

رقابت آمریکا و چین در زمین ثروت آفریقا؛

کریدور لوبیتو؛ پاسخ واشنگتن به ابتکار کمربند و جاده در آفریقا

کریدور لوبیتو تلاش ایالات متحده برای تعامل با آفریقا به شیوه‌ای مشابه BRI است. این پروژه که در اکتبر ۲۰۲۳ میلادی در مجمع جهانی دروازه اتحادیه اروپا اعلام شد، بانک توسعه آفریقا (AfDB)، شرکت مالی آفریقا (AFC)، ایالات متحده و کمیسیون اروپا را گرد هم می‌آورد که با ساخت یک راه آهن، شمال غربی زامبیا را به بندر لوبیتو آنگولا در اقیانوس اطلس متصل کند.

به گزارش گروه اقتصاد گزارش خبر، افزایش نفوذ اقتصادی چین در آفریقا غیرقابل انکار است، زیرا چین در سال ۲۰۰۹ از ایالات متحده به عنوان بزرگترین شریک تجاری این قاره پیشی گرفت و اخیراً حجم تجارت چین و آفریقا چهار برابر شده است. این شکاف تجاری، سیاستگذاران ایالات متحده را نگران از بین بردن نفوذ ایالات متحده در این قاره کرده تا موجب تحریک سرمایه‌گذاری توسعه‌ای و زیرساختی برای تسهیل روابط اقتصادی ایالات متحده و آفریقا شود. در این راستا، کریدور لوبیتو، راه آهن ۱۳۰۰ کیلومتری که از زامبیا، جمهوری دموکراتیک کنگو (DRC) و زامبیا عبور می‌کند، برای نخستین بار در سال ۲۰۲۳ مطرح شد.

هرگونه ابتکار ایالات متحده در آفریقا برای مقابله با استراتژی جامع‌تر چین انجام می‌شود که در طول دهه گذشته از طریق طرح کمربند و جاده (BRI) انجام شده است. تا به امروز، ۵۲ دولت آفریقایی یادداشت‌های تفاهم مرتبط با BRI را امضا کرده‌اند و این ابتکار به میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در ساخت جاده‌ها، بنادر، راه‌آهن و سایر زیرساخت‌های حیاتی تبدیل شده است. تنها در سال ۲۰۲۳ میلادی، حدود ۲۱.۷ میلیارد دلار تسهیلات از BRI به آفریقا سرازیر شد.

البته این جریان‌های مالی از نظر ژئوپلیتیکی خنثی نیستند و در این مورد، دسترسی بی‌سابقه‌ای به ثروت معدنی عظیم آفریقا برای چین فراهم کرده‌اند که تنها دو نمونه از آن جمهوری دموکراتیک کنگو است که شرکت‌های چینی مالک ۷۲ درصد کل کبالت و مس آن هستند. در گینه هم شرکت‌های چینی بر صنعت بوکسیت تسلط دارند.

تلاش برای شکست BRI

در واقع، کریدور لوبیتو تلاش ایالات متحده برای تعامل با آفریقا به شیوه‌ای مشابه BRI است. این پروژه که در اکتبر ۲۰۲۳ میلادی در مجمع جهانی دروازه اتحادیه اروپا اعلام شد، بانک توسعه آفریقا (AfDB)، شرکت مالی آفریقا (AFC)، ایالات متحده و کمیسیون اروپا را گرد هم می‌آورد که با ساخت یک راه آهن، شمال غربی زامبیا را به بندر لوبیتو آنگولا در اقیانوس اطلس متصل کند.

