

چهار دلیل برای ماندن هیلری

رای گیری نیهومیشایر که تمام شد، فهم عمومی بر این شد که دونالد ترامپ، رئیس جمهور سابق، نامزدی جمهوری خواهان را خواهد برد و آنچه مدت‌ها انتظارش می‌رفت، یعنی تکرار رقابتش با بایدن را خواهد داشت. این فهم عمومی براساس مجموعه‌ای از حقایق محکم است. نه تنها هیلری نیهومیشایر را نبرد، حتی به فاصله ۱۰ درصدی ترامپ هم نرسید. ایستگاه بعدی او کارولینای جنوبی است، ایالتی که لی آتواتر، استرانیست در گذشته جمهوری خواه، آن‌ها را تبدیل به یک دیوار محافظ برای رونالد ریگان یا هر محافظه‌کاری کرد که جمهوری خواهان شمال کنسارش می‌زنند. به علاوه این ایالت خود هیلری است و در عین حال او ۳۰ درصد از ترامپ عقب است. باختن بد است. باختن در خانه بدتر. سیستم رقابت‌ها در بسیاری ایالت‌های «سه‌شنبه بزرگ» در گام بعدی هم به‌گونه‌ای است که در رقابتی دوفره، احتمالاً ترامپ آرای نمایندگی بالایی جمع کند، در مقابل این وضعیت، سوال بزرگ این است: چرا هیلری در رقابت مانده است؟

اوشب انتخابات نیهومیشایر تصمیم گرفت زود سخنرانی کند، شکست را بپذیرد و سخنرانی روز است و از تله دی دربره برنامه‌اش برای ادامه راه داشته باشد. آن طور که او به جمعیت یادآوری کرد، «نیهومیشایر ایالت اول است، نه آخر». البته، یک ماه کامل تا رقابت بعدی در کارولینای جنوبی فرصت باقی است و ممکن است او بعد از کمی تأمل، نظرش را عوض کند. در عین حال، این‌ها چند دلیل محتمل برای ماندن او هستند.

۱ پول: هنوز نمی‌دانیم هیلری چقدر پول در صندوق کارزارش دارد اما پاییز، چند جمهوری خواه با جیب‌های پر، مثل بردان کاک، حامی او شدند. سه‌شنبه بزرگ با ایالت‌های بزرگی مثل کالیفرنیا و تگزاس، بسیار پر خرج است. اما ممکن است هیلری بر این باور باشد که بودجه کافی برای نبرد دارد. در ماه آینده او خواهد دید که همچنان پول‌ها می‌رسند یا حمایتش مرددمی شوند و کنار می‌کشند.

۲ تردیدها پیش روی ترامپ: در ماه‌های قبل از مجمع عمومی حزب، ممکن است ترامپ در یک یا چند اتهام مجرم شناخته شود. سخت‌توان پیش بینی کرد که پایگاه رای وفادار او چطور واکنش نشان خواهند داد. تا اینجای کار اقامه دعوا علیه ترامپ فقط منجر به این شده که آن‌ها وفادارتر شوند و دلیلی برای این تصور نیست که محکومیت، نظرشان را عوض خواهد کرد. با این حال، محکومیت، قطعاً در راستای انتقاد هیلری از او مبنی بر این خواهد بود که ترامپ، کاندیدای آشوب است و ممکن است او تصور کند در چنین شرایطی، او آخرین کسی خواهد بود که هنوز در میدان است.

۳ احتمال شکست سنگین‌تر ترامپ در انتخابات عمومی، نسبت به ۲۰۲۰: این باعث می‌شود هیلری به کاندیدای «دیدید گفتیم» تبدیل شود و راه را برای او باز می‌کند که تغییر نسلی و رهبر حزب جمهوری خواه پساترامپ باشد تا به این ترتیب او را آماده کاندیداتوری در ۲۰۲۸ کند. رقابت برای کسب نامزدی یکی از احزاب اصلی، فرایندی سخت و طاقت‌فرساست؛ اما هیلری تازه ۵۲ سال دارد و با سابقه یک کارزار، کاندیدای قدرتمندی در ۲۰۲۸ خواهد بود.

۴ ترامپ ممکن است انتخابات عمومی را ببرد: ممکن است ترامپ ریاست جمهوری بر هر چه و مورج دوره اولش را تکرار کند، ممکن است سازماندهی شده‌تر و مؤثرتر از کار دربیاید و ممکن است هر دو اتفاق بیفتند. احتمالاً مهم نخواهد بود، از آنجا که قانون اساسی، ریاست جمهوری را به دو دوره محدود می‌کند و او در هر حال نخواهد توانست دوباره شرکت کند. به این ترتیب ممکن است هیلری دوباره پیشتر از ترامپ ۲۰۲۸ باشد.

