

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نپاشد تن من مباد / بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم / از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Political

سیاسی

منبع: مانتری ریویو آنلاین
نویسنده: مارتین هارت-لندزبرگ
فرستنده: علی مشرف
۲۰ دسمبر ۲۰۲۰

یک نگاه انتقادی به «ابتکار یک کمربند، یک جاده» چین



نرخ رشدِ حتا رو به کاهش چین، همچنان چشمگیر است. تداوم دستاورهای اقتصادی کشور مدیون نقش دولت چین در سه مورد زیر است: (۱) توانایی چشمگیر در هدایت فعالیت بنگاه‌های اقتصادی حیاتی و بخش‌هایی مانند بخش مالی، (۲) تعهد به سیاست‌های گسترش اقتصادی، و (۳) انعطاف در ستراتیژی اقتصادی. به نظر می‌رسد رهبران چین به «ابتکار یک کمربند، یک جاده» اخیر خود به مثابه کلید کشور به پویایی اقتصادی آینده نگاه می‌کنند. اما دلایلی بر تأیید این باور وجود دارد که این ستراتیژی به طور جدی معیوب است، و زحمتکشانش، از جمله در چین، مُقَدَّر به پرداخت بهای سنگین کاستی‌های آن هستند.

گرایش‌ات نزولی رشد چین

چین در دهه‌های ۱۹۸۰، ۱۹۹۰، ۲۰۰۰ با تولید و سرمایه‌گذاری فزاینده‌ای که از ادغام کشور در شبکه‌های تولیدی برون‌مرزی قدرت می‌گرفت سریع رشد کرد. تا سال ۲۰۰۲، چین به بزرگترین دریافت‌کننده سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در جهان مبدل شد و تا سال ۲۰۰۹ به مثابه دومین صادرکننده جهان جای آلمان را گرفت. جای تعجب نیست که

رکود بزرگ و در پی آن کاهش در تجارت جهانی یک مشکل بزرگ نسبت به ستراتیژی رشد صادرات محور کشور به شمار می آید.

پاسخ دولت این بود که با یک برنامه سرمایه گذاری عظیم از طریق ایجاد پول بسیار زیاد و نرخ های پائین بهره با تأثیرات کاهش تقاضای خارجی مقابله کند. سرمایه گذاری به مثابه درصد تولید ناخالص داخلی در دسامبر ۲۰۱۱ به میزان بی سابقه بالای ۴۸ درصد رسید و در سطح بیش از ۴۴ درصد باقی ماند.

اما، علی رغم تلاش های دولت، رشد سریعاً کاهش یافت و از ۱۰.۶ درصد در ۲۰۱۰ به ۶.۷ درصد در ۲۰۱۶ پائین آمد، و در ۲۰۱۷ به ۶.۹ درصد افزایش یافت. به نمودار زیر نگاه کنید، پیش بینی های کنونی به کاهش بیش تر در ۲۰۱۸ اشاره می کنند.



دولت چین از سال ۲۰۱۲ ترویج ایده «عادی جدید» را بر محور نرخ رشد ۶.۵ درصد آغاز کرد. دولت چین ادعا کرد که مزایای این نرخ رشد عادی جدید شامل ثبات بیشتر و یک روند رشد برون گرا به سود کارگران چین خواهد بود. اما، دولت خلاف لفاظی های آن به دنبال کردن نرخ رشد بالا از طریق ارتقای رونق ساختمان سازی عظیم مورد حمایت دولت در پیوند با سیاست گسترش شهرنشینی ادامه داد. راه ها، راه آهن ها، فرودگاه ها، مراکز خرید، مجتمع های آپارتمانی جدید ساخته شد.

همان طور که انتظار می رفت، این حرکت بزرگ برای ساختمان سازی، کشور را با تأسیسات و زیرساخت های اضافی، که در تعداد فزاینده شهر های ارواح مشهود است، مواجه نمود. همان طور که «ساوت چاینا مورنینگ پست» توصیف می کند:

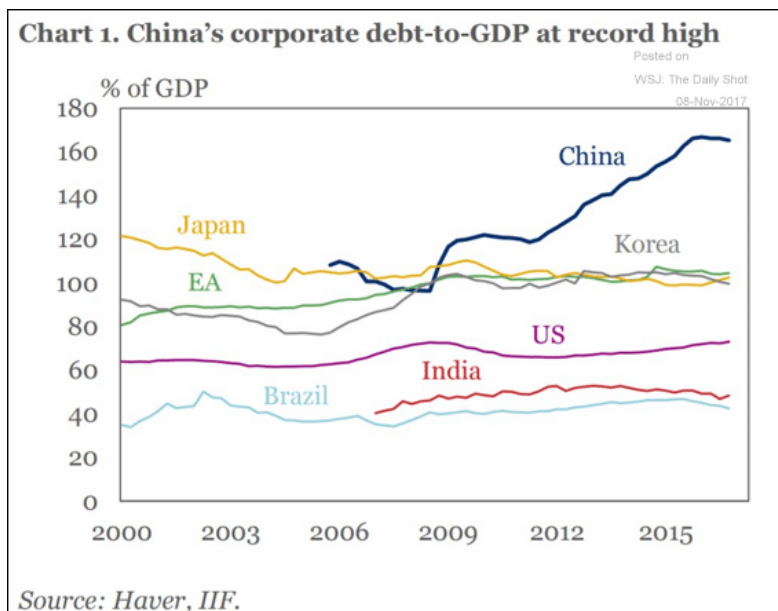
«شش آسمان خراش مشرف به یک دریاچه مصنوعی، زمانی یک تصویر خیره کننده از بلندپروازی یک شهر به نظر می رسیدند، که با تبدیل بیابان اطراف شهر اوردوس در مغولستان داخلی به یک مجتمع مسکونی و تجاری، به تضمین

