

نویسنده: م.ک. بهادر اکمار «M.K.Bhadrakumar».

منبع و تاریخ نشر: اندیین پانچلا «2024-06-10».

برگردان: پوهندوی دوکتور سیدحسام «مل».

جهش یک جاده ویک کمربند چین؛ سورپرایزی برای ایالات متحده

China springs a BRI surprise on US



چین، قرقیزستان و ازبکستان توافقنامه ای بین دولتی برای آغاز ساخت خط آهن سین کیانگ به دره فرغانه، پکن، 6 ژوئن 2024 امضا کردند.

گزارش مرگ ابتکار کمربند و جاده چین [BRI] اغراق آمیز و یا مبالغه بود. چند روز پس از اظهارات تند **جو بایدن**، رئیس جمهور ایالات متحده، در مصاحبه هفته گذشته با مجله تایم مبنی بر اینکه BRI "به یک ابتکار مزاحم گورستان تبدیل شده است"، ولی بی خبر از اینکه یک توافق سه جانبه بین دولتی برای شروع کار ساخت و ساز راه آهن چین-قرقیزستان-ازبکستان [CKU] صورت گرفت که این پروژه بروز پنجشنبه در پکن امضا شد که اعمار این راه آهن خود یک بخش از پروژه ویا ابتکار یک جاده ویک کمربند است.

رئیس جمهور چین، **شی جین پینگ**، توافق سه جانبه بین دولتی با قرقیزستان و ازبکستان را تبریک گفت و «CKU» را به عنوان "پروژه راهبردی برای اتصال چین با

آسیای مرکزی، که نماد تلاش های مشترک سه کشور تحت طرح "کمربند و جاده" است، توصیف کرد. **شی** از این توافق به عنوان "نمایش قاطعیت" استقبال کرد.

ایده چنین پروژه راه آهنی برای اولین بار توسط ازبکستان در سال 1996 مطرح شد، اما به دلیل تغییرات ژئوپلیتیکی و اتحادی ویا ایتلاف ها در آسیای مرکزی، از جمله رزروهای «reservations» که بنا به گزارش ها از سوی مسکو و آستانه وجود داشت، این ایده برای بیش از ربع قرن پس از آن رو به پایان بود. **چین** که می توانست به طور یکجا نبه از (CKU) حمایت مالی کند نیز علاقه خود را از دست داد و روابط خود با روسیه و قزاقستان را در اولویت قرار داد.

اساساً، شکست سه کشور در دستیا بی به اجماع در مورد مسیر راه آهن به موضوعی نگران کننده تبدیل شد که چین و ازبکستان از مسیر جنوبی حمایت می کنند، که نشان دهنده مسیر ترانزیتی کوتاه تر به اروپا و غرب آسیا است، در حالی که بیشکک بر مسیر شمالی اصرار داشت. گذرگاه طولانی تری که مناطق شمالی و جنوبی قرقیزستان را به هم متصل می کند و اقتصاد آن را تقویت می کند.

با این حال، پروژه رو به انقراض بدنبال تغییر ژئوپلیتیک آسیای مرکزی، با شروع روندهای ادغام درون منطقه ای، تجدید نظر در مسکو به نفع تقویت ارتباط منطقه ای در شرایط تحت تحریم های غرب و غیره جان تازه ای گرفت.

در واقع، با بهبود ارتباط ریلی، نه تنها ارتباط چین و دو کشور آسیای مرکزی در طول مسیر تقویت می شود، بلکه اتصال در منطقه آسیای مرکزی نیز تقویت می شود.

با این حال، در یک تغییر کنجکا و از نقش ها، زمانی که آسیای مرکزی اخیراً به میدان بازی بزرگ بین ایالات متحده از یک طرف و روسیه و چین از طرف دیگر تبدیل شد، واشنگتن شروع به نگاه مبهم به چشم انداز چنین پروژه ای برای اتصال کرد. سیستم های راه آهن چین به طور بالقوه به شبکه راه آهن اروپا از طریق ترکمنستان، ایران و ترکیه می گذرد.

