

ابتکار کمربند

و جاده

آبرپروژه‌ای که آمریکا را
به وحشت انداخته است







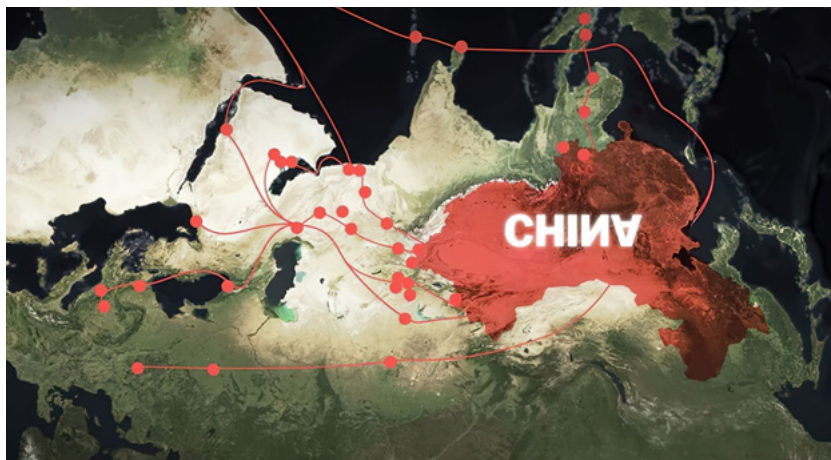
ابتکار کمربند و جاده

آبرپروژه‌ای که آمریکا را به وحشت انداخته است



فهرست مطالب:

۱. ابتکار کمربند و جاده (BRI) چیست؟	۶
۲. علت ابداع BRI	۹
۳. مسیرها و طرح‌های BRI	۹
۴. هدف چین از BRI چیست؟	۱۹
۵. گروه مدیریتی BRI	۲۰
۶. تامین مالی BRI از کجاست؟	۲۱
۷. شبکه‌های زیرساختی	۲۴
۸. پروژه‌ها	۲۵
۹. جامعه آموزشی BRI	۲۶
۱۰. BRI و موافقان	۲۶
۱۱. BRI و مخالفان	۲۹
۱۲. BRI و نظرات دوسویه	۳۵
۱۳. آمریکا و BRI	۳۶
ایران و BRI	۴۲
برآیند	۴۳



«ابتکار کمربند و جاده» (BRI / Belt and Road Initiative) که پیشتر «یک کمربند و یک جاده» نامیده شده بود، طرح سرمایه‌گذاری در زیربناهای اقتصادی نزدیک به ۷۰ کشور جهان و توسعه دو مسیر تجاری «کمربند اقتصادی راه ابریشم» و «راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» است که در محوریت سیاست خارجی «شی جین پینگ» -دبیرکل حزب کمونیست چین و رئیس جمهور این کشور- قرار دارد. BRI هسته مرکزی استراتژی «دیپلماسی کشور بزرگ» شی است، که از چین می‌خواهد تا نقش رهبری بیشتری را برای امور جهانی مطابق با قدرت و موقعیت رو به رشد خود بر عهده بگیرد. شی، این استراتژی را نخست‌بار به‌عنوان «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» در جریان یک سفر رسمی به قزاقستان در سپتامبر ۲۰۱۳ معرفی کرد که در زمان رسمی شدن، نام «یک کمربند و یک جاده» به‌خود گرفت، اما در سال ۲۰۱۶ نام انگلیسی آن به‌دلالی که در متن ذکر خواهد شد، به «ابتکار کمربند و جاده» تغییر یافت. نمونه‌هایی از سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی طرح کمربند و جاده شامل بنادر، آسمان‌خراش‌ها، راه‌آهن‌ها، جاده‌ها، فرودگاه‌ها، سدها، نیروگاه‌های زغال‌سنگ و تونل‌های راه‌آهن است. ابتکار کمربند و جاده، طرحی ۹۰۰ میلیارد دلاری برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اقتصادی جهان به‌منظور گسترش جهانی‌شدن و توسعه بازارهاست. این طرح بزرگ‌ترین طرح سرمایه‌گذاری است که تاکنون توسط یک کشور ارائه شده است. این ابتکار در سال ۲۰۱۷ در قانون اساسی چین گنجانده شد. دولت چین این ابتکار را «تلاشی برای تقویت اتصال



منطقه‌ای و پذیرش آینده‌ای روشن‌تر» می‌خواند. تاریخ تکمیل پروژه سال ۲۰۴۹ است که مصادف با صدمین سالگرد تاسیس جمهوری خلق چین (PRC) خواهد بود. موافقان این طرح، آن را راهی برای رفع شکاف زیرساختی میان کشورهای توسعه‌یافته و کشورهای در حال توسعه، کمک به رشد اقتصادی این کشورها و رونق تجارت بین‌المللی می‌دانند. در نقطه مقابل، مخالفان معتقدند که این طرح ضمن نداشتن قراردادهای شفاف، استعماری است و بسیاری از کشورهای هدف، توان بازپرداخت دیون آن را ندارند. مخالفان و برخی از ناظران -عمدتاً از کشورهای غیرشرکت‌کننده و در راس آن‌ها آمریکا- آن را به‌عنوان طرحی برای یک شبکه تجارت بین‌المللی با محوریت «سینوسترسیسم» (مرکزگرایی چین) تعبیر می‌کنند. در پاسخ، آمریکا، ژاپن و استرالیا یک ابتکار متقابل به‌نام «شبکه نقطه‌های آبی» (BDN) را در سال ۲۰۱۹ ایجاد کردند و به‌دنبال آن ابتکار «ساختن جهانی بهتر» (B3W / Build Back Better World) توسط G7 در سال ۲۰۲۱ به‌وجود آمد. یک مطالعه در سال ۲۰۱۹ که توسط مشاوران اقتصادی جهانی CEBR انجام شد، پیش‌بینی کرد که کمربند و جاده احتمالاً تا سال ۲۰۴۰ تولید ناخالص داخلی جهانی را ۷٫۱ تریلیون دلار در سال افزایش می‌دهد. پشتوانه این طرح، قدرت صنعتی اقتصاد چین و توان سرمایه‌گذاری این کشور است.

۱. ابتکار کمربند و جاده (BRI) چیست؟

این ابرپروژه در ابتدا در سال ۲۰۱۳ با نام «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» معرفی شد و سپس با رسمی شدن، نام «یک کمربند و یک جاده» به‌خود گرفت. اما ترجمه انگلیسی آن در سال ۲۰۱۶ به «ابتکار کمربند و جاده» (BRI) -زمانی که دولت چین به این نتیجه رسید که واژگان «یک» و «استراتژی» مستعد تفسیر نادرست هستند- تغییر یافت و بدین وسیله اصطلاح فراگیرتر «ابتکار» را انتخاب کرد. با این حال، در رسانه‌های چینی‌زبان هنوز هم از اصطلاح مرجع «یک کمربند و یک جاده» استفاده می‌شود. «کمربند» مخفف «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» است که به مسیرهای زمینی پیشنهادی برای حمل و نقل جاده‌ای و ریلی از طریق کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی در امتداد مسیرهای تجاری تاریخی مشهور مناطق غربی اشاره دارد. در حالی که «جاده» مخفف «جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» است که به مسیرهای دریایی هند و اقیانوس آرام از جنوب شرقی آسیا تا جنوب آسیا، خاورمیانه و آفریقا اشاره دارد.



نخست‌بار در سپتامبر و اکتبر ۲۰۱۳ بود که شی جین پینگ -رئیس‌جمهور چین- در جریان بازدید از قزاقستان و اندونزی از این طرح رونمایی کرد و پس از آن توسط «لی که چیانگ» -نخست‌وزیر چین- در طول سفرهایش به آسیا و اروپا تبلیغ شد. این ابتکار قویا توسط رسانه‌های دولتی چین پوشش داده و تا سال ۲۰۱۶ به‌طور مفصل در «پپل دیلی» -بزرگ‌ترین گروه روزنامه چین- تبلیغ شد.

اهداف اعلام‌شده در این طرح عبارتند از: «ساخت یک بازار بزرگ واحد و استفاده کامل از بازارهای بین‌المللی و داخلی از طریق تبادل فرهنگی و ادغام جهت افزایش درک متقابل و اعتماد میان کشورهای عضو، که منجر به خلق الگوی نوآورانه جریان سرمایه، جامعه استعدادها، و پایگاه‌های اطلاعاتی فناوری می‌گردد». ابتکار کمربند و جاده به شکاف زیرساختی می‌پردازد و بنابراین پتانسیل تسریع رشد اقتصادی در سراسر آسیا و اقیانوسیه، آفریقا و اروپای مرکزی و شرقی را دارد. گزارشی از «شورای جهانی بازنشستگی» (WPC) تخمین می‌زند که آسیا -به‌استثنای چین- سالانه به ۹۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری زیرساختی در دهه آینده نیاز دارد. نیاز گسترده به سرمایه بلندمدت به ما می‌گوید که چرا بسیاری از سران کشورهای آسیایی و اروپای شرقی با خوشحالی علاقه خود را برای پیوستن به این موسسه مالی بین‌المللی جدید که صرفاً بر دارایی‌های واقعی و رشد اقتصادی مبتنی بر زیرساخت متمرکز است، ابراز کردند.



تمرکز اولیه BRI، بر سرمایه‌گذاری زیرساختی، آموزش، مصالح ساختمانی، راه آهن و بزرگراه، خودرو، املاک، شبکه برق و آهن و فولاد بوده است. در حال حاضر، برخی برآوردها، طرح کمربند و جاده را به‌عنوان یکی از بزرگترین پروژه‌های زیرساختی و سرمایه‌گذاری در تاریخ می‌دانند که بیش از ۶۸ کشور را شامل می‌شود که در برگیرنده ۶۵ درصد جمعیت جهان و ۴۰ درصد از تولید ناخالص داخلی جهان تا سال ۲۰۱۷ هستند. این پروژه بر روی مسیرهای تجاری قدیمی که زمانی چین را به غرب متصل می‌کرد، مسیرهای «مارکو پولو» و «ابن بطوطه» در شمال و مسیرهای اعزامی دریایی «ژنگ‌هه» -دریاسالار سلسله‌مینگ- در جنوب، بنا شده است. ابتکار کمربند و جاده اکنون به کل منطقه جغرافیایی مسیر تجاری تاریخی «جاده ابریشم» اشاره دارد که در دوران باستان به‌طور مداوم مورد استفاده قرار می‌گرفته است. توسعه «رنمینی» (یکای پول رسمی کشور چین که یکای اصلی آن یوان است) به‌عنوان ارزش مبادلات بین‌المللی، توسعه زیرساخت‌های کشورهای آسیایی، تقویت روابط دیپلماتیک، کاهش وابستگی به آمریکا، ایجاد بازارهای جدید برای محصولات چینی، صادرات ظرفیت‌های صنعتی مازاد و نزدیک کردن کشورهای غنی از کالا به اقتصاد چین، همه جزو اهداف ابتکار کمربند و جاده هستند.

کشور صنعتی ایتالیا که عضو G7 نیز هست، از مارس ۲۰۱۹ در توسعه این پروژه شریک بوده است. طبق برآوردها، کل پروژه BRI، امروز بیش از ۶۰ درصد از جمعیت جهان و تقریباً ۳۵ درصد از اقتصاد جهانی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تجارت در امتداد جاده ابریشم می‌تواند در آینده نزدیک تقریباً ۴۰ درصد از کل تجارت جهانی را در بر بگیرد که بخش بزرگی از آن از طریق دریا انجام می‌شود. به‌نظر می‌رسد مسیر زمینی جاده ابریشم نیز از نظر حجم حمل و نقل در آینده یک پروژه مهم باقی بماند.



۲. علت ابداع BRI

علت ارائه ابتکار کمربند و جاده (BRI) این بود که دو موتور مولد اقتصاد چین یعنی توسعه زیرساخت‌های اقتصادی داخلی و صادرات کالا به کشورهای در حال توسعه، دیگر کارایی گذشته را نداشت. چین دچار مازاد تولید کالا از مسکن گرفته تا محصولات صنعتی شده بود و با توجه به رکود اقتصادی در کشورهای غربی، بازگشت سرمایه‌گذاری داخلی به سرعت در حال تضعیف بود. بنابراین، هدف اصلی طرح، طرح تقویت رشد اقتصاد چین است و از طریق اجرای این طرح شرکت‌های چینی بدل به شرکت‌های جهانی خواهند شد. به مرور زمان می‌توان شاهد این بود که این شرکت‌ها در همه کشورها و حتی قطب شمال تحت برند «ابتکار کمربند و جاده»، به فعالیت در توسعه زیرساخت‌ها بپردازند.

۳. مسیرها و طرح‌های BRI

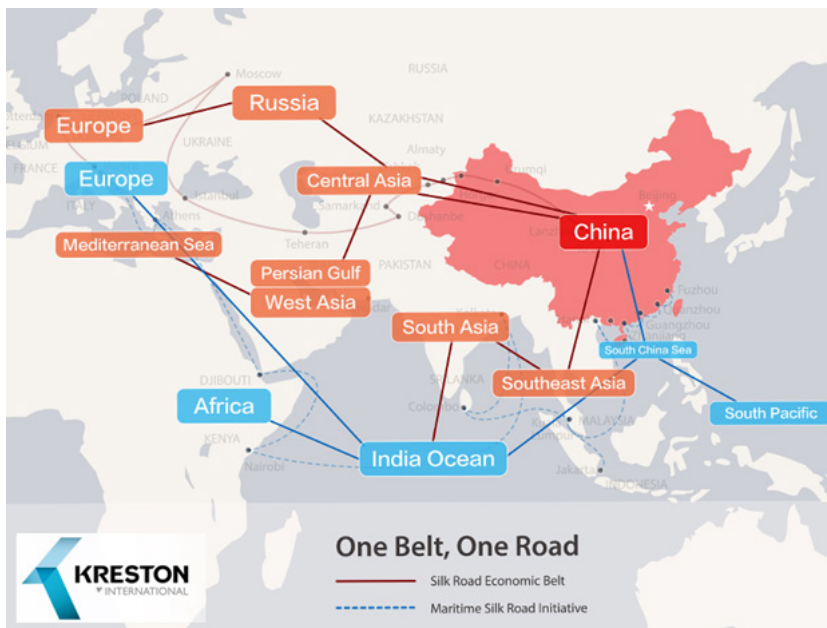
این طرح شامل دو مسیر تجاری «کمربند اقتصادی راه ابریشم» و «راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» است. کمربند اقتصادی راه ابریشم در مسیر باستانی «راه ابریشم» واقع شده و چین را از طریق آسیای مرکزی، روسیه و خاورمیانه به اروپا متصل می‌کند. «راه ابریشم دریایی»، چین را از طریق دریا به جنوب شرق آسیا و آفریقا و سپس اروپا وصل می‌کند. چین به طور خاص ۶۵ کشور را به عنوان هدف سرمایه‌گذاری زیرساختی تعیین کرده است. یک بخش کلیدی پروژه، دالان اقتصادی پاکستان-چین از سین کیانگ تا گوادر به ارزش ۵۴ میلیارد دلار است. همچنین، یک راه‌آهن تیزروی ۳ هزار کیلومتری، جنوب چین را به سنگاپور متصل می‌کند.





