



مرکز بررسی‌های استراتژیک  
CENTER FOR STRATEGIC STUDIES

جاده ابریشم جدید:

# چین، ایالات متحده و آینده آسیای مرکزی

توماس زیمرمن  
مرکز همکاری‌های بین‌المللی دانشگاه نیویورک

از مجموعه مقالات چین  
جلد دوم:  
چشم‌انداز اقتصادی  
کمریند جاده

## ضرورت ترجمه گزارش‌های راهبردی

نوشتارها به افکار جهت و افکار به جهان شکل می‌دهند. جهان امروز نیز دربرگیرنده هزاران اندیشکده، مؤسسه مطالعات راهبردی و اتاق‌های فکری است که کارشناسان و تحلیل‌گران راهبردی را در خود گرد آورده‌اند و با انتشار گزارش‌های راهبردی بر افکار سیاستمداران، بخش خصوصی، رسانه‌ها و جوامع تأثیر می‌گذارند. نزدیک به هفت هزار اندیشکده در جهان وجود دارد که مجموعه گسترده‌ای از دانش راهبردی درباره موضوعات مختلفی از محیط زیست تا اقتصاد، روابط بین‌الملل، و مسائل نظامی و امنیتی را منتشر می‌کنند. این مؤسسات هم‌چنین می‌کوشند تا برآوردهای خود از آینده را نیز ارائه کنند و آینده‌پژوهی یکی از مهم‌ترین اقدامات آن‌هاست.

آگاهی یافتن از موضوعات مدنظر اندیشکده‌ها و مؤسسات مطالعات راهبردی در جهان یکی از ضرورت‌های تفکر راهبردی در ایران است. تحلیل‌گران و استراتژیست‌های ایرانی برای ارائه تحلیل‌هایی که متضمن تأمین منافع ملی باشد به شناخت گزارش‌های اندیشکده‌های خارجی نیازمند هستند. این‌گونه گزارش‌ها هم‌چنین به لحاظ روش‌شناختی نیز گاه حائز اهمیت هستند. پوشیده نیست که هنوز روش‌شناسی پژوهش‌های راهبردی و حتی گاه شیوه نگارش گزارش‌های راهبردی مؤثر نیز در میان بسیاری از اندیشکده‌های ایرانی کاستی‌هایی دارد.

مرکز بررسی‌های استراتژیک با هدف توجه دادن کارشناسان و تحلیل‌گران کشور، و هم‌چنین جهت اطلاع‌یابی مدیرانی که در معرض مسائل و تصمیم‌گیری‌های راهبردی هستند، نسبت به ترجمه و بنا به مورد انتشار محدود یا عمومی مجموعه‌ای از متون راهبردی اقدام می‌کند. مرکز بررسی‌های استراتژیک اگرچه پیشگفتارهای کوتاهی را به ابتدای این گزارش‌ها می‌افزاید و تلاش دارد تا قرائت تحلیل‌گران این مرکز از هر گزارش را ارائه نماید، اما مندرجات این گزارش‌ها الزاماً بیانگر دیدگاه‌های مرکز بررسی‌های استراتژیک نیستند. امید است این اقدام به تعمیق تفکر راهبردی کمک نماید. مرکز بررسی‌های استراتژیک از هرگونه نقد و نظر و هم‌چنین دریافت نظرات مخاطبان این مجموعه درباره مندرجات گزارش‌ها استقبال می‌کند. کارشناسان و تحلیل‌گران هم‌چنین می‌توانند متون راهبردی را که ترجمه و ارائه آن‌ها به جامعه کارشناسان و تحلیل‌گران راهبردی کشور مناسب است به این مرکز پیشنهاد کنند.

حسام‌الدین آشنا

رئیس مرکز بررسی‌های استراتژیک



## مرکز همکاری‌های بین‌المللی دانشگاه نیویورک

جهان با چالش‌های امنیتی جدید و قدیمی روبرو است که از آنچه که نهادهای چندجانبه ملی ما در حال حاضر قادر به مدیریت آنها هستند، پیچیده‌تر است. همکاری‌های بین‌المللی بیش از هر زمان برای رویارویی با این چالش‌ها ضروری است. مرکز همکاری‌های بین‌المللی دانشگاه نیویورک (CIC) در راستای بهبود واکنش‌های بین‌المللی به درگیری، ناامنی و کمبود به وسیله تحقیقات کاربردی و تعامل مستقیم با نهادهای چندجانبه و جامعه سیاست گسترده‌تری اقدام نموده است.

برنامه‌ها و فعالیت‌های تحقیقاتی CIC، طیفی از مسائل مربوط به درگیری‌ها، ناامنی و کمبود را در بر می‌گیرند. این امر اجازه می‌دهد تا ارتباطات حیاتی مشاهده گردد و انسجامی که اغلب برای واکنش مؤثر ضروری است را برجسته نماید. تمرکز ویژه‌ای بر واکنش‌های چندجانبه و سازمان ملل متحد نسبت به درگیری‌ها اختصاص داده شده است.



وانگ شیدا<sup>۱</sup>

رئیس مطالعات جنوب غربی آسیا

مؤسسه مطالعات جنوب و جنوب شرقی آسیا و اقیانوسیه

مؤسسه روابط بین‌الملل معاصر چین

از ژانویه تا ژوئن سال ۲۰۱۵، این افتخار را داشتم تا محقق مهمان در مرکز همکاری‌های بین‌المللی (CIC) در دانشگاه نیویورک باشم. تحقیقات خود را تحت نظارت پروفیسور بارت رابین، محقق برجسته و مشهور در حوزه افغانستان و پاکستان انجام دادم. پروفیسور بارت به عنوان مشاور ارشد نماینده ویژه افغانستان و پاکستان در وزارت امور خارجه ایالات متحده (۲۰۱۳-۲۰۰۹) و همچنین به عنوان مشاور نماینده ویژه دبیر کل سازمان ملل متحد برای افغانستان (۲۰۰۳-۲۰۰۱)، به طور گسترده‌ای مشغول به مشاوره سیاسی و پژوهش در خصوص این دو کشور و منطقه بوده است. در حالی که در مرکز همکاری‌های بین‌المللی بودم، توماس زیمرمن به عنوان محقق مهمان به آکادمی علوم اجتماعی ملی شانگهای چین سفر کرد و در نتیجه از طریق این تبادل، دو اندیشکده به یکدیگر مرتبط گردیدند.

در این دوره در چین، توماس بر موضوع ابتکار «یک کمربند، یک جاده»<sup>۲</sup> (OBOR) متمرکز گشت. این پروژه شامل «کمربند اقتصادی جاده ابریشم»<sup>۳</sup> از طریق آسیای مرکزی و همچنین «جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱»<sup>۴</sup> در اقیانوس هند است. توماس توانست محققان و مقامات دولتی چین را که در «یک کمربند، یک جاده» درگیر بودند، ملاقات نماید تا پژوهش خود را بر پایه منابع دست اول ارزشمند اطلاعات قرار دهد. نتیجه‌گیری در مقاله وی بر اساس گفتگو با مقامات دولتی چین و ایالات متحده، کارشناسان سیاسی و بررسی ادبیات گسترده‌تر است. توماس دیدگاه پکن در خصوص فرصت‌ها و چالش‌هایی را که در پیاده‌سازی «یک کمربند، یک جاده» روبرو است، تأثیر بالقوه آن بر افغانستان و چشم‌اندازهای همکاری با ایالات متحده را جمع‌آوری نموده است. با خواندن پیشنهاد اولیه این مقاله، به شدت در خصوص اینکه چگونه توماس به عنوان یک آمریکایی توانسته است به چنین اطلاعات جامعی در چین دست پیدا کند و فهم عمیق وی از جایگاه چین در چنین مسئله جدید و خاصی، تحت تأثیر قرار گرفتم.

1. Wang Shida

2. One Belt, One Road

3. Silk Road Economic Belt

4. 21st Century Maritime Silk Road

به نظر بنده، «یک کمربند، یک جاده» تلاشی توسط دولت چین برای احیای جاده ابریشم دوران باستان است که چین را به آسیای مرکزی، غرب آسیا و اروپا از طریق حمل و نقل زمینی و به جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا و شرق آفریقا از طریق دریایی متصل می‌نمود. «یک کمربند، یک جاده» به طور مشابه قصد دارد تا پایگاهی را فراهم نماید که تعامل اقتصادی بیشتر میان کشورهای در امتداد جاده ابریشم نوین را تسهیل نماید که آنها را قادر می‌سازد تا از افزایش تجارت بهره‌مند گردند. با این حال، در مقایسه با جاده ابریشم کهن، ماهیت کالاهایی که داد و ستد خواهد شد و همچنین کشورهای که در امتداد مسیر با یکدیگر تعامل می‌نمایند، به طور آشکار تغییر نموده است.

در دوران باستان هزاران تاجر خارجی اغلب از چین دیدار می‌کردند، ابریشم و ظروف چینی می‌خریدند، و ادویه‌جات و محصولات کشاورزی از کشورهای دیگر را به فروش می‌رساندند. در مقابل، چین امروز مشتاق است تا قطارهای تندرو، هواپیماهای مسافربری، و دیگر محصولات تولید شده را بفروشد. بر این اساس، بی‌نهایت خواستار کمک به افزایش زیرساخت‌های «یک کمربند، یک جاده» از طریق ظرفیت ساخت و مهارت‌های تخصصی قابل توجه است. در عین حال، چین همچنان مشتاق است تا رشد اقتصادی سریع خود را از طریق تأمین امنیت ذخایر انرژی و منابع طبیعی از سوی دیگر کشورها تقویت نماید.

همانگونه که توماس در این مقاله تأکید نموده است، تنگناهای حمل و نقل یکی از بزرگترین موانع برای ائتلاف اقتصادی منطقه‌ای است. در مراحل اولیه، «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» به عنوان مجموعه‌ای از پروژه‌های زیربنایی حمل و نقل، انرژی و مخابرات شکل گرفت. به عنوان نمونه کریدور اقتصادی چین و پاکستان را در نظر بگیرید. جاده قراقرم<sup>۵</sup> (KKH)، مسیر کلیدی که منطقه خودمختار سینکیانگ<sup>۶</sup> چین را به قسمت شمالی پاکستان متصل می‌نماید، به شدت به سبب برخی بلایای طبیعی در سال‌های اخیر آسیب دیده بود. در ۴ ژانویه سال ۲۰۱۰، یک زمین لغزه و ریزش کوه عظیم در ۱۵ کیلومتری بالای مرکز هونزا<sup>۷</sup> در کریم‌آباد<sup>۸</sup> که دریاچه اتاباد<sup>۹</sup> را ایجاد کرد، منجر به آواره شدن هزاران تن شد و ۲۰ کیلومتر از جاده قراقرم، از جمله پل قراقرم با ۳۱۰ متر طول را با آب پوشاند. با در نظر گرفتن دوستی همیشگی چین

5. Karakoram Road

۶. Xinjiang

7. Hunza

8. Karimabad

9. Attabad Lake

و پاکستان، همچنین موقعیت استراتژیک پاکستان، چین علاقه‌مند است تا قراقرم را تحت چهارچوب کریدور اقتصادی چین و پاکستان ترمیم نموده و ارتقا بخشند. قرارداد این عملیات توسط شرکت راه و پل چین بسته شد و در دسامبر سال ۲۰۱۵ تکمیل گشت.

