - کاهش تقاضای مصرف غرب
(۲) صادرات ارز		
- تجارت با ارزهای مختلف اروپای شرقی؛ - عملیات با روبل قابل انتقال؛ - ترتیبات تجاری خاص با قیمت میانگین متحرک پنج ساله	- جایگزینی پوند با دلار، به عنوان ارز جهانی با نفوذتر برای تقویت ثبات جهانی	- بین‌المللی کردن یوآن
(۳) مقابله با رقیب		
- مقابله با ابتکار طرح مارشال و جایگزین برای کشورهای مسکو از پیوستن به طرح مارشال منع کرده بود	- مقابله با نفوذ رو به رشد اتحاد جماهیر شوروی در اروپا	- مقابله با کنترل ایالات متحده بر مسیرهای تجاری و منابع انرژی - مقابله با تهدیدات دریایی آمریکا در تنگه مالاکا و دریای چین جنوبی
(۴) تقویت مرزبندی استراتژیک		
- تلاش برای ایجاد یک همای کمونیستی بنام استارتز (Estartz) برای OEEC	- حصول اطمینان که کشورهای مهم ژئوپلیتیکی مانند آلمان به طور کامل تحت حاکمیت شوروی نباشند	- تقویت سازمانهایی مانند APEC - فراهم کردن توسعه زیرساخت‌ها برای کشورهای شرق آسیا و غرب آسیا
(۵) تضعیف اتحادهای دیپلماتیک رقیب		
- غلبه بر هرگونه تأثیر احتمالی طرح مارشال در منطقه نفوذ شوروی؛ - تغییر جهت دادن پیوندهای اقتصادی اروپای شرقی از غرب به شرق	- ارائه کمک به کشورهای اقماری شوروی، به عنوان مثال، یوگسلاوی	- مشارکت اعضای اصلی اتحادیه اروپا مانند ایتالیا و اسپانیا در طرح BRI؛ - عضویت کشورهای اروپای مرکزی «V4» (جمهوری چک، مجارستان، لهستان و اسلواکی) در بانک سرمایه گذاری زیرساخت آسیا (AIIB)
(۶) تهدیدات مشابه یا مشترک		
- ویرانی و خرابی جنگ در اروپا - رکود شدید اقتصاد اروپای شرقی پس از جنگ جهانی دوم	- ویرانی ناشی از جنگ در اروپا - رکود اقتصاد اروپای غربی پس از جنگ جهانی دوم	- گسترش افراط گرایی در مجاورت چین در آسیای غربی در آسیای میانه و درون چین در سینکیانگ؛ - فقر شدید در آسیای میانه و غرب آسیا

جدول شماره ۱. مقایسه طرح جاده و کمربند چین با ابرپروژه‌های قرن ۲۰ و ۲۱ (منبع: نویسندگان، ۱۴۰۱)

Table No. 1. Comparison of China's Belt and Road Plan with 20th and 21st Century Superprojects (Authors, 2022)

در پایان جنگ جهانی دوم، ایالات متحده یک کشور تولیدکننده قوی بود که مجهز به ظرفیت صنعتی برتر جهان بود. با این حال، اشباع بازار داخلی و ناکامی ایالات متحده در صادرات ظرفیت مازاد باعث رکود رشد اقتصادی شد. ایالات متحده برای مقابله با تحول اقتصادی پس از جنگ و مشکل مازاد ظرفیت، مجبور شد به دنبال بازارهای خارج از کشور برای محصولات خود باشد (Shen, 2016).

در واقع، اغلب استدلال می‌شود که پیروزی ایالات متحده و شوروی در جنگ جهانی دوم عمدتاً نتیجه ظرفیت‌های صنعتی بسیار بزرگ هر دو کشور بود. در سال ۱۹۵۰، تخمین زده شد که ایالات متحده ۲۷٫۳٪ از تولید ناخالص داخلی جهان را تشکیل می‌دهد (مرکز رشد و توسعه گرونینگن، ۲۰۱۴). اتحاد جماهیر شوروی که پس از ایالات متحده نایب قهرمان شد، تولید ناخالص داخلی تقریباً یک سوم ایالات متحده داشت، در حالی که سایر کشورهای اروپای غربی کمتر از اتحاد جماهیر شوروی و بقیه جهان به‌طور کلی با این مقیاس قابل اقباض بودند. پایان جنگ، از یک سو، اتهامات را برای سرمایه‌گذاری بلندمدت از بین برد، اما روی دیگر سکه، کاهش شدید تقاضای تولید از سوی منابع جنگ و خطر بیکاری گسترده به دنبال کاهش مشاغل نظامی در زمان صلح بود. سناریوی مشابهی در دوره بین جنگ‌ها صادق بود، زمانی که «جنگ برای پایان دادن به همه جنگ‌ها» به هیچ چیز پایان نداد، اما رکود بزرگ و جنگ جهانی دوم را به همراه داشت. بنابراین لازم بود که ایالات متحده سرمایه را به سمت سرمایه‌گذاری در مناطق جنگ زده، عمدتاً در اروپا و بعضاً در آسیا، برای حفظ پایداری اقتصادی هدایت کند و امیدوار باشد که اروپا که به سرعت بازسازی می‌شود، تقاضای جدیدی برای کالاها و خدمات آمریکایی ایجاد کند تا از این شرایط بهبود یابد. در شرایط طرح مارشال آمده بود که کشورهای اروپایی که به آنها کمک می‌شود باید سرمایه‌گذاری ایالات متحده را بپذیرند و کالاهای آمریکایی را وارد کنند. در حقیقت با کمک رسانی به کشورهای مختلف، ایالات متحده به‌طور همزمان دچار تحول اقتصادی شد (Shen, 2016).