۱-۳ کمر بند اقتصادی راه ابریشم

شی جین پینگ در سپتامبر و اکتبر ۲۰۱۳ از نورسلطان، قزاقستان و آسیای جنوب شرقی بازدید کرد و پیشنهاد ساخت مشترک یک منطقه اقتصادی جدید به نام «کمر بند اقتصادی جاده ابریشم» را ارائه نمود. این کمر بند شامل کشورهایی می‌شود که از طریق آسیای مرکزی، غرب آسیا، خاورمیانه و اروپا در مسیر جاده ابریشم اصلی قرار دارند. این ابتکار با ایجاد زیرساخت‌های سخت مانند راه‌آهن و جاده و زیرساخت‌های نرم مانند موافقت‌نامه‌های تجاری و یک ساختار حقوقی تجاری مشترک با سیستم قضایی برای نظارت بر توافق‌ها، یک منطقه اقتصادی منسجم ایجاد می‌کند و باعث افزایش مبادلات فرهنگی و گسترش تجارت می‌شود. علاوه بر این که منطقه‌ای است که تا حد زیادی شبیه به جاده تاریخی ابریشم است، گستره‌ای شامل جنوب آسیا و آسیای جنوب شرقی را در بر می‌گیرد. بسیاری از کشورهای این کمر بند نیز اعضای بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا (AIIB) به رهبری چین هستند.



سه کمر بند در این طرح پیشنهاد شده است. کمر بند شمالی از آسیای مرکزی و روسیه به اروپا خواهد رفت. کمر بند مرکزی از آسیای مرکزی و غرب آسیا به خلیج فارس و مدیترانه خواهد رسید. کمر بند جنوبی از چین از طریق آسیای جنوب شرقی و جنوب آسیا و از طریق پاکستان به اقیانوس هند می‌رسد. این



استراتژی از طریق برنامه زیرساختی «نورلی ژول» قزاقستان، چین را به آسیای مرکزی وصل خواهد کرد.

۲-۳ راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم

«راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» یا همان «جاده ابریشم دریایی»، یک کریدور دریایی است. یک ابتکار مکمل با هدف سرمایه‌گذاری و تقویت همکاری در جنوب شرقی آسیا، اقیانوسیه و آفریقا از طریق چند پهنه آبی به هم پیوسته شامل: دریای چین جنوبی، اقیانوس آرام جنوبی، و منطقه وسیع‌تر اقیانوس هند. نخست‌بار، این طرح در اکتبر ۲۰۱۳ توسط شی جین پینگ در یک سخنرانی در پارلمان اندونزی پیشنهاد شد. همانند طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم، اکثر کشورهای عضو، به بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا پیوسته‌اند.



در راه ابریشم دریایی، که در حال حاضر مسیر بیش از نیمی از کانتینرهای جهان است، بنادر آب‌های عمیق در حال گسترش هستند، مراکز لجستیکی ساخته می‌شوند و مسیرهای ترافیکی جدیدی در مناطق داخلی ایجاد می‌شوند. نقشه جاده ابریشم دریایی به این صورت است: از سواحل چین شروع می‌شود و به سمت جنوب از طریق اتصال هانوی به جاکارتا، سنگاپور و کوالالمپور حرکت می‌کند. سپس از طریق تنگه ملاکا از شهر کلمبوی سریلانکا به بخش انتهایی جنوبی هند و از طریق ماله -پایتخت مالدیو- به سمت مومباسای آفریقای شرقی و از آنجا به جیبوتی می‌رسد. سپس از مجرای دریای سرخ و به وسیله کانال سوئز به دریای مدیترانه و از طریق حیفا، استانبول و آتن به منطقه شمالی آدریاتیک می‌رسد و تا شهر تریسته در شمال شرقی ایتالیا که دارای بندر آزاد بین‌المللی



و راه آهن است، پیش می‌رود و از آن‌جا به اروپای مرکزی و دریای شمال وصل و ختم می‌شود.

در نتیجه، لهستان، کشورهای بالتیک، اروپای شمالی و اروپای مرکزی نیز به جاده ابریشم دریایی متصل شده و از طریق بنادر آدریاتیک و پیرئاس یونان به آفریقای شرقی، هند و چین مرتبط هستند. در مجموع، ارتباطات دریایی برای حمل و نقل کانتینری بین آسیا و اروپا سازماندهی مجدد خواهد شد. برخلاف ترافیک طولانی‌تر آسیای شرقی که از طریق شمال غربی اروپا صورت می‌گیرد، مسیر دریایی جنوبی از طریق کانال سوئز به سمت تقاطع تریسته، حمل و نقل کالا را حداقل چهار روز کوتاه‌تر می‌کند.



بر اساس برآوردهای انجام‌شده در سال ۲۰۱۹، مسیر زمینی راه ابریشم همچنان یک پروژه خاص است و بخش عمده تجارت جاده ابریشم همچنان از طریق دریا انجام می‌شود. علت در درجه اول به دلیل هزینه حمل و نقل کانتینری است. راه ابریشم دریایی نیز جذابیت خاصی برای تجارت دارد زیرا برخلاف راه ابریشم زمینی که از میان کشورهای کم‌جمعیت آسیای مرکزی می‌گذرد، کشورهای بسیار بیشتری در راه اروپا را در بر می‌گیرد. از سوی دیگر، بازارها، فرصت‌های توسعه و تعداد جمعیت کشورهای آن بسیار بیشتر است. به‌طور خاص، بسیاری از پیوندهای زمینی مانند کریدور بنگلادش-چین-هند-میانمار (BCIM) در مسیرش وجود دارند. با توجه به جذابیت این مسیر دریایی بارانهای و سرمایه‌گذاری‌های مربوطه‌اش، در سال‌های اخیر تغییرات عمده‌ای در زنجیره‌های لجستیکی بخش کشتیرانی ایجاد شده است. به‌نظر می‌رسد میانمار به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد خود، نقشی محوری برای پروژه‌های BRI چین ایفا می‌کند.



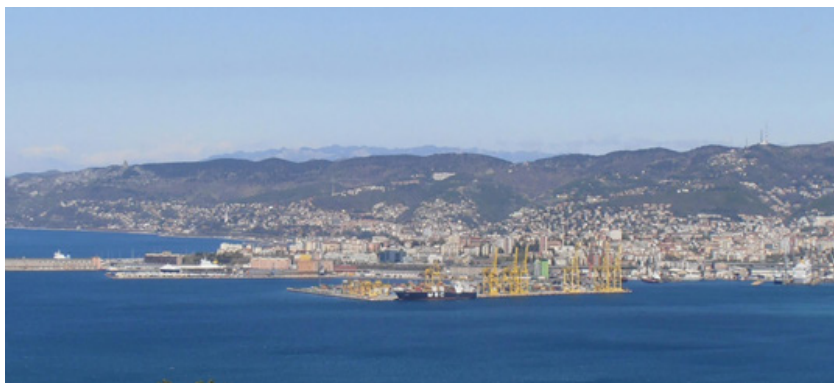
از دیدگاه چین، آفریقا به‌عنوان بازار، تامین‌کننده مواد خام و پلتفرم گسترش جاده ابریشم جدید، اهمیت زیادی دارد - و سواحل آفریقا نیز در این میان در نظر گرفته شده است. در بندر مومباسای کنیا، چین یک خط راه‌آهن و جاده به داخل و به نایروبی - پایتخت این کشور - ایجاد کرده است. در شمال شرقی مومباسا، یک بندر بزرگ با ۳۲ اسکله شامل یک منطقه صنعتی مجاور شامل زیرساخت‌ها با کریدورهای ترافیکی جدید به سودان جنوبی و اتیوپی در حال ساخت است. یک بندر مدرن در آب‌های عمیق، یک شهر اقماری، یک فرودگاه و یک منطقه صنعتی در «باگامویو»ی تانزانیا ساخته می‌شود. در ادامه به‌سمت دریای مدیترانه، منطقه ویژه اقتصادی «تدا»ی مصر در نزدیکی شهر ساحلی «العین‌السخنة» به‌عنوان پروژه مشترک چین و مصر ایجاد می‌شود.





به‌عنوان بخشی از استراتژی راه ابریشم، چین در مناطق وسیعی از آفریقا در ساخت و بهره‌برداری از مسیرهای ریلی، جاده‌ها، فرودگاه‌ها و بخش صنعت مشارکت دارد. در چندین کشور مانند زامبیا، اتیوپی و غنا سدهایی با کمک چین ساخته شده است. در نایروبی، چین بودجه ساخت «برج‌های پینکل» به‌عنوان بلندترین ساختمان در قاره آفریقا را تامین می‌کند. با سرمایه‌گذاری ۶۰ میلیارد دلاری چین برای آفریقا که در سپتامبر ۲۰۱۸ اعلام شد، از یک سو بازارهای فروش ایجاد می‌شود و اقتصاد بومی ارتقا می‌یابد، و از سوی دیگر، مواد خام آفریقایی در دسترس چین قرار می‌گیرد.

یکی از سرپل‌های چین در اروپا «بندر پیرئاس» است. به‌طور کلی، شرکت‌های چینی قرار است در مجموع ۳۵۰ میلیون یورو مستقیماً در تأسیسات بندری آن‌جا تا سال ۲۰۲۶ و ۲۰۰ میلیون یوروی دیگر در پروژه‌های مرتبط مانند هتل‌ها سرمایه‌گذاری کنند. در اروپا، چین می‌خواهد به سرمایه‌گذاری در پرتغال و بندر آب‌های عمیقش در «سینش» ادامه دهد، اما به‌ویژه ایتالیا و مرکز لجستیک آدریاتیک در اطراف بندر «تریسته» را هم در نظر دارد. ونیز، نقطه پایانی تاریخی مهم اروپایی جاده ابریشم دریایی، امروزه به دلیل عمق کم یا لجن‌کشی بندرش اهمیت تجاری کمتری دارد.



ایستگاه کمر بند و جاده

منطقه آزاد بین‌المللی تریسته فضای ویژه‌ای را برای ذخیره‌سازی، جابجایی و پردازش و همچنین ترانزیت کالا مهیا می‌کند. در چنین شرایطی، شرکت‌های لجستیک و کشتیرانی می‌توانند در فناوری این فضا سرمایه‌گذاری کنند تا از پیشرفت‌های جاری بهره ببرند. این اقدام همچنین در مورد اتصالات لجستیکی بین ترکیه و بندر آزاد تریسته که برای جاده ابریشم مهم هستند، و همچنین از آن‌جاها از طریق قطار به «روتردام» و «زیربرگ» نیز صدق می‌کند. همچنین همکاری مستقیمی بین تریسته، بتمبورگ و استان سیچوان چین وجود دارد. در حالی که خطوط مستقیم قطار از چین به اروپا مانند چنگدو به وین از طریق زمین، تا حدی راکد یا متوقف شده است، از سال ۲۰۱۹ خطوط ریلی هفتگی جدید بین «ولفورت» یا



«نورنبرگ» و تریسته، یا بین تریسته، «وین» و «لینز» در مسیر راه ابریشم دریایی ایجاد شده است. همچنین پروژه‌های زیرساختی درون اروپایی گسترده‌ای برای تطبیق جریان‌های تجاری با نیازهای فعلی وجود دارد. پروژه‌های بتنی (و همچنین تامین مالی آن‌ها) که برای اطمینان از اتصال بنادر مدیترانه به مناطق داخلی اروپا در دست انجام است، در اجلاس‌هایی چون اجلاس سالانه چین-اروپای مرکزی-شرقی که در سال ۲۰۱۲ ایجاد شد، تصمیم‌گیری می‌شوند. به‌عنوان مثال، برای توسعه خط راه آهن بلغراد-بوداپست، ساخت قطار تندروی بین میلان، ونیز و تریسته و اتصالات در محور آدریاتیک-بالتیک و آدریاتیک-دریای شمال انجام گرفته است. لهستان، کشورهای بالتیک، اروپای شمالی و اروپای مرکزی نیز از طریق بسیاری از پیوندها، به راه ابریشم دریایی متصل هستند و بنابراین از طریق بنادر آدریاتیک و پیرئاس به شرق آفریقا، هند و چین، یک شبکه لجستیکی را تشکیل می‌دهند. به‌طور کلی، ارتباطات کشتی‌رانی برای حمل و نقل کانتینری بین آسیا و اروپا دوباره سازماندهی خواهد شد. برخلاف ترافیک طولانی‌تر آسیای شرقی از مجرای شمال غربی اروپا، مسیر دریایی رو به جنوب از طریق کانال سوئز به سمت سرپل تریسته، حمل و نقل کالا را حداقل چهار روز کوتاه‌تر می‌کند.