شکوفایی آینده آن کمک می‌کند. در نیمروز یک روز سرد زمستانی واقعیت بسیار متفاوت بود. فقط تعداد انگشت‌شماری را در حال ورود به یا خروج از ساختمان‌ها می‌شد دید، هیچ نشانه‌ای از فعالیت در آسمان‌خراش‌های ۴۲ طبقه به چشم نمی‌خورد. مجتمع پنج سال پیش افتتاح شد، اما فقط سه ساختمان آن به دولت شهر فروخته شده و سکنه یک ساختمان دیگر سازنده مجتمع، یک بانک و یک شرکت انرژی هستند. ورودی دو ساختمان دیگر مسدود است و گرد و خاک محوطه آن‌را فراگرفته است. اما، اوردوس فقط یک پروژه از شتاب چین برای شهرنشینی بود. در سه سال ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۳، میزان مصرف سیمان ملت بیش‌تر از سیمان مصرف‌شده در ایالات متحده در قرن بیستم بود... در سراسر چین، از جمله در بخش مالی یوجیاپو در تیانجین، منطقه چنگگونگ در کونمینگ در یوننان و نینگکو در استان لیائونینگ، شهرهای ارواح خالی دیگری را می‌توان یافت...»

بودجه این رونق ساخت‌وساز با افزایش سریع قرض تأمین شد و موجب نگرانی‌هایی درباره بازپرداخت آن شد. بدهی شرکت‌ها بویژه شدیداً افزایش یافت، اما بدهی دولت‌های محلی و خانوارها نیز به میزان چشمگیری بالا رفت. رونق همچنین موجب شد چندین صنعت میزان تولید خود را شدیداً افزایش دهند، و مشکلات جدی ظرفیت‌مازاد را به وجود آورد. همان‌طور که شین ژانگ پژوهشگر اشاره می‌کند:

«طی دهه گذشته، پژوهشگران و مقامات دولتی درباره "نه صنعت سنتی" در چین که به طور بسیار جدی در معرض مشکل ظرفیت‌مازاد قرار دارند- آهن، سیمان، قطعات شیشه، آلومینیوم الکترولیزی، ذغال‌سنگ، کشتی‌سازی، انرژی خورشیدی، انرژی بادی و پتروشیمی- اجماع ثابت داشته‌اند. همه این نه بخش به انرژی، ایجاد زیرساخت و توسعه مستغلات مرتبط هستند و ماهیت اقتصاد چین را که شدیداً بر محور سرمایه‌گذاری قرار دارد منعکس می‌کنند.»

تعجب برانگیز نیست که این وضعیت همچنین به کاهش چشمگیر نرخ‌های بازگشت در سراسر اقتصاد انجامیده است. به گفته شین ژانگ:



«علی‌رغم عملکرد کلی رشد بالا، اخیراً نرخ بازگشت سرمایه در اقتصاد چین نزول شدیدی را آغاز کرده است. گرچه نتایج با استفاده از شیوه‌های متفاوت تخمین متفاوت هستند، اما پژوهش در داخل و خارج از چین اخیراً به یک گرایش نزولی اشاره می‌کنند. به عنوان مثال، دو اقتصاددان نشان داده‌اند که در سراسر دهه ۱۹۸۰ و نیمه نخست دهه ۱۹۹۰،

نرخ بازگشت سرمایه اقتصاد چین نسبتاً در حدود ۰.۲۲ ثابت ماند، که بسیار بیشتر از نرخ بازگشت سرمایه در ایالات متحده بود. اما، از اواسط دهه ۱۹۹۰، نرخ بازگشت سرمایه فراز و نشیب بیشتری را تجربه کرد، تا این که در سال ۲۰۱۳ به حدود ۰.۱۴ تنزل نمود. از آن پس، بازگشت سرمایه در اقتصاد چین حتی بیشتر کاهش یافته و پدیده "اشباع سرمایه" (capital glut) را به وجود آورده است.

به دیگر سخن، این که دولت چین بتواند ستراتیژی کنونی خود را برای دنبال کردن رشد تثبیت نماید، هر چه بیشتر غیرمحمول می‌شود. در واقع، به نظر می‌رسد که بسیاری از چینی‌های ثروتمند تصمیم گرفته‌اند که بهترین گزینه آن‌ها حرکت دادن پولشان به خارج از کشور است. یک مقاله در «بررسی اقتصادی چین» بر این موضوع انگشت گذاشت: «از سال ۲۰۱۵ شیخ فرار سرمایه بالای سر اقتصاد چین در گردش بوده است. در آن سال سرمایه‌گذاران و صاحبان پس‌انداز، رویاروی با خطر کاهش ارزش پول و کارزار تهاجمی ضدفساد، ثروت خود را به خارج از چین حرکت دادند. جریان خروج چنان بزرگ بود که بانک مرکزی مجبور شد بیش از ۱ تریلیون دلار از ذخائر ارز خارجی خود را برای دفاع از نرخ مبادله خرج کند. دولت چین نهایتاً توانست با اعمال کنترل‌های سخت‌گیرانه جریان خروج سرمایه از مرزهایش را مهار کند، و تراز پرداخت‌های چین، نرخ مبادله و ذخائر ارز خارجی همه تثبیت شدند. اما حتی بزرگترین سد نمی‌تواند باران را متوقف نماید؛ این فقط می‌تواند مانع جاری شدن بیشتر آب به پائین دست بشود. اکنون علائم چندی دال بر این وجود دارد که شرایطی که در ابتداء به نخستین موج فرار سرمایه انجامیدند، بازگشته‌اند.» رهبران چین مشکلات فزاینده اقتصادی را می‌دیدند. محدودیت‌های ساخت‌وساز داخلی آشکار بود، و خطر ساختمان‌ها و کارخانه‌های استفاده نشده همراه با ظرفیت‌مازاد در صنایع کلیدی به آسانی می‌توانست موجب عدم بازپرداخت وسیع از جانب گیرندگان وام شود و ثبات بخش مالی را تهدید کند. فعالیت کارگری رو به رشد از جانب کارگرانی که به دستمزدهای پائین و شرایط خطرناک کار دست به گریبان بودند بر نگرانی‌های آن‌ها افزود.