توماس تأکید می‌نماید که کریدور اقتصادی چین و پاکستان با چالش‌های عمده‌ای روبرو است. اولین و مهم‌ترین مسئله، موضوع حیاتی امنیت است. مقرر شده است اغلب سرمایه‌گذاری‌ها در بخش زیربنایی تحت چهارچوب کریدور اقتصادی چین و پاکستان از طریق خیبر پختونخوا<sup>۱۰</sup> و بلوچستان، دو استان شدیداً ناامن و از نظر سیاسی ناآرام پاکستان، اجرا گردد. بلوچستان که بندر گوادار در آن قرار گرفته است، با چالش‌های قابل توجه و خاصی روبرو است، به گونه‌ای که تنفر عمومی و مخالفت‌های محلی نسبت به سرمایه‌گذاری‌های چین از سوی جنبش‌های جدایی طلب، قابل مشاهده است. برای نمونه، شش شبه نظامی مسلح به فرودگاه جیوانی در گوادار حمله نمودند و یک مهندس را کشته و یک تن دیگر را ربودند. واضح است هم پاکستان و هم چین می‌بایست در این خصوص هوشیار باشند و راه حل‌های پایدار برای چالش‌های امنیتی غیرمنتظره که در روند اجرای کریدور اقتصادی چین و پاکستان رخ خواهد داد، بیابند.

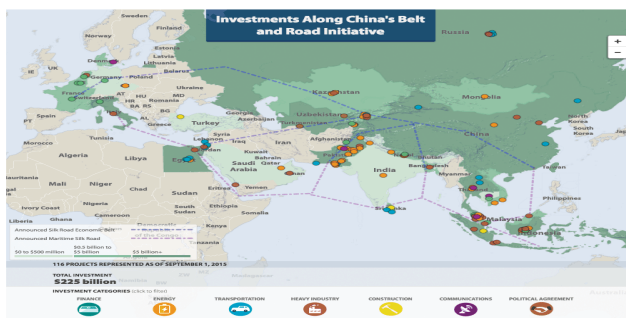
دوم، احزاب مختلف سیاسی می‌بایست به توافقی بر سر مسیر طراحی شده برای کریدور اقتصادی پاکستان و چین دست یابند. احزاب سیاسی ابتدا، در خیبر پختونخوا و بلوچستان از این طرح ناراضی بودند و تلاش‌های دولت فدرال پاکستان را بخاطر توزیع اکثر منابع مربوط به کریدور اقتصادی پاکستان و چین در پنجاب به جای استان‌های دیگر، مورد انتقاد قرار میدادند. طی «کنفرانس همه احزاب»<sup>۱۱</sup> در اسلام‌آباد در اواخر ماه مه، به نظر می‌رسید که شرکت کنندگان به اجماعی بر سر مسیر کریدور اقتصادی پاکستان و چین دست یافتند. نخست‌وزیر شریف اعلام نمود که مسیر غربی پروژه که منابع مالی آن به زودی عرضه می‌گردد، ابتدا ساخته می‌شود. وی همچنین متعهد گشت تا مالکیت سیاسی کامل این پروژه را بر عهده بگیرد. بیشک، مسیر غربی با تهدیدات امنیتی بیشتری نسبت به مسیر شرقی روبرو خواهد بود. با این حال، بخش اعظم این پروژه تحت چهارچوب کریدور اقتصادی پاکستان و چین در امتداد مسیر شرقی قرار دارد. اینکه چگونه منابع بیشتری به مسیر غربی اختصاص یابد، به صورت مشکلی بزرگ باقیمانده است.

10. Khyber Pakhtunkhwa

11. All Parties Conference

توماس همچنین، در رابطه با نگرش چین نسبت به افغانستان، تحلیل و دیدگاه‌های آموزنده‌ای ارائه نموده که برای درک شرایط با ارزش است. همانگونه که وی به درستی اشاره نموده است، منافع پکن در افغانستان به طور مستقیم به نگرانی‌های این کشور در خصوص سینکیانگ گره خورده است؛ چراکه این استان از نظر جغرافیایی برای تلاش‌های چین در گسترش روابط اقتصادی با آسیای مرکزی، حیاتی است. به عقیده اینجانب، ثبات در سین کیانگ، مهم‌ترین نگرانی ساختار سیاست چین در خصوص افغانستان است. همانگونه که همگی می‌دانیم، صدها تن از تروریست‌های جنبش اسلامی ترکستان شرقی<sup>۱۲</sup> (ETIM)، به ویژه تحت حمایت القاعده در دهه ۱۹۹۰، به افغانستان پناه آورده‌اند. برخی از تروریست‌ها کشته و برخی توسط ایالات متحده دستگیر شده‌اند. این در حالی است که برخی از آنان با دیگر گروه‌های تروریستی بین‌المللی به مناطق قبیله‌ای گریخته‌اند. بنابراین، تهدیدی جدی برای امنیت ملی چین باقیمانده است. اگر بخواهم صادقانه بیان کنم، منفعت اقتصادی چندان‌اندکی در افغانستان برای چین وجود ندارد، اما این کشور آماده است تا کمک‌های خود به بازسازی افغانستان را از طریق شریک نمودن این کشور در کمر بند اقتصادی جاده ابریشم افزایش دهد.

«یک کمر بند، یک جاده» به یکپارچگی کلی در منطقه کمک خواهد نمود و همچنین صلح و ثبات را تقویت خواهد کرد. چینی‌ها همواره بر این باورند که توسعه اقتصادی ریشه‌های تروریسم را خواهد زدود. امید است ایالات متحده و چین، راهی را برای غلبه بر کمبود اعتماد دیرینه خود بیابند و پتانسیل همکاری در افغانستان را به واقعیت تبدیل نمایند. چنین همکاری همچنین برای تلاش‌های مشترک آتی در دیگر زمینه‌ها نیز مناسب خواهد بود.



تمامی پروژه‌ها بوسیله سه معیار مشخص شده‌اند: (۱) علناً به عنوان یک پروژه کمر بند و جاده اعلام شده‌اند. (۲) کشور میزبان پروژه را پذیرفته است (۳) تأمین مالی و / یا توافقی با دولت چین یا شرکت چین تکمیل شده است. پروژه‌هایی که تمامی سه معیار را نداشته‌اند، شامل نشده‌اند. نقشه توسط مرکز پیشرفت آمریکایی ارائه شده است.<sup>۱۳</sup>

12. East Turkestan Islamic Movement

13.Center for American Progress-<https://www.americanprogress.org/issues/security/news/22/09/2015>

## مقدمه

رئیس‌جمهور چین، شی جین‌پینگ<sup>۱۴</sup>، برای نخستین بار در سخنرانی سال ۲۰۱۳ در قزاقستان، چشم‌انداز چین در خصوص «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» را بیان نمود. ایده این طرح ایجاد روابط اقتصادی نزدیک‌تر، افزایش همکاری و گسترش توسعه در منطقه اوراسیا بود. در اوایل سال ۲۰۱۵، خطوط استراتژی پکن با اعلام طرح‌های رهبری چین برای «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» از طریق آسیای مرکزی و «جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱» از طریق جنوب شرق و جنوب آسیا، پدیدار گشت. این کشور هر دو طرح را در مجموع «یک کمربند، یک جاده» نامید. هر دو طرح به عنوان فرصتی در جهت تجدید نظم اقتصادی و سیاسی در آسیای مرکزی و منطقه آسیا اقیانوسیه، از طریق ترویج شبکه‌ای از مسیرهای تجاری، همکاری سیاسی و تبادل فرهنگی، به تصویر کشیده شد. چین قصد دارد با اجرای این طرح، استان‌های غربی و داخلی خود را که گه‌گاه دچار ناآرامی هستند، با هدف سرعت بخشیدن به توسعه و ترویج ثبات در مرکز تعامل خود با آسیای مرکزی و جنوبی قرار دهد.

چنانچه این طرح همانگونه که برنامه‌ریزی شده است اجرا گردد، ابتکارات چین در خصوص جاده ابریشم، این پتانسیل را خواهد داشت تا برخی از چالش‌هایی را که پکن با آن روبرو است و به شدت این کشور را تحت فشار قرار داده است، فرونشاند. موضوعی که اغلب مورد بحث قرار می‌گیرد، ضرورت یافتن بازارهای جدید برای جذب محصولات مازاد ظرفیت صنعتی چین و بهبود دستیابی این کشور به منابع انرژی با تداوم افزایش تقاضای داخلی است. نگرانی پکن همچنان در خصوص افت مداوم شاخص‌های اقتصادی در استان‌های مرکزی و غربی چین نسبت به شهرهای پررونق ساحلی شرق این کشور ادامه دارد. چین در قالب بخشی از استراتژی «حرکت به سوی غرب»<sup>۱۵</sup> سرمایه‌گذاری‌های چشم‌گیری انجام داده است و در سال‌های اخیر بسیاری از استان‌های هدف، رشد قابل توجهی در تولید ناخالص ملی داشته‌اند. با این حال، این استان‌ها هنوز تا دستیابی به میانگین رشد ملی فاصله دارند. علاوه بر این، پکن امیدوار است تا ائتلاف اقتصادی بیشتر با کشورهای همسایه خود، موجب تشویق استفاده از رنمینبی<sup>۱۶</sup> در تجارت جهانی گردد.

پکن توسعه شتابان را نویددهنده‌ترین درمان برای علاج بی‌ثباتی مداوم در استان سین

121689/investments-along-chinas-belt-and-road-initiative/

14. Xi Jinping

15. Go West

۱۶. (Renminbi) واحد رسمی پول چین



کیانگ؛ که در خصوص تهدیدات روزافزون تروریسم، افراط‌گرایی و تجزیه‌طلبی (سه نیروی شیطانی)<sup>۱۷</sup> در این منطقه همواره ابراز نگرانی می‌نماید، برمی‌شمارد. چین با قرار دادن این استان به عنوان دروازه‌ای به «پل سرزمین اوراسیا»<sup>۱۸</sup> از طریق آسیای مرکزی به اروپا، بر آن است تا یکی از بزرگترین تهدیدات نسبت به امنیت داخلی خود را فرونشاند. طرح مارچ ۲۰۱۵ برای «یک کمر بند، یک جاده»، این موضوع را بیان می‌نماید که چین در نظر دارد تا از مزیت‌های جغرافیایی سین کیانگ استفاده درخور نماید و این استان را به مرکزی برای حمل و نقل، تجارت، تدارکات، فرهنگ، علم و آموزش مبدل نماید.