چین پس از بحران مالی جهانی (۲۰۰۷-۲۰۰۸) با وضعیت مشابهی روبرو شد. پس از گسترش بحران، آشکار بود که غرب در رکود اقتصادی به سر می‌برد و رشد صادراتی چین دیگر پایدار نیست. پس از یک دهه چشمگیر دیگر افزایش ساخت زیرساخت‌های داخلی، چین همچنان با مازاد ظرفیت صنعتی سنگینی مواجه است که نیاز به جذب سریع بازارهای خارجی دارد. BRI به بازار بالغ اروپا و همچنین مسیرهای تجاری آسیای مرکزی و جنوبی اشاره می‌کند که متشکل از کشورهای توسعه‌نیافته و در حال توسعه است که فرصت‌هایی را برای صادرات صنایع زیرساختی چین فراهم می‌کند.

به‌نظر می‌رسد که رونق صادرات در بازار سنتی توسعه‌یافته غربی جهان پس از جنگ جهانی

دوم دیگر تکرار نخواهد شد. در واقع، چین سعی کرده است تا به طور مصنوعی اقتصاد محلی را از طریق افزایش بنیادی در سرمایه گذاری ها تقویت کند، مانند کاری که ایالات متحده برای حمایت از اروپا در طرح مارشال انجام داده بود. با این حال، مانند آنچه در اواخر دهه ۱۹۵۰ اروپا اتفاق افتاد، مصرف قوی را به همراه نداشته است.

طرح مارشال طرحی برای تضعیف نفوذ اتحاد جماهیر شوروی ارائه کرد. به طور مشابه، BRI چین، ایالات متحده را به عنوان یک رقیب بالقوه و تهدید دریایی در نظر میگیرد و بر اتصال متقابل بر ساخت خطوط لوله انرژی در خشکی و همچنین بنادر تاکید دارد. با واردات انرژی از طریق کانال های پراکنده، چین می تواند ریسک استراتژیک واردات انرژی را کاهش دهد و کنترلش بر مسیرهای کشتیرانی در اقیانوس هند را افزایش دهد. در عین حال، تحکیم روابط تجاری بین چین (با صادرات کالاهای تولیدی)، خاورمیانه و آسیای مرکزی (صادرات انرژی) و آسیای جنوب شرقی (صادرات مواد خام) می تواند با استراتژی متعادل سازی ایالات متحده مقابله کند و وابستگی اقتصادی چین به آمریکا را کاهش دهد.

ابتکار کمربند و جاده ممکن است به عنوان بهترین نمود سیاستگذاری در مورد این «نوع جدید روابط قدرت های بزرگ» در منطقه آسیا و اقیانوسیه باشد. بارستون مدت ها پیش پیشنهاد کرده بود که دیپلماسی چینی امروزه به بهترین وجه می تواند با «مرکز کردن گسترش سریع لجستیک، ترتیبات انتقال مهارت های اطلاعاتی سریع، اطلاعات و دسترسی به بازار» و از طریق بازدیدهای خارجی و سرمایه گذاری های بعدی توسط هیئت های تجاری، شهری و بندری چین انجام شود. به جای بازدید از رهبران برجسته و نشست های دوجانبه (Barston, 2006: 73).

در دوران پس از جنگ جهانی دوم، ایالات متحده می خواست تمام آلمان (نه تنها آلمان غربی) را در اردوگاه سرمایه داری بگنجانند. اگر این امر در کوتاه مدت محقق نمی شد، ایالات متحده باید از تقسیم طولانی مدت در آلمان اطمینان حاصل می کرد تا از ورود کل کشور به اردوگاه اتحاد جماهیر شوروی جلوگیری کند. تاکید ایالات متحده بر آلمان ریشه در اهمیت استراتژیک ژئوپلیتیکی بالای آلمان داشت. آلمان یک منطقه صنعتی بزرگ است که منابع طبیعی ضروری (مانند زغال سنگ) و ظرفیت صنعتی را برای احیای اقتصاد اروپا فراهم می کند (Shen, 2016).

در اروپا، چین نیز شاهد پیشرفت ملموسی در افزایش تجارت با «ویسگراد چهار» کشورهای اقماری اروپای مرکزی شوروی سابق، کشورهای اتحادیه اروپا، در حال حاضر بوده است. به عنوان مثال در لهستان، با مزیت بنادر ساحلی، صادرات مواد غذایی فرآوری شده را از طریق خطوط ریلی اوراسیا گسترش داده است. مجارستان اولین کشور اروپایی بود که یادداشت تفاهم BRI را با چین امضا کرد. در زمانی که، خودروساز بزرگ چینی BYD قصد دارد اولین کارخانه اتوبوسرانی با