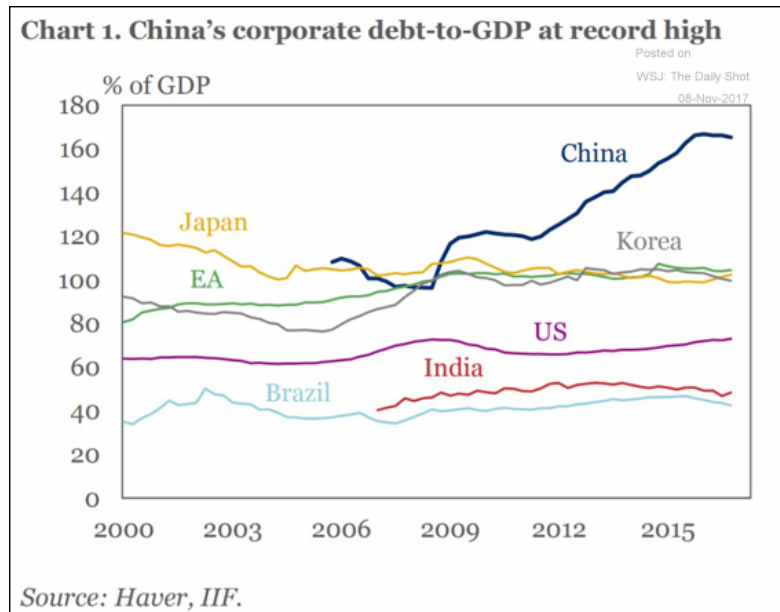
اما، علی‌رغم حمایتی که در ابتداء از مفهوم یک رشد «عادی جدید» آهسته‌تر اما مهربان با کارگران در پیوند با فعالیت اقتصادی درون‌گرا مطرح شد، به نظر می‌رسد رهبران حزب ستراتیژی جدیدی را برگزیدند، ستراتیژی که به دنبال حفظ روند موجود رشد از طریق گسترش آن در خارج از مرزهای ملی چین، یعنی «ابتکار یک کمربند، یک جاده» بود.

ابتکار یک کمربند، یک جاده

شی جین‌پینگ در سال ۲۰۱۳ به وسیله کنگره ملی خلق به ریاست‌جمهوری انتخاب شد. او بلافاصله پس از انتخاب شدن حمایت خود را از شاید بزرگترین پروژه اقتصادی جهان، «ابتکار یک کمربند، یک جاده» اعلام کرد. اما، پس از مشاوره بین کمیسیون‌ها و وزرای گوناگون بود که در سال ۲۰۱۵ نقشه عمل منتشر شد و دولت به طور تهاجمی ابتکار را پیش برد.

هدف اولیه «ابتکار یک کمربند، یک جاده» متصل کردن چین با ۷۰ کشور دیگر در سراسر آسیا، آفریقا، اروپا، و اقیانوسیه بود. در نسخه اصلی «ابتکار یک کمربند، یک جاده» دو بخش وجود دارد: «کمربند» که می‌خواهد مسیر تجارت زمینی جاده ابریشم قدیم را دوباره بیافریند، و «جاده» که واقعاً یک جاده نیست، بلکه یک‌سری بندر است که یک مسیر تجارت بحری را در چند اقیانوس ایجاد می‌کند. ابتکار قرار بود از طریق شماری از سرمایه‌گذاری‌های جداگانه اما متصل در خطوط لوله انتقال گاز و نفت، جاده‌ها، راه‌آهن‌ها، و بنادر، و همچنین با متصل کردن «دالان‌های

اقتصادی» شکل بگیرد. گرچه یک نقشه رسمی از «ابتکار یک کمر بند، یک جاده» وجود ندارد، نمودار زیر تصویری از گسترده پیشنهادی آن به دست می‌دهد.



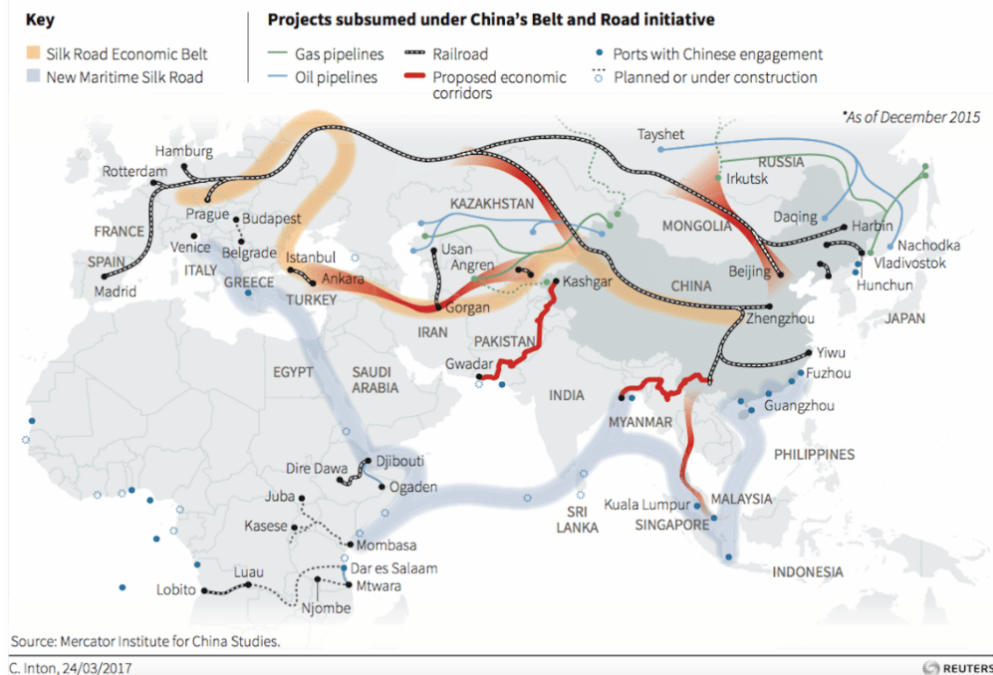
یک دلیل این‌که تا کنون یک نقشه رسمی برای «ابتکار یک کمر بند، یک جاده» وجود ندارد این است که ابتکار همچنان در حال تکامل بوده است. ابتکار علاوه بر زیرساخت‌ها اکنون «ادغام مالی»، «همکاری در علم و فناوری»، «مبادلات فرهنگی و دانشگاهی»، و «ایجاد مکانیسم‌های همکاری تجاری» را در برمی‌گیرد. به علاوه، تمرکز جغرافیایی آن نیز گسترش یافته است. به عنوان مثال، در سپتامبر ۲۰۱۸، ونزوئلا اعلام کرد که کشور «اکنون به نقشه تجاری بلندپروازانه جاده ابریشم جدید به ارزش ۹۰۰ میلیارد دلار ملحق خواهد شد.» ونزوئلا پس از اورگوئه دومین کشور آمریکای لاتین است که از «ابتکار یک کمر بند، یک جاده» وام دریافت خواهد کرد.