در حالی که چین مسیری طولانی را در راستای شکل دادن به طرح‌های ابتکاری خود در شرایط غیرانحصاری تعاونی و با تأکید بر باز بودن آن به روی طیف گسترده‌ای از سهامداران، پیموده است؛ این کشور به دنبال این است تا خود را هر چه بیشتر به عنوان بازیگر اصلی در امور منطقه‌ای تثبیت نماید. هر دو ابتکار مورد نظر در محافل سیاسی چین به عنوان تلاشی برای خنثی نمودن طرح «محوری برای آسیا»<sup>۱۹</sup> از سوی ایالات متحده و کوشش آمریکا برای تسلط بر منطقه، مورد بحث قرار می‌گیرد (چین تهدیدات ناشی از اتحادیه اقتصادی اوراسیا به رهبری روسیه (EEU)<sup>۲۰</sup> را ناچیزتر می‌انگارد). محققان و مقامات دولت چین، برنامه‌های خود را در تقابل با طرح آمریکایی مارشال پس از جهانی دوم می‌دانند و مدعی‌اند که «یک کمر بند، یک جاده» فاقد ویژگی‌های هژمونیک اخیر است. پکن ابتکارات خود را تلاشی در جهت ترغیب یکپارچه‌سازی و رشد اقتصادی در اوراسیا توصیف می‌نماید؛ تا آنکه آن را تلاشی برای گسترش نفوذ سیاسی خود در منطقه ابراز نماید.

سیاست‌گذاران چینی، «یک کمر بند، یک جاده» را مکانیسمی برای ترویج صلح و ثبات در منطقه (آنچه رئیس‌جمهور شی از آن به عنوان «جامعه‌ای با سرنوشت مشترک»<sup>۲۱</sup> نام برده است) از طریق تقویت روابط دوجانبه این کشور با کشورهای همسایه و توسعه سازمان‌های بین‌المللی که تحت سلطه قدرت‌های غربی نباشند، تشریح می‌نمایند. این الگو می‌بایست بر پایه آراء برخی از محققان چینی، که بیانگر نظرات رئیس‌جمهور شی است، به مسائل امنیتی تعمیم یابد؛ زیرا این نظریات خواستار حل مشکلات امنیتی در آسیا توسط خود آسیایی‌ها است.

17. Three Evil Forces

18. Eurasian Land Bridge

19. Pivot to Asia

20. Eurasian Economic Union (EEU)

21. Community of Common Destiny

در حالی که پکن بر این موضوع تأکید می‌نماید که چهارچوب جاده ابریشم، ساختار همکاری اقتصادی منطقه‌ای متعادل و فراگیری را ایجاد خواهد نمود، این طرح بخشی از یک اقدام گسترده‌تر به منظور تضمین حقی برای چین، متناسب با ظرفیت اقتصادی و نظامی این کشور در تنظیم موضوعات اقتصادی و استراتژیک منطقه است. طرح‌های ابتکاری جاده ابریشم و «بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی» (AIIB)<sup>۲۲</sup>؛ که به تازگی راه‌اندازی شده است، بخشی از کوشش فروان پکن برای توسعه زیرساخت‌های ضروری به منظور متصل نمودن چین به شرکای تجاری در اروپا، خاورمیانه و آفریقا هستند.

این مقاله بر چارچوب کمربند اقتصادی جاده ابریشم چین و تلاش‌های این کشور در افزایش ائتلاف اقتصادی در مرکز آسیا تمرکز دارد. موانع قابل توجه برجسته‌ای در برابر همکاری چین با ایالات متحده در این چارچوب وجود دارد؛ لکن هر دو کشور از خطر ادامه بی‌ثباتی در افغانستان و پاکستان آگاهند و برای اظهار موفقیت پس از هزینه‌های جانی فراوان و سرمایه‌گذاری‌ها انجام شده در منطقه، تحت فشار قرار دارند. بر این اساس، منافع تمامی طرفین این است که به شناسایی موضوعاتی بپردازند که همکاری بر سر آنها بتواند برای هر دو کشور چین و ایالات متحده منفعت در برداشته باشد.

### ساختار ابتکار «یک کمربند، یک جاده»

چین در ماه مه سال ۲۰۱۵ از گردهمایی Boao برای آسیا (BFA)<sup>۲۳</sup> (گردهمایی آسیایی با هدف ترویج و تقویت مبادلات اقتصادی و همکاری درون منطقه‌ای است) به منظور روشن نمودن چشم‌انداز خویش در خصوص ابتکار «یک کمربند، یک جاده» استفاده نمود. به دنبال سخنرانی موضوعی رئیس‌جمهور شی، کمیسیون توسعه و اصلاح ملی (یک نهاد دولتی با مسئولیت اصلی نظارت بر پیاده‌سازی این طرح)، به همراه وزارت امور خارجه و وزارت بازرگانی، طرحی را ارائه نمودند که روستترین تصویر بهروز از استراتژی چین را نمایان می‌نمود. در حالی که ابهام در خصوص جزئیات پروژه‌هایی که در این چهارچوب قرار می‌گیرند، باقی مانده است، این طرح بلندپروازانه به عنوان اولویت استراتژیک رهبران چین ارائه شده است.

طرح ابتکاری «یک کمربند، یک جاده» بر پایه چهار هدف؛ بهبود زیرساخت‌های منطقه‌ای، افزایش هماهنگی سیاست‌های اقتصادی منطقه، از بین بردن موانع تجارت و تشویق روابط فرهنگی به منظور حمایت از پروژه‌های وسیع‌تر قرار دارد که مجموعه‌ای از پروژه‌های مربوط

22. Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

23. Boao Forum for Asia (BFA)

به زیرساخت‌های حمل و نقل، انرژی و مخابراتی را که طرح‌هایی برای افزایش هماهنگی دیپلماتیک منطقه‌ای، یکپارچگی مالی و تبادل فرهنگی به همراه دارد، در بر می‌گیرد. رئیس‌جمهور شی اظهاری داشت که چین امیدوار است تجارت سالانه این کشور با کشورهای دیگر، از ۲/۵ تریلیون دلار در حدود یک دهه فراتر رود. تجارت چین با منطقه آسیای مرکزی در سال‌های اخیر به طور چشمگیری، از تقریباً ۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۰ به بیش از ۵۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۳، افزایش یافته است. در ماه ژوئیه سال ۲۰۱۵، وزارت بازرگانی چین اعلام نمود که در نیمه اول سال ۲۰۱۵، شرکت‌های چینی ۱۴۰۱ قرارداد پروژه در کشورهای مشمول در چهارچوب ابتکار «یک کمربند، یک جاده» امضاء نموده‌اند. گفته می‌شود این قراردادها ارزشی بالغ بر ۳۷/۶ میلیارد دلار (رشدی معادل ۱۶/۷ درصد سالانه) داشته و برابر با ۴۳/۳ درصد تمامی قراردادهای خارجی امضا شده در طی همین مدت است.

چین تنگناهای حمل و نقلی را به موانع اصلی یکپارچگی اقتصادی منطقه‌ای شناسایی نموده است. در مراحل اولیه این طرح، کمربند اقتصادی جاده ابریشم، به عنوان مجموعه‌ای از پروژه‌های زیرساخت‌های حمل و نقل، انرژی و مخابرات ایجاد گردید. این طرح، توسعه «پلی به سرزمین اوراسیا» و نیز کریدور اقتصادی آسیای مرکزی - غرب آسیایی و چین - شبه جزیره هند را توصیف می‌نماید که از طریق متصل نمودن مجموعه‌ای از شهرهای اصلی از چین تا اروپا ایجاد می‌گردد. در ماه ژوئن سال ۲۰۱۵، مجارستان اولین کشور اروپایی بود که توافقنامه همکاری با کشور چین به منظور مشارکت در کمربند اقتصادی جاده ابریشم را امضاء نمود که پکن امیدوار است این اتفاق مدلی برای مشارکت بیشتر اروپا در این طرح گردد. تأمین مالی پروژه‌های جاده ابریشم، توسط بانک‌های دولتی چین و مجموعه‌ای از بودجه‌های دولتی و چند جانبه از جمله صندوق جاده ابریشم<sup>۲۴</sup>، بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا (AIIB)<sup>۲۵</sup> و بانک توسعه نوین بریکس<sup>۲۶</sup>، انجام می‌گردد.

بانک‌های دولتی چین نقشی حیاتی در تأمین بودجه پروژه‌های مربوط به ابتکار «یک کمربند، یک جاده» دارا هستند. گزارش‌ها در ماه آوریل سال ۲۰۱۵ حاکی از آن است که پکن در نظر دارد تا ذخایر قابل توجهی از تبادلات خارجی خود را به منظور تزریق حداقل ۶۲ میلیارد دلار به سرمایه دو بانک دولتی برای حمایت از ابتکار «یک کمربند، یک جاده» متصل نماید.

---

24. Silk Road Fund

25. Asian Infrastructure Investment Bank

26. BRICS New Development Bank

این سرمایه‌گذاری‌های عمده شامل ۳۲ میلیارد دلار به بانک توسعه چین (CDB)<sup>۲۷</sup> و ۳۰ میلیارد دلار به بانک صادرات و واردات می‌گردد. در ماه ژوئیه سال ۲۰۱۵، بر اساس اخبار خبرگزاری بلومبرگ، مبلغ واقعی اختصاص داده شده به بانک توسعه چین بالغ بر ۴۸ میلیارد دلار بوده است. همزمان، شورای دولتی چین در تلاشی به منظور تشدید کنترل‌ها و معکوس نمودن یک استراتژی به شدت تجاری و تأکید نمودن بر نقش بانک‌ها در حمایت از سیاست‌های دولتی و اهداف استراتژیک، اقدام به اصلاح بانک‌های دولتی این کشور نموده است.

علاوه بر این، (CITIC)<sup>۲۸</sup> چین؛ یک گروه سرمایه‌گذاری دولتی، و شرکت‌های تابعه آن برنامه‌هایی را به منظور فراهم نمودن بیش از ۷۰۰ میلیارد رنمینبی (RMB) (در حدود ۱۱۳ میلیارد دلار) به صورت وام و سرمایه برای حمایت از تقریباً ۳۰۰ پروژه مرتبط به ابتکار «یک کمربند، یک جاده»، اعلام نموده‌اند. بانک چین اظهار نموده است که قصد دارد تا حمایت خود را به طور چشمگیری با هدف گسترش ۲۰ میلیارد دلار به صورت اعتبار در سال جاری (۲۰۱۵) و ۱۰۰ میلیارد دلار طی سه سال آتی افزایش دهد.