طبق مطالعه دانشگاه «آنتورپ» بلژیک، مسیر دریایی از طریق تریسته به‌طور چشمگیری هزینه‌های حمل و نقل را کاهش می‌دهد. مثال مونیخ نشان می‌دهد که حمل و نقل به آن‌جا از شانگهای از طریق



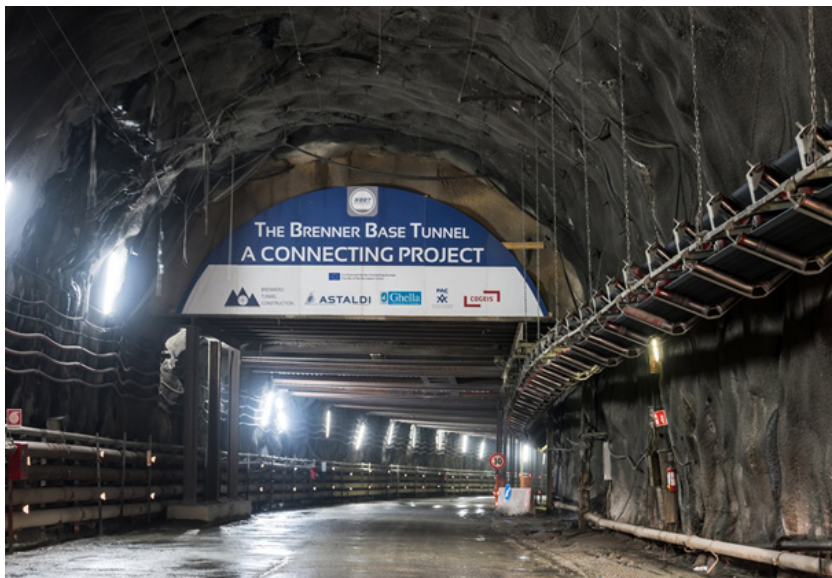
تریست ۳۳ روز طول می کشد، در حالی که مسیر شمالی ۴۳ روز زمان می برد. از هنگ کنگ، مسیر جنوبی حمل و نقل به مونیخ از ۳۷ به ۲۸ روز کاهش می یابد. حمل و نقل کوتاه تر از یک سو به معنای استفاده بهتر از کشتی های لاینر برای شرکت های کشتیرانی است و از سوی دیگر مزایای زیست محیطی قابل توجهی دارد چرا که انتشار کمتری از دی اکسید کربن توسط حمل و نقل بار سنگین صورت می گیرد. بنابراین، در منطقه مدیترانه، جایی که منطقه اقتصاد محور لیورپول-میلان با اتصالات راه آهن و بنادر عمیق آب روبرو می شوند، مناطق رشد قابل توجهی وجود دارد. «هنینگ وپل» -مدیر موسسه اقتصاد جهانی هامبورگ- معتقد است که محدوده شمالی (یعنی حمل و نقل از طریق بنادر دریای شمال به اروپا) لزوما در میان مدت مسلط باقی نخواهد ماند.



از سال ۲۰۲۵، «تونل پایگاه برنر»، آدریاتیک فوقانی را به جنوب آلمان متصل خواهد کرد. بندر تریسته، در مجاورت «جیویا تاورو» به عنوان تنها بندر آب عمیق در مرکز مدیترانه برای کشتی های کانینری نسل هفتم، یک هدف ویژه برای سرمایه گذاری های چینی هاست. در مارس ۲۰۱۹، «گروه ساخت و ساز ارتباطات چین» (CCCC) قراردادهایی را برای ارتقای بنادر تریسته و جنوب امضا کرد. بر این اساس،



ظرفیت جابجایی سالانه بندر از ۱۰ هزار رام قطار به ۲۵ هزار رام قطار در تریسته (پروژه Trihub) افزایش می‌یابد و یک پلتفورم متقابل برای ترویج و رسیدگی به تجارت بین اروپا و چین ایجاد می‌شود. همچنین ارتقای لجستیک بین بندر آدریاتیک شمالی و شانگهای یا گوانگدونگ مدنظر است. همچنین شاهد یک سرمایه‌گذاری دولتی مجارستان به ارزش ۱۰۰ میلیون یورو برای یک مرکز لجستیکی ۳۲ هکتاری و بودجه ۴۵ میلیون یورویی اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۰ برای توسعه سیستم راه‌آهن در شهر بندری تریسته هستیم. علاوه بر این، «گروه لجستیک بندر هامبورگ» (HHLA)، در سپتامبر ۲۰۲۰ در پلتفورم لجستیک بندر تریسته (PLT) سرمایه‌گذاری کرد. در سال ۲۰۲۰، شرکت «دوسبرگر هافن آگ» -بزرگ‌ترین اپراتور پایانه‌های چندوجهی جهان- ۱۵ درصد از سهام پایانه باربری تریسته را در اختیار گرفت. همچنین تماس‌های بیشتری بین هامبورگ، برمن و تریسته در رابطه با همکاری ایجاد شده است. از سوی دیگر، همکاری‌های متعددی در بخش شمالی دریای آدریاتیک وجود دارد: به‌عنوان مثال همکاری با پلتفورم لجستیک در منطقه «چروینیانو»ی ایتالیا. به‌ویژه منطقه شمالی دریای آدریاتیک به یک تقاطع گسترده از مناطق اقتصادی معروف به «موز آبی» و «موز طلایی» تبدیل می‌شود. اهمیت بندر آزاد تریسته، در سال‌های آینده به‌دلیل توسعه برنامه‌ریزی‌شده و گسترش محور راه‌آهن بالتیک-آدریاتیک افزایش خواهد یافت.



چین در تلاش است تا از طریق پروژه جاده ابریشم فعالیت‌های تحقیقاتی در سراسر جهان را شبکه کند.



۳-۳ راه ابریشم یخی

گزارش شده است که علاوه بر جاده ابریشم دریایی، روسیه و چین برای ایجاد مشترک «راه ابریشم یخی» در امتداد مسیر دریای شمالی در قطب شمال، در امتداد یک مسیر دریایی در داخل آب‌های سرزمینی روسیه توافق کرده‌اند. «کوسکو» - شرکت دولتی ترابری چینی - چندین سفر آزمایشی را در مسیرهای کشتی‌رانی قطب شمال به پایان رسانده است و شرکت‌های چینی و روسی در زمینه اکتشاف نفت و گاز در این منطقه و برای پیشبرد همکاری همه‌جانبه در ساخت زیرساخت‌ها، گردشگری و سفرهای علمی با یکدیگر همکاری می‌کنند.



ایستگاه کمربند و جاده

روسیه و چین به بحث عملی پروژه زیرساختی جهانی راه ابریشم یخی نزدیک شده‌اند. این را نمایندگان «وینشیکونومبانک» - ابشرکت خدمات مالی و بانکداری دولتی روسی - در کنفرانس بین‌المللی توسعه فلات قاره روسیه و CIS-۲۰۱۹ (پترولیوم فراساحل روسیه) که در مسکو برگزار شد، اعلام کردند. نمایندگان این کنفرانس، نمایندگانی از طرف پوتین و شرکت‌های بزرگ (گازپروم، لوک اویل، روستاتوم، رزژنولوزیا، وینشیکونومبانک، مورفتگازپرایکت، مرمانشلف، شرکت بالگردهای روسیه و غیره) و همچنین حساب‌رسان خارجی (شامل «دیپلومیت» که یکی از چهار موسسه بزرگ حسابرسی جهان است) و مراکز مشاوره (شامل «ریستاد انرژی» نروژ و دیگران) بودند.

۳-۴ شبکه فوق‌العاده

پروژه شبکه فوق‌العاده، با هدف توسعه شش شبکه برق فوق‌العاده‌ی فشار قوی در سراسر چین، شمال شرق



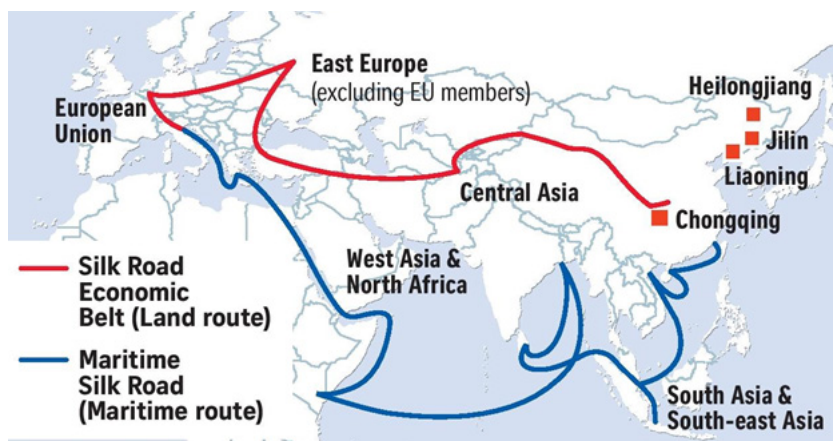
آسیا، آسیای جنوب شرقی، جنوب آسیا، آسیای مرکزی و غرب آسیاست. منابع انرژی بادی آسیای مرکزی یکی از اجزای این شبکه را تشکیل می‌دهد.

۳-۵ کریدور اقتصادی بنگلادش-چین-هند-میانمار

کریدور اقتصادی بنگلادش-چین-هند-میانمار (BCIM) از سوی چین پیشنهاد شد تا از جنوب چین تا میانمار اجرا شود و در ابتدا رسماً به عنوان «کریدور نزدیک به ابتکار کمربند و جاده» طبقه‌بندی شد. از زمان برگزاری دومین مجمع ابتکار کمربند و جاده در سال ۲۰۱۹، BCIM به دلیل امتناع هند از مشارکت در ابتکار کمربند و جاده، از لیست پروژه‌ها حذف شده است.

۴. هدف چین از BRI چیست؟

چین به دنبال این است که از طریق BRI در زیرساخت‌های اقتصادی مثل حمل و نقل ریلی در حدود ۶۰ کشور جهان از جمله کشورهای آفریقا سرمایه‌گذاری کند. این کشور برای توسعه حمل و نقل کالا و انرژی، در نظر دارد تا در آزادراه مسکو به قازان در روسیه، راه‌آهن قزاقستان از قورغاس به بندر آق‌تاو در ساحل دریای خزر، خطوط لوله گاز از ترکمنستان به چین، خط آهن چین-قرقیزستان-ازبکستان، خط آهن ترانس آسیا از چین به اروپا از طریق قزاقستان و روسیه، راه‌آهن جاده ابریشم از چین به ایران از طریق قزاقستان و آزادراه چین به پاکستان سرمایه‌گذاری نماید. از آنجایی که ممکن است چین برای دستیابی به اقیانوس هند از طریق تنگه مالاکا دچار چالش با هند شود، بنابراین در طرح «راه ابریشم نو» تلاش شده است که از طریق دالان اقتصادی پاکستان-چین یا از طریق بنگلادش، راه دیگری به اقیانوس هند باز شود.





چین برای پیاده‌سازی پروژه‌ها اقدام به نهادسازی مالی کرده است. به‌طور نمونه، «صندوق راه ابریشم» را با ۴۰ میلیارد دلار سرمایه در سال ۲۰۱۴ راه‌اندازی کرد. همچنین «بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا» با سرمایه پایه ۱۰۰ میلیارد دلار را با مشارکت دیگر کشورها در سال ۲۰۱۵ تأسیس نمود. دولت چین، در آن سال ۸۲ میلیارد دلار برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های راه ابریشم به سه بانک منتقل کرده است. بدین ترتیب، راه برای اجرای پروژه‌های توسعه زیرساختی متکی به دولت چین، توسط شرکت‌های چینی در دیگر کشورها هموار شده است. همچنین، چینی‌ها با هوشمندی تمام از حضور و مشارکت شرکت‌های غیر چینی شامل شرکت‌های صنعتی غربی در پیشبرد پروژه‌ها استقبال کرده تا به‌این وسیله ضریب صدمه ناشی از به ثمر نرسیدن آن‌ها را برای خود کاهش دهد. برای نمونه، یک شرکت چینی-فرانسوی، توسعه یک راکتور در بریتانیا را بر عهده گرفته است. شرکت «زیمنس» نیز با بهره‌گیری از سرمایه یک میلیارد دلاری چینی‌ها، شروع به ساخت نیروگاهی در عربستان کرده است. «جنرال الکتریک» نیز در پی مشارکت در این پروژه‌هاست.

یکی دیگر از اهداف و برنامه‌های BRI، دولت‌سازی داخلی و تثبیت ناآرامی‌های قومی برای مناطق وسیع غربی داخلی چین مانند سین کیانگ و یون‌نان است که این مناطق کمتر توسعه‌یافته را به هم پیوند می‌دهد. همچنین افزایش جریان تجارت بین‌المللی است که ادغام اقتصادی نزدیک‌تر با هسته داخلی چین را تسهیل می‌کند.

در شرایطی که سرعت رشد اقتصادی چین کند شده، صنایع سنگین همچون فولاد و سیمان بیش از نیاز بازار چین محصول تولید می‌کنند. بنابراین، چین برای تداوم فعالیت اقتصادی‌اش به بازارهای جهانی، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه نظر دارد. برخی این را طرحی بزرگ‌تر از «طرح مارشال» که آمریکا پس از جنگ جهانی دوم به اجرا درآورد، می‌دانند. اهداف بلند چین، این کشور را بر این داشته که برای تحقق‌شان در زیرساخت‌های کشورهای دچار فساد و بحران سرمایه‌گذاری کند. تام میلر -نویسنده کتاب «روای آسیایی چین: ساخت امپراتوری در طول راه ابریشم نو» معتقد است ابتکار چین شروع به ارائه زیرساخت‌های مفید، ایجاد مسیرهای تجاری نو و اتصال بهتر در آسیا کرده است.