ابتکار شی از خلاء بیرون نیامد. همانطور که در بالا اشاره شد، رشد اقتصادی چین هر چه بیشتر بر سرمایه‌گذاری خارجی و صادرات متکی شده است. و دولت چین در حمایت از این روند از سرمایه‌گذاری و وام‌های خارجی خود برای به دست آوردن بازارها و مواد خام لازم برای حمایت از فعالیت صادراتی خود استفاده کرده است. در واقع، کمک رسمی چین به کشورهای در حال توسعه در ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ از ارزش کل وام‌های بانک جهانی به این کشورها بیشتر بود. نقش اصلی چین در ایجاد «بانک جدید توسعه بریکس»، «بانک سرمایه‌گذاری زیرساختی آسیا» و پیشنهاد «بانک سازمان همکاری شانگهای» اهمیتی را که رهبران چین برای داشتن یک نقش فعال‌تر در شکل‌دادن به فعالیت اقتصادی منطقه‌ای و بین‌المللی قائل هستند، نشان می‌دهد.

اما، «ابتکار یک کمر بند، یک جاده»، اگر شخص بخواهد گفته‌های خود دولت چین را بپذیرد، در همه این تلاش‌ها بالاترین اولویت را دارد و در واقع به مثابه یک «پروژه چتری» برای همه ابتکارهای خارجی فزاینده چین خدمت می‌کند. به طور خلاصه، «ابتکار یک کمر بند، یک جاده» به نظر می‌رسد بیش از هر چیز تلاشی است برای حل مشکلات ظرفیت‌مازاد و سرمایه اضافی، فرصت‌های تجاری در حال نزول، بدهی فزاینده، و کاهش نرخ سود چین از طریق بسط جغرافیایی فعالیت و روندهای اقتصادی آن.

Reviving the Silk Road

Announced by Chinese President Xi Jinping in 2013, the Silk Road initiative, also known as China's Belt and Road initiative, aims to invest in infrastructure projects including railways and power grids in central, west and southern Asia, as well as Africa and Europe.



متأسفانه این تلاش برای حفظ هسته اصلی الگوی موجود رشد چین از مهربانی با کارگران بسیار دور است. در همان سالی که نقشه عمل «ابتکار یک کمربند، یک جاده» منتشر شد، دولت چین سرکوب گسترده فعالیت کارگری را آغاز کرد. به عنوان مثال، دولت در سال ۲۰۱۵، سرکوب بی‌سابقه چندین کانون کارگری را که در بخش جنوبی کشور فعال بودند به راه انداخت. این حرکت با شروع دوباره سرکوب فعالیت روزنامه‌نگاران هوادار کارگران و وکلای فعال مصادف بود. فابینشال تایمز اشاره کرد که این اقدامات ممکن است «سخت‌ترین سرکوب علیه کارگران متشکل به وسیله مقامات چین در دو دهه باشد.»

و حمله علیه کارگران و کسانی که از آنها حمایت می‌کنند ادامه دارد. یک مورد مشخص: در اگست امسال، پولیس ضدشورش در هوی‌ژو به خانه‌ای که به وسیله دانشجویان تازه فارغ‌التحصیل از برخی از بهترین دانشگاه‌های چین، که برای حمایت از تلاش‌های سازماندهی کارگران به شهر آمده بودند، اشغال شده بود حمله کرد. حدود ۵۰ نفر دستگیر شدند، ۱۴ نفر در بازداشت یا حبس خانگی هستند.

یک ستراتیژی معیوب

«ابتکار یک کمربند، یک جاده» برای رسیدن به اهداف خود، عمدتاً در ارتقای پروژه‌هایی درگیر است که استفاده از بنگاه‌ها و کارگران چینی را الزام‌آور می‌نمایند، بوسیله وام‌هایی که کشورهای میزبان باید بازپرداخت نمایند تأمین مالی می‌شوند، و به دلیل ضرورت یا طراحی، به مالکیت مستقیم چینی بر زیرساخت‌های ستراتیژیک منتهی می‌شوند. به عنوان مثال، «مرکز مطالعات ستراتیژیک» اخیراً محاسبه نمود که حدود ۹۰ درصد پروژه‌های «ابتکار یک کمربند، یک جاده» بوسیله شرکت‌های چینی ساخته می‌شوند.

گرچه سرمایه‌گذاری‌های «ابتکار یک کمربند، یک جاده» ممکن است موقتاً به حفظ صنایع کلیدی چین که از ظرفیت‌مازاد رنج می‌برند کمک کنند، سرمایه اضافی را جذب نمایند، و نرخ سود بنگاه‌ها را افزایش دهند، اما نمی‌توانند به مثابه یک رامحل دائم برای چالش‌های اقتصادی فزاینده چین خدمت کنند؛ آن‌ها فقط روز حسابرسی را به تعویق می‌اندازند.

