

# 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](http://www.afgazad.com)

[afgazad@gmail.com](mailto:afgazad@gmail.com)

Political

سیاسی

نویسنده: ویکتور پیروژنکو (VIKTOR PIROJENKO)

برگردان: ا.م. شیری

۲۳ اکتوبر ۲۰۲۳

## سومین مجمع ابتکار کمر بند و جاده، گامی دیگر به سوی جهان چند قطبی



جدیدترین مجمع ابتکار همکاری بین‌المللی یک کمر بند و یک جاده چین سران دولت و مقامات ارشد بیش از ۱۴۰ کشور و بیش از ۳۰ سازمان بین‌المللی را گرد هم آورد.

مجمع یک کمر بند و یک جاده تأیید کرد که مدل جدید روابط بین‌دولتی بر اصول «شفافیت»، «منافع متقابل»، «مشاوره متقابل» و «منافع مشترک» مبتنی است. موضع اصولی همه شرکت‌کنندگان مجمع این است که توسعه سایر کشورها نباید به عنوان یک تهدید تلقی شود و وابستگی متقابل اقتصادی یک خطر نیست، بلکه یک فرصت است برای توسعه. در این مجمع تجربیات ۱۰ ساله در اجرای پروژه‌های یک کمر بند و یک جاده جمع‌بندی شد و برنامه تعامل بیشتر در چارچوب این ابتکار با تأکید بر همکاری‌های علمی و فنی، دیجیتالی‌سازی اقتصاد، توسعه سبز و پروژه‌های بشردوستانه ترسیم شد.

با توجه به تلاش‌های امریکا برای بازگرداندن هژمونی غرب در جهان، حتی به قیمت فروپاشی تجارت جهانی و خطر یک جنگ جهانی جدید، پروژه یک کمر بند و یک جاده در واقع بعنوان نسخه جایگزین جهانی شدن، بر اصول منصفانه‌تر از نسخه غربی مبتنی است و بر این اساس، از ایجاد موانع مصنوعی مانند تحریم‌ها و جنگ‌های تجاری جلوگیری می‌کند.

غرب بر مبنای اصول تقسیم، تقابل، انزوا و بازی‌های «حاصل جمع صفر»، رهبری خود را از طریق جنگ‌های استعماری، سرقت منابع خارجی و تحمیل اجباری ارزش‌های خود، به جهان تحمیل می‌کند. طرف چینی در این مجمع

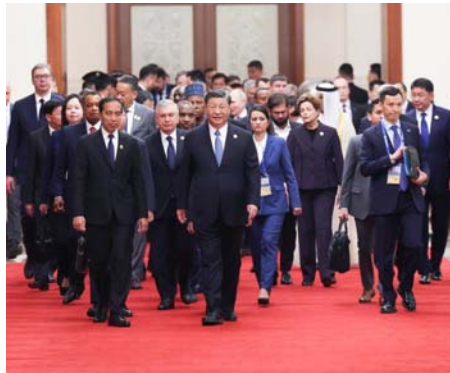
توجه شرکت‌کنندگان را به این واقعیت جلب کرد که کل تجربه همکاری در پروژه‌های یک کمر بند و یک جاده گواه آن است که چین این مسیر را دنبال نخواهد کرد.



موضع سازنده طرف چینی مستلزم تمایل به کار، از جمله موارد دیگر، برای پیوند پروژه کمر بند و جاده با اتحادیه اقتصادی اوراسیا در چارچوب مشارکت بزرگ اوراسیا است، که می‌تواند واقعاً کشورهای اوراسیا را با همه تنوع فرهنگ‌ها، مدل‌های سیاسی و اقتصادی و منافع ملی آن‌ها متحد کند. این، منافع روسیه را تأمین می‌کند. طرف چینی در همه سطوح تأکید می‌کند که پروژه یک کمر بند و یک جاده با اهداف توسعه هر کشور همیشه سازگار می‌شود تا با منافع ملی آن مغایرت نداشته باشد. زیرا، پروژه‌های زیربنایی آن را کشور دریافت‌کننده کمک تعیین می‌کند نه چین. کارشناسان کشورهای شرکت‌کننده در پروژه یک کمر بند و یک جاده نیز همین موضوع را تأیید می‌کنند. کاسون کاریواسام، اقتصاددان سریلانکائی تأیید می‌کند که «وام‌های چینی انعطاف‌پذیرتر هستند و هیچ شرایط غیر مرتبط با وام‌دهی را شامل نمی‌شوند» و وجوه معمولاً «به دارائی‌های واقعی که ارزش اقتصاد واقعی را افزایش می‌دهد»، اختصاص می‌یابد.