مالکیت کامل را در مجارستان تأسیس کند. گروه فاکسکان در حال ایجاد مراکز لجستیکی در جمهوری چک است. در اسلواکی، گروه He-Steel چین، دومین فولادساز بزرگ جهان، اخیراً قراردادی را با بزرگترین کارخانه فولاد این کشور در کوشیتس منعقد کرده است. هدف دیگر طرح مارشال هدف قرار دادن کشورهای اروپای شرقی با هدف جلب حمایت آنها بود. اگرچه کشورهای اقماری اروپای شرقی، اهداف اولیه طرح مارشال نبودند، اما در صورت کنار گذاشتن مدل کمونیستی، ایالات متحده همچنان به آن کشورها کمک می‌کرد. یوگسلاوی نمونه ای از یک کشور اروپای شرقی بود که با پذیرش کمک‌های طرح مارشال سود برد. به عبارت دیگر، ایالات متحده امیدوار بود که از توسعه اقتصادی اروپای غربی برای نشان دادن برتری خود استفاده کند و انگیزه‌هایی فراهم کند که بتواند نفوذ ایالات متحده را در اروپای شرقی افزایش دهد (Shen, 2016).

امروزه نقطه پایانی BRI در اروپا قرار دارد. این نشان می‌دهد که چین خواهان تشدید روابط با متحدان سنتی ایالات متحده در اروپای غربی است که به نوبه خود نفوذ ایالات متحده در منطقه را تضعیف می‌کند. به نظر می‌رسد که تعاملات مکرر اخیر بین رهبران چین و کشورهای عمده اروپای غربی و همچنین تصمیمات بریتانیا، فرانسه و آلمان برای پیوستن به AIIB علیرغم مخالفت‌های واشنگتن، نشان دهنده کاهش نفوذ ایالات متحده باشد. اگر ادغام اقتصادی و استراتژیک بین آسیا و اروپا محقق شود، چین ممکن است به مرکز جهان تبدیل شود و ایالات متحده را در حاشیه بگذارد.

ابتکار کمربند و جاده، تا حدی، می‌تواند به‌عنوان نشانه‌ای برای چین در نظر گرفته شود تا به آرامی جایگزین برتری کنونی آمریکا در سطح جهانی شود، به‌ویژه اگر ظهور مدل اقتصادی چین را به‌عنوان پاسخی از «نوسان آونگی» در سطح جهانی نظر بگیریم (Polanyi, 1944). در حالی که ایده کارل پولانی در مورد دگرگونی ابتدا در مورد دولت-ملت فردی به کار می‌رفت، نظام سرمایه داری جهانی که توسط ایالات متحده پس از طرح مارشال ساخته شد، احتمالاً ممکن است به‌عنوان پاسخ، «جنبش دوگانه جهانی» را القا کند. این داستان جدیدی از اجماع پکن به‌عنوان یک نیروی متقابل در برابر اجماع واشنگتن، و مدل توسعه چین به‌عنوان ضدالگویی برای سرمایه داری بازار آزاد نیست. اگرچه دولت چین تأکید می‌کند که پکن هرگز مدل توسعه خود را صادر نخواهد کرد، ابتکار کمربند و جاده، که بر اقتصاد مبتنی بر زیرساخت تأکید دارد، داستان موفقیت جزئی مدرنیزاسیون سریع چین است. به‌ویژه پس از آزادسازی بخش خدمات و مالی پس از دهه ۱۹۷۰، اقتصاد مبتنی بر زیرساخت، وام‌های بدون رشته به همراه ناسیونالیسم اقتصادی عمل‌گرایانه به جایگزین‌های مناسبی تبدیل شدند که پکن برای اقتصادهای در حال توسعه پیشنهاد کرد. اگرچه ممکن است گفته شود که این یک نوآوری سیستماتیک است - که تمایز اساسی بین طرح مارشال

از طرح کمربند و جاده است. طرح کمربند و جاده را می‌توان به عنوان یک طرح استراتژیک بالقوه از پکن در نظر گرفت با این هدف که چین آرام آرام نظم اقتصادی را در دست بگیرد. در واقع، سرمایه‌گذاری بر روی تأسیسات مرتبط با بندر دریایی در اقیانوس هند و در امتداد منطقه ساحلی آفریقا و جنوب شرقی آسیا تحت ابتکار راه ابریشم دریایی همیشه می‌تواند به عنوان یک رقابت بر روی کنترل در فرماندهی دریا در نظر گرفته شود (Harkavy, 2007).

طرح مارشال بر این اعتقاد استوار بود که بهبود اروپا در درازمدت مهم است (Hogan, 1987). (1947-1952) اداره همکاری اروپا (ECA) که توسط هافمن رهبری می‌شد، نقش اساسی مهمی در اثربخشی برنامه بازیابی اروپا ایفا کرد (Holm, 2017). در طرح مارشال، برنامه کمک‌های فنی و تکنولوژیک وجود داشت که کاربرد آن در تثبیت و تضمین بازیابی اروپا بسیار چشمگیر بود. هولم (۲۰۱۷) اشاره می‌کند که این ابتکارات کمک فنی مکمل مهمی برای کمک‌های مالی ارائه شده در برنامه بازیابی اروپا بود. طرح مارشال با فرستادن نخبگان تکنوکرات آمریکا به اروپا و استفاده از آنان در آموزش اروپایی‌ها در زمینه‌های بهره‌وری صنعتی و کشاورزی، بازاریابی و استفاده از کارگران، مدیریت دولتی، گردشگری، زیرساخت‌ها و ارتباطات کمک‌شایانی به توسعه اروپای غربی کرد. از این رو می‌توان با اطمینان گفت که طرح مارشال اروپای غربی را از نظر صنعتی و اقتصادی مدرن کرد.