ساختار بودجه کریدور لوبیتو مانند ساختار «کمربند و جاده» است و ایالات متحده نقش تسهیل کننده اصلی را ایفا می‌کند، البته به گونه‌ای که به تأمین مالی بخش خصوصی هم اجازه نقش‌آفرینی را می‌دهد. از آغاز این پروژه تا سپتامبر ۲۰۲۴ میلادی، ایالات متحده بیش از ۳ میلیارد دلار بودجه در بخش‌های مختلف از جمله حمل‌ونقل و لجستیک، کشاورزی، انرژی پاک، سلامت و دسترسی دیجیتال اختصاص داده است. بخش عمده‌ای از بودجه از طریق طرح مشارکت برای زیرساخت‌های جهانی (PGI) تأمین می‌شود که براساس آن گروه ۷ به دنبال نقش بزرگ‌تری در فضای زیرساخت‌های جهانی هستند و برای نخستین بار در سال ۲۰۲۲ میلادی تأسیس شد.

هدف کریدور لوبیتو نیز از این جهت آشناست که به دنبال ایجاد زیرساخت‌های جدید در کشورهای در حال توسعه است، زیرساخت‌هایی که احتمالاً سودآور نباشند اما سایر فعالیت‌های اقتصادی سودآور را ممکن می‌سازد. این پروژه ساخت حدود ۵۵۰ کیلومتر راه آهن جدید در زامبیا، از جیمبه در مرز تا چینگولا در کمربند مسی زامبیا را در نظر دارد. این خط جدید به مسیر تازه ساخته شده در سمت مرز آنگولا متصل می‌شود که به راه آهن بنگوئلا در لوانگو متصل می‌شود. نتیجه نهایی یک کریدور افزایش صادرات دریایی خواهد بود و اجازه دسترسی زامبیا به اقیانوس اطلس را می‌دهد. این پروژه همچنین شامل ساخت حدود ۲۶۰ کیلومتر جاده در امتداد کریدور و نوسازی راه آهن ۱۲۰ساله بنگوئلا است.

در نهایت، کریدور لوبیتو مشابه کمربند و جاده است که منافع اقتصادی ایالات متحده و غرب را در یک مفهوم جامع‌تر پیش می‌برد. در مرحله نخست، این پروژه صادرات تجاری به سمت غرب را از طریق اقیانوس اطلس پیش‌بینی می‌کند که به تامین مواد معدنی و کالاهای حیاتی مورد نیاز برای انتقال انرژی، به ویژه از جمهوری دموکراتیک کنگو کمک می‌کند. در این میان، مس نقش حیاتی دارد زیرا کریدور لوبیتو پتانسیل ایمن‌سازی خطوط تامین را از کنگو و زامبیا دارد و راه آهن جدید برای اولین بار کمربند مسی زامبیا را به یک بندر اقیانوس اطلس متصل می‌کند. پیش از این، صادرات فلزات زامبیا برای صادرات به خارج، از طریق بندر دارالسلام تانزانیا در شرق صورت می‌گرفت.

لوبیتو در پی گسترش به تانزانیا

ایالات متحده در آگوست ۲۰۲۴ میلادی اعلام کرد که بحث‌ها در مورد گسترش این کریدور به تانزانیا انجام شده است. یک مقام آمریکایی در کنفرانس مطبوعاتی اظهار داشت که ایالات متحده به جای مجموعه‌ای از پروژه‌های زیرساختی موقت، به دنبال ایجاد یک کریدور فرآفریقایی گسترده‌تر است که بین اقیانوس اطلس و اقیانوس هند پل می‌زند. او خاطرنشان کرد که فاز نخست کریدور لوبیتو - نوسازی راه آهن بنگوئلا - به تدریج در حال پیشرفت است و محموله‌های مس برای اولین بار از کنگو به ایالات متحده منتقل شده است. مرحله دوم و جاه طلبانه‌تر ساخت راه آهن جدید زامبیا در انتظار

تصمیم برای گسترش کریدور به سمت شرق از طریق دارالسلام احتمالاً در ابتدا از منظر ژئوپلیتیک غیرمعمول به نظر برسد . برای مثال ، زیرساخت‌ها تا حد زیادی در قالب خط Tazara وجود دارد که دارالسلام را در اقیانوس هند و «کاپیری امپوشی» در زامبیا را به هم متصل می‌کند . ارتباط با کریدور لوبیتو در چینگولا به حدود ۲۰۰ کیلومتر ساخت و ساز نیاز دارد . دوم ، تحقق کریدور ترانس آفریقا ، اعتبار قدرت نرم PGI را تقویت می‌کند که ادعا دارد بیش از هر چیز با پیشبرد حکمرانی خوب و رشد اقتصادی منطقه‌ای ارتباط دارد. منافع اصلی ایالات متحده در این مورد انعطاف‌پذیری زنجیره تامین و اطمینان از ورود مواد معدنی حیاتی به بازارهای منطقه‌ای و جهانی است .