۵. گروه مدیریتی BRI

«گروه رهبری ساخت و ساز ابتکار کمربند و جاده» که همچنین با نام «گروه پیشرو برای ترویج ابتکار کمربند و جاده» شناخته می‌شود، نهاد نظارت و بررسی است که توسط شورای حکومتی جمهوری خلق چین برای پیشبرد BRI ایجاد شده است. «هان جینگ» -معاون اول کنونی نخست‌وزیر چین و رئیس شورای حکومتی - هسته اصلی و کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی چین، بدنه اصلی این گروه است.



این گروه مدیریتی در اواخر سال ۲۰۱۴ تشکیل شد و اعضای آن در یکم فوریه ۲۰۱۵ به عموم معرفی شدند. این کمیته راهبری، مستقیماً به شورای حکومتی چین گزارش می‌دهد و از چندین گروه سیاسی سطح بالا تشکیل شده است که نشان‌دهنده اهمیت این برنامه برای چین است. «جنگ گائولی» - معاون نخست وزیر وقت - که همچنین یکی از اعضای کمیته ۷ نفره دائمی پلیتبوروی حزب کمونیست چین بود، اولین رهبر این گروه بود. از سال ۲۰۱۸، هان جنگ - معاون اول کنونی نخست‌وزیر چین و رئیس شورای حکومتی - به‌عنوان رئیس این گروه منصوب شده است و یانگ جیه چی (مدیر دفتر کمیته کاری مرکزی امور خارجه)، هو چونهوا (نایب رئیس شورای حکومتی)، ژائو جی (مشاور حکومت و دبیر کل شورای حکومتی) و هه لیفنگ (رئیس کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی) معاونان او هستند.

۶. تامین مالی BRI از کجاست؟

۶-۱ بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا

این بانک که برای اولین بار در اکتبر ۲۰۱۳ پیشنهاد شد، یک بانک توسعه است که به اعطای وام برای پروژه‌های زیربنایی اختصاص دارد. از سال ۲۰۱۵، چین اعلام کرد که پروژه‌های مرتبط با زیرساخت‌ها با سرمایه بیش از یک تریلیون یوان (۱۶۰ میلیارد دلار) در حال برنامه‌ریزی یا ساخت هستند. جامع‌ترین مطلب در مورد بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا را می‌توانید در وبسایت مرکز مطالعات راهبردی سورین در این‌جا مطالعه کنید.

۶-۲ صندوق راه ابریشم

«صندوق راه ابریشم» در کنار بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا، مهم‌ترین نهاد مالی مرتبط با BRI است. در نوامبر ۲۰۱۴، شی جین پینگ این صندوق توسعه ۴۰ میلیارد دلاری را معرفی کرد که جدا از بانک‌ها فعالیت خواهد کرد و بخشی از سرمایه‌گذاری دالان اقتصادی چین - پاکستان نیست. تامین مالی این صندوق توسط «اداره دولتی مبادلات ارز خارجی» با ۶۵ درصد، «شرکت سرمایه‌گذاری چین» با ۱۵ درصد، «بانک صادرات-واردات چین» با ۱۵ درصد و «بانک توسعه چین» با ۵ درصد از کل سرمایه اولیه صندوق صورت گرفته است.

صندوق راه ابریشم به‌جای وام دادن به پروژه‌ها، در مشاغل سرمایه‌گذاری می‌کند. «پروژه برق آبی کاروت» در ۵۰ کیلومتری اسلام آباد پاکستان، اولین پروژه است. دولت چین قول داده است تا سال ۲۰۳۰ حداقل ۳۵۰ میلیون دلار برای تامین مالی این ایستگاه به پاکستان بدهد. شرکت ساختمانی «سانشیا» کار خود را در ژانویه ۲۰۱۶ در این پروژه آغاز کرد.



۳-۶ پایداری بدهی

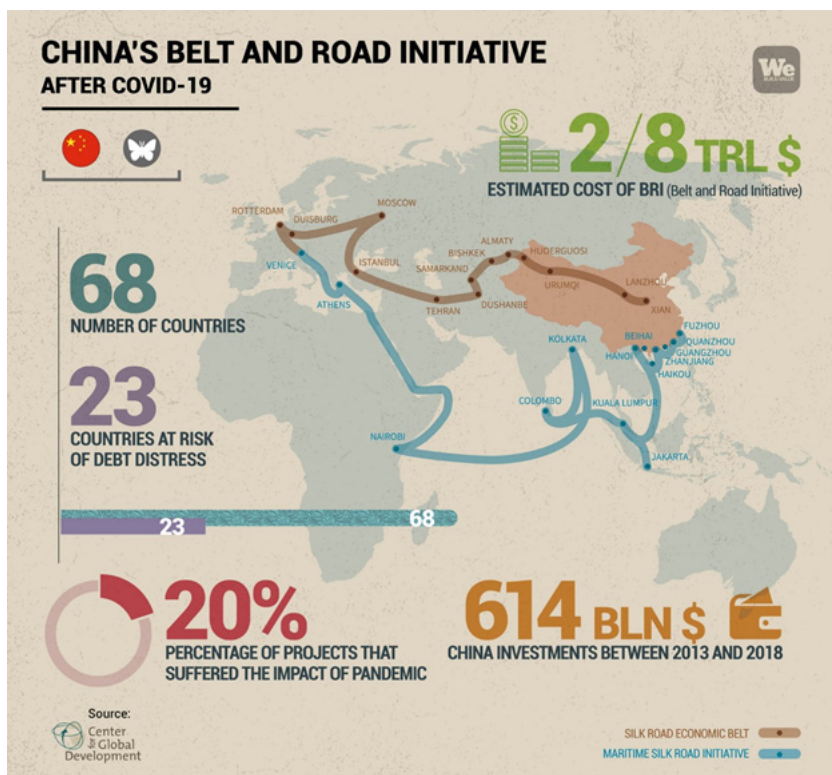
تامین بودجه BRI از طریق پایداری بدهی گزینه‌ای است که کشورهای منتقد BRI آن را به چین نسبت می‌دهند و حکومت چین آن را رد و تکذیب کرده است.

بدهی عمومی یک کشور در صورتی پایدار تلقی می‌شود که دولت بتواند تمام تعهدات پرداخت فعلی و آتی خود را بدون کمک مالی استثنایی یا عدم پرداخت بدهی انجام دهد. وقتی کشورها از بازارهای مالی وام می‌گیرند، ریسک‌های مرتبط با تامین مالی مجدد نیز مهم هستند.

در سال ۲۰۱۷، چین به دستورالعمل‌های عملیاتی G20 برای تامین مالی پایدار و در سال ۲۰۱۹ به اصول جی-۲۰ برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های باکیفیت پیوست. مرکز توسعه جهانی چارچوب جدید پایداری بدهی چین را «عملاً مشابه» چارچوب پایداری بدهی بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول توصیف کرد.

بنابر ادعای «کارمن راینهارت» -اقتصاددان ارشد بانک جهانی- ۶۰ درصد از وام‌های بانک‌های چینی، به کشورهای در حال توسعه اختصاص یافته است که در آن وام‌های دولتی به صورت دوجانبه و مخفیانه مذاکره می‌شوند. چین بزرگترین وام‌دهنده دوجانبه در جهان است. وام‌ها توسط وثیقه‌هایی مانند حقوق معدنی، بندر یا پول پشتیبانی می‌شوند. ۲۹ تا ۳۲ درصد وام‌های چین از این نوع منابع به عنوان وثیقه استفاده می‌کنند. برخی از مفسران از اصطلاح «دیپلماسی وام-تله» استفاده می‌کنند تا ادعا کنند که چین عمداً اعتبار بیش از حد به کشور بدهکار اعطا می‌کند تا امتیازات اقتصادی یا سیاسی از آن کشور دریافت کند. با این حال، بسیاری از تحلیلگران و محققان خاطرنشان کرده‌اند که هیچ مدرکی وجود ندارد که ثابت کند چین عمداً قصد انجام دیپلماسی وام-تله را دارد. تحقیقات «دورا براتیگام» -استاد اقتصاد سیاسی بین‌المللی در دانشگاه جان هاپکینز- و «مگ ریتمایر» -دانشیار دانشکده بازرگانی هاروارد- ادعاهای مربوط به دیپلماسی وام-تله توسط چین را رد می‌کند و اشاره بر این دارد که بانک‌های چینی مایل به تغییر ساختار شرایط وام‌های موجود هستند و هرگز دارایی هیچ کشوری را توقیف نکرده‌اند.

برخی از محققان معتقدند که بحث BRI و نیازهای مالی آن فراتر از الگوی رفتاری وام-تله است. این به ماهیت شبکه‌ای مراکز مالی و نقش حیاتی خدمات تجاری پیشرفته (مانند قانون و حسابداری) مربوط می‌شود که نمایندگان و سایت‌هایی را در معرض دید قرار می‌دهند (مانند شرکت‌های حقوقی و تنظیم‌کننده‌های مالی) که عموماً در تحلیل‌های ژئوپلیتیک کمتر قابل مشاهده هستند، اما در تامین مالی BRI حیاتی‌اند.



همه‌گیری کووید-۱۹، کار بر روی برخی از پروژه‌ها را متوقف کرده است، در حالی که برخی دیگر لغو شده‌اند. تمرکز بر پروژه‌هایی است که پیش از همه‌گیری از قابلیت اقتصادی مورد بحث برخوردار بودند. بسیاری از وام‌های مورد توافق در شرایط قصور فنی یا نزدیک به آن هستند، زیرا بسیاری از کشورهای بدهکار متکی به کالاهای صادراتی، با کاهش تقاضا برای آن‌ها مواجه شده‌اند. برخی از کشورهای بدهکار، شروع به مذاکره با چین برای به تعویق انداختن پرداخت سرسپردها کرده‌اند. به طور خاص، قاره آفریقا حدود ۱۴۵ میلیارد دلار بدهی دارد که بیشتر آن شامل پروژه‌های BRI می‌شود. بسیاری از رهبران این قاره خواستار بخشش بدهی‌ها هستند و اکونومیست موجهی از نکول‌ها را بر این وام‌ها پیش‌بینی می‌کند.

در آوریل ۲۰۲۰، با توجه به همه‌گیری کووید-۱۹، گروه ۲۰ تصمیم گرفت تا پرداخت بدهی‌ها را برای کشورهایی که در پرداخت آن مشکل دارند متوقف کند. بهره‌وام‌های چینی در طول فرایند توقف افزایش یافت. در ژوئن ۲۰۲۰، شی جین پینگ تصمیم گرفت که وام‌های بدون بهره برای برخی از کشورهای



آفریقایی را لغو کند. از سال ۲۰۰۰، این نوع وام ها ۲ تا ۳ درصد از کل وام‌هایی را که چین به کشورهای آفریقایی داده است، تشکیل می‌دهد.

۷. شبکه‌های زیرساختی

ابتکار کمربند و جاده، در مورد بهبود زیرساخت‌های فیزیکی از طریق کریدورهای زمینی است که چیزی تقریباً معادل ابریشم قدیمی است. جاده ابریشم، یا جاده‌های ابریشم، مفهومی سازنده است که به‌طور فزاینده به‌عنوان یک استعاره خاطره‌انگیز استفاده می‌شود. این طرح چین، فراخوان‌ها و مخاطبان جدیدی پیدا کرده است. علاوه بر مسیر زمینی که به کمربند مشهور است، جاده ابریشم دریایی نیز وجود دارد. کریدورهای زیرساختی در حدود ۶۰ کشور، عمدتاً در آسیا و اروپا، همچنین اقیانوسیه و شرق آفریقا، حدود ۴ تا ۸ تریلیون دلار آمریکا هزینه خواهند داشت. این ابتکار، با ترتیبات تجاری با محوریت آمریکا، مشارکت ترانس پاسیفیک و مشارکت تجارت و سرمایه‌گذاری ترانس آتلانتیک در تضاد است. پروژه‌های این طرح، توسط صندوق راه ابریشم و بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا حمایت مالی می‌شوند، در حالی که از نظر فنی توسط «مجمع همکاری بین‌المللی کمربند و جاده» (B&R) هماهنگ می‌شوند. کریدورهای زمینی شامل این موارد هستند:

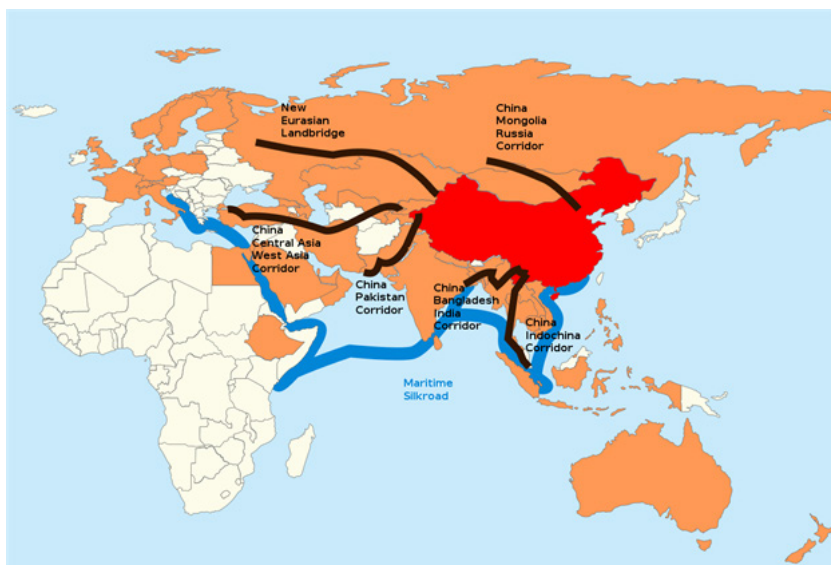
- پل زمینی جدید اوراسیا: که از طریق قزاقستان از غرب چین به غرب روسیه می‌رسد و شامل راه‌آهن جاده ابریشم است که از منطقه خودمختار سین‌کیانگ چین، قزاقستان، روسیه، بلاروس، لهستان و آلمان می‌گذرد.
- کریدور دیگری از شمال چین از طریق مغولستان به خاور دور روسیه خواهد رفت. «صندوق سرمایه‌گذاری مستقیم روسیه» (که توسط دولت روسیه تأسیس شده است) و شرکت دولتی «سرمایه گذاری چین» و «اژانس سرمایه‌گذاری دولتی چین»، در سال ۲۰۱۲ برای ایجاد صندوق سرمایه‌گذاری روسیه و چین که بر فرصت‌های ادغام دوجانبه تمرکز دارد، شریک شدند.
- کریدور چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی: که از غرب چین تا ترکیه ادامه خواهد داشت.
- کریدور اقتصادی شبه‌جزیره چین و هندوچین: که از جنوب چین تا سنگاپور امتداد خواهد داشت.
- شبکه اتصال چندبُعدی ترانس هیمالیا: که نپال را از یک کشور محصور در خشکی به یک کشور متصل به خشکی تبدیل می‌کند.
- کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC): که همچنین به‌عنوان «دالان نزدیک با ابتکار کمربند و جاده» طبقه‌بندی شده است، به ارزش ۶۲ میلیارد دلار آمریکا، مجموعه پروژه‌های زیربنایی در سراسر پاکستان را شامل می‌شود و هدف آن مدرن‌سازی سریع شبکه‌های حمل‌ونقل و زیرساخت‌های انرژی



و اقتصاد پاکستان است. در ۱۳ نوامبر ۲۰۱۶، زمانی که محموله چینی از طریق زمین به بندر گوادر برای حمل و نقل دریایی به آفریقا و غرب آسیا منتقل شد، CPEC وارد فاز عملیاتی شد.