همچنین نقش طرح مارشال در احیای اقتصاد آلمان پس از جنگ جهانی دوم شایان ذکر است. توجه به این نکته حائز اهمیت است که برای آمریکایی‌ها عاقلانه بود که آلمان را به عنوان کلید رهایی اقتصادی اروپا به رسمیت بشناسند، زیرا این کشور به عنوان قطب صنعتی اروپا پیش از جنگ دوم جهانی در نظر گرفته می‌شود. از این رو با احیای اقتصاد آلمان، گروه پایدار را در سایر کشورهای اروپای غربی تضمین می‌کند. هوگان (۱۹۸۷) خاطرنشان می‌کند که از طریق برنامه بازیابی اروپا بهبود قابل توجهی در توسعه آلمان در طول زمان حاصل شد، اگرچه نقش موانعی مانند تقسیم برلین و مقاومت اتحاد جماهیر شوروی از طریق محاصره‌ها را قابل ذکر است.

CMEA/COMECON با چالش‌هایی مواجه بود که یکی از آنها پیش‌فرض تشکیل سازمان بود. از چنین منظری می‌توان نتیجه گرفت که CMEA تلاشی برای ایجاد یک همتای نمای کمونیستی «استارتز» (estartz) برای OEEC بود. از این رو، ایجاد سازمانی که با هدف همکاری اقتصادی ایجاد شده با گرایش سیاسی سوسیالیستی در تعارض است. با این حال محققان اروپای شرقی با این استدلال مخالفت می‌کنند و ادعا می‌کنند که همین موضوع را می‌توان در مورد طرح مارشال نیز گفت که می‌توان آن را ماشینی برای گسترش سرمایه‌داری غربی در نظر گرفت که به دنبال تضعیف هژمونی کمونیستی شوروی است، علاوه بر این، ایجاد CMEA ضرورتی بود برای پاسخ به یک نظام سوسیالیستی در حال رشد جهانی.

نتیجه‌گیری

یکی از جنبه‌هایی که با توجه به کارآیی CMEA چالش برانگیز بود، روابط ارزی و پولی در اقتصادهای برنامه ریزی شده بود. زواس (Zwass, 1989) به مشاهدات فرانکلین دی هولزمن، کارشناس پولی ایالات متحده اشاره می‌کند که ناهماهنگی‌های مالی در CMEA را به شرح زیر توصیف می‌کند: «ارزهای مختلف اروپای شرقی همگی به یکدیگر غیرقابل تبدیل هستند، زیرا در وهله اول، مبادله می‌شود. زمانی که نرخ‌ها با سیستم‌های قیمت غیرمنطقی برابری می‌کنند، معنایی ندارند. هنگامی که ناهماهنگی از نظر رسانه تجاری مورد استفاده وجود داشته باشد، به عنوان یک مشکل لجستیکی ایجاد می‌شود که به نوبه خود بر دوام سازمان مورد نظر تأثیر می‌گذارد. از این رو این امر مشکلات یا موانع CMEA را به عنوان یک سازمان قابل دوام برای یکپارچگی اقتصادی سودآور برجسته می‌کند.»

جنبه دیگری که تصمیم CMEA را تضعیف کرد، نقص رویه‌ای در این سازمان بود. شرنک (۱۹۹۱) اشاره می‌کند که رویه‌های دست و پا گیر ذاتاً ناکارآمد و تشریفات اداری مانع تجارت چندجانبه در داخل سازمان شده است. به جای تعامل گسترده چندجانبه، به دلیل پیچیدگی‌های رویه‌ای، تجارت به‌رغم تصمیم‌گیری‌های استراتژیک عمدتاً دوجانبه شد. این به نوبه خود منجر به فشرده سازی تجارت به جای گسترش تجارت مورد نظر و تخصص کم و بیش کالایی شد که به نوبه خود بر کارایی تجارت چندجانبه در داخل سازمان تأثیر گذاشت.

می‌توان با اطمینان گفت که طرح مارشال و CMEA هر دو ابتکاراتی برای بازسازی و احیای اقتصاد اروپا پس از جنگ جهانی دوم بودند. با این حال، مسائل سیاسی زیربنای سازمان‌های OEEC و CMEA قرار گرفت. اساساً تشکیل این دو در راستای مبارزه‌ای بین سوسیالیسم و سرمایه داری بود که در آن سرمایه داری غالب شد. علاوه بر این، مبارزه‌ای برای تسلط ژئوپلیتیک از نظر ایدئولوژیک، سیستماتیک و اقتصادی بود.

اگرچه نمیشود کاملاً آنچه را که قبلاً در طرح مارشال و طرح مولوتوف شوروی به اجرا درآمده است با آنچه که در چشم‌انداز ابتکار کمربند و جاده چین و ابتکار ساخت جهانی بهتر آمریکا و گروه هفت پیشنهاد شده است مقایسه کنیم، با این حال مقایسه پیشینه و اهداف سیاسی و اقتصادی در پس این طرح‌های بزرگ توسعه هنوز معنادار است. هر دو طرح مارشال (۱۹۴۸) و BRI (۲۰۱۳) در زمان‌هایی مطرح شدند که سیستم جهانی به درستی کار نمی‌کرد. از نظر مارشال، دو جنگ جهانی و رکود بزرگ در دورانی بود که با تهدید رو به رشد کمونیسم از سوی روسیه، زندگی دو نسل از اروپایی‌ها را به کلی نابود کرد. برای BRI، این رکود طولانی مدت اقتصاد جهانی به ویژه از زمان بحران مالی جهانی در سال ۲۰۰۷ است. هر دو ایالات متحده و چین در زمان‌های خاص خود

