

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

نویسنده: عباس هاشمی
برگردان: م. قربانی
۱۷ مارچ ۲۰۲۴

آیا کریدور اقتصادی هند-غرب آسیا-اروپا می‌تواند با ابتکار کمربند و جاده چین مقابله کند؟



گسترش نفوذ چین در سه قاره از طریق طرح کمربند و جاده، رقابتی منطقه‌ای و جهانی خود، یعنی هند و آمریکا را آشفته خاطر ساخته است. کشورهای غربی، به رهبری آمریکا، طرح کریدور اقتصادی هند-غرب آسیا-اروپا (از این پس هند به اروپا) را در اجلاس سران گروه ۲۰ که در ۱۰ سپتامبر در دهلی نو برگزار شد، راه‌اندازی کردند. امارات، عربستان سعودی، هند، اتحادیه اروپایی، ایتالیا، آمریکا، فرانسه و آلمان بخشی از این پروژه هستند و یادداشت تفاهمی برای ساخت این مسیر تجاری ۴۸۰۰ کیلومتری امضاء کردند. دلیل اصلی ایجاد این کریدور ساختن یک مسیر تجاری جایگزین برای کانال سوئز است. به این منظور، این کریدور تقویت ارتباط و حمل‌ونقل بین آسیا و اروپا را در نظر دارد.

پیش‌بینی می‌شود کریدور هند به اروپا نیازهای روزافزون انرژی و امنیت اروپا را برآورده سازد. علاوه بر این، این پروژه به آمریکا کمک می‌کند تا با افزایش نفوذ خود به اهداف امنیت ملی خود دست یابد. دو کریدور مجزا، کریدور

شرقی و کریدور شمالی تحت طرح پیشنهادی پروژه هند به اروپا ایجاد خواهد شد. پروژه اول پیوندی میان کشورهای حاشیه خلیج فارس و هند به وجود می‌آورد، در حالی که پروژه دوم اروپا را به خلیج (فارس) متصل می‌کند. یکی از مهم‌ترین پروژه‌های کریدور شمالی، طرح راه‌آهن امارات-عربستان-عمان است که به حمل‌ونقل کالا و خدمات و همچنین به تقویت اتصال دیجیتال بین کشورهای هند، اردن، اسرائیل، عربستان و اروپا کمک می‌کند.

هند برای کسب ایفای نقش بیشتر در امور منطقه‌ای و جهانی رقابت می‌کند. تقویت روابط هند و اسرائیل از سال ۲۰۱۴ به رهبری نخست‌وزیر ناراندرا مودی نشان دهنده علاقه‌ی به منطقه غرب آسیا است. افزون بر این، به کاهش زمان و هزینه حمل‌ونقل کانتینرها و انرژی بین اروپا و خلیج فارس و جنوب آسیا کمک می‌کند. بر اساس برآوردها این کریدور زمان عبور و مرور و فاصله بین هند و اروپا را به ترتیب ۴۰ و ۳۰ درصد کاهش می‌دهد. یکی دیگر از اهداف مهمی که این پروژه در نظر دارد، اینست که به عنوان معبری برای تولید و انتقال انرژی پاک عمل کند. ایالات متحده در تلاش است از طریق این پروژه جایگاه خود را بالا ببرد. امریکا با تمرکز بر کشورهای کم درآمد و متوسط برای توسعه زیرساختی به دنبال جوان‌سازی وجهه خود در جنوب جهانی است. این پروژه همچنین به عنوان گسترش تلاش‌های جمعی در بین اعضای گروه ۷ مانند PG2* در نظر گرفته می‌شود که شامل «ستراتژی دروازه جهانی» می‌شود.

کریدور اقتصادی هند به اروپا نه تنها در خدمت جاه‌طلبی‌های ستراتیژیک امریکا و هند است، بلکه به سایر کشورهای عضو نیز کمک خواهد کرد تا به منافع ملی خود دست یابند. اجرای موفقیت‌آمیز این طرح اهمیت جغرافیایی ستراتیژیک کشورهای عربی خلیج فارس را افزایش می‌دهد. کشورهای خلیج فارس به عنوان مسیر اصلی تجاری بین اروپا، افریقا و آسیا عمل خواهند کرد. این همچنین فروش انرژی منطقه را افزایش خواهد داد. علاوه بر این، کریدور هند به اروپا، با حمل‌ونقل و لجستیک ملی عربستان همسو است، زیرا این کشور را به یک مرکز لجستیک جهانی تبدیل می‌کند.