اما این احتمال هم هست که ماندن در رقابت ممکن است برعکس به ضرر هیلری تمام شود. ممکن است نتیجه او در نیهومیشایر، اوچ او بوده باشد و نتایج خجالت‌آور در ادامه راه به چشم‌انداز آینده او ضربه می‌زند. ضمن اینکه ممکن است او غضب طرفداران ترامپ را به خود جلب کند، کسانی که ممکن است مثل خود ترامپ، بابت ماندن در رقابت بسیار

از او عصبانی باشند. به هر حال، با ۵۲ سال سن، او راه خود را به صحنه ملی باز کرده است و چیزی دارد که دونالد ترامپ در ۷۷ سالگی ندارد: زمان.



نگاه تحلیلی

پاراج خانا
کارشناس ژئوپلیتیک و
جهانی‌شدن

در ۲ ماه گذشته، موج ناگهانی حملات حوثی‌ها در تنگه استراتژیک باب‌المندب که دریای سرخ را به دریای عرب متصل می‌کند، به مدت چند هفته ترانزیت بزرگترین کشتی‌های تجاری جهان را از طریق کانال سوئز متوقف کرده است. زمانی که ایالات متحده و بریتانیا هم حملاتی را به یمن آغاز کردند و شرایط وخیم‌تر شد، کشتی‌های بیشتری مسیر خود را تغییر دادند. برخی کشتی‌ها در مدیترانه و دریای عرب گزینه‌های خود را بررسی می‌کنند و برخی دیگر به‌طور کامل تنگه را دور می‌زنند. در اواسط دسامبر، عربستان سعودی به‌سرعت ایجاد «پل زمینی» را از دریای عرب به مدیترانه تأیید کرد. براساس این طرح، کالاهای کشتی‌های باری که در بنادر خلیج فارس مانند جبل‌علی در امارات متحده عربی یا مینا سلمان در بحرین لنگر می‌اندازند، می‌توانند از طریق کامیون‌ها کالاهایشان را به بندر حیفا در اسرائیل برسانند. واقعیت این است که حمله هفتم اکتبر حماس به اسرائیل نه تنها توانست توافقنامه‌های آبراهام را متوقف کند، بلکه عربستان سعودی و امارات متحده عربی که به‌شدت از راه حل دوکشوری حمایت می‌کردند، هر دو در حال تسریع همکاری‌های خود با اسرائیل در زمینه زیرساخت‌ها هستند تا با اختلالات دریایی کنار آمده و هزینه ترانزیتی را که معمولاً به خزانه مصر ریخته می‌شد را برای خود جمع کنند. کریدور خلیج فارس-اسرائیل ۱۰ روز از مسیر دریایی دریای سرخ کم می‌کند. شوک‌های ژئوپلیتیکی ناشی از تنش دریایی در دریای سرخ و جنگ روسیه و اوکراین هزینه‌های لجستیکی و حمل و نقل مواد غذایی را در شرایطی افزایش داده که اقتصاد جهانی، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه، برای بازگشت به شرایط عادی و عبور از رکود اقتصادی ناشی از پاندمی کووید-۱۹ با چالش‌هایی مواجه است.

راه‌حل توقف بی‌ثباتی بی‌وقفه‌ای که امروز آن را مشاهده می‌کنیم از نشست‌های دوره‌ای پکن و واشنگتن یا نشست‌های مشاوره گروهی G۷ یا از مجمع‌هایی مثل مجمع اقتصاد جهانی یا کنفرانس‌های اقلیمی سازمان ملل بیرون نمی‌آید. در عوض برای جهانی که با بی‌اعتمادی و بحران‌های غیرقابل پیش‌بینی وحشتناک مورد تهدید واقع شده، دقیقاً یک مسیر وجود دارد تا اقدامات جمعی معناداری در جهت منافع عمومی جهانی انجام شوند و این راه‌حل ساخت مسیرهای بیشتری برای عرضه کالا به‌منظور پاسخگویی به تقاضاست. راه‌حل رفع شوک‌هایی که به زنجیره عرضه کالا وارد می‌شود ایجاد زنجیره تامین بیشتر است و این یعنی ایجاد کمربند‌های بیشتر و جاده‌های بیشتر.