بسته‌های خود را به گونه‌ای طراحی کردند که به‌طور همزمان وضعیت رهبری آنها را در سطح جهانی بهبود بخشد. در سوی دیگر طرح شورای تعاون و همکاری متقابل شوروی در واکنش به طرح مارشال و جلوگیری از نفوذ آمریکا به اروپای شرقی ارائه شد. از منظر افزایش صادرات، هر دو ایالات متحده در سال ۱۹۴۵ و چین ۲۰۱۳، اقتصادهای صنعتی پیشرو جهانی با مشکلات مازاد ظرفیت و تقاضای ضعیف در بازارهای جهانی روبرو بوده‌اند، بنابراین آنها می‌خواهند با ارایه این دو طرح برای ایجاد تقاضاهای صادراتی برای سرمایه‌گذاری در سایر کشورها قدم بگذارند. به‌طور مشابه شوروی با طرح شورای همکاری‌های اقتصادی متقابل (CMEA یا Comecon) به دنبال تقویت همکاری اقتصادی بین کشورهای سوسیالیستی و صادرات به اروپای شرقی بود.

هدف دوم کشورها از ارائه این طرح‌ها این است که ارزش خود را به عنوان ارزش تسویه حساب برای تجارت صادر کنند تا حوزه نفوذ ساختارهای مالی خود را گسترش دهند. چین با ابتکار جاده و کمربند به دنبال این است که حجمی از تجارت بین‌الملل با یوآن انجام شود و این ارزش از یک ارزش غیرقابل تبدیل و بسته به ارزی بین‌المللی بدل شود. به صورت مشابه آمریکا از طرح مارشال جایگزینی پوند با دلار، به عنوان ارزش جهانی با نفوذتر برای تقویت ثبات جهانی را دنبال می‌کرد. همچنین یکی از اهداف طرح شورای تعاون متقابل شوروی تجارت با ارزشهای مختلف اروپای شرقی و عملیات تجاری با روبل قابل انتقال بود.

هدف سوم استفاده از این پروژه‌ها به عنوان ابزارهای اقتصادی برای مقابله با رقیب است. به نظر مارشال، این اتحاد جماهیر شوروی و کمونیسم بودند که در اروپا به سرعت در حال رشد بودند، با توجه به این واقعیت که آنها پیشرفت خاصی در صنعتی شدن داشتند، در حالی که اروپای غربی از رکود بزرگ رنج می‌برد و مزیت اتحاد جماهیر شوروی به دلیل استقرار مقادیر بالای تسلیحات و ماشین‌آلات در طول جنگ جهانی دوم بود که در نهایت برلین را فتح کرد و در اروپا به پیروزی رسید. پس طرح مارشال برای مقابله با نفوذ رو به رشد اتحاد جماهیر شوروی در اروپا طراحی شد. بصورت مشابه بسیاری از محققان سیاست بین‌الملل معتقدند مهمترین هدف از طرح جاده و کمربند چین مقابله با کنترل ایالات متحده بر مسیرهای تجاری و منابع انرژی، بویژه مسیرهای دریایی تجارت است. در این زمینه شوروی از طرح مولوتوف برای مقابله با ابتکار طرح مارشال و جایگزین برای کشورهای مسکو از پیوستن به طرح مارشال منع کرده بود، استفاده کرد.

نقطه شباهت چهارم تقویت دسته‌بندی استراتژیک با اطمینان از عدم پیوستن کامل کشورهای متحد به اردوگاه رقیب است. به همین دلیل مارشال برای جلوگیری از تسلط کامل شوروی بر آلمان، حمایت سخاوتمندانه‌ای از آلمان غربی پیشنهاد کرد. در نقطه مقابل شوروی با ایجاد CMEA به دنبال ایجاد یک همتای کمونیستی استراتژیک برای شورای همکاری‌های اقتصادی بود. در حالی که

^۱. Estartz

چین در طرح کمربند و جاده به کشورهای APEC کمک‌های زیربنایی پیشنهاد کرده تا آنها را برای حمایت از استانداردهای چینی تجارت آزاد، جذب کند.

نکته پنجم تشابه طرح مارشال و طرح کمربند و جاده حذف حمایت دیپلماتیک رقیب است. مارشال در تلاش برای متقاعد کردن کشورهای اروپای شرقی به ترک اردوگاه رقیب بود و در این راستا پیشنهادهای کمک به کشورهای اروپای شرقی تحت کنترل شوروی ارائه کرد. به‌عنوان مثال یوگسلاوی یک نمونه از موفقیت این هدف طرح مارشال بود. ابتکار جاده و کمربند نیز سعی می‌کند همین کار را انجام دهد و روابط چین با برخی کشورهای هم‌پیمان آمریکا در اروپای غربی، مانند ایتالیا و اسپانیا و آلمان، را تقویت کند. در این هدف چین اما با مشکلات بسیار بیشتری روبرو است. از این جهت که برخلاف هرج و مرج طولانی نیمه اول قرن بیستم که همزمان با طرح مارشال بر جهان حاکم بود، امروز ثبات بر سیستم جهانی موجود حاکم است و این سیستم ریشه دوانده است. و دقیقاً از این جهت است که موفقیت‌های دیپلماتیک اولیه طرح جاده و کمربند چین عمدتاً در کشورهای شوروی سابق در آسیای مرکزی و اروپای مرکزی اتفاق افتاده است. زیرا این کشورها نسبتاً کمتر به سیستم مبتنی بر رهبری ایالات متحده متعهد هستند. در این مورد اما طرح شورای تعاون اقتصادی شوروی، رویکرد محافظه کارانه تری داشت و بر غلبه بر هرگونه تأثیر احتمالی طرح مارشال در منطقه نفوذ شوروی و تغییر جهت دادن پیوندهای اقتصادی اروپای شرقی از غرب به شرق تمرکز داشت.