صندوق جاده ابریشم ۴۰ میلیارد دلاری طراحی شده چین، که به طور رسمی در ماه دسامبر سال ۲۰۱۴ ایجاد گردید، به عنوان ابزار اصلی سرمایه‌گذاری دو جانبه برای پروژه‌های تحت ابتکار «یک کمربند، یک جاده» در نظر گرفته شده است. حداقل ۱۶ میلیارد دلار برای تأمین بودجه پروژه‌های آسیای مرکزی اختصاص خواهد یافت. سرمایه این صندوق ابتدا با ۱۰ میلیارد دلار از محل کمک‌های اندوخته‌های مبادلات خارجی شرکت سرمایه‌گذاری چین، بانک صادرات - واردات چین و بانک توسعه چین، تأمین گردید. کارشناسان چینی اظهار داشته‌اند که این صندوق در مقایسه با شرکت سرمایه‌گذاری بین‌المللی بانک جهانی، بیشتر به یک صندوق سرمایه خصوصی شباهت دارد تا به یک صندوق مالی دولتی. این صندوق، با تمرکز بر ارائه بازده سرمایه‌گذاری معقول میان‌مدت و بلندمدت، سود محور است. بانک خلق چین در اواسط ماه آوریل اعلام نمود که اولین سرمایه‌گذاری از سوی این صندوق برای ساخت یک سد برق‌آبی بر روی رودخانه جهلوم<sup>۲۹</sup> در شمال پاکستان، بالغ بر ۱/۶۵ میلیارد دلار است. پکن به دنبال این است تا بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی (AIIB) را که به تازگی بنیان نهاده شده است به عنوان یکی دیگر از ابزار (تأمین مالی) سرمایه‌گذاری مهم

27. China Development Bank

28. china international trust and investment corporation

29. Jhelum River

پروژه‌های ابتکار «یک کمربند، یک جاده» در نظر بگیرد. بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی، سرمایه‌های ۱۰۰ میلیارد دلاری خواهد داشت و نهادی چند جانبه با بیش از ۵۷ کشور ثبت شده به عنوان اعضای مؤسس خواهد بود (۵۰ کشور مفاد توافقنامه را امضاء نموده‌اند، ۷ کشور دیگر هنوز نتوانسته‌اند تأییدیه از مراجع قانونگذاری خود دریافت نمایند). چین بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی را به عنوان راهی در جهت رساندن منابع بیشتر برای برطرف نمودن عمیق‌ترین شکاف شناخته شده در بخش سرمایه‌گذاری زیرساخت در آسیا (مقدار آن تا ۸ تریلیون دلار پیشبینی شده است) معرفی نموده است، حال آنکه همچنین این بانک به طور گسترده‌ای به عنوان واکنشی به تلاش‌های متوقف شده برای اعطای قدرت بیشتر به کشورهای در حال توسعه در مدیریت نهادهای برتون وودز در نظر گرفته می‌شود.

در حالی که چین اعلام نموده است که قدرت و تور رسمی در بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی نخواهد داشت، پکن سهمی در حدود ۳۰ درصد در این بانک داشته و بر اساس مفاد توافقنامه این نهاد، ۷۵ درصد حمایت به منظور تصمیم‌گیری در خصوص سیاست‌های عمده عملیاتی و مالی مورد نیاز است. همچنین بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی دارای استانداردهای منطقه‌ای آشکاری است که بر این اساس ضروری است تا اعضای منطقه‌ای حداقل ۷۵ درصد سهم بانک را دارا باشند. دولت‌های منطقه‌ای ۹ عضو از ۱۲ عضو هیأت مدیره را انتخاب خواهند نمود.

نمایندگان دولت‌های در حال توسعه در نهادهای برتون وودز که محرک ایجاد بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی بوده‌اند، همچنین در خصوص اعلام بانک توسعه نوین در اجلاس سران بریکس در ماه ژوئیه سال ۲۰۱۴ همکاری نموده‌اند. بانک توسعه نوین ۵۰ میلیارد دلار از سرمایه اولیه خود (در ابتدا هر کشور با سهمی برابر شرکت نمودند) را با هدف گسترش آن تا ۱۰۰ میلیارد دلار وارد نموده است. این بانک به‌طور رسمی در ماه ژوئیه سال ۲۰۱۵ با هدف گزینش پروژه‌های قابل اجرا برای مطالعه تا پایان سال شروع به کار نمود. طبق گزارشات ارائه شده، اولین سرمایه‌گذاری بانک توسعه نوین بر حسب رنمینی ۳۰ چین انجام خواهد شد. چین آشکارا بانک توسعه نوین را مکانیسم سرمایه‌گذاری مهمی برای پروژه‌های مرتبط با جاده ابریشم بر می‌شمارد. با این حال، نظریه پردازان چینی، بر محدودده اختیار این بانک در تأمین مالی «توسعه پایدار» در کشورهایی که با مشکلات مالی مواجه هستند و بر این واقعیت که بانک توسعه نوین توسط پنج شریک برابر اداره خواهد شد به عنوان دلایلی تأکید

می‌نماید که چین در هدایت سرمایه‌گذاری‌های خود به سمت و سوی پروژه‌های زیربنایی ابتکار «یک کمربند، یک جاده» با دشواری بیشتری روبرو خواهد بود.

در نهایت، چین سازمان همکاری شانگهای (SCO)<sup>۳۱</sup> را تحت فشار قرار داده است تا نهادی مالی که جریان تأمین بودجه اضافی را برای پروژه‌های ابتکار «یک کمربند، یک جاده» فراهم آورد، ایجاد نماید. روسیه، از لحاظ تاریخی، در خصوص پتانسیل یک بانک توسعه در چارچوب سازمان همکاری شانگهای، که قدرت نفوذ چین را در آسیای مرکزی افزایش دهد، نگران بوده است، لیکن به نظر می‌رسد این حرکت در حال تغییر است. در ماه مارس سال ۲۰۱۵، دبیر کل سازمان همکاری شانگهای، آقای دمیتری مزنتسف<sup>۳۲</sup> اظهار نمود که ممکن است این سازمان «استراتژیهای توسعه خود را با استراتژی جاده ابریشم پیوند دهد و از تمامی اعضا دعوت می‌شود تا در این طرح ابتکاری مشارکت نمایند». چهار ماه پس از آن، رئیس‌جمهور شی و رئیس‌جمهور روسیه، ولادیمیر پوتین، توافق نمودند تا در راستای یکپارچه نمودن کمربند اقتصادی جاده ابریشم با اتحادیه اقتصادی اوراسیا (EEU)<sup>۳۳</sup>، با استفاده از سازمان همکاری شانگهای به عنوان پایگاه هماهنگی، حرکت نمایند. به نظر می‌رسد پکن، سازمان همکاری شانگهای، سازمانی که به طور فزاینده در جستجوی ایفای نقشی بیشتر در امور جهانی است، را مکانیسم اولیه برای حمایت منطقه‌ای از طرح‌های ابتکاری اش بر می‌شمارد. کارشناسان سیاست چین طرح‌هایی برای سازمان همکاری شانگهای به منظور داشتن نقشی مؤثر در ابتکار «یک کمربند، یک جاده» تعریف نموده‌اند. سازمان همکاری شانگهای در سال ۲۰۱۲ به افغانستان مقام ناظر اعطا نمود و در ماه ژوئیه سال ۲۰۱۵ عضویت کامل به هند و پاکستان بخشید.

### کریدور اقتصادی چین و پاکستان

رئیس‌جمهور شی، طی دیدار ماه آوریل خود از اسلام‌آباد در سال ۲۰۱۵، به امضای توافقی با پاکستان در راستای سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیارد دلاری در پروژه‌های زیربنایی و انرژی نظارت نمود، که عظیم‌ترین سرمایه‌گذاری اقتصادی این کشور در کشوری دیگر برای حمایت از توسعه کریدور اقتصادی چین - پاکستان (CPEC)<sup>۳۴</sup> تا به امروز است. طرح کریدور اقتصادی چین - پاکستان که ابتدا در ماه مه سال ۲۰۱۳ اعلام شد، بزرگترین پروژه ابتکار «یک کمربند،

31. Shanghai Cooperation Organization (SCO)

32. Dmitry Mezentshev

33. Eurasian Economic Union

34. China-Pakistan Economic Corridor

یک جاده» نامیده شده است. از میزان تعهد ۴۶ میلیارد دلاری، ۱۲ میلیارد دلار برای زیرساخت‌ها و ۳۴ میلیارد دلار برای پروژه‌های انرژی (از جمله سد جهلوم که پیش از این از آن سخن گفته شد) تخصیص یافت. کارشناسان چینی، کریدور اقتصادی چین - پاکستان را تلاشی در جهت افزایش انعطاف‌پذیری اقتصادی پاکستان و ترغیب ثبات و همچنین راهی برای کاهش وابستگی چین به نفتی که از طریق تنگه مالاکا از خاورمیانه به چین می‌رسد، توصیف می‌نمایند.

طرح‌های ابتکاری کریدور اقتصادی چین - پاکستان، به طور گسترده‌ای از طریق وام‌هایی که سیاست چین و بانک‌های دولتی آن (به ویژه بانک توسعه چین، بانک صنعت و تجارت چین و بانک صادرات واردات چین) به شرکت‌های چینی اعطا می‌شود و سپس توسط این شرکت‌ها در پروژه‌ها به صورت ریسک تجاری، سرمایه‌گذاری می‌گردد، تأمین می‌شود. کارشناسان سیاست چین مدعی هستند که تمرکز چین در آینده نزدیک، بر توسعه زیربنای الکتریکی پاکستان و ایجاد پارک‌های صنعتی خواهد بود.

در صورت اجرای طرح‌های مورد نظر، همانگونه که در خصوص آنها برنامه‌ریزی شده است، توافق میان چین و پاکستان، این توان بالقوه را دارد تا تولید برق پاکستان را تا ۶ سال آتی به دو برابر برساند. این طرح خواستار سرمایه‌گذاری ۱۵/۵ میلیارد دلاری در پروژه‌های انرژی زغالسنگ، آبی، خورشیدی و بادی است تا ۱۰۴۰۰ مگاوات برق را به شبکه ملی تا سال ۲۰۱۸ بیافزاید. همچنین برای افزایش ۶۱۲۰ مگاوات بیشتر (۱۸/۳ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری بیشتر) تا سال ۲۰۲۱ نیز برنامه‌ریزی شده است. پاکستان اعلام نموده که معتقد است پروژه‌های خورشیدی و بادی طی ۶ تا ۱۲ ماه تکمیل خواهند شد، حال آنکه پروژه‌های زغالسنگ طی بازه سه سال آینده به اتمام خواهند رسید. در ماه ژوئیه سال ۲۰۱۵، اخبار حاکی از آن است که دولت شریف به دنبال طرح نمودن ۲۹ پارک صنعتی و ۲۱ منطقه پردازش صنعتی معدنی است که در سرتاسر چهار استان پاکستان پراکنده هستند.

در حالی که ناظران بین‌المللی در ابتدا نگاهی تردیدآمیز نسبت به برنامه‌های چین برای ساخت حدوداً ۳۰۰۰ کیلومتر جاده، راه آهن، خطوط لوله نفت و پروژه‌های انرژی مرتبط با سینکیانگ و گوادار طی ۱۵ سال آتی داشته‌اند، لیکن به نظر می‌رسد خاص بودن طرح‌هایی که به تازگی اعلام شده‌اند، دیدگاه بسیاری را تغییر داده است.