دماغه امید خوب آفریقا را دور می‌زند و ۱۰ تا ۱۴ روز به زمان کشتی‌رانی که در شرایط عادی ۲۰ تا ۳۰ روز است، اضافه می‌کند. اما در عوض، چین و اروپا (بزرگترین شرکای تجاری یکدیگر) راه هوشمندانه‌تری را انتخاب کرده‌اند: محموله‌های باری ریلی ترانس-اوراسیا در اوایل سال ۲۰۲۱ دو برابر شد و به هزار قطار باری در ماه رسید، که مسیری قابل اطمینان‌تر بوده و زمان کمتری را به خودش اختصاص می‌دهد.

بزرگراه‌ها و خطوط ریلی بیشتر در سراسر اوراسیا و همچنین بنادری که در امتداد اقیانوس‌های هند و منجمد شمالی قرار دارند، برای ایجاد انعطاف‌پذیری و مسیرهای جایگزین برای حمل و نقل جهانی و تجارت کالاها که عملکرد حقیقی اقتصاد جهانی به آن بستگی دارد، حیاتی هستند. چنین سرمایه‌گذاری‌هایی عملاً اقدامات پیش‌گیرانه‌ای در مقابل شوک‌های تومی به‌شمار می‌روند که در نتیجه شوک ناشی از رکود تولیدات داخلی، بحران‌های ژئوپلیتیکی و تغییر اقلیم به‌وجود می‌آیند.

به‌سختی می‌توان استدلال کرد که ابتکار کمربند و جاده دگرگون‌کننده نبوده است. از سال ۲۰۱۳، نزدیک به یک هزار میلیارد دلار سرمایه در پروژه‌های ساختمان‌سازی و سرمایه‌گذاری‌های کشورهای عضو ابتکار کمربند و جاده صرف شده است. زیرساخت‌های مستحکم به‌ویژه برای کشورهای در حال توسعه پرجمعیت، امری حیاتی است و به آنها کمک می‌کند تا تقاضای داخلی را برآورده کرده، اقتصادشان را بزرگ‌تر کرده و ارتباط با اقتصاد جهانی را تقویت کنند. کشورهای پیرامونی اروپا مثل مجارستان و صربستان هم از ابتکار کمربند و جاده نفع برده‌اند. البته برخی کشورها مثل زامبیا و سریلانکا با واسطه پیگیری ابتکار کمربند و جاده، بدهی شدید بالا آورده و به لحاظ سیاسی در مقابل چین آسیب‌پذیر شده‌اند.

در اروپای غربی، ایتالیا در سال ۲۰۱۹ به این ابتکار پیوست و اواخر سال ۲۰۲۳ از آن خارج شد که این خود نشان‌دهنده عدم رضایت اروپایی‌ها در عدم دسترسی به بازار چین در تجارت دوجانبه بود. در این میان، در نشست سپتامبر گذشته G-۲۰ در دهلی نو، کریدور اقتصادی ۲۰ میلیارد دلاری و چندوجهی هند-خاورمیانه-اروپا

چین تنها کشوری است که این موضوع را دریافت و سال‌ها پیش دست به اقدام زد. زمانی که چین در اکتبر گذشته رهبران و نمایندگان بیش از ۱۳۰ کشور را برای دهمین سالگرد راه‌اندازی ابتکار کمربند و جاده گرد هم آورد، بسیاری از رهبران غربی، همانند یک دهه قبل، این ابتکار را طرحی پنهانی برای تضعیف نظم جهانی به‌رهبری غرب پنداشتند. آنها معتقد بودند که این ابتکار، چین را در مرکز شبکه‌های تجارت جهانی قرار می‌دهد.