۸. پروژه‌ها

چین ۱۳۸ کشور و ۳۰ سازمان بین‌المللی را در این ابتکار درگیر کرده است. پروژه‌های زیرساختی شامل بندرها، راه‌آهن، بزرگراه‌ها، نیروگاه‌ها، هوانوردی و مخابرات هستند. پروژه‌های شاخص شامل کریدور اقتصادی چین-پاکستان، راه آهن بوتن-وینتیان در لائوس و بندر زمینی خورگاس است.



میزان سرمایه‌گذاری بین سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۸

ردیف	ساخت و ساز	مقدار	سرمایه‌گذاری	مقدار
۱	پاکستان	۳۱ میلیارد دلار	سنگاپور	۲۴٫۳ میلیارد دلار
۲	نیجریه	۲۳٫۲ میلیارد دلار	مالزی	۱۴٫۱ میلیارد دلار
۳	بنگلادش	۱۷٫۵ میلیارد دلار	روسیه	۱٫۴ میلیارد دلار
۴	اندونزی	۱۶٫۸ میلیارد دلار	اندونزی	۹٫۴ میلیارد دلار
۵	مالزی	۱۵٫۸ میلیارد دلار	کره جنوبی	۸٫۱ میلیارد دلار
۶	مصر	۱۵٫۳ میلیارد دلار	رژیم صهیونیستی	۷٫۹ میلیارد دلار
۷	امارات متحده	۱۴٫۷ میلیارد دلار	پاکستان	۷٫۶ میلیارد دلار



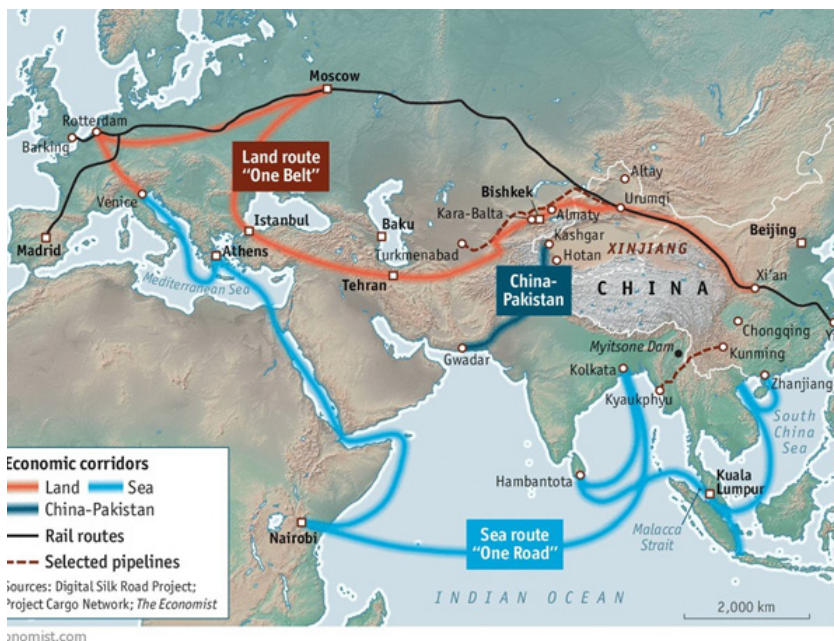
۹. جامعه آموزشی BRI

همراه با هماهنگی در سیاست‌ها، اتصال تسهیلات، تجارت بدون مانع، یکپارچگی مالی و پیوند مردم با مردم، همگی پنج هدف اصلی BRI هستند. مؤلفه آموزشی BRI مستلزم به رسمیت شناختن متقابل مدارک دانشگاهی، تحرک دانشگاهی و تبادل دانشجو، هماهنگی در سیاست آموزشی، آموزش مادام‌العمر، و توسعه برنامه‌های مطالعاتی مشترک است. برای این منظور، شی جین پینگ برنامه‌ای برای تخصیص بودجه برای ۳۰ هزار بورس تحصیلی اضافی برای شهروندان سازمان همکاری شانگهای و ۱۰ هزار بورسیه تحصیلی برای دانش‌آموزان و معلمان کشورهای در مسیر جاده اعلام کرده است. اتحاد دانشگاهی جاده ابریشم که در دانشگاه «شیان جیائوتونگ» متمرکز شده است، با هدف حمایت از ابتکار کمربند و جاده با تحقیقات و مهندسی و تقویت تفاهم و تبادل آکادمیک پیش می‌رود. یک اندیشکده فرانسوی به نام «بنیاد فرانسه-چین»، با تمرکز بر مطالعه راه‌های ابریشم جدید، در سال ۲۰۱۸ راه‌اندازی شد. این طرح به‌عنوان طرفدار ابتکار کمربند و جاده و چین توصیف می‌شود.

۱۰. BRI و موافقان

تا به امروز، بیش از ۱۳۰ کشور نسبت به ابتکار کمربند و جاده اقبال نشان داده‌اند. مسکو شریک اولیه چین بوده و روسیه و چین اکنون مجموعاً ۱۵۰ پروژه مشترک از جمله خطوط لوله گاز طبیعی و راه ابریشم قطبی را پیش برده‌اند. در مارس ۲۰۱۵، «یگور شووالوف» -معاون اول نخست‌وزیر روسیه- اظهار داشت که «روسیه نباید کمربند اقتصادی جاده ابریشم را تهدیدی برای حوزه نفوذ سنتی و منطقه‌ای خود بداند، بلکه باید به‌عنوان فرصتی برای اتحادیه اقتصادی اوراسیا به آن نگاه کند».

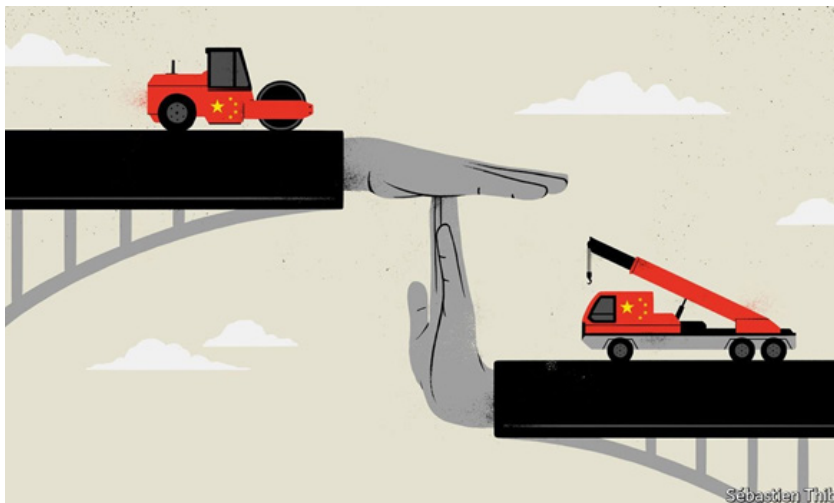
سنگاپور به عنوان یک کشور ثروتمند، برای ایجاد زیرساخت‌های داخلی نیازی به تامین مالی عظیم خارجی یا کمک‌های فنی ندارد، اما مکرراً BRI را تایید کرده و در پروژه‌های مرتبط، در تلاش برای ارتباط جهانی و تقویت روابط اقتصادی با کشورهای ذی‌نفع BRI همکاری کرده است. این کشور، همچنین یکی از بزرگترین سرمایه‌گذاران در این پروژه است. علاوه بر این، یک عامل تدافعی استراتژیک وجود دارد: اطمینان از این که یک کشور تنها عامل مسلط در اقتصاد آسیا نیست.



در حالی که فیلیپین از نظر تاریخی پیوند نزدیکی با آمریکا داشته است، چین به دنبال حمایت این کشور از BRI در زمینه تلاش برای تسلط بر دریای چین جنوبی بوده است. فیلیپین سیاست خود را به نفع ادعاهای چین در دریای چین جنوبی در زمان ریاست جمهوری «رودریگو دوترته» تنظیم کرد و از چین انتظار دارد تا در عوض آن از برنامه‌هایش برای توسعه گسترده زیرساخت‌هایش حمایت کند.

در آوریل ۲۰۱۹ و در خلال دومین مجمع عرب در مورد اصلاحات و توسعه، چین با ۱۸ کشور عربی در مجموعه‌ای از مشارکت‌ها به نام «کمربند و جاده را می‌سازیم و توسعه و شکوفایی را به اشتراک می‌گذاریم» همکاری کرد. موضع کلی کشورهای آفریقایی این است که BRI فرصتی فوق‌العاده برای استقلال از کمک و نفوذ خارجی‌هاست.

یونان، کرواسی و ۱۴ کشور دیگر اروپای شرقی در حال حاضر در چارچوب BRI با چین معامله می‌کنند. در مارس ۲۰۱۹، ایتالیا اولین عضو جی-۷ بود که به BRI پیوست. شرکای جدید، یادداشت تفاهمی به ارزش ۲.۵ میلیارد یورو در مجموعه‌ای از بخش‌ها مانند حمل‌ونقل، لجستیک و زیرساخت‌های بندری امضا کردند.



به رغم انتقاد اولیه از BRI، «ماهاتیر محمد» -نخست وزیر سابق مالزی- در سال ۲۰۱۹ از پروژه BRI حمایت کرد. او اظهار داشت که کاملاً از طرح کمر بند و جاده حمایت می‌کند و کشورش از BRI سود خواهد برد. او همچنین معتقد بود که BRI سهولت سفر و ارتباطات را بهبود می‌بخشد و ایده کمر بند و جاده عالی است. این ابتکار می‌تواند کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی را به دریا نزدیک کند. آن‌ها می‌توانند از نظر ثروت رشد کنند و فقرشان کاهش یابد.

تحلیلگران موافق ابتکار کمر بند و جاده معتقدند که چین از طریق این ابتکار در پی قوی کردن بلوک شرق در جهان است که هدف راهبردی این طرح است. بنابراین، با تحقق یافتن این ابتکار، چین آغازگر جنبش رونق اقتصادی، فرهنگی و سیاسی در کشورهای شرقی خواهد بود. علاوه بر این، این ابتکار یک ابرپروژه چندبعدی با چشم‌اندازهای بین‌المللی درازمدت است. آن‌ها همچنین بر این باورند که یکی دیگر از اهداف اصلی BRI، بهبود همکاری دوجانبه میان کشورهای عضو است که منجر به حصول نتایج درخشان برای تمامی بازیگران خواهد شد.

برخی دیگر از موافقان معتقدند که با موفقیت BRI، اطمینان راهبردی و اطمینان متقابل بین کشورهای عضو به وجود خواهد آمد که در جهان امروز اولین و مهم‌ترین پیش‌نیاز برای رابطه پایدار است. آن‌ها می‌افزایند که ثابت شده است که چین در BRI تنها به دنبال نفع رساندن به اقتصاد خود از طریق توسعه بازارها برای کالاها و خدمات نیست بلکه این طرح همچنین نقشی کلیدی در اقتصاد دیگر کشورها ایفا خواهد کرد و یک بازی برد-برد به رهبری چین است.



دسته‌ای از تحلیلگران موافق این ابتکار، معتقدند که کمربند و جاده علاوه بر آن که مسیر فیزیکی واقعی شامل راه‌های زمینی (جاده‌ها، پل‌ها و ریل راه‌آهن) و دریایی (بنادر) برای آسان‌سازی تجارت بین چین و کشورهای غربی است، یک برنامه استراتژیک درازمدت است که به دنبال تقویت و گسترش روابط سیاسی، اقتصادی و فرهنگی با دیگر کشورهای عضو است. همچنین به دنبال تأثیری سازنده بر بینش استراتژیک کشورهای عضو پروژه و کمک به بازسازی استراتژی ملی آنها بر پایه منابع و ظرفیت‌هایشان همراه با بینشی جمعی به‌عنوان عضوی از پروژه یک کمربند، یک جاده است. به عبارت دیگر، چین به دنبال دیکته کردن استراتژی خود بر دیگر کشورها نیست، بلکه به دنبال ارائه دستاوردهای ملی خود به دیگر کشورهای عضو و حمایت از آنها در جهت بازسازی موقعیت استراتژیک خود در جامعه جهانی است. تحلیلگرانی هم هستند که معتقدند چین به دنبال اثرگذاری سازنده بر بینش استراتژیک کشورهای عضو پروژه است و سعی دارد تا بر اساس منابع و ظرفیت‌هایشان در کنار بینش جمعی به‌عنوان عضوی از BRI، به بازسازی استراتژی ملی آن‌ها کمک کند. این پروژه -در صورت موفقیت- منجر به کاهش وابستگی کشورهای عضو به منابع و ظرفیت‌های کشورهای غربی خواهد شد. کشورهای واقع در مسیر جاده ابریشم جدید، دارای ذخایر و منابع عظیم انرژی، معدن و آب و همچنین ظرفیت‌های فرهنگی و تمدن هستند که می‌تواند آن‌ها را مستقل از دیگر کشورها نماید.