اگر چه این کریدور در واقع با هدف مقابله با نفوذ سریع و فزاینده چین ایجاد شده است، به دلایل متعددی بعید است خطر قابل توجهی برای ابتکار کمربند و جاده به وجود آورد. یکی از دلایل اصلی آن، این است که همه کشورهای عضو، ایده مقابله با نفوذ چین در جهان را در سر ندارند. عربستان سعودی و امارات به سرعت در حال تغییر دیدگاه‌های سیاست خارجی خود هستند. هر دو کشور به دنبال ایجاد روابط صمیمانه با همه کشورهای برای رسیدن به اهداف اقتصادی خود هستند. آن‌ها همچنین بخشی از طرح کمربند و جاده چین هستند و به دنبال سرمایه‌گذاری چینی برای پروژه‌های زیرساختی داخلی خود هستند. علاوه بر این، طرح کمربند و جاده خلاف طرح هند به اروپا، یک پروژه نظری نیست، بلکه در سال ۲۰۱۳ راه‌اندازی شد، لذا در حال حاضر ۱۰ سال از پروژه پیشنهادی هند به اروپا جلوتر است و دسترسی و شهرت بسیار بیشتری از پروژه دیگر دارد. چین از آغاز راه‌اندازی طرح کمربند و جاده یک تریلیون دالر در این طرح سرمایه‌گذاری کرده است، در حالی که طرح کریدور هند به اروپا در مورد تأمین مالی کریدورها شفاف نیست. از این گذشته، حدود ۲۰۰ قرارداد از سوی چین با ۱۵۲ کشور در سراسر جهان تحت طرح کمربند و جاده امضاء شده است. بر اساس برآوردهای انجام شده، ۴۲۱۰۰۰ شغل ایجاد و ۴۰ میلیون نفر به دلیل اجرای بیش از ۳۰۰۰ طرح کمربند و جاده از وضعیت فقر خارج شده اند.

خلاف امریکا، چین برای دنبال کردن سیاست خارجی صلح‌آمیز شناخته شده است. هدف از ابتکار کمربند و جاده ارائه یک همکاری برد-برد میان کشورهای عضو است. از سوی دیگر، امریکا قدرت اصلی پشت طرح کریدور هند به اروپا به دلیل سیاست‌های دیکتاتورمآبانه و نظامی خود در مداخلات در جنوب جهانی، چهره خشنی از خود بر جای

گذاشته است. بنا بر این، توسعه کریدور هند به اروپا و گنجاندن کشورهای آسیائی با درآمدهای کم و متوسط در این طرح کار دشواری خواهد بود.

افزون بر این، عدم اطمینان در مورد موفقیت دوام طرح کریدور هند به اروپا به پیچیدگی موضوع می‌افزاید، زیرا هیچ مکانیسمی برای تأمین مالی پروژه تعریف نشده است. با توجه به راه‌اندازی عجولانه طرح کریدور هند به اروپا، برای مقابله با کریدور اقتصادی چین-پاکستان در سطح منطقه و طرح کمربند و جاده در سطح جهانی، تاکنون هیچ برآورد رسمی هزینه و گزارش امکان‌سنجی پروژه منتشر نشده است. نسل‌کشی اسرائیل در غزه نیز یکی از موانع اصلی این پروژه است. بندر حیفا در اسرائیل به عنوان یک نقطه کلیدی در مسیر آبی بین اروپا و غرب آسیا عمل می‌کند. با این حال، خشم عمومی در کشورهای حاشیه خلیج فارس و غرب آسیا علیه اسرائیل، این امر را برای امارات متحده عربی و عربستان سعودی به عنوان بخشی از پروژه‌ای که بزودی شامل اسرائیل نیز می‌شود، کار را دشوار می‌سازد.

*Partnership for global infrastructure and investment at the G7 summit

مشارکت برای زیرساخت و سرمایه‌گذاری در اجلاس گروه ۷.

برگرفته از: نیو ایسترن آوتلوک
منتشر شده در تاریخ: ۶ مارچ ۲۰۲۴