ششمین نکته قابل قیاس در این طرح‌ها تهدیدات مشابه یا مشترک است. چنانکه طرح مارشال آمریکا و طرح مولوتوف شوروی با تهدیداتی مشابه از قبیل ویرانی ناشی از جنگ در اروپا و رکود اقتصادی شدید در اروپای غربی و شرقی در سال‌های پس از جنگ دوم جهانی روبرو بودند. تفاوت اصلی که باید هنگام مقایسه این طرح‌ها به آن اشاره کرد این است که زمانی که ایالات متحده طرح مارشال را از یک سو و اتحاد جماهیر شوروی طرح مولوتوف را از سوی دیگر ارائه کردند، آنها با جهانی در هرج و مرج کامل با یک رقیب رو به رشد با برخی از قابلیت‌های صنعتی و نظامی اثبات شده روبرو بودند. در صورتیکه طرح جاده و کمربند چین با یک سیستم جهانی ریشه‌دار در اروپای غربی مواجه است و این سیستم به رهبری آمریکا در دوره‌ای از رکود طولانی مدت و در برخی جنبه‌ها، تضعیف تدریجی و آهسته روبرو است و رقیب اصلی چین یعنی ایالات متحده آمریکا وضعیت سریعی ندارد. تفاوت دیگر در بین این ابرپروژه‌های بلندپروازانه این کشورها منظر و رویکرد آنهاست. به این معنی که ایالات متحده در طرح مارشال و شوروی در طرح مولوتوف رویکردی عمدتاً سیاست محور و ژئوپولیتیک را دنبال می‌کردند و اهداف سیاسی و ژئوپولیتیک در محور این طرح‌ها بود. درحالی که رویکرد اصلی چین در طرح جاده و کمربند رویکردی تجاری و اقتصادی و کمتر سیاسی است.

لذا میتوان نتیجه گرفت که طرح کمربند و جاده در شش زمینه با دیگر طرح‌ها تشابه دارد که به ترتیب شامل افزایش صادرات، صادرات ارز، مقابله با رقیب، تقویت مرزبندی استراتژیک، تضعیف اتحادهای دیپلماتیک رقیب و مقابله با تهدیدات مشابه یا مشترک است و در دو زمینه کلی شامل تفاوت در وضعیت نظم جهانی و تفاوت در منظر و رویکرد با دیگر طرح‌ها متفاوت است. همچنین باید توجه داشت که اگرچه طرح کمربند و جاده یک جایگزین سیستماتیک در برابر سلطه اقتصادی و مالی ایالات متحده است، ضعف نسبی چین و طرح کمربند و جاده ممکن است چنین پتانسیلی را محدود کند. کمبود منابع مالی در سطح دولت، اثربخشی سرمایه‌گذاری زیرساخت‌محور چین را تضعیف کرده است. بنابراین، اتکا به بخش خصوصی و بازار مالی خارجی همیشه یک تهدید بالقوه برای پکن است. اقتصادهای در حال توسعه ممکن است در بازپرداخت وام به بخش خصوصی چین شکست بخورند و در نتیجه بحران اعتباری ناسالم در سطح داخلی و خصوصی ایجاد شود که برای اقتصاد چین مضر است. گسترش بیش از حد چین در اقتصادهای در حال توسعه، به ویژه ارایه وام در پروژه‌های زیربنایی، ممکن است واکنش‌هایی از جنس ملی‌گرایی اقتصادی در کشورهای در حال توسعه در پی داشته باشد و منجر به کاهش نفوذ سیاسی چین شود. در یک سطح ساختاری‌تر، اتکا به بخش مالی همچنین نشان می‌دهد که «دیپلماسی اقتصادی مبتنی بر زیرساخت چین» ممکن است یک راهکار سیستماتیک واقعی و مناسب نباشد، زیرا اثربخشی چین راهکار اقتصادی همچنان به بخش مالی خصوصی پر جنب و جوش وابسته است که هنوز وضعیت بخش مالی خصوصی چین اینگونه نیست. از این منظر ظهور چین و ابتکار کمربند و جاده میتواند صرفاً به یک فرآیند تعدیل مجدد ساختاری محدود شود که در سیستم سرمایه‌داری پیش‌بینی شده است، بدون اینکه این سیستم را اساساً به چالش بکشد.