۱۱. BRI و مخالفان

در نگاه برخی از تحلیلگران، ابتکار کمربند و جاده راهی برای گسترش نفوذ اقتصادی و سیاسی چین



است. برخی از تحلیلگران ژئوپلیتیک، BRI را در چارچوب «نظریه هافورد مکیندر» بیان کرده‌اند. محققان خاطرنشان کرده‌اند که رسانه‌های رسمی جمهوری خلق چین تلاش می‌کنند هر گونه ابعاد استراتژیک طرح کمربند و جاده به‌عنوان انگیزه را پنهان کنند. چین تاکنون میلیاردها دلار در چندین کشور آسیای جنوبی مانند پاکستان، نپال، سریلانکا، بنگلادش و افغانستان سرمایه‌گذاری کرده است تا زیرساخت‌های اساسی خود را بهبود بخشد که پیامدهایی برای رژیم تجاری چین و همچنین نفوذ نظامی آن خواهد داشت. این پروژه همچنین می‌تواند به کریدور اقتصادی جدید برای مناطق مختلف تبدیل شود. به‌عنوان مثال، در منطقه قفقاز، چین همکاری با ارمنستان را از ماه می ۲۰۱۹ در نظر گرفت. طرف‌های چینی و ارمنی جلسات متعددی داشتند، قراردادهایی امضا کردند و برنامه جاده شمال-جنوب را برای حل حتی جنبه‌های زیرساختی آغاز کردند.

برخی تحلیلگران، طرح «یک جاده یک کمربند» را طرحی در راستای توسعه جهانی شدن با الگوی چینی می‌دانند، که قصد دارد نظم اقتصادی جهان را از نو صورت بندی کند و کشورها و شرکت‌ها را در مدار اقتصاد چین قرار دهد.

نگرانی و ترس ناشی از تاثیرگذاری سیاسی چین، موجب شده تا برخی از کشورها مثل استرالیا اجرای پروژه‌های این طرح در کشور خود را قبول نکنند. ناآرامی‌های سیاسی و اجتماعی در برخی مناطق نظیر پاکستان بر نگرانی‌ها افزوده است. هند نیز به‌علت مشکلات سیاسی که با پاکستان -به‌ویژه مسئله عبور دالان اقتصادی پاکستان- چین از سرزمین مورد مناقشه کشمیر- دارد، نسبت به آن موضعی منفی اتخاذ کرده است و آن را تهدیدی علیه حاکمیت سرزمینی خود می‌بیند.

۱-۱۱ مسائل زیست‌محیطی

ابتکار کمربند و جاده توجه و نگرانی سازمان‌های محیط زیستی را به خود جلب کرده است. گزارش مشترک صندوق جهانی طبیعت و اچ‌اس‌بی‌سی این استدلال را دارند که BRI هر قدر که فرصت‌هایی برای توسعه پایدار دارد، خطرات قابل توجه نیز دارد. این خطرات شامل استفاده بیش از حد از منابع طبیعی، اختلال در اکوسیستم‌ها و انتشار آلاینده‌ها می‌شود. نیروگاه‌های زغال سنگ، مانند نیروگاه «امبا هونوتلو» در ترکیه، به‌عنوان بخشی از BRI در حال ساخت هستند؛ بنابراین می‌توانند منجر به انتشار گازهای گلخانه‌ای و گرم شدن زمین شوند. ذوب شدن یخچال‌های طبیعی در نتیجه انتشار بیش از حد گازهای گلخانه‌ای، در معرض خطر قرار گرفتن گونه‌ها، بیابان‌زایی و فرسایش خاک در نتیجه چرای مفرط و کشاورزی بیش از حد، شیوه‌های استخراج معدن، مدیریت منابع آب و آلودگی هوا و آب در نتیجه پروژه‌های زیربنایی با برنامه‌ریزی ناقص، برخی از نگرانی‌های جاری هستند که به کشورهای آسیای



مرکزی مرتبطند.

یک انتقاد از BRI، به‌طور کلی به انگیزه برون‌سپاری آلودگی و تخریب محیط زیست از سوی کشورهای فقیرتر مربوط می‌شود که دولت‌های آن‌ها عواقب آن را نادیده می‌گیرند. به‌عنوان مثال، در صربستان، جایی که مرگ و میر ناشی از آلودگی در حال حاضر بالاترین سطح اروپا را دارد، وجود نیروگاه‌های زغال سنگ متعلق به چین منجر به افزایش وابستگی این کشور به زغال سنگ و همچنین آلودگی هوا و خاک در برخی شهرها شده است.

طبق گفته گروه محیط زیست آلمانی «اورگه‌والد»، شرکت‌های انرژی چین تقریباً نیمی از نسل جدید نیروگاه زغال سنگ را تشکیل خواهند داد که انتظار می‌رود در دهه آینده به‌صورت آنلاین عرضه شوند. پروژه‌های زغال سنگ BRI حدود ۴۲ درصد از سرمایه‌گذاری خارجی چین در سال ۲۰۱۸ را به خود اختصاص دادند و ۹۳ درصد از سرمایه‌گذاری‌های انرژی صندوق راه ابریشم مرتبط با BRI، به سوخت‌های فسیلی اختصاص داشت.



توسعه زیرساخت‌های بندری و افزایش حمل و نقل مرتبط با طرح راه ابریشم دریایی می‌تواند بر گونه‌های حساس و زیستگاه‌های دریایی مانند صخره‌های مرجانی، مانگروها، علفزارهای دریایی و شوره‌زارها تأثیر بگذارد.

شی جین پینگ در افتتاحیه مجمع کمربند و جاده در سال ۲۰۱۷ برای همکاری‌های بین‌المللی به این نکته تأکید کرد که BRI باید مطابق با اهداف دستور کار ۲۰۳۰ برای توسعه پایدار، «دیدگاه جدید توسعه سبز و شیوه زندگی و کار سبز، کم کربن، مدور و پایدار را دنبال کند». گزارشی از سوی برنامه توسعه



سازمان ملل متحد و «مرکز تبادلات اقتصادی بین‌المللی چین BRI را به‌عنوان فرصتی برای حفاظت از محیط زیست می‌داند؛ البته منوط به آن که از آن برای ارائه تجارت سبز، تامین مالی و سرمایه‌گذاری در راستای اهداف توسعه پایدار استفاده شود. پیشنهادهای دیگر شامل ارائه حمایت مالی برای کشورهای عضو BRI با هدف انجام مشارکت آن‌ها در توافقنامه پاریس، یا ارائه منابع و تخصیص سیاست‌ها برای کمک به گسترش منابع انرژی تجدیدپذیر مانند انرژی خورشیدی در کشورهای عضو است.

«اتلاف بین‌المللی توسعه سبز ابتکار کمربند و جاده» (BRIGC) در دومین گردهمایی کمربند و جاده برای همکاری‌های بین‌المللی در آوریل ۲۰۱۹ راه‌اندازی شد. هدف آن «ادغام توسعه پایدار، به‌ویژه پایداری زیست‌محیطی، استانداردهای بین‌المللی و بهترین شیوه‌ها در سراسر جهان به‌عنوان اولویت‌های ابتکار کمربند و جاده است». با این حال، بسیاری از محققان مطمئن نیستند که آیا این بهترین شیوه‌ها، اجرا می‌شوند یا نه. همه اهداف حفاظت از محیط زیست ویژه BRI، در دستورالعمل‌های غیررسمی به‌جای سیاست‌ها یا مقررات الزام‌آور قانونی مشخص شده‌اند. علاوه بر این، کشورهای عضو ممکن است ترجیح دهند توسعه اقتصادی را بر حفاظت از محیط زیست ترجیح دهند، که منجر به غفلت آن‌ها از اجرای سیاست‌های زیست‌محیطی یا استانداردهای پایین‌تر سیاست‌های زیست‌محیطی می‌شود. این امر می‌تواند باعث شود که کشورهای عضو به «بهشت آلودگی» تبدیل شوند.

در سپتامبر ۲۰۲۱، شی جین پینگ اعلام کرد که کشورش حمایت خود را از کشورهای در حال توسعه برای اتخاذ سیاست «انرژی سبز و کم‌کربن» افزایش خواهد داد و نیروگاه‌های زغال‌سنگ خارج از کشور را دیگر تامین مالی نخواهد کرد.

۲-۱۱ مسائل حقوق بشری

بر اساس گزارش سازمان غیردولتی آمریکایی «دیدهبان کار چین»، نقض گسترده حقوق بشر در مورد کارگران مهاجر چینی که به خارج فرستاده می‌شوند، وجود دارد. طبق ادعای این نهاد، شرکت‌های چینی «کار اجباری را بر نیروهای خود اعمال می‌کنند» و معمولاً پاسپورت‌های کارگران را پس از ورود به کشور دیگر مصادره کرده، آن‌ها را وادار می‌کنند برای ویزای تجارتی غیرقانونی درخواست دهند و تهدید می‌کنند که در صورت امتناع از انجام، از ارائه مراقبت‌های پزشکی کافی و استراحت به آن‌ها جلوگیری کرده و وضعیت غیرقانونی‌شان را گزارش می‌دهند. نهاد آمریکایی مدعی است که محدود کردن آزادی شخصی و آزادی بیان کارگران، اجبار کارگران به کار بیش از حد، لغو مرخصی، تأخیر در پرداخت دستمزد، انتشار آگهی‌ها و وعده‌های فریبنده، ضرب و شتم کارگران با خسارات زیاد در صورت تمایل به ترک کار، ایجاد شرایط بد کاری و زندگی و مجازات کارگرانی که اعتراضات را رهبری می‌کنند از جمله اقدامات چین در



راستای ابتکار کمر بند و جاده نسبت به نیروهایش است.



۳-۱۱ نئو امپریالیسم و دیپلماسی وام-تله

نگرانی در مورد این که این پروژه نوعی نئو امپریالیسم باشد وجود دارد. برخی از دولت‌های غربی، ابتکار کمر بند و جاده را به دلیل آن چه که آنها ادعا می کنند رویه دیپلماسی وام-تله چین برای تامین مالی پروژه‌های زیربنایی این طرح است، متهم به استعمار نو می کنند. ایده دیپلماسی وام-تله نخست بار توسط یک اندیشکده هندی مطرح شد و بعد از آن بود که دو دانشجوی هاروارد آن را بسط داده و توجه رسانه ها را به آن جلب کردند.



چین مدعی است که این ابتکار، بازارهایی را برای کالاها، بهبود قیمت منابع و در نتیجه کاهش نابرابری در مبادلات،

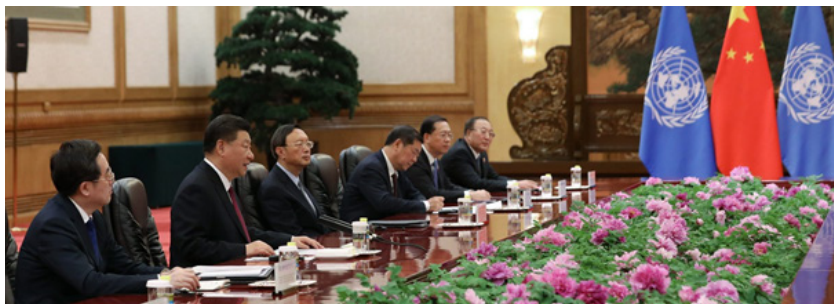
بهبود زیرساخت‌ها، ایجاد اشتغال، تشویق صنعتی شدن و گسترش انتقال فناوری فراهم کرده است و در نتیجه به نفع کشورهای میزبان است. با این حال، طبق ادعای «لی لی کو» و «نیکو کومندا» از نشریه گاردین، مطالعات کارشناسان اقتصادی در رویه‌های چین، نشان می دهد که الگوهای وام دهی بانکی چین به طور هدفمند دولت ها را در راستای به دست آوردن فرصت های استراتژیک به نفع چین به دام انداخته است. به گفته «برهما شلانی» -ژئواستراتژیست هندی- «BRI آشکارا بخشی از چشم انداز ژئواستراتژیک



چین است. دیپلماسی وام-تله، سیاست توسعه برون مرزی چین است، زیرا زمانی که اقتصادهای بدهکار نتوانند وام‌های خود را ارائه دهند، آن‌گاه چین آن‌ها را برای حمایت از منافع ژئواستراتژیک خود تحت فشار قرار می‌دهد.

«جان ماگوفولی» -رئیس‌جمهور سابق تانزانیا- معتقد است که قراردادهای وام پروژه‌های BRI در کشورش «استثمارگرانه و ناخوشایند» بودند. او گفته است که سرمایه‌داران چینی «شرایط سختی را که فقط دیوانه‌ها می‌توانند آن را بپذیرند» تعیین می‌کنند، زیرا در زمان ریاست جمهوری‌اش از وی خواسته شد که ضمانت ۳۳ ساله و اجاره گسترده ۹۹ ساله در ساخت بندر به آن‌ها بدهد. ماگوفولی ادعا کرده است که پیمانکاران چینی طلب مالکیت بخشی از خاک کشورش را داشتند، اما دولت او مجبور شد به خاطر حفاری ساخت و ساز پروژه به آن‌ها غرامت بدهد.

«اس. کی. چاترجی» -تحلیلگر هندی- وام-تله‌ها را یک بعد اقتصادی از «استراتژی برش سلامی» چین می‌داند. به گفته چاترجی، تاکتیک «برش حاکمیت» چین، حاکمیت کشورهای هدف را که عمدتاً از وام-تله استفاده می‌کنند، کمرنگ کرده و تهدید می‌کند. یک مثال ارائه شده، فشار پکن بر تاجیکستان برای واگذاری ۱۱۵۸ کیلومتر مربع از خاکش است که هنوز ۱,۲ میلیارد دلارش از مجموع ۲,۹ میلیارد دلار بدهی به چین، باقی مانده است. کشورهای دیگر با خطر مشابه در قبال این تاکتیک روبرویند که عبارتند از پاکستان، ماداگاسکار، مغولستان، مالدیو، قرقیزستان، مونتنگرو، سریلانکا و لاوس که مبالغ زیادی از چین وام گرفته‌اند.