با این حال از دیدگاه عملی ابتکار کمربند و جاده نشان‌دهنده آن چیزی است که تمام کشورها باید برای منافع ملی خود انجام دهند و آنها باید برای تامین عرضه و تقاضا تا حد امکان مسیرهایی را ایجاد کنند تا هم مانعی در برابر اختلالات پیش‌بینی‌نشده ایجاد کنند و هم پیوستگی و نفوذ را تقویت کنند. سال ۲۰۲۱ نیاز به وجود چنین مانعی کاملاً واضح بود. در آن زمان کشتی عظیمی به‌نام Ever Given در کانال سوئز به‌گل نشست. این اتفاقاً درست زمانی رخ داد که جهان تلاش می‌کرد در بجه‌رکود اقتصادی کووید-۱۹ زنجیره تجارت را احیا کند. اما با مسدود شدن سوئز، تجارت بین اروپا و آسیا متوقف شد. با اینکه عمده محصولاتی که انبار شده بودند در عرض ۲ هفته تخلیه شدند، اما این اتفاق تجربه‌ای دلپره‌آور برای آن‌دسته از شرکت‌های زنجیره تامین بود که حمل و نقل مواد خام را مستقیماً با برنامه تولیدکنندگان تنظیم می‌کردند. کارخانه‌داران و فروشندگان با این فرض که تجارت آسیب‌ناپذیر است، کالاهای بسیار کمی را در انبار نگه می‌دارند و برای ارسال کالاهایی که حمل‌شان با تاخیر انجام شدند هم حق بیمه سنگینی در نظر گرفته شده بود.

از آسیب‌پذیری نقاط بازرسی دریایی پرترافیک که در معرض حملات حوثی‌ها در دریای سرخ قرار گرفته تا بحران صادرات غلات از دریای سیاه و خشکسالی و پایین رفتن سطح آب در کانال پاناما یا درگیری احتمالی در دریای چین جنوبی در نزدیکی تنگه مالاکا، هیچ‌کدام نباید باعث شود که بزرگترین مناطق اقتصاد جهانی شامل آمریکای شمالی، اروپا و آسیا، در برابر چنین رویدادهای خارج از کنترل و متناوبی گروگان گرفته شوند.

البته، کشتی‌ها می‌توانند راهی که پیش از ساخت کانال سوئز مورد استفاده قرار می‌گرفت را طی کنند؛ اما

برای جهانی که با بی‌اعتمادی و بحران‌های غیرقابل پیش‌بینی وحشتناک مورد تهدید واقع شده، دقیقاً یک مسیر وجود دارد تا اقدامات جمعی معناداری در جهت منافع عمومی جهانی انجام شوند و این راه‌حل ساخت مسیرهای بیشتری برای عرضه کالا به‌منظور پاسخگویی به تقاضاست. راه‌حل رفع شوک‌هایی که به زنجیره عرضه کالا وارد می‌شود ایجاد زنجیره تامین بیشتر است و این یعنی ایجاد کمربند‌های بیشتر و جاده‌های بیشتر

وقتی چین از غ

تشدید تنش‌ها در دریای سرخ نشان داد ابتکار کمربند و جاده طرحی



انگیزه‌های سیاست خارجی شی

نفر را از فقر نجات داده است. اما بسیاری از غربی‌ها فکر می‌کنند که هدف اصلی این طرح برقراری نظم جهانی به‌رهبری چین است که به‌واسطه آن رژیم‌های نامشروع می‌توانند پیشرفت کنند. لیست مهمانان برای این نشست شامل انواع رهبران جهان بود. ولادیمیر پوتین، رئیس جمهور روسیه نقش اول این نشست را داشت. ۲۳ نفر از سران کشورهای (و افرادی مانند معاون رئیس‌جمهور نیجریه، رئیس‌بانک توسعه جدید و دبیرکل سازمان ملل) حضور پیدا کردند. حتی طالبان هم نماینده فرستاد. سوال اینجاست که آیا ابتکار

کمربند و جاده نقدینگی توسعه بین‌المللی را تامین می‌کند یا بنای اتوکراسی را پایه‌ریزی می‌کند؟ طرح «یک کمربند، یک جاده» که سال ۲۰۱۳ راه‌اندازی شد، به‌سرعت به نمایش واضحی از عزم راسخ رئیس‌جمهور شی برای فاصله گرفتن از اظهارنظر دنگ شیائوپینگ است که می‌گوید «توانایی خود را پنهان کنیم و منتظر فرصت مناسب باشیم؛ هیچ‌وقت برای رهبری تلاش نکنید.» به گزارش اکونومیست چین به‌دنبال این است که اوراسیا (تحت رهبری چین) به قطب اقتصادی و تجاری تبدیل شود که با ترانس‌آتلانتیک (تحت رهبری آمریکا) رقابت می‌کند. شی با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها امیدوار است تا بازارهای جدیدی برای کمپانی‌های چینی مثل شرکت‌های ریلی پرسرعت ایجاد کند و برخی از ظرفیت مازاد شدید خود در بتن، استیل و دیگر فلزات را صادر کند. شی با سرمایه‌گذاری در کشورهای بی‌ثبات در مرکز آسیا، به‌دنبال ایجاد