یک دلیل برای این نظر منفی این است که در شتاب برای تولید این پروژه‌ها، بسیاری از آن‌ها از نظر مالی مقرون به صرفه نیستند. آندریا برنیزا، در «سیاست خارجی» با بررسی پروژه‌های راه‌آهن اروپایی این مشکل را ترسیم می‌کند: «اگر یک تصویر بخواهد ابتکار یک کمربند، یک جاده، پروژه بلندپروازانه و بی‌شکل سرمایه‌گذاری خارجی چین را تعریف کند، راه‌آهن آن است. هر چند ماه یکبار، رسانه‌ها خط جدیدی را که گویا یک شهر چین را با یک پایتخت اروپایی متصل خواهد کرد می‌ستایند. امروز بوداپست است. دیروز لندن بود. آن‌ها جدیدترین اضافات به شبکه آهنی خطوط قطار بین‌قاره‌ای هستند که سراسر اورآسیا را در می‌نوردند. اما اکثریت قریب به اتفاق این خطوط از نظر اقتصادی بی‌معنی هستند، بعید است در عمل سوددهی داشته باشند، و خیلی بیش‌تر از آن‌که پاسخ به تقاضای بازار باشند از نیاز سیاسی ناشی می‌شوند...»

«چونگ‌کینگ-دویسبورگ، نیو-لندن، نیو-مادرید، ژنگزو-هامبورگ، ژنگزو-ورشو، و شیان-بوداپست از جمله بیش از ۴۰ خطی هستند که اکنون چین را به اروپا وصل می‌کنند. اما از همه این‌ها، فقط خط چونگ‌کینگ-دویسبورگ، که چین را به آلمان وصل می‌کند با یک نیاز واقعی بازار ایجاد شد. سایر خطوط مخلوقات سیاسی هستند که بوسیله پکن برای تقویت روابطش با دولت‌های اروپایی مانند لهستان، مجارستان، و انگلستان بوجود آمده‌اند.»

«خط چونگ‌کینگ-دویسبورگ به مثابه یک معیار برای "کمربند"، آن بخش از پروژه که از طریق زمین از اورآسیا عبور می‌کند، توصیف شده است. ("جاده" یکسری بنادر اسماً مرتبط فاقد انسجام هستند.) اما نکته بسیار عجیب این است که خط چونگ‌کینگ-دویسبورگ پیش از آن‌که شی جین‌پینگ رئیس‌جمهور چین یک کمربند، یک جاده آموغ و ابتکار کمربند و جاده کنونی را که پروژه اصلی او است اعلام کند، ساخته شده بود. این خط موجودی بود که بوسیله هیولت-پاکارد (Hewlett-Packar) بازسازی و ترمیم شد و در سال ۲۰۱۱ برای نصف کردن زمان انتقال دریائی لپتاپ‌های شرکت از چین به اروپا مورد بهره‌برداری قرار گرفت...»

«برخلاف خط هیولت-پاکارد، که در آن قطارها مملو از لپتاپ و دیگر ادوات به اروپا می‌رسند، صندوق‌ها در مسیرهای جدید مملو از تولیدات فناوری پائین چین به اروپا می‌آیند-اما خالی باز می‌گردند، زیرا در اروپا برای انتقال ریلی چیز قابل ارزشی که مصرف‌کنندگان چینی بخواهند وجود ندارد. با توجه به این‌که فقط از نیمی از مسیر [از چین به اروپا] بطور کارآمد استفاده می‌شود، کل سفر اغلب پول از دست می‌دهد. برای شرکت‌های چینی که اسباب‌بازی، وسائل خانگی، یا تزئینات صادر می‌کنند، خط دریائی خیلی بیش‌تر مقرون به صرفه است، زیرا گرچه آهسته‌تر است اما هزینه آن نصف است.»

«راه‌آهن‌های اروپا و چین، نه فقط به دلیل هزینه حمل‌ونقل-در شرایطی که هر صندوق برای مقاومت در برابر تفاوت‌های دمائی بزرگ باید عایق‌بندی شود- بلکه به این دلیل نیز که روسیه واردات و انتقال اقلام خوراکی اروپایی را از طریق قلمرو خود ممنوع کرده است، غیرمولد می‌باشند. خوراک از مقولاتی است که می‌تواند به سوددهی خطوط زمینی اروپا-چین کمک کند، و بدون آن، پُر کردن صندوق‌ها به مقصد چین کار ساده‌ای نیست. به عنوان مثال، پُر کردن صندوق‌های قطاری که از نیو به لندن آمده بود و باز فرستادن آن به چین سه ماه طول کشید، و این در حالی بود

که این مسیر هم بوسیله دولت بریتانیا که برای تجارت پسا-برکسیت شدیداً در مانده است و هم بوسیله دولت چین که مصمم است درباره ابتکار یک کمربند، یک جاده صحبت کند شدیداً ارتقا داده می‌شد.»

«امروز، اکثر خطوط ریلی ابتکار یک کمربند، یک جاده فقط از برکت یارانه‌های دولت چین عمل می‌کنند. میانگین یارانه برای سفر هر صندوق ۶ متری، بستگی به دولت محلی، بین ۳۵۰۰ دلار و ۴۰۰۰ دلار است. به عنوان مثال، شهرهای چینی ووهان و ژنگژو هر سال تقریباً ۳۰ میلیون دلار به شرکت‌های حمل‌ونقل یارانه می‌دهند. از برکت این کمک مالی، شرکت‌های چینی و غربی می‌توانند برای هر صندوق قیمت‌های قابل تحمل‌تری بپردازند. بدون یارانه‌ها، فرستادن یک صندوق ۶ متری با قطار در مقایسه با هزینه ۵۰۰۰ دالری پس از یارانه‌ها، حدود ۹۰۰۰ دلار هزینه خواهد داشت. گرچه دولت چین برای هر سفر ضرر می‌دهد، اما در نظر دارد تعداد سالانه سفر قطارهای باری را از ۱۹۰۰ در سال ۲۰۱۶ به ۵۰۰۰ در سال ۲۰۲۰ افزایش دهد.»