English References

1. Barston, RP. (2006). *Modern Diplomacy*, 3rd edn. Pearson Longman, Harlow, p 73
2. Best, W. (2015). How Will Global Ageing Affect Consumer Spending? <https://www.weforum.org/agenda/2015/01/how-will-global-ageing-affect-consumer-spending/>
3. Bhaya Abhishek G. (2020). BRI to lead post-COVID-19 'Marshall Plan' for global recovery. The CGTN. <https://news.cgtn.com/news/2020-04-11/BRI-to-lead-post-COVID-19-Marshall-Plan-for-global-recovery-Pyun62F17y/index.html>
4. Bokoff, M. S. (2010). The framework of trade in the council for mutual economic assistance. https://opencommons.uconn.edu/srhonors_theses/129/
5. Cao, H., Gong, T. (2016). Building a Shared vision for the Belt and Road Initiative and

- the Sustainable Development Goals. The United Nations Development Programme. 2016 High-Level Policy Forum on Global Governance “Belt and Road”: A New Path to Regional Development. at: <https://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-BRI%202017Scoping%20Paper%202%EF%BC%88Final%EF%BC%89.pdf>
6. Chen, D. (2014). China’s ‘Marshall plan’ is much more. *The Diplomat*. <http://thediplomat.com/2014/11/chinas-marshall-plan-is-much-more/>
 7. Curran, E. (2016). China’s Marshall Plan. *The Bloomberg*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-08-07/china-s-marshall-plan>
 8. Eichengreen B (2010). Lessons learned from the Marshall Plan, *World Development Report*. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/27506/620420WP0Lesso0BOX0361475B00PUBLIC0.pdf?sequence=1>
 9. *Financial Times*. (2015). China’s Great Game: Road to a new empire. <https://www.ft.com/content/6e098274-587a-11e5-a28b-50226830d644?mhq5j=e2>
 10. Frieden, JA. (2006). Dean Acheson, present at the creation. *Global capitalism: its fall and rise in the twentieth century*. pp 264–268
 11. Gholizadeh, A., Gong, Y., & Huang, Q. (2020). Exploring China’s energy situation through One Belt and One Road. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 424(1), 012006, IOP Publishing. <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/424/1/012006/meta>
 12. Gholizadeh, A., Madani, S. A., Saneinia, S. (2020). Analyzing Pakistan’s Geoeconomic and Geopolitical Importance to BRI. *The Journal of Social Sciences Research*, 6(2), 147-153. <https://ideas.repec.org/a/arp/tjssrr/2020p147-153.html>
 13. Gholizadeh, A., Madani, S., Saneinia, S. (2020). A geoeconomic and geopolitical review of Gwadar Port on belt and road initiative. *Maritime Business Review*. <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/MABR-11-2019-0051/full/html>
 14. Gholizadeh, A., Saneinia, S., & Zhou, R. (2019). Belt and Road Initiative (BRI) as a Turning Point on China’s Infrastructure Interconnection and Talent Exchange: Case of High-Speed Railway. *Journal of Social and Political Sciences*, 2(4). https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3506449
 15. Gopal, S. (2005). Dialogue and understanding, Central Asia and India: the Soviet and

- the post-Soviet era. Shipra Publications.
16. Groningen Growth and Development Centre (2014) Maddison project. <http://www.ggd.net/maddison/maddison-project/home.htm>
 17. Harkavy, R. (2007). *Strategic Basing and the Great Power*. Routledge, London, New York
 18. Hogan, M. J., Hogan, M. J. (1989). *The Marshall Plan: America, Britain and the Reconstruction of Western Europe, 1947-1952*. Cambridge University Press. [https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=wVp0UsB1ITIC&oi=fnd&pg=PR9&dq=Hogan+M.J+\(1987\),+The+Marshall+Plan:+America,+Britain,+and+the+Reconstruction+of+Western+Europe,+1947%E2%80%931952,+Cambridge+University&ots=3oEFQO0zff&sig=gmEGpYWKT-0-9VjaeVXjkGn5WUc#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=wVp0UsB1ITIC&oi=fnd&pg=PR9&dq=Hogan+M.J+(1987),+The+Marshall+Plan:+America,+Britain,+and+the+Reconstruction+of+Western+Europe,+1947%E2%80%931952,+Cambridge+University&ots=3oEFQO0zff&sig=gmEGpYWKT-0-9VjaeVXjkGn5WUc#v=onepage&q&f=false)
 19. Johnson, G. O. (2002). Lessons for today from the Marshall Plan. people. CIPE.ORG Feature Service: Technical Paper Series: 2.
 20. Laruelle, M. (2015). The US Silk Road: geopolitical imaginary or the repackaging of strategic Interests?. *Eurasian Geography and Economics*, 56(4), 360-375. <https://doi.org/10.1080/15387216.2015.1098555>
 21. Lee, G. (2012). *The New Silk Road and the Northern Distribution Network: A Golden Road to Central Asian Trade Reform?*. New York: Open Society Foundations. <https://www.issuelab.org/resources/36314/36314.pdf>
 22. Ma, CZ. (2016). China's One Belt, One Road: Will it reshape global trade? <http://www.mckinsey.com/global-themes/china/chinas-one-belt-one-road-will-it-reshape-global-trade>
 23. Madani, S., Toosi, S. K., Gholizadeh, A. (2020). Factors Influencing China's Oil Diplomacy in the Middle East. *The Journal of Social Sciences Research*, 6(10), 890-899. <https://ideas.repec.org/a/arp/tjssrr/2020p890-899.html>
 24. Maleki, A. (2007). "Iran"; in Frederick Starr (ed.) *The New Silk Roads: Transport and Trade in Greater Central Asia*; Johns Hopkins University. <https://doi.org/10.1177/097492840906500418>
 25. Necrometrics. (2013). Source List and Detailed Death Tolls for the Primary Megadeaths of the Twentieth Century. <http://necrometrics.com/20c5m.htm>
 26. OECD. (2013). Crisis Squeezes Income and Puts Pressure on Inequality and Poverty. <http://www.oecd.org/els/soc/OECD2013-Inequality-and-Poverty-8p.pdf>