کافی است که بگوییم، در دو سال گذشته، با علاقه دوباره، چین شروع به مشاهده خط راه آهن به طول (523) کیلومتر از جمله - «213» کیلومتر در چین، «260» کیلومتر در قرقیزستان، و «50» کیلومتر در ازبکستان - به عنوان مسیر کوتاه تری از چین به اروپا کرد و غرب آسیا از کریدور «900» کیلومتری موجود که از طریق راه آهن ترانس سبیری در روسیه می گذرد، فاقد زیرساخت های مدرن با تنها یک مسیر غیر برقی است که آن را قادر به ترانزیت کالاهای چینی به اروپا نمی کند و همچنین هزینه های اقتصادی مرتبط با آن را کاهش می دهد.

تحریم های غرب علیه روسیه مهمتر از همه، تنش های ژئوپلیتیکی فزاینده بر سر تنگه تایوان و دریای چین جنوبی، نگرانی های جدی و اولویت اصلی پکن را برای ایجاد مسیرهای زمینی جایگزین به بازار اروپا ایجاد کرده است. بدون شک CKU از نظر ژئوپلیتیک، ژئواستراتژیک و ژئوآکونومیک دارای پتانسیل عظیمی است.

به طور خلاصه، گذرگاه جنوبی پل زمینی جدید اوراسیا را تکمیل می کند و مسیر حمل و نقل مناسبی را از شرق و جنوب شرق آسیا به آسیای مرکزی و غربی، شمال آفریقا و اروپا شکل می دهد. به طور خاص، جدای از ادغام منطقه آسیای مرکزی با شبکه حمل و نقل گسترده تر و اتصال بهتر آن به بازار جهانی، پکن در نظر دارد که CKU می تواند در آینده به سایر کشورها مانند افغانستان نیز گسترش یابد.

در واقع، **شوکت میرضیایف** رئیس جمهور ازبکستان در مراسم امضای قرارداد روز پنجشنبه در کنار شی و صدیر جپاروف، رئیس جمهور قرقیزستان، تاکید کرد که این جاده به کشورهای ما اجازه می دهد تا از طریق ترانس-افغان آینده به بازارهای گسترده جنوب آسیا و خاورمیانه وارد شوند. راهرو."

البته ساخت CKU که انتظار می رود اواخر امسال با هزینه «8» میلیارد دلار آغاز شود، چالش های بزرگی را به همراه دارد، زیرا یک پروژه فراملی است که توسط سرمایه گذاری مشترک بین سه کشور در قالب BOT اجرا می شود. بدون شک، CKU شامل مهارت های مهندسی دلهره آور با مسیر خود در پیمودن زمین های چالش برانگیز غرب چین و قرقیزستان در ارتفاعات بین {2000 تا 3500} متر و شامل ساخت بیش از پنجاه تونل و نود پل از طریق مرتفع ترین کوه های قرقیزستان است.

اما چین تجربه و تخصص گسترده ای در این امر دارد. **شی** گفت که توافقنامه امضا شده در پکن "بنیان قانونی محکمی" برای ساخت راه آهن فراهم کرد و این پروژه را "از یک چشم انداز به یک واقعیت" تبدیل کرد.

پس از تکمیل بررسی های میدانی توسط مهندسان چینی در ماه دسامبر، مطالعه امکان سنجی پروژه در حال بهرورسانی است. ژو یونگیائو، استاد مرکز تحقیقات کمربند و جاده دانشگاه لانژو، به گلوبال تایمز گفت که تکنیک های ساخت و ساز و تامین مالی هیچ مشکلی ایجاد نمی کند.

سخنگوی وزارت امور خارجه **چین** روز جمعه در نشست خبری روزانه در پکن اظهار داشت: این نقطه عطف مهم در سایه تلاش های عظیم ادارات و کارشناسان مختلف و همچنین توجه و حمایت شخصی رهبران سه کشور محقق شد.