یک دلیل دیگر برای تردید درباره زنده ماندن «ابتکار یک کمربند، یک جاده» شمار فزاینده کشورهای است که برای مشارکت مردد شده‌اند زیرا مشارکت بدین معنی است که آن‌ها برای پروژه‌هایی که ممکن است برای کشور سودمند باشد یا نه/یا برای تأمین ارز خارجی لازم برای بازپرداخت وام‌ها، مجبور خواهند شد وام بگیرند. در نتیجه، ارزش واقعی پروژه‌ها بسیار کمتر از چیزی است که در رسانه‌ها گزارش می‌شود. توماس اس. ادر و جاکوب ماردل در بحث خود پیرامون فعالیت‌های «ابتکار یک کمربند، یک جاده» با ۱۶ کشور اروپای مرکزی و شرقی (۱+۱۶) به این نکته اشاره می‌کنند:

«درباره تعداد سرمایه‌گذاری‌های چین در ارتباط با ابتکار یک کمربند، یک جاده، گرایش به فریب و غلو وجود دارد. تاکنون فقط بخش ناچیزی از مجموع پروژه‌های گزارش شده به اجرا درآمده‌اند. و اغلب پروژه‌های در دست اجرائی که با وام‌های چینی تأمین می‌شوند، دولت‌های بدهکار را در معرض خطرات قرار می‌دهند...»

بسته به منبع، «ابتکار یک کمربند، یک جاده» یک ابتکار جهانی ۹۰۰ میلیارد تا ۸ تریلیون دالری نامیده می‌شود. اما هنوز بخشی از مبالغ گزارش شده، در ارتباط با پروژه‌های زیرساختی در دست اجرا است. به همین نحو، سرمایه‌گذاری‌های «ابتکار یک کمربند، یک جاده» در کشورهای (۱+۱۶) گرفتار سردرگمی است و به غلو گرایش دارد.

گزارش‌های رسانه‌ای اغلب با رویهم ریختن پروژه‌های برنامه‌ریزی شده بر پایه «یادداشت‌های تفاهم» مبهم و ابراز تمایل شرکت‌های چینی، به ارقام خود برای مجموع «معاملات اعلام‌شده» می‌رسند. طرف‌های بسیاری علاقه دارند ارقام مربوط به «ابتکار یک کمربند، یک جاده» را بالا ببرند: مقامات محلی در کشورهای هدف «ابتکار یک کمربند، یک جاده» دوست دارند حوزه‌های انتخابیه خود را تحت تأثیر قرار دهند، روزنامه‌نگاران دوست دارند تجار را جذب کنند، و مقامات چینی علاقمند هستند به هیاهو پیرامون «ابتکار یک کمربند، یک جاده» دامن بزنند.

به عنوان مثال، جاده بانیا لوکا-ملینیس در بوسنی هرزگوین، شدیداً در ارتباط با سرمایه‌گذاری (۱+۱۶) قرار دارد. شرکت ساینوهایدور (Sinohydro) یک توافق‌نامه مقدماتی را در سال ۲۰۱۴ برای اجرای پروژه ۱.۴ میلیارد دالری امضاء کرد، و این رقم وسیعاً در رسانه‌های انگلیسی زبان گزارش شد. اما چهار سال بعد، تصویب نهایی پروژه برای وام بانک صادرات-واردات برای تأمین مالی بخش جاده هنوز انتظار می‌کشد. این جاده در واقع یکی از پروژه‌های در حال‌ظهور در منطقه است که ما درباره آن اطلاعاتی خوبی در دست داریم، اما ماهیت مقدماتی بودن توافق‌نامه در گزارش‌های رسانه‌ها پیرامون پروژه منعکس نمی‌شود.

همچنین در سال ۲۰۱۴، شرکت چینی هوادیان (Huadian) یک توافقنامه برای ساختمان یک نیروگاه برقی ۵۰۰ مگاواتی در رومانی به مبلغ یک میلیارد دلار امضاء کرد. به نظر می‌رسید مذاکرات متوقف شده، در سال ۲۰۱۷ از سر گرفته شود، اما هنوز هیچ گزارشی از پیشرفت مذاکرات وجود ندارد. معلوم نیست آیا پروژه انجام خواهد شد، اما این نوع «معامله» ای است که بوسیله کسانی که ارزش سرمایه‌گذاری چین در کشورهای (۱+۱۶) بالا می‌برند، شمرده شد. و حتی رقم بزرگتر ۳۱ میلیارد دلار در ارتباط با نیروگاه برقی کولوباراب [در صربستان] گزارش شد، گرچه بعداً اعلام شد توافقنامه همکاری با شرکت ایتالیایی ادیسون سه سال پیش از اعلام علاقه شرکت سینوماچ (Sinomac) به امضاء رسیده بود.

یک نکته مهم دیگر این است که در «سرمایه‌گذاری» چین در منطقه- و این بسیار روشن در بانک اطلاعاتی «مریکس» (MERICS) در حال ظهور است- اغلب به وام‌های ترجیحی از بانک‌های چینی اشاره می‌شود. این وام‌ها، پروژه چه منفعت اقتصادی در پی داشته باشد چه نداشته باشد، باید با بهره بازپرداخت شوند.

مانند پروژه‌های «ابتکار یک کمربند، یک جاده» در همه‌جای دنیا، وام‌های داده شده به کشورهای اروپای مرکزی و شرقی احتمال بی‌ثباتی مالی را ایجاد می‌کند. کشورهای کوچک‌تر، که ممکن است از ظرفیت نهادین برای ارزیابی توافق‌نامه‌ها برخوردار نباشند (مانند خطر همراه با نوسان ارزش پول) بویژه آسیب‌پذیر هستند.