27. Padoan P.C, Sorel, E. (2007). The Marshall Plan: Lessons for the 21st century. Organisation of Economic Cooperation and Development, The George Washington University.
28. Polanyi, K. (1944). *The Great Transformation: The Political and Economic Origins of Our Times*. Beacon Press, Boston.
29. Sabine, P. (2017). Belt and road is ‘Marshall Plan without a war’. South China Morning Post. at: <http://www.scmp.com/special-reports/business/topics/one-belt-one-road/article/2082733/belt-and-road-marshall-plan>
30. Sahakyan Mher, D. (2020). What Is The Belt and Road Initiative? A Chinese “Marshall Plan” OR A “Geopolitical Tool”? International Institute For Peace. <https://www.iipvienna.com/new-blog/2020/3/26/what-is-the-belt-and-road-initiative-a-chinese-marshall-plan-or-a-geopolitical-tool>
31. Shen, S. (2016). How China’s ‘Belt and road’ compares to the Marshall plan. <http://thediplomat.com/2016/02/how-chinas-belt-and-road-compares-to-the-marshall-plan/>
32. Shen, S., Chan, W. (2018). A comparative study of the Belt and Road Initiative and the Marshall plan. *Palgrave Communications*, 4(1), 1-11. <https://www.nature.com/articles/s41599-018-0077-9>
33. Szawłowski, R. (1976). *The System of the International Organizations of the Communist Countries*: Richard Szawłowski. BRILL. [https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=pcDWxNCh3JoC&oi=fnd&pg=PR9&dq=Szawłowski+R+\(1976\).+The+System+of+International+Organisations+of+the+Communist+Countries.+A,+W+Sijthoff+International+Publishing+Co.,+Netherlands&ots=qowxpsWw6t&sig=OFRn30GoV57kgnZpFAYIwRBdkeg#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=pcDWxNCh3JoC&oi=fnd&pg=PR9&dq=Szawłowski+R+(1976).+The+System+of+International+Organisations+of+the+Communist+Countries.+A,+W+Sijthoff+International+Publishing+Co.,+Netherlands&ots=qowxpsWw6t&sig=OFRn30GoV57kgnZpFAYIwRBdkeg#v=onepage&q&f=false)
34. Umland, A. (2016). Between Europe and Asia: The Origins, Theories and Legacies of Russian Eurasianism. Edited by Mark Bassin, Sergey Glebov and Marlene Laruelle. Pittsburgh, PA: University of Pittsburgh Press, 2015. 267p. \$27.95 paper. Perspectives on Politics, 14(1), 210-211. <https://doi.org/10.1017/S1537592715003618>
35. Wasser, S. F., Dolfman, M. L. (2005). BLS and the Marshall Plan: the forgotten story. *Monthly Lab. Rev.*, 128, 44. <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/month128&div=64&id=&page=>

36. Woods, R. B. (1997). *The Marshall Plan: A Fifty Year Perspective* (Washington, DC: German Marshall Fund of the United States, 1987), taken from a reprint by the George C. Marshall Foundation, Lexington, Va, 19.
37. Zhang, JJ. (2011). Seeking the Beijing Consensus in Asia: An Empirical Test of Soft Power.
<https://dukespace.lib.duke.edu/dspace/bitstream/handle/10161/5383/Duke%20Honors%20Thesis.pdf?sequence=1>, <https://www.ft.com/content/9312e100-f71c-11e5-803c-d27c7117d132?mhq5j=e3>
38. Zwass, A. (1989). *The council for Mmutual Economic Assistance: The Thorny Path from Political to Economic Intergration.* ME Sharpe.
[https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=2db3MMq1W70C&oi=fnd&pg=PP13&dq=Zwass+A+\(1989\).+The+Council+for+Mutual+Economic+Assistance:+The+thorny+path+from+Political+to+Economic+Intergration,+M+E+Sharpe+Inc.,+London&ots=wR7LdGdmrz&sig=pzeQCMKag-GnAnjnVooKe3kXQ8w#v=onepage&q=Zwass%20A%20\(1989\).%20The%20Council%20for%20Mutual%20Economic%20Assistance%3A%20The%20thorny%20path%20from%20Political%20to%20Economic%20Intergration%2C%20M%20E%20Sharpe%20Inc.%2C%20London&f=false](https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=2db3MMq1W70C&oi=fnd&pg=PP13&dq=Zwass+A+(1989).+The+Council+for+Mutual+Economic+Assistance:+The+thorny+path+from+Political+to+Economic+Intergration,+M+E+Sharpe+Inc.,+London&ots=wR7LdGdmrz&sig=pzeQCMKag-GnAnjnVooKe3kXQ8w#v=onepage&q=Zwass%20A%20(1989).%20The%20Council%20for%20Mutual%20Economic%20Assistance%3A%20The%20thorny%20path%20from%20Political%20to%20Economic%20Intergration%2C%20M%20E%20Sharpe%20Inc.%2C%20London&f=false)

