

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نباشد 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

یونگه ولت
نویسنده: یورگ کروناور
فرستنده: نسترن نصرتی
۰۵ می ۲۰۲۳

شرق و غرب را به هم وصل کنید

سلسله مقالات درباره جمهوری خلق چین و راه طولانی مبارزه برای عدالت و رفاه.

بخش سوم: چین و جاده ابریشم جدید. وضعیت بردبرد برای همه



پیشرفت و ترقی چین جهان را تغییر داده است. جمهوری خلق نه تنها توانسته خود را از فقر رهائی بخشد. بلکه این کشور که از نظر اقتصادی بشدت رشد یافته است، مدتهاست که به یک فاکتور قدرت در جهان تبدیل شده است که سلطه جهانی غرب را به نبرد فرا می خواند. غرب به این موفقیت چین در زمینه رشد، ترقی و رفاه با حمله شدیدتر واکنش نشان می دهد – با جنگ اقتصادی و با تمرکز نظامی که نگرانی از درگیر شدن در جنگ جهانی سوم را در جهان افزایش داده است.

در مجموعه‌ای دوازده قسمتی یورگ کروناور در یونگه ولت به جنبه های اصلی این تحولات برای برجسته کردن پیامدهای ظهور جمهوری خلق برای روابط بین الملل می پردازد.

این طرح مدتهاست که به تابلوی سیاست جهانی جمهوری خلق چین تبدیل شده است: جاده ابریشم جدید، طرحی که رئیس جمهور شی جین پینگ در دو سخنرانی خود در سال ۲۰۱۳ آن را تشریح کرد.

ابتداء در ۷ سپتمبر ۲۰۱۳، در آستانه پایتخت قزاقستان، جایی که او در حال ترویج گسترش بیشتر همکاری های اقتصادی با کشورهای آسیای مرکزی بود، طرح «کمر بند اقتصادی» را در امتداد جاده ابریشم تاریخی از چین به سمت غرب به اروپا ارائه کرد .

سپس در سوم اکتوبر ۲۰۱۳، در جاکارتا، پایتخت اندونزی، او «جاده ابریشم آسی» را معرفی و ترویج کرد، که توضیح داد سمت سوی جهان غرب و نه فقط از طریق زمین، بلکه از طریق بنادر چین و آب های جنوب شرقی آسیا و اقیانوس هند به بحیره مدیترانه ممکن می شود .

در زبان چینی، پروژه بزرگی که بیجینگ از آن زمان روی آن کار کرده است، «yī dài yī lù»، «یک کمر بند (اقتصادی)، یک مسیر (آبی)» نامیده می شود .

این برای گوش چینی مؤجز و خوب به نظر می رسد، اما برای گوش غربی جذاب نیست، به همین دلیل است که در این کشورها، علاوه بر اصطلاح انگلیسی «ابتکار کمر بند و جاده» (BRI)، معمولاً از «جاده ابریشم جدید» نیز استفاده می شود .

ایده اصلی پشت جاده ابریشم جدید ساده است: هدف ایجاد کریدورهای تجاری و اقتصادی است که از چین به سایر کشورها از جمله قاره های دیگر منتهی می شود. این معمولاً با بنا نهادن زیرساخت های حمل و نقل همراه است، البته اگر قبلاً وجود نداشته باشد: جاده ها، ریل ها، بنادر و فرودگاه ها. برای مثال، یکی از رشته های «ابتکار کمر بند و جاده»، یک خط راه آهن طولانی است که از جمهوری خلق به بندر دویسبورگ، بزرگترین بندر داخلی اروپا می رود . در صورت امکان باید در مسیر کریدورهای تجاری سایت های صنعتی ایجاد شود تا نه تنها مبادلات، بلکه تولید کالا نیز افزایش یابد .

این ستراتیژی در گام ابتدایی برای اقتصاد چین مفید است که از گسترش آنها سود خواهد برد. با این حال، می تواند مزایایی را برای کشورهای ترانزیت و مقصد نیز به همراه داشته باشد. در هر صورت، دویسبورگ از تجارت مستقیم با جمهوری خلق سود زیادی می برد. بنابراین، این یک موقعیت برد-برد است که سیاست گذاران چین علاقه دارند آن را برای همه ایجاد کنند، به طوری که – باید گفت – هر کسی که بیشترین و بزرگترین پروژه ها را به عهده بگیرد، بیشترین سود را از این طرح می برد و آن طبعاً جمهوری خلق چین است، زیرا تمام مسیرهای جاده ابریشم جدید به طور مستقیم یا غیرمستقیم به بیجینگ منتهی می شود .

درست به همین خاطر غرب و از همان ابتداء و آلمان به طور اخص نسبت به این پروژه با بدبینی برخورد کرد. با وجود این که شرکت های آلمانی مانند زیمنس نیز از این پروژه سود می برند و حتی در سال ۲۰۱۸، این شرکت «دفتر راه ابریشم» خود را در بیجینگ افتتاح کرد. اما مایکل کلاوس، سفیر وقت آلمان در جمهوری خلق، در اکتوبر ۲۰۱۷، از این طرح شاکی شد، زیرا آنها اعتقاد دارند این پروژه در مقیاس بزرگ به وضوح «جهانی سازی با ویژگی های چینی» را ترویج می کند: در نهایت، این یک «پروژه سینومرکزی» یا چین محور است. و از دیدگاه آلمان، «ابتکار کمر بند و جاده» همچنین راهگشای نفوذ چین در اروپا خواهد بود، و هزینه آن را احتمالاً آلمان باید بپردازد. برای مثال در مواقعی دولت یونان احساس می کرد که عاقلانه است از غوغاسالاری ضد چینی اتحادیه اروپا حمایت نکند. چرا؟

چون بندر پیرئوس، پایانه جاده ابریشم آسی، تحت کنترل اکثریت گروه کشتیرانی چینی کوسکو است که آن را به بزرگترین بندر کانتینری در بحیره مدیترانه تبدیل کرده است. دیگر کسی نمی توانست براحتی به چین پشت پا بیندازد.

به همین دلیل است که از یک سو، تقریباً ۱۵۰ کشور، عمدتاً از جنوب جهانی، به شرکای همکاری با جمهوری خلق تبدیل شده اند. البته از سوی دیگر، رقابتی چین - جاپان، هند، به ویژه قدرت های غربی - از آن فاصله گرفته اند. زمانی که ایتالیا در سال ۲۰۱۹ تنها کشوری در میان گروه G7 بود که به «ابتکار کمربند و جاده» ملحق شد، بشدت با المان سرشاخ شد.

اگر طرحی یا پروژه در چارچوب جاده ابریشم مثل آب خوردن پیش نرود، می توانید شرط ببندید که رسانه های سلطه غربی با مستندات دقیق شما را در مورد آن مطلع خواهند کرد و چه قشقرقی به پا خواهند کرد.

و البته، چند پروژه متقابل و ضد چینی هم سرهم بندی شده است - کریدور رشد آسیا افریقا که توسط هند و جاپان در سال ۲۰۱۷ راه اندازی شد، یک ستراتیژی اتصال اتحادیه اروپا که در سال ۲۰۱۸ اعلام شد و پروژه دیگری از اتحادیه اروپا که در سال ۲۰۲۱ راه اندازی شد به نام دروازه جهانی.

با این حال، تمام پروژه های رقیب جاده ابریشم جدید در یک چیز مشترک هستند: شکست خورده اند!