یکی از این نگرانی‌ها در رابطه با ابتکار کمربند و جاده، مربوط به مسائل امنیتی است. «سند دفاعی سفید ارتش آزادی‌بخش خلق چین» در سال ۲۰۱۹ به ما می‌گوید که بخشی از ماموریت این نیروها، تقویت نیروهای فرامرزی چین با امکانات لجستیکی است. هم‌اکنون چین در ۴۶ کشور، بیش از ۷۵ بندر را تحت کنترل خود دارد و این می‌تواند بسیار معنادار باشد. اولین بندر لجستیکی برون مرزی چین در سال



۲۰۱۷ در جیبوتی ایجاد شد. پاکستان و کامبوج دو مقصد بعدی برای ایجاد پایگاه‌های چین هستند. برخی کارشناسان معتقدند که احتمال استفاده از این پایگاه‌ها در آینده به عنوان یک هاب نظامی و علنی شدن حضور نظامی چین در برخی از کشورها می‌رود.

هم‌اکنون ابتکار کمربند و جاده بیش از ۳ هزار پرونده را در خود دارد و همه آن‌ها برای انجام -نه به سرمایه‌گذاری خارجی- بلکه به سرمایه‌گذاری بانک‌های چینی وابسته هستند. بنابراین کشورهای عضو ابتکار، مجبور به دریافت وام از این بانک‌ها برای تحقق پروژه‌های خود هستند. بدین شکل، کشورها مقروض چین خواهند شد. همین امر باعث شده تا برخی کشورهای مشارکت‌کننده در این ابتکار دچار تردید جدی شوند. کما این‌که چندین هیئت که پیشتر در اولین نشست شرکت کرده بودند، از حضور در نشست‌های بعدی خودداری کردند و در پاسخ، نگرانی‌های خود درباره استانداردهای غیراخلاقی و قرض‌های ایجاد شده تحت عنوان وام به عنوان عامل فشار از سوی چین را اعلام کردند. مثلاً یک نمونه آشکار، ناتوانی سریلانکا در بازپرداخت وام ۸ میلیارد دلاری بابت بندر «هامانتوتا» در سال ۲۰۱۷ بود که باعث تغییر قرارداد به شکل اجاره مدیریت این بندر به چینی‌ها به مدت ۹۹ سال شد.

یک موضوع دیگر این است که چین برای انجام پروژه‌ها نیروی کار خودش را اعزام می‌کند. همین امر باعث می‌شود که نیروی کار بومی کشور هدف، نتوانند از مزایای این پروژه‌ها بهره‌مند شوند. یک آمار از اندیشکده «شورای روابط خارجی» در سال ۲۰۱۸ نشان می‌دهد که ۸۹ درصد از پروژه‌ها توسط نیروی کار چینی، ۷٫۵ درصد توسط شرکت‌های بومی و محلی و ۳٫۵ درصد توسط شرکت‌های بین‌المللی در حال انجام است. در حالی که در طرح‌های غیر از کمربند و جاده در سرتاسر جهان، به‌طور میانگین ۲۹ درصد سهم شرکت‌های چینی، ۴۱ درصد سهم شرکت‌های داخلی و ۳۰ درصد سهم شرکت‌های بین‌المللی است. کشورها به این موضوع نگاه می‌کنند و به‌طور طبیعی نگران می‌شوند.

۱۲. BRI و نظرات دوسویه

ویتالام از نظر تاریخی با چین در تضاد بوده، بنابراین در مورد حمایت یا مخالفت با BRI بی‌تصمیم مانده است.

کره جنوبی تلاش کرده است تا «ابتکار اوراسیا» (EAI) را به عنوان چشم‌انداز خود برای ارتباط بین شرق و غرب توسعه دهد. در فراخوان احیای جاده باستانی ابریشم، هدف اصلی «پارک گون‌هه» -رئیس‌جمهور سابق کره جنوبی- تشویق جریان تعامل اقتصادی، سیاسی و اجتماعی از اروپا از طریق شبه جزیره کره بود. «مون‌جه این» -رئیس‌جمهور کنونی کره جنوبی- ابتکار سیاست خارجی خود را «سیاست جدید جنوبی» (NSP) اعلام کرده که به دنبال تقویت روابط با جنوب شرقی آسیا است.



در حالی که ایتالیا و یونان به ابتکار کمربند و جاده پیوسته‌اند، رهبران اروپایی نظرات دوسویه‌ای ابراز کرده‌اند. آنگلا مرکل - صدراعظم آلمان - اعلام کرده که «BRI باید به یک اقدام متقابل معین منجر شود و ما هنوز بر سر این موضوع بحث می‌کنیم». در ژانویه ۲۰۱۹، امانوئل مکرون - رئیس‌جمهور فرانسه - گفت: «جاده‌های ابریشم باستانی هرگز فقط چینی نبودند. جاده‌های جدید نمی‌توانند فقط از یک راه بروند». در سپتامبر ۲۰۱۹، ژان کلود یونکر - رئیس وقت کمیسیون اروپا - و شینزو آبه - نخست‌وزیر وقت ژاپن - توافق‌نامه زیرساختی را در بروکسل امضا کردند تا راهی باشد برای مقابله با ابتکار کمربند و جاده چین و پیوند اروپا و آسیا برای هماهنگ کردن زیرساخت‌ها، حمل و نقل و پروژه‌های دیجیتالی. در سال ۲۰۱۸، «دانیل اندروز» - نخست‌وزیر ایالت ویکتوریا در جنوب شرقی استرالیا - یادداشت تفاهمی را در مورد ابتکار کمربند و جاده برای ایجاد روابط زیرساختی و روابط بیشتر با چین امضا کرد. «پیتر داتون» - وزیر وقت کشور و وزیر دفاع کنونی - BRI را «ابتکار تبلیغاتی چین» توصیف کرد که مداخله عظیم خارجی را به همراه دارد و خواستار آن شد که اندروز توضیح دهد چرا ویکتوریا تنها ایالتی در کشور است که این توافق‌نامه را امضا کرده است. اسکات موریسون - نخست‌وزیر استرالیا - نسبت به اقدام اندروز اظهار داد و اعلام کرد که ایالت ویکتوریا در حال ورود به قلمرو سیاست دولت فدرال است و دولت استرالیا در زمان امضای توافق، از آن تصمیم حمایت نکرده است. وی تاکید کرد که مسائل منافع ملی در امور خارجی، توسط دولت فدرال تعیین می‌شود. همچنین این وظیفه و رویه معمول برای ایالت‌هاست که به نقش دولت فدرال در تنظیم سیاست خارجی احترام بگذارند و آن را به رسمیت بشناسند. در آوریل ۲۰۲۱، «ماریس پین» - وزیر امور خارجه - اعلام کرد که استرالیا توافق‌نامه‌های ویکتوریا که با چین امضا شده را پاره می‌کند و به طور کامل از طرح «کمربند و جاده» خارج می‌شود.

۱۳. آمریکا و BRI

آمریکا به دنبال تقویت اتحادش با بلوک سرمایه‌داری که در اقتصاد چین سرمایه‌گذاری کرده است می‌باشد و در تلاش است تا علیه BRI اقدام کند و بر خط‌مشی توسعه آتی چین اثر بگذارد. برای نمونه، از آنجایی که ایران بخشی مهم در طرح راه ابریشم نو است، توافق هسته‌ای با ایران می‌تواند گامی از سوی آمریکا در جهت ایجاد توازن در مقابل تأثیرات منطقه‌ای چین باشد. بوروکراسی مالی چین، نشان داده که سران این کشور می‌خواهند بدون سرشاخ شدن با آمریکا و بدون به چالش کشیدن قدرت این کشور در نظم جهانی، مسیر موفق خود را طی کنند. در این بخش به ۳ طرح آمریکایی برای مقابله با BRI چین می‌پردازیم که دو مورد اول چندان اهمیت و قدرتی ندارند و تنها مورد سوم است که توجهات را به سمت خود جلب کرده است.



۱-۱۳ طرح شراکت ترنس-پسیفیک

آمریکا در دوره باراک اوباما طرح شراکت ترنس-پسیفیک (TPP) را به قصد مهار قدرت تجاری چین در شرق آسیا و اقیانوسیه ایجاد کرد. چین در پاسخ، طرح «راه ابریشم جدید» را ارائه داد. وقتی ترامپ رئیس جمهور شد، با لغو ترنس پسیفیک تقریباً آن را به ناپودی کشاند. شی جین پینگ -رئیس جمهور چین- از موقعیت نهایت بهره را برد و اعلام کرد که طرح راه ابریشم نو را به روی همگان گشوده است. در حالی که آمریکا می خواست از طریق طرح شراکت ترنس پسیفیک اقدام به قاعده گذاری برای تجارت آزاد فراتر از معیارهای سازمان جهانی تجارت کند، چین به دنبال این است که از طریق راه ابریشم نو، مازاد محصولات تجاری خود را به کشورهای در حال توسعه ای که نیازمند کمک این کشور هستند، صادر کند. به بیان دیگر، طرح شراکت ترنس پسیفیک، بازار مشترک آزاد قاعده گذاری شده است اما طرح راه ابریشم نو، مجموعه ای از پروژه ها به لطف پشتیبانی های نهادی اقتصادی است. به نظر می رسد موجی از مقابله با جهانی شدن و حمایت گرایی در کشورهای توسعه یافته شامل آمریکا، این فرصت را برای چین مهیا کرده که این طرح را به عنوان برنامه افزایش تجارت بین الملل مطرح کند.

۲-۱۳ استراتژی آزاد و باز هند و اقیانوس آرام

آمریکا یک ابتکار متقابل به نام «استراتژی آزاد و باز هند و اقیانوس آرام» (FOIP) را در مقابل ابتکار کمربند و جاده پیشنهاد کرده است. مقامات آمریکایی این استراتژی را به عنوان سه ستون امنیت، اقتصاد و حکومت داری دانسته اند. در ابتدای ژوئن ۲۰۱۹، تعاریف کلی «آزاد» و «باز» به چهار اصل بیان شده بازتعریف شد: احترام به حاکمیت و استقلال؛ حل و فصل مسالمت آمیز اختلافات؛ تجارت آزاد، عادلانه و متقابل؛ و پایبندی به قوانین و هنجارهای بین المللی.

۳-۱۳ ابتکار شبکه نقطه های آبی

«شبکه نقطه های آبی» (BDN) ابتکاری است که از نوامبر ۲۰۱۹ به عنوان یک طرح اقتصادی توسط آمریکا ایجاد شد و با همراهی استرالیا و ژاپن راه اندازی شد. تمرکز اصلی BDN بر کشورهای جنوب و جنوب شرقی آسیا قرار دارد و برخلاف BRI که متمرکز بر توسعه پروژه های زیربنایی در کشورهای مختلف است، به ایجاد ساز و کار اعتبارسنجی و ارزیابی پروژه های زیرساختی در قالب استانداردهای معین بین المللی می پردازد.



آمریکا اصولی چون شفافیت، مبارزه با فساد و مشارکت جوامع محلی که مدعی است در BRI وجود ندارد را در این طرح بسیار مورد تأکید قرار داده است. شرکت آمریکایی «سرمایه‌گذاری توسعه بین‌المللی» (IDFC) با ۶۰ میلیارد دلار سرمایه، ابزار اصلی تأمین مالی در شبکه نقطه‌های آبی خواهد بود. با این حال، به نظر می‌رسد آمریکا در این طرح به دنبال سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیرساختی عظیم نیست، بلکه در صدد است تا با توسعه و حمایت پروژه‌های کوچک‌تر، خود را متمایز از BRI چین نشان دهد و سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیرساختی عظیم را به ابتکار «ساختن جهانی بهتر» بسپارد. شبکه نقطه‌های آبی، پاسخ مستقیم آمریکا و شرکایش به BRI است اما تازه در ابتدای راه است. این طرح برای متمایز شدن از طرح دولت چین و جذب کشورها، در تلاش است تا ایده‌هایی چون حضور شرکت‌های خصوصی و احترام به استانداردهای بین‌المللی را تبلیغ کند. چین اخیراً کمر همت به شفاف‌سازی بیشتر در مورد BRI بسته و حمایت بیشتری را از بانک‌های سرمایه‌گذار بین‌المللی جذب کرده است. از سوی دیگر، ژاپن و استرالیا به عنوان دو ضلع دیگر مثلث BDN، تمایل کمتری برای فعالیت در این طرح از خود نشان داده‌اند. حقیقت در مورد خود ژاپن این است که بسیاری از کارخانه‌های این کشور، پیوسته در حال بهره‌گیری از BRI و به نوعی وابسته به آن هستند. بنابراین، به نظر می‌رسد BDN در حد و اندازه رقابت با BRI نباشد.

۴-۱۳ ابتکار ساختن جهانی بهتر

«ابتکار ساختن جهانی بهتر» Build Back Better World یا همان B3W ابتکاری است که توسط کشورهای عضو G7 ابداع شده است. این طرح که در ژوئن ۲۰۲۱ راه‌اندازی شد، برای مقابله با نفوذ استراتژیک چین در پروژه BRI با ارائه جایگزینی برای طرح کمربند و جاده برای توسعه زیرساخت‌های کشورهای کم‌درآمد



و دارای درآمد متوسط با هدف ایجاد چتر استراتژیک برای ایجاد ائتلاف بین آن‌ها و کشورهای جی-۷ طراحی شده است. معماران B3W در نظر دارند تا آن را به یکی از بزرگترین ابتکارات جهان دموکراتیک با محوریت زیرساخت‌های جهانی تبدیل نمایند که از آمریکای لاتین و کارائیب تا آفریقا و تا هند و اقیانوس آرام گسترش یابد.