پروژه یک کمر بند و یک جاده در چین به عنوان یک فرصت برای برچیدن استعمار نو و حل وظیفه اصلی و فوری در دستور کار جهانی، یعنی کاهش شکاف بین شمال و جنوب ارزیابی می‌شود. در این راستا، کشورهای در حال توسعه، به ویژه آفریقا، به طور گسترده در این مجمع حضور داشتند.

به گفته هوانگ رنئی، مدیر اجرایی مؤسسه یک کمر بند و یک جاده و مدیریت جهانی فودان، کمر بند و جاده با متصل کردن کشورهای مرتبط و تشکیل بازارهای جدید و بزرگتر، برای جنوب جهانی زمینه اقتصادی فراهم می‌سازد، کشورهای مرتبط را به هم وصل می‌کند و بازارهای جدید و بزرگتر تشکیل می‌دهد. به همین دلیل، کشورهای در حال توسعه شرکت‌کنندگان اصلی در مجمع هستند.



مدل جدید روابط بین دولتی که در چارچوب یک کمربند و یک جاده توسعه خواهد یافت، شامل تعامل اقتصادی و بشردوستانه است. شی جین‌پینگ حوزه‌های کاری مربوطه در چارچوب یک کمربند و یک جاده را در هشت نکته تشریح کرد.

از میان آن‌ها، باید به ادامه کار بر روی گسترش مسیر تجاری چین-اروپا اشاره کرد، که در چارچوب آن، توسعه خط راه آهن مربوطه و سازماندهی مجمع همکاری چین و اروپا در احداث راه آهن «اکسپرس» برنامه‌ریزی شده است. جمهوری خلق چین همچنین در پروژه گذرگاه حمل و نقل بین‌المللی ترانس خزر شرکت خواهد کرد.

چین از اقتصاد باز جهانی حمایت خواهد کرد و انتظار می‌رود حجم کل تجارت کالا و خدمات آن در دوره سال‌های ۲۰۲۴-۲۰۲۸ به ترتیب از ۳.۲ تریلیون دلار به ۵ تریلیون دلار فراتر رود.

نکته جالب توجه این است که چین در آینده نه تنها بر روی پروژه‌های شاخص، حتی بر روی برنامه‌های معیشتی «کوچک اما هوشمند» تمرکز خواهد کرد.

چین همچنین به اجرای برنامه اقدام برای همکاری در زمینه علم، فناوری و نوآوری یک کمربند و یک جاده، شامل تبادل تجربیات متنوع در این زمینه ادامه خواهد داد. به همین منظور اولین کنفرانس تبادل علمی و فناوری یک کمربند و یک جاده برگزار خواهد شد.

به همراه این، طی یک انجمن ویژه به «ابتکار جهانی برای مدیریت هوش مصنوعی» که قرار است امسال برگزار شود، ملحق خواهد شد. شی جین‌پینگ اعلام کرد چین برای «ترویج توسعه منطقی، منظم و ایمن هوش مصنوعی در جهان» همراه با سایر کشورها آماده است. موضع چین در این زمینه با تلاش‌های آمریکا و برخی کشورهای اتحادیه اروپا در استفاده از برتری‌های تکنولوژیک برای منزوی کردن و محدود کردن توسعه سایر کشورها بطور اساسی متفاوت است.



نهادینه کردن مجمع کمربند و جاده مهمترین نکته بیانیه شی جین‌پینگ بود. افزایش تعداد شرکت‌کنندگان پروژه یک کمربند و یک جاده و پروژه‌های مختلف، افزایش بودجه و جایگاه مجمع به عنوان یک بودگاه دائمی برای همکاری‌های بین دولتی مستلزم تلاش‌های سازمانی مداوم و پیچیده است. برای حل این مشکل، دبیرخانه انجمن کمربند و جاده ایجاد خواهد شد.