بزرگراه بار-بلجار در مونتنگرو [از مونتنگرو به صربستان] این نکته را برجسته می‌کند. این جاده بوسیله «شرکت جاده و پل» چین با ۸۰۹ میلیون یورو وام از بانک صادرات- واردات ساخته می‌شود. بانک جهانی می‌گوید، بدون ساختن بزرگراه، بدهی مونتنگرو بجای این‌که در سال ۲۰۱۹ به ۷۸ درصد تولید ناخالص داخلی برسد، به ۵۹ درصد تولید ناخالص داخلی آن پائین می‌آید. صندوق بین‌المللی پول هشدار می‌دهد که ادامه ساختن بزرگراه «تثبیت بدهی را دوباره به خطر می‌اندازد.»

این بزرگراه، نماد بسیاری از پروژه‌های «ابتکار یک کمربند، یک جاده» است که بوسیله یک شرکت دولتی چین، با استفاده از کارگران و مواد اولیه چینی، و با وامی که دولت مونتنگرو باید بازپردازد، اما یک بانک چینی بهره آن را می‌گیرد، ساخته می‌شود. علاوه بر این، پیمانکاران چینی برای بزرگراه از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده یا عوارض گمرکی بر مواد وارداتی معاف هستند.

به دلیل این پیش‌شرط‌های سرمایه‌گذاری، بسیاری از کشورها پروژه‌های «ابتکار یک کمربند، یک جاده» خود را لغو می‌کنند یا کاهش می‌دهد. «ساوت چاینا مورنینگ پست» اخیراً گزارش داد که دولت مالزی تصمیم گرفته است:

«دو مگا پروژه‌ای را که در کشور بوسیله چین تأمین مالی می‌شد لغو کند، خط راه‌آهن به ساحل شرقی به ارزش ۲۰ میلیارد دلار و دو خط لوله انتقال گاز به ارزش ۲.۳ میلیارد دلار. نخست‌وزیر مالزی گفت این پروژه برای کشور او مقرون به صرفه نیست و در لحظه به آن‌ها نیاز نیست...»

در واقع، تصمیم مهاتیر تازه‌ترین عقب‌گرد برای برنامه است، زیرا سیاستمداران و اقتصاددانان در شمار فزاینده‌ای از کشورهایی که قبلاً از سرمایه‌گذاری چین استقبال می‌کردند اکنون علناً ترس از این را ابراز می‌کنند که پروژه‌ها بسیار گران هستند و بدهی بسیار زیادی را بر دوش آن‌ها قرار می‌دهند.

همانطور که رویترز گزارش می‌دهد میانمار یکی از این کشورها است:

«یک مقام ارشد و یک مشاور دولت به رویترز گفتند در پی نگرانی‌ها از ایجاد بدهی سنگین برای ملت شرق آسیا، میانمار برنامه‌های خود را برای یک بندر مورد حمایت چین در ساحل غربی کشور کوچک، کاهش داده است.» «مقام و مشاور گفتند هزینه اولیه ۷.۳ میلیارد دلاری برای بندر عمیق کیاوک پیو در نوک غربی ایالت پر مناقشه

راخین، به علت پروژه‌های مشکل‌زای مورد حمایت چین در سری لانکا و پاکستان، زنگ خطر را به صدا درآورد.»
«سِت اونگ معاون وزیر دارائی که به سرپرستی مذاکرات ماه مه منصوب شده بود به رویترز گفت "اندازه پروژه شدیداً کاهش یافته است."»

«شان ترنل مشاور اقتصادی اونگ سان سوچی رهبر غیرنظامی میانمار گفت هزینه اصلاح‌شده "حدود ۱.۳ میلیارد دالر، چیزی است که بیش‌تر برای استفاده میانمار مناسب است.»

دلیل سوم برای تردید در قابلیت «ابتکار یک کمر بند، یک جاده» برای حل مشکلات اقتصادی چین پیامدهای سیاسی منفی از جایگاه مالکانه فزاینده چین در زیرساخت‌های کلیدی است، که یا نتیجه پروژه‌ها است، یا در پیش‌شرط‌های فعالیت سرمایه‌گذاری «ابتکار یک کمر بند، یک جاده» گنجانده می‌شوند. یک نمونه از مورد اول: دولت سری لانکا پس از آن‌که نتوانست بیش از ۸ میلیارد دالر وام از شرکت‌های چینی را باز بپردازد، مجبور شد بندر ستراتیژیک هامبانتوتا را به مدت ۹۹ سال به چین اجاره بدهد.

متأسفانه، همانطور که بررسی مختصر فعالیت‌های «ابتکار یک کمر بند، یک جاده چین-آفریقا» شرح می‌دهد، آفریقا نمونه‌های بسیاری از هر دو پیامد را به دست می‌دهد:

«در پروژه‌های ابتکار یک کمر بند، یک جاده، بنگاه‌های دولتی چین در خارج، از پروژه‌های مهندسی "ساخت و تحویل"، تدارکات، و ساختمان، به سمت مشارکت بلندمدت چین به مثابه مدیر و سهامدار در اداره پروژه‌ها می‌روند. "هلدینگ بازرگانان چین" که بندر چندمنظوره جدید و مجتمع منطقه صنعتی را در جیبوتی می‌سازد، یک سهامدار نیز هست و به مدت ده سال در یک کنسرسیوم با مقامات بندری جیبوتی، مشترکاً منطقه را اداره خواهد کرد. همین‌طور، بنگاه‌های دولتی چینی پیمانکار پروژه‌های راه‌آهن با استانداردهای جدید در اتیوپی و کنیا، پس از اتمام ساختمان، به مدت پنج تا ده سال وظیفه نگهداری و تعمیر آن‌را به عهده خواهند داشت...»