این سخنگو نشان داد که CKU "یک گواهی دیگر بر اهمیت ابتکار کمربند وجاده است و محبوبیت چشم انداز جامعه ای با آینده ای مشترک برای بشر در آسیای مرکزی را نشان می دهد."

CKU از مرکز چینی غربی کا شگر به شهر ازبکستان اندیجان در دره فرغانه سرچشمه می گیرد و از توروگارت، مکمال و جلال آباد عبور می کند. این شبکه راه آهن دوران شوروی در ازبکستان را به ترمز در آمو دریا در مرز شهر مزار شریف در افغانستان متصل می کند.

ازبکستان ماه گذشته اعلام کرد که پیش بینی می شود پروژه راه آهن ترانس-افغان تا پایان سال 2027 تکمیل شود و ازبکستان، افغانستان و پاکستان را به هم متصل می کند و «راه های تجاری مهم را تسهیل می کند و ارتباط منطقه ای را تقویت می کند». جالب اینجا است که پروژه راه آهن ترانس افغانستان در گذشته در اسناد چین و پاکستان نیز نقش بسته است.

بیانیه مشترکی که پس از سفر هفته گذشته شهباز شریف، نخست وزیر پاکستان به چین صادر شد، متعهد شد که کریدور اقتصادی چین-پاکستان را به پروژه ای نمونه برای ساخت و ساز باکیفیت همکاری های کمربند و جاده تبدیل کند... (و) اهمیت بندر گوادر را به عنوان یک پروژه به رسمیت شناخت. گره مهم در ارتباط بین منطقه ای» در حالی که با ایفای نقش سازنده «در کمک به افغانستان برای دستیابی به توسعه پایدار و ادغام در جامعه بین المللی» موافقت می کند.

شایان ذکر است، در اولین بار به رسمیت شناختن رسمی دولت موقت طالبان توسط یک کشور بزرگ، ریس جمهور چین **شی جین پینگ** از اسدالله بلال کریمی، سفیر افغانستان که از سوی طالبان منصوب شده بود، در یک مراسم رسمی در تالار بزرگ مردم در ماه ژانویه به همراه نمایندگان از کوبا استقبال کرد. در عین زمان ایران، پاکستان و 38 کشور دیگر که استوارنامه خود را نیز تقدیم کردند.

کاملاً قابل تصور است که زمان تحقق رویای صدساله راه آهن ترانس افغانستان فرا رسیده است. بنا بر گزارش ها، قطر به تامین مالی این پروژه علاقه نشان داده است. در نشست در کازان در ماه فوریه با **ولادیمیر پوتین**، رئیس جمهور روسیه، **میرضیا یف** فاش کرده بود که طرف روسی برای مشارکت در توسعه توجیه فنی پروژه و ارتقای آن ابراز علاقه کرده است. معاون نخست وزیر روسیه در امور حمل و نقل **ویتالی ساولیف** که پیش از این به تاشکند سفر کرده بود، در این نشست در کازان شرکت کرد.

مطمئناً احیای روابط کامل بین مسکو و کابل که قریب الوقوع است به تسریع امور کمک خواهد کرد.

CKU تبدیل به ستاره اصلی در تحولی خارق العاده در ارتباط منطقه‌ای در آسیای مرکزی و مناطق دوردست اطراف آن می‌شود. در شرایط بین‌المللی کنونی، این پیامدهای ژئوپلیتیکی عمیقی برای تلاش‌های مشترک/هماهنگی **روسیه** و **چین** برای عقب راندن استراتژی مهار دوگانه ایالات متحده دارد.



یک قطار باری چین-اروپا آماده خروج از بندر هورگوس در هورگوس، منطقه خودمختار اوئیغور سین کیانگ در شمال غربی چین، 16 ژانویه 2024 می‌شود. (عکس از کیو جینگ/شین)

----- با تقدیم احترامات «2024-06-10»