تردید قابل توجهی در خصوص ظرفیت کشور پاکستان در سرمایه‌گذاری در مقیاس پیشنهادی چین به همراه نگرانی‌هایی در خصوص در هم شکستن احتمالی نظام سیاسی پاکستان، باقی خواهد ماند. در حال حاضر اطلاعیه کریدور اقتصادی چین - پاکستان، منجر به ایجاد

درگیری با استان‌های خیبیر پختونخوا<sup>۳۵</sup> و بلوچستان شده است که مدعی این موضوع هستند که دولت پنجاب که تحت کنترل نخست وزیر نواز شریف است، در تلاش است تا مسیرها را از طریق پنجاب اولویتبندی نماید. با این حال، نظر کلی وجود دارد که معتقد است چنانچه چین فقط بخش کوچکی از آنچه پیشنهاد داده است، اجرا نماید، سود بالقوه بسیاری برای کشور پاکستان در بر خواهد داشت. همچنین اجماع روزافزونی در خصوص این موضوع وجود دارد که علیرغم موانع عمده، پکن به جد آماده اجرای تعهد خود در تأمین سرمایه اقتصادی و سیاسی برای این چالش است.

دانشمندان چینی بارها ادعا نموده‌اند که تلاش‌های توسعه‌ای آنها، موفقیت افزونتری را نسبت به کوشش آمریکاییها طی دهه گذشته، به اثبات خواهد رساند، چرا که روابط چین با پاکستان بر مبنای توسعه است، حال آنکه روابط ایالات متحده آمریکا با پاکستان مبتنی بر مسائل امنیتی است. علاوه بر این، آنها همچنین ادعا می‌نمایند، مقیاس سرمایه‌گذاری‌های چین نقش آنها را احتمالاً در تحول اقتصاد پاکستان در مقابل تقریباً ۵ میلیارد دلار کمک‌های غیرنظامی ایالات متحده آمریکا به واسطه قانون کری-لاگر-برمن<sup>۳۶</sup> مؤثرتر می‌نماید.

برخی از ناظران بین‌المللی اینگونه استدلال می‌نمایند که چین موانع رو در روی خود در پاکستان را کم اهمیت جلوه می‌نماید. مقرر شده است بخش عمده از سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی از طریق خیبیر پختونخوا و بلوچستان؛ دو استان به شدت ناامن و سیاسی پاکستان، اجرا گردد. بلوچستان که بندر گوادار<sup>۳۷</sup> در آن قرار گرفته است، در معرض چالش‌های فوق‌العاده قابل توجهی قرار دارد. این استان با مخالفت‌هایی از سوی جنبش‌های جدایی طلب و خشم عمومی اهالی محلی نسبت به سرمایه‌گذاری‌های چین، از جمله مورد حمله قرار دادن کارگران چینی، روبرو است. در حقیقت، طبق گزارشات موجود، چین تا کنون حمایت خود از شش پروژه مرتبط با حوزه انرژی در پاکستان را طی سال گذشته، سلب نموده است. کارشناسان چینی، نه تنها چالش‌هایی که پکن در پیاده‌سازی دستور کار خود در پاکستان با آن روبرو خواهد بود را تصدیق می‌نمایند، بلکه همچنین کریدور اقتصادی چین - پاکستان را ابزاری مهم در ترغیب ثبات در پاکستان بر می‌شمارند.

موفقیت کریدور اقتصادی چین - پاکستان به میزان بسیار زیادی مشروط به توانایی پاکستان

35. Khyber-Pakhtunkhwa

36. Kerry\_Luger\_Berman

37. Gwadar



در تضمین امنیت و ثبات در امتداد مسیر طراحی شده است. رئیس ستاد کل ارتش پاکستان، ژنرال رهایل شریف<sup>۳۸</sup> در سخنرانی در خصوص کریدور اقتصادی چین - پاکستان، متعهد شد که نیروهای مسلح آماده هستند تا این رؤیای مطلوب دیرین را به هر بهایی به واقعیت تبدیل نمایند. کشور پاکستان به منظور پاسخ به نگرانی‌های موجود اعلام نموده است که ۱۲۰۰۰ نیروی امنیتی مقتدر را به طور ویژه برای پشتیبانی از کارگران و تکنسین‌های چینی مستقر خواهد نمود. کارشناسان چینی و ناظران بین‌المللی متعددی پیشنهاد نموده‌اند تا پکن به طور ضمنی وعده خود در خصوص سرمایه‌گذاری را مستلزم به این انتظار نماید که پاکستان نقشی سازنده در پیشبرد افغانستان بازی خواهد نمود. طبق گزارش‌های موجود، چین این انتظارات را به طور فزاینده‌ای در مذاکرات خود با دولت پاکستان طی سال گذشته اظهار نموده است. رئیس‌جمهور شی، طی دیدار خود از پاکستان در ماه آوریل، علناً اعلام نمود که کشور چین، پاکستان را در اجرای نقشی سازنده در موضوع افغانستان حمایت خواهد نمود و با این کشور در راستای پیشبرد روند سازش و انتقال آرام در افغانستان همکاری خواهد کرد.

به نظر می‌رسد پکن همزمان اطمینان دارد که تنها تکیه بر پاکستان به منظور تضمین امنیت کارگران چینی و ثبات منطقه‌ای کافی نیست. در حالی که پاکستان آشکارا جنبش اسلامی ترکستان شرقی (ETIM)<sup>۳۹</sup> را هدف قرار داده است، گروه شبه نظامی اویگور<sup>۴۰</sup> به عنوان مسئول یک سری از حملات به سرزمین چین شناسایی شده است، این کشور (چین) از این موضوع که کار چندانی در این خصوص انجام نگردیده، ناامید شده است. چین حداقل از دهه ۱۹۹۰، خطوط ارتباطی با گروه‌های جهادی مستقر در پاکستان، که در ابتدا توسط ISI تسهیل می‌گردید، با هدف عمده نفی حمایت از شبه نظامیان اویگور در افغانستان و پاکستان، پیگیری می‌نماید. همچنین چین در جهت منزوی نمودن گروه شبه نظامی اویگور در این منطقه و منصرف نمودن دیگر گروه‌های افراطی از ارائه کمک به آنها، همکاری طولانی مدتی با پاکستان داشته است. به همان اندازه که چین به طور فزاینده سیاست خود در قبال افغانستان را خارج از رابطه‌اش با پاکستان گسترش می‌دهد، همچنین پیگیری روش‌های بیواسطه‌تر اعمال فشار به شبه نظامیان اویگور در منطقه از جمله تعامل مستقیم با افغانستان را آغاز نموده است.

38. Rhaeel Sharif

39. East Turkestan Islamic Movement (ETIM)

40. Uighur

## تعهد چین به افغانستان

اگر چه از افغانستان به ندرت در اظهارات/بیانیه‌های دولت چین در خصوص کمر بند اقتصادی جاده ابریشم، نام برده می‌شود، اما این کشور هرگز خارج از این موضوع قرار ندارد. همانگونه که پکن به دنبال افزایش یکپارچگی در آسیای مرکزی و جنوبی به منظور حمایت از توسعه و ثبات در سین گیانگ است، این کشور ناظر بر وخامت اوضاع امنیتی در این منطقه به عنوان یکی از بالقوه‌ترین خطرات برای طرح‌هایش است. بحث و گفتگو با دانشمندان چینی بیان‌گر این است، در حالی که توافق کلی در خصوص اهمیت ثبات در افغانستان برای موفقیت پکن در بلندپروازی‌های اقتصادی‌اش در منطقه وجود دارد، بر سر نقشی که افغانستان می‌بایست در طرح‌های چین بازی نماید، اجماع وجود ندارد. همزمان، آشکارا پکن تصمیم گرفته است تا نقشی بیشتر در افغانستان؛ نه تنها از نظر اقتصادی، بلکه نقشی با ظرفیت سیاسی و امنیتی بر عهده بگیرد.

از زمان مداخله ایالات متحده در افغانستان در سال ۲۰۰۱، چین تلاش نموده است تا از وارد شدن به درگیری در این کشور خودداری نماید. در حالی که پکن در استمرار دولت به رهبری طالبان سرمایه‌گذاری ننموده است (در نهایت طالبان با ایجاد اردوگاه‌های آموزش نظامی اویگور در خاک خود توافق نمودند)، اما این کشور معتقد است از پیوستن به تلاش‌ها برای مقابله با این گروه، چیزی عاید آن نمی‌گردد. بخشی از این موضوع از دیدگاهی نشأت می‌گیرد که اغلب در پکن به آن معتقدند: شریک ایالات متحده در افغانستان بودن سبب خواهد شد تا چین هدف بزرگتری برای افراط‌گرایان گردد. در سرتاسر این درگیری، چین تلاش نمود تا کانالهایی را که با رهبران طالبان در پاکستان ایجاد نموده بود، حفظ نماید (این روابط هنگامی که این گروه هنوز در مسند قدرت قرار داشت، ایجاد شده بود)، در حالی که، علاوه بر این، به دنبال گسترش روابط دو جانبه با حکومت جدید افغانستان در کابل بود.

بنابر گزارش‌ها، برخی از رهبران چین معتقدند چنانکه ایالات متحده در افغانستان درگیر نمی‌شد، منابع به مراتب بیشتری را برای مهار چین به کار میبرد. تحلیل‌گران چینی اظهارات دولت ایالات متحده در خصوص موازنه مجدد (یا محور) به سوی آسیا را به عنوان پیام کدگذاری شده نسبتاً آشکاری تفسیر می‌نمایند که به طرح‌هایی در خصوص مهار رشد چین مربوط می‌گردد. در حالی که پکن نگران تهدید ناشی از افزایش بی‌ثباتی در آسیای مرکزی است، بسیاری از مقامات رسمی چین، این چشم‌انداز توجه آزادانه ایالت متحده نسبت به چین را یک چالش استراتژیک مهم‌تر در نظر می‌گیرند. به شیوه‌های مختلف، پیام واشنگتن این برداشت را تقویت می‌نماید.

در مقابل، در حالی که چین قدردان معطوف نمودن تمرکز ایالات متحده به غیر از آسیای شرقی است، هنوز نگرانی‌هایی در این خصوص وجود دارد که واشنگتن طرح‌های منطقه‌ای بلندمدتی برای زیرساخت‌های نظامی در آسیای مرکزی دارا است. تنی چند از مقامات رسمی چین اظهار بدگمانی خود را به این موضوع ابراز نموده‌اند که سازمان سیا (CIA) به دنبال استفاده از پایگاه خود در منطقه برای تحریک تنش‌ها در سینکیانگ است. یکی از نتایج این نگرانی متضاد، این است که ایالات متحده فشاری از سوی پکن برای خروج نیروهای خود از منطقه احساس می‌نماید - اما در عین حال به نظر می‌رسد چین تمایل ندارد مانع از تصورات واشنگتن گردد که به ایجاد محیط امنیتی کمک می‌نماید و چنین کاهشی در نیروها را امکانپذیر می‌سازد.