B3W که با برنامه‌های گروه ۷ مرتبط است، آن‌طور که اعلام کرده، بر ساختن جهانی بهتر پس از پایان همه‌گیری کووید-۱۹ از طریق تامین رفاه آینده، مراقبت از کره زمین از طریق انقلاب سبز، بالا بردن مشارکت‌ها، تقویت مجدد اقتصاد و پذیرش ارزش‌های دموکراسی، آزادی، حاکمیت قانون و برابری متمرکز است. با رهبری آمریکا، کشورهای جی-۷ تا سال ۲۰۳۵ برای تامین ۴۰ تریلیون دلار سرمایه برای زیرساخت‌های مورد نیاز کشورهای در حال توسعه تلاش خواهند کرد. هدف این ابتکار، تسريع بودجه برای زیرساخت‌های با کیفیت از سوی بخش خصوصی است و سرمایه‌گذارهای بخش خصوصی را تشویق می‌کند تا از مسئله شرایط اقلیمی، سلامت و امنیت سلامت، فناوری دیجیتال، و برابری نژادی و برابری جنسیتی حمایت کنند. این ابتکار متکی به «شبکه نقطه‌های آبی» است؛ یک همکاری با هدف ایجاد یک شبکه جهانی از طریق تامین مالی مبتنی بر وام جهت ساخت جاده‌ها، پل‌ها، فرودگاه‌ها، بنادر و نیروگاه‌ها.

تلاش‌های B3W مطابق با استانداردها و اصول شبکه نقطه‌های آبی، مربوط به محیط‌زیست و آب و هوا، حفاظت از کار و جامعه، تامین مالی، ساخت و ساز، مبارزه با فساد و سایر زمینه‌هاست. در ۴ نوامبر ۲۰۱۹، «کیت کراچ» - معاون وقت وزیر امور خارجه آمریکا - به‌طور رسمی شبکه نقطه‌های آبی را با هم‌تایان



استرالیایی و ژاپنی خود با دسترسی به ۶۰ میلیارد دلار سرمایه از سوی «شرکت مالی توسعه بین‌المللی ایالات متحده آمریکا» (DFC) در مجمع تجاری هند و اقیانوس آرام در بانکوک راه‌اندازی کرد.



کراچ استانداردهای اعتماد جهانی شبکه Blue Dot که مبتنی بر «احترام به شفافیت و پاسخگویی، حاکمیت اموال و منابع، کار محلی و حقوق بشر، حاکمیت قانون، محیط زیست، و شیوه‌های صحیح دولت در تدارکات و تامین مالی» است را اعلام کرد. وی قول ۲ میلیون دلار از سرمایه اولیه از سوی وزارت امور خارجه آمریکا را برای کمیته راهبری داد و از سایر اعضای G7 دعوت کرد تا به آن بپیوندند. در ۱۹ اکتبر ۲۰۲۰، «کرستی کالیولاید» - رئیس جمهور استونی - به‌نمابندگی از ۱۲ کشور «ابتکار سه دریا» (3SI) که طرحی در اتحادیه اروپاست با محوریت سه دریای بالتیک، آدریاتیک و سیاه، شبکه نقطه‌های آبی و «اجلاس سه دریا» را در شهر «تالین» استونی تأیید کرد. در ۷ ژوئن ۲۰۲۱، «سازمان همکاری و توسعه اقتصادی» (OECD) متعهد شد از شبکه نقطه‌های آبی در نشست گروه مشاوره اجرایی در پاریس فرانسه حمایت کند.

ابتکار B3W در نظر دارد تا با تخصیص یک جهت جغرافیایی خاص به هر کدام از شرکای جی-۷، با تمرکز کلی بر کشورهای کم‌درآمد کم و دارای درآمد متوسط، منطقه وسیعی از جهان را زیر پوشش قرار دهد. یک‌چنین تمرکز جغرافیایی گسترده‌ای، این ابتکار را تبدیل به رقیب بزرگ BRI می‌کند که خود دارای شبکه جهانی و جغرافیایی عظیم است که در آن آسیا به آفریقا و اروپا وصل می‌شود و نهایتاً چین



را به عنوان قطب سیاسی و اقتصادی جهان می‌شناساند.

آمریکا و متحدان‌اش با B3W به دنبال این هستند تا از موضوعات پرتنش BRI چون بدهی ناپایدار، عدم شفافیت در قراردادهای فساد، آسیب‌های زیست محیطی و اجتماعی و پروژه‌هایی با پتانسیل دوگانه نهایت بهره را برده و این ابتکار را به عنوان یک ابتکار قابل اعتماد در راستای کاهش شکاف‌ها و بی‌اعتمادی‌ها معرفی کنند و در عین حال به هدف اصلی‌شان که تخریب سیاست‌های پکن است، دست یابند.

B3W نسبت به BRI فراگیرتر است. BRI بر زیرساخت‌های فیزیکی و توسعه‌ای اتصال محور تمرکز کرده است و در حال کنونی روی ابتکاراتی مانند جاده ابریشم سلامت و جاده ابریشم دیجیتال سرمایه‌گذاری می‌کند. در حالی که B3W محدوده بسیار وسیع‌تری را در بر گرفته که شامل بخش‌های غیرسنتی مانند امنیت بهداشت، اتصال دیجیتال، اقدامات اقلیمی و مطالعات جنسیتی است. از سوی دیگر، آمریکا مدعی است که با استفاده از «مدل منعکس‌کننده ارزش‌های مشترک» در B3W، نهایتاً BRI را شکست خواهد داد. اما نکته این‌جاست که B3W هنوز خیلی جوان است و تولدش به ۱۳ ژوئن ۲۰۲۱ برمی‌گردد. بنابراین به‌طور طبیعی، اکنون فاقد ساختار منسجم یا برنامه چند جانبه مناسب برای دستیابی به اهداف اعلامی‌اش است. جی-۷ گروهی متشکل از اقتصادهای صنعتی و دموکراسی‌های بسیار پیشرفته جهان است که عموماً درکی نسبت به مشکلاتی که اقتصادهای پایین‌رده یا متوسط در اجرای زیرساخت‌های با کیفیت با آن روبرو هستند ندارد. پای کار جایی بیشتر می‌لنگد که این گروه بدون عضویت رسمی شرکت‌کنندگان مهمان چون هند، آفریقای جنوبی و دولت‌های آمریکای جنوبی، بر کشورهای کم‌درآمد و متوسط به عنوان یک چشم‌انداز بیرونی تمرکز کرده و سبب‌ساز انتقادات نسبت به صندوق بین‌المللی پول و شیوه‌های وام‌دهی مشروط بانک جهانی شده است. از سوی دیگر، ادغام چشمگیر چین در اقتصاد جهانی و مشارکت اقتصادی درازمدت و نزدیک این کشور با کشورهای مختلف، امکان دوری از پکن را برای بسیاری از کشورها -خاصه کشورهای در حال توسعه- سخت کرده است. مسئله این است که بسیاری از متحدان آمریکا اعم از آلمان، ایتالیا، ژاپن، استرالیا و کره جنوبی همکاری‌های کلیدی و قابل توجهی با چین در زمینه تجارت و صنعت دارند.

چینی‌ها BRI را با بودجه ۴,۲ تریلیون دلاری پیش می‌برند که پشتوانه آن موسسات قدرتمندی چون بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا و صندوق راه ابریشم هستند. رقابت با این بودجه عظیم، کاری بسیار سخت است. به‌ویژه این که آمریکا و متحدانش در دوره کووید-۱۹ صدمه اقتصادی قابل توجهی دیده‌اند. معماران B3W هنوز ابزارهای مدیریت پروژه چندجانبه‌ای خود را اعلام نکرده‌اند و هنوز مشخص نیست کدام یک از شرکت‌های توافق کرده با جی-۷ مایل به انجام امور پیمانکاری آن هستند.



دولت چین با برگزاری کنفرانس‌ها و نشست‌های مختلف در تلاش است تا اطمینان کامل کشورهای واقع در مسیر ابتکار کمربند و جاده را تامین نماید و در نقطه مقابل، آمریکا با استفاده از فضای رسانه‌ای، سعی در دلسرد کردن کشورهای مختلف از حضور در این پروژه دارد.

ایران و BRI

ایران به دلیل وسعت جغرافیایی، موقعیت ژئواستراتژیک، ثبات امنیتی، نقش سازنده بین‌المللی و اثبات وفاداری به آرمان ایجاد نظام چندقطبی در دنیا، در یکایک دیدگاه‌هایی که برای آینده اوراسیا مطرح می‌شود وجود دارد. هر جاده، خط‌آهن و خط‌لوله واقع در اوراسیا، برای آن‌که در خاورمیانه - به عنوان مهم‌ترین منطقه دنیا - شانس تبدیل شدن به واقعیت را داشته باشد، ناگزیر است از ایران عبور کند. این بدان معناست که بخش قابل توجهی از آینده جاده ابریشم جدید، در گروی مشارکت ایران است. در مورد این‌که پیوستن ایران به BRI چه قدر می‌تواند خوب یا بد باشد، نظرات مختلفی در بین کارشناسان وجود دارد. از آنجایی که بحث ایران و BRI خود یک مبحث بسیط و گسترده است، بنابراین باید آن را در یک نوشتار جامع دیگر مورد ارزیابی قرار داد.



BRI یک دکرترین شاخص تحت رهبری شی جین پینگ است که پکن آن را در سطح جهانی تقریباً به محبوبیت رسانده است. وی پا را از سیاست‌های دولتی فراتر گذاشته و گفت‌مان حکمرانی جهانی را پیش کشیده است. شی، آرمان‌های چین و آرمان شهر مشترک نوع بشر را تبلیغ می‌کند. این رویکرد، بیانگر این است که در یک دگرگونی ایدئولوژیک، چین از نگاه ریسک‌گریز پیشین خود به سمت رویکردی فعال‌تر حرکت کرده است که شالوده اجرای **BRI** است. دکرترین چینی‌ها اکنون دست بالاتر را دارد و -هر چند که در ابتدای کار **BRI** این چنین نبود- اما با استراتژی شفاف‌سازی و فراگیر کردن مفاهیم، عملاً رویکرد و دکرترین تنبیهی و قهری آمریکا را به چالش کشیده است. این جاست که خود را به عنوان شریکی جذاب برای همکاری بین‌المللی معرفی می‌کند. شی، سکندار سیاستی است که گفت‌مانی قوی با رویکرد دوگانه را پیش می‌برد. در نهادهای متعارف حاکمیت جهانی همچون سازمان ملل نقش یک عضو خودی را ایفا می‌کند و در نقطه مقابل، به‌طور موازی، سیستم‌های خلاقانه مانند ابتکار کمربند و جاده، بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا، سازمان همکاری شانگهای و بریکس را ابداع می‌نماید تا شخصیت و گفت‌مان غالب خود را یادآور شود. **BRI** می‌تواند قدرت بین‌المللی آمریکا به‌ویژه در زمینه تجاری را کاهش دهد. اگر چین از این طرح در کنار قدرت نظامی‌اش به‌خوبی بهره‌برد، به هژمونی این کشور در آسیای شرقی منجر شده و در نهایت با تفوق بر مسیرهای تجاری خشکی و آبی اوراسیا می‌تواند تبدیل به قدرت برتر در اقتصاد جهانی گردد و از این مزیت، در جهت سیاسی بهره‌ها برد.

ابتکار کمربند و جاده را باید به‌همان اندازه که اقتصادی دید، یک برنامه ژئوپولیتیک هم در نظر گرفت. چرا که چین در زمانه‌ای این ابتکار را ابداع کرده که سیاست خارجی این کشور رویکردی قاطعانه‌تر را پیش گرفته است. چین با زیرکی تمام از خلاء به‌وجود آمده در اثر ناامیدی کشورهای در حال توسعه از عدم تامین بودجه برای زیرساخت‌هایشان از سوی نهادهای مالی غربی نهایت بهره را برد و با ایجاد دو موسسه «بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا» و «صندوق راه ابریشم» که بال‌های تامین مالی **BRI** هستند، اکنون **BRI** را در مقیاسی پیش می‌برد که رقابت با آن بسیار سخت می‌نماید.

از این نکته غافل نشویم که به‌رغم بی‌تفاوتی ظاهری چینی‌ها نسبت به **B3W** آمریکایی و ناچیز خواندن آن، آن‌ها همچنان نگرانی خود را نسبت به پیشرفت تدریجی این ابتکار دارند و با رصد کامل آن، نسبت به اقدامات تخریب‌گرایانه آمریکا و روند کار **B3W** به‌عنوان یک رقیب تازه‌نفس و جوان، با اتخاذ سیاست‌های باز و شفاف‌ساز، هوشیارانه عمل خواهند کرد.

هر چند آمارها و آنچه که در متن این نوشتار آورده شد، بیانگر این هستند که نگرانی برخی کشورها در مورد احتمال نفوذ و سیطره چین در قبال کشورهای عضو از مجرای **BRI** چندان هم بی‌دلیل نیست، اما



در نقطه مقابل، برخی کارشناسان آن را منجر به ایجاد یک موتور رشد جهانی جدید با اتصال و نزدیک‌تر کردن آسیا، اروپا و آفریقا به یکدیگر می‌دانند. در هر صورت، ایران باید به‌عنوان یک کشور مستقل، بر اساس دوراندیشی و درایت با موضوع BRI برخورد کند تا احتمال هرگونه خطر برای منافع ملی در صورت وجود کمترین احتمال مبنی بر هدف استثماری از سوی چین خنثی شود و در صورت ورود به این ابتکار، با رعایت قواعد بازی بر اساس موقعیت ممتازش در این ابرپروژه، حداکثر منافع ملی تامین گردد.

برچسب‌ها: ابتکار کمربند و جاده، یک کمربند یک جاده، چین، آمریکا، کمربند اقتصادی راه ابریشم، راه ابریشم دریایی



CHINA

سوپیلا
مرکز مطالعات



آذر
۱۴۰۰