



# نبرد بدون فرمانده

سید علی امامی /

تحلیلگر مسائل اقتصادی

و تنگه مالاکا، اقیانوس هند و دریای مکران (عمان) و خلیج فارس خود را به بازارهای مصرف می‌رساند. این مسیر بیش از ۴۰۰۰ سال دوام داشت و اصلی‌ترین مسیر تجاری جهان بود تا اینکه در قرن ۱۸ و با کشف قاره آمریکا، مسیرهای نوین و پرسود بازرگانی از آسیا به طرف اقیانوس اطلس چرخیدند و راه ابریشم اندک‌اندک از پادها رفت تا اینکه دو قرن بعد و در هزاره سوم، چین خیزش دوباره کرد و قدرت بزرگ اقتصادی در خیزش اقتصاد بین‌الملل شد. رشد چشمگیر در هزاره نوین، کانون توجهات را مجدداً از غرب به شرق چرخاند تا اینکه در اکتبر ۲۰۱۳ برای نخستین بار «شی جین پینگ» رئیس‌جمهور چین و سپس سایر مقامات چینی پرده از کلان‌پروژه راه ابریشم نوین برداشتند و در سال ۲۰۱۷ طی مراسمی با حضور رهبران نزدیک به ۳۰ کشور جهان در چین، راه ابریشم نوین افتتاح شد. این کلان‌پروژه در بردارنده دسته گسترده‌ای از پروژه‌های شبکه ارتباطی و مسیرهای ترانزیتی، لوله‌های نفت و گاز، بنادر، فرودگاه‌ها، خطوط راه‌آهن و تأسیسات

کسی فکر نمی‌کرد مسیر تجاری که از ۲۲۰۰ سال قبل از میلاد از «شیان» در چین میانی آغاز شده و با گذار از سمرقند و بخارا به خراسان بزرگ می‌رسید و شرق ایران را به غرب آن پیوند می‌داد، دوباره بر سر زبان‌ها بیفتد. سالیان سال بود که جاده ابریشم را فقط در تاریخ می‌خواندیم و مزایای آن را به گذشته دور نسبت می‌دادیم، اما دود دهه میلادی است که «راه ابریشم نوین» بزرگ‌ترین پروژه اقتصادی جهان شده است. در گذشته راه ابریشم، چین را به اروپا پیوند می‌داد اما این مسیر وقتی به ایران می‌رسید سه شاخه می‌شد؛ شاخه جنوبی، «شامات» را در می‌نوردید و به «انطاکیه» در کرانه دریای مدیترانه می‌رسید، شاخه میانی از «بیزانس» (استانبول کنونی) عبور می‌کرد و شاخه شمالی از «قفقاز جنوبی» گذری کرد و به «تراموزان» می‌رسید.

در کنار مسیر زمینی، راه ابریشم باستانی، راه دریایی هم داشت که از دریای چین جنوبی