مقامات چینی بارها نگرانی خود در خصوص اینکه سرمایه‌گذاری‌های اولیه این کشور در افغانستان، چگونه در ایالات متحده به تصویر کشیده می‌شود را اعلام نموده‌اند. حساسیت بسیاری در خصوص اتهاماتی مبنی بر اینکه چین در حال ایجاد یک بازی قدرت در افغانستان است و یا اینکه به دنبال بهره‌برداری پس از ایالات متحده که این وزنه را بالا برده، باقی مانده است. طبق اظهارات محققان چینی این نوع لفاظی‌ها در خصوص فعالیت‌های چین در افغانستان، این دیدگاه را تقویت می‌نماید که ایالات متحده خود را در رقابت منطقه‌ای با چین با حاصل جمع صفر در نظر می‌گیرد.

به نظر می‌رسد پکن علیرغم آوازه چین در خصوص سرمایه‌گذاری با ریسک بالا، تاریخچه سرمایه‌گذاری اخیر خود در افغانستان را محتاطانه می‌نگرد. افغانستان در سال ۲۰۰۷، به یک کنسرسیوم چینی متشکل از شرکت گروه متالورژی چین (MCC)<sup>۴۱</sup> و مس جانگشی<sup>۴۲</sup>، که هر دو دولتی هستند، ۳ میلیارد دلار اجاره‌نامه سی ساله اعطا نمود تا معادن مس را در مس آیناک<sup>۴۳</sup>، مکانی که گمان می‌رود دومین و بزرگترین ذخیره مس جهان را در بر دارد، توسعه دهند. این توافق امکان دسترسی چین به ذخایر معدنی بسیار مهمی را فراهم می‌آورد و برای دولت افغانستان نیز منبع عمده درآمد خواهد بود. وعده داده شده بود این همکاری، بیشتر از سایر سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در افغانستان تا آن تاریخ، پیش برود و برای دولت افغانستان ۳۰۰ تا ۵۰۰ میلیون دلار به صورت حق امتیاز و پرداخت مالیات تأمین نماید که پتانسیل افزایش تولید ناخالص داخلی این کشور را تا حدود ۱/۲ میلیارد دلار دارا بود. بانک جهانی تخمین زده

41. China Metallurgical Group Corporation (MCC)

42. Jangxi Copper

43. Mes Aynak

است که این پروژه دست کم ۴۵۰۰ شغل مستقیم و ۷۶۰۰ شغل غیر مستقیم ایجاد نماید. علاوه بر این، چین توافق نموده است تا خط راه آهنی که امکان انتقال مواد معدنی استخراج شده در سایت به پاکستان و ازبکستان داشته باشد، و همچنین یک نیروگاه برقی ۴۰۰ مگاواتی، یک کارخانه ذوب جهت تصفیه سنگ معدن مس، یک معدن زغال سنگ و حتی جاده و مدرسه را ایجاد کند.

این پروژه تقریباً از زمان آغاز برای دولت افغانستان و سرمایه‌گذاران چینی مایوس‌کننده بوده است. ناظران بین‌المللی، شرکت گروهی متالورژی چین (MCC) را به وعده وعید در پیشنهاد قیمت متهم نمودند، در حالی که این شرکت به مجموعه‌ای از موانع غیرقابل پیش‌بینی؛ از جمله نفع جهانی در حفظ اکتشافات باستانشناسی در محل و نزاع سیاسی بر سر قانون معادن در کابل، اشاره نموده بود. سقوط قیمت جهانی مس، کاهش سرعت رشد اقتصاد چین و وخامت اوضاع امنیتی در افغانستان، این مسائل را پیچیده‌تر نموده است. سایت مس آیناک و مناطق اطراف آن نیز هدف حملات قرار گرفته‌اند. در سال ۲۰۱۴، شرکت گروه متالورژی چین (MCC) به طور موقت کارگران چینی خود را به سبب مسائل امنیتی از سایت خارج نمود. در سال‌های بعد، یکن به دنبال مذاکره مجدد بر سر شرایط قرارداد بوده است. طبق گزارشات موجود، شرکت گروه متالورژی چین (MCC) تلاش نموده است تا از تعهدات خود در خصوص ساخت نیروگاه، خط راه آهن و کارخانه ذوب مس، با استناد به کمبود فسفات محلی، شانه خالی نماید. این موضوع امکان اجرای طرح هند در خصوص استخراج معدن سنگ آهن در بامیان را که وابسته به سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی طرح شده از سوی چین است، زیر سؤال خواهد برد. همچنین شرکت گروه متالورژی چین (MCC) خواستار کاهش در پرداخت‌های مربوط به حق امتیاز از میزان توافق شده ۱۹/۵ درصد به حدود ۱۰ درصد است که پیامد این امر سبب تقریباً ۱۱۴ میلیون دلار کاهش در آمد سالانه برای دولت افغانستان است. در ماه ژوئن سال ۲۰۱۵، وزیر معادن افغانستان، دایواد شاه صبا<sup>۴۴</sup>، اظهار نمود که وی به دنبال ارزیابی مجدد قرارداد مس آیناک است و امکان تجدید نظر در این پیشنهاد وجود دارد.

دولت افغانستان به معامله استثنایی با بهره بردن از موفقیت این پروژه ادامه می‌دهد و مشتاق به آغاز این پروژه در اسرع وقت است. در همین حال، شرکت گروه متالورژی چین (MCC) به دنبال به تعویق انداختن سرمایه‌گذاری‌های بیشتر تا زمانی است که فضای پس از افت ناتو روشنتر گردد. رئیس‌جمهور افغانستان، اشرف غنی، به منظور افزایش پشتیبانی امنیتی در اطراف تأسیسات مس آیناک تعهداتی را قبول نموده است و به دنبال ایجاد جاذبه برای دولت چین و

جامعه بازرگانان برای افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در منابع معدن افغانستان است. در سال ۲۰۱۲، یک شرکت دولتی چینی دیگر؛ شرکت ملی نفت چین، حق توسعه میدان نفتی در حوزه امور دریا در شمال افغانستان را کسب نمود.

رئیس‌جمهور غنی، جهت‌گیری‌های رئیس‌جمهور اسبق این کشور به سوی پکن را افزایش داده و روابط نزدیک‌تر اقتصادی، امنیتی و سیاسی با چین را به اولویت مهمی تبدیل نموده است. علاوه بر اولین دیدار رسمی خود در دوران ریاست جمهوری از چین، وی از زمان احراز مقام، چندین طرح به پکن ارائه نموده و از «سیاست واحد»<sup>۴۵</sup> (در خصوص تبت، سینکیانگ و تایوان) حمایت کرد. اداره امنیت ملی افغانستان نیز اقداماتی در خصوص اطمینان حاصل نمودن از اینکه پکن از دستگیری شبه‌نظامیان اویگور توسط نیروهای افغان آگاهی دارد، انجام داده است؛ از جمله اینکه «بادقت برای مقامات چینی سوابقی را ارائه می‌نماید که به طرح شواهدی می‌پردازند که شبه‌نظامیان به اردوگاه‌های آموزشی اسلام‌گرایی در داخل پاکستان بازگشته‌اند». همچنین افغانستان تعدادی از شبه‌نظامیان اویگور به اسارت گرفته شده را به زندان چین انتقال داده است.

رئیس‌جمهور غنی در تلاش است تا چین را در خصوص اعمال فشار بر پاکستان متقاعد نماید تا این کشور طالبان را به پای میز مذاکره با دولت افغانستان بکشاند. پکن به طور فزاینده‌ای نقشی بی‌واسطه‌تر در تسهیل روند صلح میان کابل و طالبان افغانستان بر عهده دارد. چین در سال ۲۰۱۴، نماینده ویژه‌های در خصوص روابط افغانستان و چین برگزید و میزبان چهار نشست وزرای فرآیند استانبول (قلب آسیا)<sup>۴۶</sup> بود. چین همچنین گفتگوهای سه‌جانبه با افغانستان و پاکستان، و ایالات متحده را فراهم نموده است. وزیر امور خارجه، وانگ یی<sup>۴۷</sup>، اظهار نموده است که چین آماده بر عهده گرفتن نقشی سازنده است و امکانات لازم را در هر زمان در صورت نیاز احزاب مختلف در افغانستان فراهم خواهد کرد. چین تا کنون میزبان دو هیئت نمایندگی طالبان در سال ۲۰۱۵ بوده است که نشستی در ارومچی شامل هیئت نمایندگی دولت افغانستان و نمایندگان سازمان اطلاعات داخلی پاکستان (IIS)<sup>۴۸</sup> از این جمله هستند. مقامات چینی و ایالات متحده نیز به عنوان ناظر در مذاکرات ماه ژوئیه سال ۲۰۱۵، میان دولت افغانستان و طالبان در مور<sup>۴۹</sup> پاکستان، شرکت نموده‌اند.

45. One China Policy

46. Ministerial Meeting of the Istanbul Process (Heart of Asia)

47. Wang Yi

48. Inter-Services Intelligence (ISI)

49. Murree

پکن در طی سفر رئیس‌جمهور غنی در سال ۲۰۱۴، نسبت به ۳۲۷ میلیون دلار (معادل ۲ میلیارد رنمینبی) کمک مالی تا سال ۲۰۱۷ متعهد گشت و همچنین در خصوص سرمایه‌گذاری‌های جدید و آموزش ۳۰۰۰ تن از مقامات افغانی و نیروی پلیس طی ۵ سال آتی وعده داد. به تازگی، رئیس‌جمهور شی نسبت به افزایش همکاری امنیتی با کابل و فراهم نمودن امکانات امنیتی، فن‌آوری، تجهیزات و کمک‌های آموزشی متعهد گشته است. کارشناسان چینی همچنین بر این موضوع تأکید می‌نمایند که نگرانی در خصوص وضعیت فعلی امنیت وجود دارد، اما چین علاقه‌مند به فرصت سرمایه‌گذاری بلندمدت در افغانستان است.

### مرز غربی چین

منافع چین در افغانستان به طور مستقیم با نگرانی‌های این کشور در خصوص سین کیانگ پیوند خورده است و این استان از نظر جغرافیایی در تلاش‌های این کشور برای گسترش روابط اقتصادی در آسیای مرکزی مهم است. علاوه بر اینکه این استان تنها استانی است که مرز مشترک با پاکستان دارد (با کشمیر پاکستان)، همچنین با تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان، روسیه، مغولستان، کشمیر هند و افغانستان نیز هم مرز است. تضمین ثبات در سین کیانگ هم هدف و هم شرط لازم برای بلندپروازی‌های کمر بند اقتصادی جاده ابریشم چین است. در سال‌های اخیر، حملات فزاینده‌ای به غیر نظامیان در سین کیانگ رخ داده است و همچنین رشت‌های از حملات تروریستی سطح بالا در دیگر شهرهای بزرگ، از جمله حمله به ایستگاه راه‌آهن در کونمینگ<sup>۵۰</sup> در سال ۲۰۱۴، اتفاق افتاده است. این موضوع، منبع اختلاف مهمی در روابط دو جانبه چین و ایالات متحده گشته و چین ایالات متحده را به داشتن «استاندارد دوگانه»<sup>۵۱</sup> در خصوص تروریسم متهم نموده و ایالات متحده نگرانی‌های خود را در مورد اقدامات دولت چین در مناطق اویگور ابزار کرده است.