تعامل با آفریقا دیر شده ؟

اهمیت کریدور لوبیتو را نمی‌توان انکار کرد و همچنین از به موقع بودن آن غافل شد . سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در آفریقا بالاتر از کشورهای غربی است و به طور میانگین از سال ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۱ میلادی حدود چهار میلیارد دلار بوده ، در حالی‌که سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی آمریکا در چند سال اخیر منفی شده است. البته این مزیت رقابتی اخیراً کاهش یافته است . کاهش رشد اقتصادی پس از همه‌گیری کرونا و تضعیف قابلیت‌های وام‌دهی باعث شد که سرمایه‌گذاری مرتبط با BRI در آفریقا به شدت کاهش یابد و با افت ۵۵ درصدی از ۱۶.۵ میلیارد دلار سال ۲۰۲۱ به ۷.۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۳ میلادی برسد .

از همین روی ، فرصت برای کریدور لوبیتو و حامیان غربی آن وجود دارد . این امر شاید برای منافع اقتصادی مرتبط با تجارت نیز نباشد ، اما دریچه‌ای از فرصت در بخش قدرت نرم را می‌گشاید . در واقع ، کریدور لوبیتو در تلاش است تا خود را به عنوان جایگزینی برای طرح چینی معرفی کند . نخست اینکه دیدگاه چندجانبه‌تری نسبت به پروژه «کمر بند و جاده» اتخاذ می‌کند و تلاش‌هایی را برای مشارکت با بازیگران منطقه‌ای ، یعنی بانک توسعه آفریقا از حامیان فعال کریدور ، انجام داده است .

مشارکت بانک توسعه آفریقا در این پروژه دو هدف مهم را دنبال می‌کند ؛ در سطح مالی ، به جمع‌آوری پول برای پروژه‌های زیربنایی کمک می‌کند که افق گسترده‌ای برای سودآوری دارد . در سطح سیاسی ، بانک توسعه آفریقا کمک می‌کند تا نگرانی‌های مربوط به استثمار نواستعماری توسط قدرت‌های بزرگی مانند ایالات متحده یا چین کاهش یابد . رویکرد چندجانبه بازیگران خارجی نیز مهم است . به عنوان مثال ، بانک جهانی ۳۰۰ میلیون دلار به یک ابتکار محلی تکمیلی ارائه کرد . همچنین ، کمیسیون اروپا متعهد شده که مطالعات امکان‌سنجی زیست محیطی و اجتماعی را به منظور محدود کردن تأثیر بر جمعیت‌های آسیب‌پذیر و زیستگاه‌های مسیر کریدور لوبیتو انجام دهد .

هرچند کریدور لوبیتو و پروژه‌های مشابه با چالش‌های واقعی روبه‌رو هستند ، اما این قاره دارای ۵۴ کشور به رسمیت شناخته شده است که هر کدام نیازهای توسعه‌ای و تجربیات مثبت و منفی خود را در تعامل با چین دارند . اگر موردی وجود داشته باشد که بتواند آفریقایی‌ها را در این تنوع متحد کند ، آن نیاز مشترک به سرمایه و سرمایه‌گذاری زیرساختی است . این امر فرصتی را برای واشنگتن ایجاد کرده تا پل‌های اقتصادی و دیپلماتیک بنا کنند و فرصتی برای آفریقایی‌ها جهت دستیابی به یک توافق توسعه‌ای بهتر در رقابت چین و ایالات متحده فراهم کند .