پروژه‌ها مذکور به منابع مالی زیادی نیاز دارند. رئیس جمهوری خلق چین در سخنرانی اصلی در این مجمع با اشاره به اینکه بانک توسعه و بانک صادرات و واردات چین برای هر کدام ۳۵۰ میلیارد یوان (۴۸.۷۵ میلیارد دلار) تخصیص

خواهند داد و قول داد حمایت مالی از پروژه‌های یک کمر بند و یک جاده را بر مبنای بازار افزایش دهد. هر یک نیز ۸۰ میلیارد یوان اضافی به صندوق راه ابریشم اختصاص خواهد داد.

وانگ ئی‌وی، مدیر دانشکده روابط بین‌الملل در دانشگاه رنمین چین، مطمئن است که طرح تأمین مالی جدید، به میزان بیشتری از سرمایه‌های خصوصی در سراسر جهان را جذب خواهد کرد، همچنین اصلاحات شرکت‌های دولتی چین را ارتقا خواهد داد و باعث تقویت بیشتر بین‌المللی شدن یوان خواهد شد.

طبیعتاً در طول سال‌های گذشته اقدامات ابتکار، مشکلاتی را آشکار کرد که همه شرکت‌کنندگان و شرکای ابتکار کاملاً آن را تشخیص می‌دهند. همه از فرصت‌هایی که به دلیل مدیریت نادرست وام‌های چینی یا تعیین نادرست اولویت‌های سرمایه‌گذاری ایجاد شد، استفاده نکردند.



چین به تلاش‌های رسانه‌های غربی برای تحریف دلایل واقعی بدهی برخی از کشورهای شریک یک کمر بند و یک جاده (البته، نه همه) توجه دارد. کارشناسان چینی و واقع‌بین خارجی اشاره می‌کنند که «مشکلات بدهی آن‌ها عمدتاً به دلیل رفتار نادرست نخبگان محلی و بازارهای مالی تحت سلطه غرب ایجاد شده است.»

در سریلانکا و مالزی، رسانه‌های غربی معمولاً از آن‌ها به عنوان نمونه‌ای از «تله بدهی» یاد می‌کنند. در گزارش مؤسسه سیاسی چتم هاوس لندن اشاره شده است: «جنجالی‌ترین پروژه‌های یک کمر بند و یک جاده توسط دولت‌های دریافت‌کننده کمک آغاز شد که اهداف داخلی خود را دنبال می‌کردند.»

بر اساس آمار بدهی بین‌المللی بانک جهانی تا پایان سال ۲۰۲۰، بستانکاران تجاری و چندجانبه به ترتیب ۴۰ درصد و ۳۴ درصد از بدهی خارجی عمومی ۸۲ کشور با درآمد کم و متوسط را تشکیل می‌دادند. سهم بستانکاران رسمی دوجانبه ۲۶ درصد و سهم چین کمتر از ۱۰ درصد بود.

کارشناسان چینی خاطرنشان می‌کنند علیرغم خصومت برخی از محافل سیاسی در غرب با یک کمر بند و یک جاده، تقریباً هیچ انتقادی از سوی شرکت‌های غربی شنیده نمی‌شود. دلیل آن این است که آن‌ها از مشارکت در این ابتکار سود می‌برند. در کنفرانس مدیران عامل که به مثابه بخشی از این مجمع برگزار شد، قراردادهای مختلفی به ارزش ۹۷.۲ میلیارد دلار منعقد شد.

چین با تکیه بر تجربه خود در حال بررسی و اصلاح پروژه‌های خود در خارج از کشور است و با کشورهای دریافت‌کننده کمک در طراحی آن‌ها، انتخاب، قیمت‌گذاری، مناقصه و مدیریت آن‌ها برای بهبود سودآوری همکاری نزدیک‌تری دارد. امروزه تمایل آشکاری برای پیوستن هرچه بیشتر کشورها و مناطق به یک کمر بند و یک جاده وجود دارد که راه رسیدن به جهان چند قطبی را هموار می‌کند.

مأخوذ از: [بنیاد فرهنگ ستراتیژیک](#) / ۳۰ مهر-میزان ۱۴۰۲