چین تلاش می‌نماید تا در برابر ظهور افراط‌گرایی مقابله نماید. به عنوان بخشی از «کمپین ضربه سخت»<sup>۵۲</sup> یک‌ساله و به منظور هدف قرار دادن افراط‌گرایان و جدایی‌طلبان، دادستان‌های این کشور بازداشت‌های جنایی را در سینکیانگ تا ۹۵ درصد در سال ۲۰۱۴ افزایش دادند. دولت مرکزی نیز در پی حمایت از ادغام اویگورها در فرهنگ ملی چین است. تحت ریاست جمهوری شی، پکن سیاست‌هایی را دنبال می‌نماید که هدف آنها گسترش فرصت‌های

50. Kunming

51. double standard

52. Strike-Hard Campaign

اقتصادی برای اویگورها است. در همین زمان، دولت مشوق‌هایی را برای ترغیب افزایش مهاجرت هانها<sup>۵۳</sup> به سینکیانگ و مهاجرت اویگورها به استان‌های تحت تسلط هانها فراهم نموده است تا تفاهم متقابل میان گروه‌های مختلف قومی را افزایش دهد و روابط میان آنان را تقویت نماید. چندین تن از محققان چینی این دیدگاه را عرضه نموده‌اند که این کشور امیدوار است از طریق دلسرد نمودن در مورد - و گاهی اوقات ممنوعیت - ابراز عقاید اسلامی، سطح کلی افراط‌گرایی را کاهش دهد. این امر شامل محدود نمودن آموزش‌های مذهبی، سیاست‌هایی که مانع از روزه‌داری بخشی از مردم طی ماه رمضان می‌گردد و ممنوعیت پوشش برقع در مرکز سینکیانگ، می‌شود.

دانشمندان و سیاستگذاران چینی به شدت در خصوص تأثیر گروه‌های افراط‌گرایی اویگور مستقر در خارج نگران هستند. در حالی که دولت چین در خصوص افراط‌گرایی که در خارج از کشور آموزش دیده‌اند و اقدام به حمله به چین میکنند، ابراز نگرانی می‌نماید، گفته می‌شود تعداد واقعی شبه‌نظامیان اویگور در افغانستان و پاکستان بسیار کم است (به طوری که برخی تخمین زده‌اند در حدود ۴۰ تا ۸۰ نفر در پاکستان هستند). بسیاری از کارشناسان سیاست چین اظهار می‌نمایند که بزرگترین تهدید وارد شده توسط گروه‌های خارجی، ایدئولوژیک است که به طور گسترده‌ای از طریق پایگاه‌های آنلاین منتشر می‌گردد.

نگرانی‌ها در خصوص تأثیرات بی‌ثبات‌کننده و بالقوه افغانستان بر سین کیانگ، به همراه ارزیابی مجدد و تدریجی برنامه‌ریزی نظامی ایالات متحده، رویکرد پکن نسبت به ایالات متحده و افغانستان را تغییر داده است. همانگونه که وزیر امور خارجه چین، وانگ لی، در دیدار خود از کابل در سال ۲۰۱۴ اعلام نموده است، چین معتقد است «صلح و ثبات افغانستان بر امنیت غرب چین مؤثر است و از آن مهم‌تر، بر آرامش و توسعه تمامی منطقه تأثیر گذار است». از اینرو، مقامات چینی، دیگر به دنبال خروج سریع ایالات متحده از افغانستان نیستند و بیشتر ابراز نگرانی می‌نمایند که ممکن است ترک این کشور بیش از اندازه سریع باشد.

## جاده ابریشم جدید و تعامل با ایالات متحده در آسیای مرکزی

در سال ۲۰۱۱، ایالات متحده آمریکا، ابتکار جاده ابریشم جدید (NSRI)<sup>۵۴</sup> خود را منتشر نمود که این طرح در نظر داشت تا آسیای مرکزی را از طریق افغانستان به هند و پاکستان متصل نماید. هدف نهایی حمایت از ادغام افغانستان در منطقه‌ای گسترده‌تر و ایجاد رشد در اقتصاد افغانستان بود. این طرح در حوزه زیرساخت‌های انرژی و حمل و نقل، با کمربند اقتصادی جاده ابریشم جدید چین مشترک است.

از همان آغاز، این طرح ابتکاری با تردید قابل توجهی هم در چین و هم در تمامی منطقه روبرو شد. کارشناسان چینی، به روال معمول، این پروژه را به مثابه تلاشی برای حفظ نفوذ آمریکا در منطقه در زمان خارج نمودن نیروهای این کشور از افغانستان، نمی‌پذیرند. در عین حال، پرسش پکن در این خصوص است که آیا واشنگتن تمایل دارد تا به سرمایه‌گذاری سیاسی و اقتصادی مورد نیاز برای حمایت از تلاشی عمده متعهد گردد. این دیدگاه به واسطه این واقعیت که به نظر می‌رسد برخی از طرح‌های عمده ابتکار جاده ابریشم جدید، از جمله خط لوله دائمی ترکمنستان-افغانستان-پاکستان-هند، متوقف خواهد شد، تقویت می‌گردد. ترکمنستان اعلام نموده است ساخت سهم این کشور از این خط لوله در دسامبر سال ۲۰۱۵ آغاز می‌گردد.

به نظر می‌رسد پکن انتظار دارد از هماهنگ نمودن تلاش‌های خویش در آسیای مرکزی با ایالات متحده هیچ سودی به دست نیآورد. این کشور گمان می‌نماید ایالات متحده تنها در زمانی که خواهان تأثیرگذاری بر چین است، تمایل به تعامل با این کشور دارد (یک اصلاح متداول این است که برای هماهنگی می‌بایست هماهنگ شد). همچنین، این نگرانی وجود دارد که هر منبعی که در افغانستان آزاد می‌گردد می‌تواند به سوی محدود نمودن چین مجدداً هدایت گردد. با این حال، ایالات متحده و چین، دارای برخی منافع هم‌تراز در منطقه مشترک هستند. اقدامات مقدماتی که توسط ایالات متحده در تلاش‌هایش برای اتصال افغانستان به همسایگانش انجام می‌گردد و همچنین دانش سازمانی بدست آمده، می‌تواند برای طرح‌های چین ارزشمند باشد.

همچنین، درگیر نمودن چین در برنامه‌ریزی ایالات متحده در خصوص ابتکار جاده ابریشم جدید در زمره منافع این کشور قرار دارد. چین طرح‌هایی را برای سرمایه‌گذاری قابل توجه در آسیای مرکزی ارائه کرده است. همچنان که ایالات متحده در خصوص تثبیت فساد، حکمرانی



بد و استانداردهای زیست محیطی ضعیف ابراز نگرانی می‌نماید، باید از باز بودن خطوط ارتباطی با پکن، به منظور تضعیف سیاست‌هایی که به این استانداردها آسیب می‌رساند، اطمینان حاصل نماید. ایالات متحده از نقش در حال گسترش چین در افغانستان حمایت می‌نماید و همکاری میان دو کشور از نکات برجسته روابط دو جانبه آنها در سال‌های اخیر بوده است. گرویدن افغانستان به تلاش‌های گسترده منطقه‌ای پکن، سود متقابل برای [هر دو کشور] به همراه دارد. یکی از پیشرفته‌ترین طرح‌های ابتکار جاده ابریشم جدید، پروژه انتقال برق و تجارت آسیای مرکزی آسیای جنوبی<sup>۵۵</sup> یا CASA-۱۰۰۰ است که یک شبکه انتقال برق ۱/۲ میلیارد دلاری است که امکان فروش نیروی برق آبی به افغانستان و پاکستان را برای قرقیزستان و تاجیکستان فراهم می‌آورد. این پروژه حوزه بالقوه جالب توجهی برای همکاری ایالات متحده با چین ایجاد کرده است. بانک جهانی و بانک توسعه اسلامی این پروژه را با بودجه قابل قبولی رهبری می‌نمایند. یک شورای بین دولتی (IGC)<sup>۵۶</sup> در برنامه‌ریزی با نمایندگان چهار کشور شرکت کننده همکاری می‌کند. پس از سال‌ها نزاع در ماه آوریل سال ۲۰۰۵، افغانستان، پاکستان، قرقیزستان و تاجیکستان در نشست شورای بین دولتی در استانبول قراردادهای خرید کلی و خرید برق را امضاء نمودند.

این توافق طرح‌هایی برای یک خط انتقال ترسیم می‌نماید که از قرقیزستان آغاز می‌گردد، از تاجیکستان و افغانستان می‌گذرد و به پاکستان ختم می‌گردد. این خط توانایی انتقال ۱۰۰۰ مگاوات به پاکستان و ۳۰۰ مگاوات به افغانستان را دارد. چنانچه این طرح کاملاً اجرا گردد، به کمبود مداوم انرژی پاکستان کمک می‌نماید؛ به این صورت که برق را در طول ماه‌های تابستان که تقاضای برق در این کشور به صورت ناگهانی افزایش می‌یابد، فراهم می‌کند. انتظار می‌رود افغانستان تقریباً ۴۵ میلیون دلار در هر سال از درآمد انتقال برق به دست آورد. در حال حاضر تکمیل این پروژه برای سال ۲۰۱۸ برنامه‌ریزی شده است.

پروژه انتقال برق و تجارت آسیای مرکزی آسیای جنوبی به طور بالقوه، طرح‌های خاص چین جهت سرمایه‌گذاری قابل توجه در زیرساخت‌های برقی پاکستان را تکمیل می‌نماید. چین در حال حاضر تحقیقات اولیه در خصوص ایفای نقشی در توسعه CASA-۱۰۰۰ انجام داده است. این کشور از سال ۲۰۱۱، در نشست شورای بین دولتی در بیشکک در خصوص این پروژه شرکت نمود. علاوه بر این، شرکت شبکه دولتی چین، بزرگترین شرکت دولتی تأسیسات برق

55. Central Asia South Asia Electricity Transmission and Trade Project

56. Inter-Government Council (IGC)

این کشور، تمایل اولیه جهت مشارکت در این پروژه را اعلام کرد و نماینده‌های به کنفرانس پیشنهاد دهندگان<sup>۵۷</sup> در سال ۲۰۱۳ در آلمانی ارسال نمود.

در صورت ادامه پیشرفت CASA-۱۰۰۰، وزارت امور خارجه ایالات متحده به طور قابل توجهی مشتاق به جلب مشتری برای این ابتکار است که در حال حاضر پرسودترین پروژه در حال اجرای ابتکار جاده ابریشم جدید است. ماهیت چندجانبه این پروژه و نقش پیشرو بانک جهانی، تمایل چین برای همکاری را بیشتر نموده است. رئیس بانک جهانی اشتیاق خویش را برای همکاری با بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی (AIIB) اعلام نمود؛ واقعیتی که توسط رسانه دولتی چین منتشر گردید. این پروژه به شدت با مأموریت اصلی بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی در ارتباطات است و می‌تواند فرصتی برای این نوع از تعهد همکاری را که هر دو طرف ادعای پیگیری آن را دارند، فراهم کند.