«فرای حمل‌ونقل، ابتکار یک کمر بند، یک جاده، گسترش زیرساخت‌های دیجیتال را از طریق یک "جاده ابریشم اطلاعاتی" ارتقاء می‌دهد. این ادامه «به بیرون رفتن» شرکت‌های مخابراتی چین است، که غول‌های تلفن همراه «هوای» (Huawei) و «زدتی‌ئی» (ZTE) را که در آفریقا چندین پروژه زیرساخت مخابراتی ایجاد کرده‌اند در بر می‌گیرد، اما به گسترش بنگاه‌های اقتصادی دولتی مانند «مخابرات چین» (China Telecoms) کمک می‌کند. «مخابرات چین» یک مرکز جدید داده‌ها را جیبوتی ایجاد نموده که آن‌را به دیگر کانون‌های منطقه‌ای در آسیا، اروپا، و چین متصل خواهد کرد، و بالقوه توسعه شبکه‌های کابل زیرآبی در شرق آفریقا را تسهیل خواهد نمود...»

کشورهای متصل به ابتکار یک کمر بند، یک جاده، از جمله مراکش، مصر، و اتیوپی نیز به مثابه "نمونه همکاری صنعتی و کشورهای پیشگام" و "شرکای درجه اول برای همکاری ظرفیت تولیدی کشورها" مشخص شده‌اند. این کشورها شاهد گسترش سریع مناطق صنعتی ساخت چین بوده‌اند، و فشار نه فقط تجارت بیش‌تر بلکه سرمایه‌گذاری صنعتی از چین را احساس می‌کنند...»

«اما، گسترش سریع در اعتبار زیرساختی که ابتکار یک کمر بند، یک جاده ارائه می‌کند خطرات مهمی نیز به همراه دارد. بسیاری از این پروژه‌های زیرساختی بزرگ بوسیله وام تأمین می‌شوند، و پیرامون سطوح فزاینده بدهی اقتصادهای آفریقای و پایداری آن پرسش‌هایی را پیش می‌آورند. برای اقتصادهای از نظر منابع طبیعی غنی، ارزش پائین کالا درآمدهای دولت را کاهش داده و موجب بحران‌های نرخ مبادله ارزی شده است. و هر دوی این‌ها توانایی دولت برای بازپرداخت بدهی خارجی را تضعیف می‌کنند...»

«در تانزانیا، بندر عمیق باگامویو که در ارتباط با ابتکار یک کمربند، یک جاده بود در سال ۲۰۱۶ به علت فقدان بودجه بوسیله دولت لغو شد. بندر در ابتدا یک سرمایه‌گذاری مشترک بین تانزانیا و شرکای چینی «هولدینگ بازرگانان چین» بود، و قرار بود بندر و زیرساخت‌های جاده‌ای را، همراه با یک منطقه اقتصادی ویژه بسازد. در حالی که ساختن پروژه ادامه داشت، محدودیت‌های بودجه‌ای موجب شد دولت سهم خود را واگذار نماید. این موردی را نشان می‌دهد که دولت‌های آفریقایی ممکن است با خطر از دست دادن مالکیت پروژه‌ها، و همچنین خطر از دست دادن درآمدهای بلندمدت پروژه‌ها روبه‌رو شوند.»

آنچه که بر تنش‌های سیاسی می‌افزاید این فاکت است که بسیاری از پروژه‌های «ابتکار یک کمربند، یک جاده»، «جوامع موجود یا مناطق حساس اکولوژیک را جابجا یا مختل می‌نمایند.» از اینرو، عجیب نیست که چین شاهد رشد سریع تعداد شرکت‌های امنیتی خصوصی بوده که به شرکت‌های چینی شرکت‌کننده در پروژه‌های «ابتکار یک کمربند، یک جاده» خدمت می‌کنند. به گفته «آسیا تایمز»، این شرکت‌ها:

«به مثابه "ارتش خصوصی" چین توصیف می‌شوند. با تقاضای روز افزون از جانب شرکت‌های داخلی درگیر در ابتکار یک کمربند یک جاده چندین تریلیون دلاری، گروه‌های امنیتی مستقل در کشور در حال گسترش هستند.» در سال ۲۰۱۳، ۴۰۰ شرکت [امنیتی] ثبت شده، با بیش از ۴.۳ میلیون پرسنل وجود داشتند. این رقم تا سال ۲۰۱۷ به ۵۰۰۰ افزایش یافت و تعداد کارکنان آن‌ها حدود پنج میلیون نفر بود.

چه در پیش رو است؟

به دلالتی که در بالا نشان داده شد، بسیار بعید است که «ابتکار یک کمربند، یک جاده» چشم‌انداز اقتصادی بلندمدت چین را بهبود بخشد. نتیجتاً، به نظر می‌رسد کاهش رشد چین ادامه خواهد یافت، و در حالی که پاسخ دولت به محدودیت‌های «ابتکار یک کمربند، یک جاده» احتمالاً شامل تلاش‌های جدید برای محدود کردن فعالیت کارگری و کاهش دستمزدها خواهد بود، به تنش‌های داخلی جدید منجر خواهد گردید. امیدوارانه، تقویت مقاومت چین به این سرکوب، فضای مناسبی را برای بحث پیرامون گزینه‌های جدیدی که حقیقاً پاسخ به نیازهای اکثریت باشند ایجاد خواهد کرد.

<https://mronline.org/2018/10/05/a-critical-look-at-chinas-one-belt-one-road-initiative/#lightbox/3/>

۱- «چگونه عجله چین برای شهرنشینی موجب ایجاد تعداد زیادی شهر ارواح شده است»

<https://www.scmp.com/news/china/policies-politics/article/2076346/why-chinas-rush-urbanise-created-slew-ghost-towns>

۲- «سرمایه داری چین و جاده ابریشم دریایی: چشم‌انداز سیستم‌های جهانی»

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14650045.2017.1289371?src=recsys>

۳- «ردیاب ابتکار یک کمربند، یک جاده مریکس: پایگاه داده و طرح پروژه»

<https://merics.org/en/merics-bri-tracker-database-and-project-design>

۴- «ابتکار یک کمربند، یک جاده چین: پیامدها در آفریقا»

<https://www.orfonline.org/research/chinas-belt-and-road-initiative-implications-in-africa>

۵ اکتوبر ۲۰۱۸

تارنگاشت عدالت