حساسیت پکن در خصوص تلاش‌های دولت اوباما به منظور دلسرد نمودن متحدانش از پیوستن به بانک توسعه به رهبری چین، باقی است. رئیس‌جمهور اوباما این موضوع را که ایالات متحده مخالف تأسیس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی بوده است، انکار نمود، در مقابل، نگرانی‌های ایالات متحده را در مورد شفافیت و حفاظت از محیط‌زیست بیان کرد. کارشناسان چینی، معتقد هستند که این حادثه تضاد واکنشی و اشنگتن را به نقش در حال گسترش چین در نهادهای چند جانبه، آشکار می‌نماید. در حالی که به طور قطع میزانی از شعف ناشی از بی‌اعتنایی به ایالات متحده توسط متحدانش که به این بانک جدید پیوسته‌اند، در پکن وجود دارد، لیکن تمایلی برای درگیر شدن ایالات متحده در بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی مشاهده می‌گردد. پیگیری فرصت‌های سرمایه‌گذاری مشترک برای بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی و بانک جهانی در زمره منافع هر دو دولت است.

در حالی که ممکن است پروژه‌های زیربنایی سرمایه‌بر ابتکار جاده ابریشم جدید مورد توجه بیشتر قرار گیرد، این ابتکار دست‌کم به پرداختن به چالش‌های نظارتی و فنی که در منطقه با آن روبرو است، متمرکز است. اولویت ویژه، تلاش برای ساده و هماهنگ نمودن ساختار ملی گمرکات به منظور کاهش هزینه تجارت است. برنامه‌های تسهیل الحاق و تجارت آژانس ایالات متحده برای توسعه بین‌المللی (USAID)<sup>۵۸</sup> برای افغانستان (TAFa)<sup>۵۹</sup> و TAFaII، از

57. Bidders Conference

58. United States Agency for International Development (USAID)

59. USAID's Trade and Accession Facilitation for Afghanistan (TAFa)

سازماندهی مجدد دایره گمرکات افغانستان حمایت نموده تا به کار آمدن ساختن فرآیندهای گمرکی در هفت خط مرزی که افغانستان را در بر می گیرند، کمک نماید که متوسط زمان پردازش را از هشت روز در سال ۲۰۰۹ به تقریباً سه و نیم ساعت در سال ۲۰۱۳ کاهش داده است. همچنین افغانستان در سال ۲۰۱۱، به قرارداد حمل و نقل بین مرزی (CBTA)<sup>۶۰</sup> (که تحت چهارچوب همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی امضا شده بود) میان قرقیزستان و تاجیکستان پیوست، که به منظور کارآمد ساختن گمرکات مرزی و مقررات بازرسی طراحی شده بود. طرح «یک کمر بند، یک جاده» چین، بالا بردن همکاری گمرکی و بهبود قابلیت ترخیص کالا از گمرک را به عنوان اولویت تعیین نموده است. چین در حال حاضر توافقات گمرکی با قزاقستان، روسیه و اتحادیه اروپا را پیگیری می نماید که امکان کاهش قابل توجهی در زمان حمل و نقل ریلی میان چین و اروپا فراهم آورده است. براین اساس ضروری است ایالات متحده و چین تضمین نمایند که استانداردهای گمرکی مکمل - نه رقیب - را ترویج مینمایند.

توسعه راه آهن افغانستان نیز نقطه همکاری بالقوه‌ای برای ایالات متحده و چین است. گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل، نقشی عمده در هر دو چشم‌انداز جاده ابریشم چین و ایالات متحده بر عهده دارد که هر دو کشور، توسعه راه آهن را به عنوان راهی برای استخراج مواد معدنی در افغانستان میدانند. در سال ۲۰۱۱، اولین ریل جدید قطار افغانستان پس از دهه ۱۹۲۰؛ مسیری ۷۵ کیلومتری از مزار شریف تا حیرتان در مرز ازبکستان، تکمیل شد. این پروژه را بانک توسعه آسیا (ADB) تأمین سرمایه نمود و توسط مقامات راه آهن ازبکستان اداره شد. از آن زمان، ایالات متحده با دولت افغانستان به منظور توسعه و آموزش مقامات راه آهن این کشور با نظارت وزارت فواید عامه<sup>۶۱</sup> همکاری نموده است. بانک جهانی، بانک توسعه آسیا و فرماندهی مرکزی ایالات متحده (USCENTCOM)<sup>۶۲</sup> مجموعه‌ای از مطالعات امکانات سنجی را در خصوص تعدادی از خطوط راه آهن پیشنهادی در افغانستان، که این کشور را به همسایگانش متصل می نماید، منتشر نمود.

در ماه دسامبر سال ۲۰۰۴ چین، قرقیزستان، تاجیکستان، ایران و افغانستان توافقی را برای توسعه راه آهنی که کاشغر در استان سین کیانگ چین را به هرات و از آنجا به ایران متصل

60. Cross-Border Transport Agreement (CBTA)

61. Ministry of Public Works

62. United States Central Command (USCENTCOM)

می‌کرد، امضاء نمودند. این مسیر از شش استان افغانستان؛ کندز، بلخ، جوزجان، فاریاب، بادغیس و هرات می‌گذرد. این پروژه که به شکل عمده توسط بانک صادرات و واردات چین و بانک توسعه آسیا تأمین مالی شد، به واسطه یک شرکت مشاور ایرانی برای بررسی امکان آن پیگیری می‌شود.

در حالی که ابعاد خط راه آهن پیشنهادی نامشخص است، به نظر می‌رسد این خط همانند مسیر شمالی است که در برخی از گزارشات مورد حمایت ایالات متحده مطرح شده است؛ از جمله گزارش تیم برنامه‌ریزی فرماندهی مرکزی ایالات متحده که متشکل از کارشناسان دولت، دانشگاهیان و صنعت راه آهن ایالات متحده، است. بانک جهانی نیز مطالعه امکان‌سنجی مسیرهای مشابه در سال ۲۰۱۲ را تأمین بودجه کرده است. گزارش بانک جهانی مسیری را میان کندوز و مرز ایران یافته است که بهترین گزینه قابل ملاحظه‌ای است که گفته می‌شود پتانسیل تقویت رشد اقتصادی در سرتاسر مرزهای شمالی افغانستان را دارد. دولت ایالات متحده و متحدانش در خصوص فرصت‌ها، چالش‌ها و خطرات بالقوه توسعه خط آهن در افغانستان سال‌ها تحقیق نموده‌اند و این مسئله وجود دارد که ایالات متحده و چین در چه موضعی می‌باید قرار گیرند تا از همکاری و تبادل اطلاعاتی بهره‌مند گردند.

دولت اوباما بارها بر نقش مثبتی که انتظار دارد چین در افغانستان بازی نمایند، تأکید نموده است. در سخنرانی ماه مارس سال ۲۰۱۵ در مؤسسه بروکینگز، معاون وزیر امور خارجه ایالات متحده، تنی بلینکن<sup>۶۳</sup>، بیان نمود که دولت درگیری چین در آسیای مرکزی را در شرایط «حاصل جمع صفر» نمی‌بیند و سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی چین را به عنوان مکمل سرمایه‌گذاری‌های ایالات متحده میدانند. بلینکن افزود، ایالات متحده نقشی مهم برای چین در حمایت از گذار در افغانستان و پیشبرد ادغام این کشور در کل منطقه آسیا، بر می‌شمارد. چین به طور قابل فهمی در خصوص جدیت ایالات متحده در سرمایه‌گذاری در این زمینه تردید دارد، لکن افغانستان حوزه‌ای است که هر دو کشور برای پیشبرد منافع مشترکشان در آن حضور دارند.

### موانع بالقوه پیش روی «یک کمربند، یک جاده» چین

در حالی که اشتیاق حقیقی در جامعه سیاسی چین برای پتانسیل «یک کمربند، یک جاده» وجود دارد، همچنین نگرانی‌هایی حاکی از توجه اندک به این امر است که چگونه سیاست‌های

منطقه‌ای و داخلی در مرکز و جنوب آسیا می‌توانند طرح‌های چین را تحت تأثیر قرار دهند. در حالی که پکن بارها بر این موضوع تأکید نموده است که ابتکارات جاده ابریشم بر پایه سیاست «بُرد-بُرد» طراحی شده است و به دنبال گسترش حوزه نفوذ چین نیست، لیکن بسیاری از کشورهای همسایه چین در این خصوص بدبین هستند. دیپلمات‌های کشورهای که دولت‌هایشان به طور علنی مدعی حمایت از این چهارچوب هستند، ظاهراً، در خفا نگرانی‌های خود را در خصوص مقاصد چین ابراز نموده‌اند. در محافل سیاسی چین، ایالات متحده و ژاپن همچنان غارتگر محسوب می‌شوند؛ بدون توجه به پویایی درونی کشورهای که چین قصد دارد با آنان شریک گردد.

پکن آگاه است که به واسطه اجرای یک کمربند یک جاده در آسیای مرکزی، به سرعت سران کهنه کار دولت‌هایی که بر جوامع در این منطقه حکومت می‌کنند را درگیر خواهد کرد؛ که این امر می‌تواند مستعد بی‌ثباتی در کوتاه‌مدت تا میان‌مدت باشد. چین در سال ۲۰۰۹ از روسیه پیشی گرفت تا تنها و بزرگترین منبع سرمایه‌گذاری در منطقه باشد و نفوذ سیاسی این کشور به موازات افزایش یافت. آسیای مرکزی همچنان با سطوح بالایی از فساد و فرار سرمایه روبرو است و نگرانی‌های بسیاری در خصوص اینکه آیا این منطقه ظرفیت جذب سطوح سرمایه‌گذاری پیشنهادی را دارا هست یا خیر، وجود دارد. با این حال، «خدمات سرمایه‌گذاران مودی»<sup>۶۴</sup> دریافته است که در حالی که چین خود را بیشتر در معرض بازارهای در حال ظهور قرار خواهد داد، به نظر می‌رسد این ریسک قابل مدیریت است که حائل‌های بیرونی بزرگ چین را معین می‌کند؛ دیدگاهی که میان بسیاری از دانشگاهیان چین مشترک است. در برخی جهات، چین خود را در موقعیت ایفای نقشی واسط در آسیای مرکزی از طریق سازماندهی برخی سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی خود، قرار داده است. یک نمونه، خط لوله آسیای مرکزی-چین است که به عنوان مجموعه‌ای از سرمایه‌گذاری مالکیت مشترک پنجاه پنجاه میان شرکت ملی نفت چین (CNPC) و شرکت‌های دولتی گاز قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان سازماندهی شده است. ممکن است سهم چین، پکن را در مرکز مناقشاتی قرار دهد که از داخل این شبکه نشأت می‌گیرد.

محافل سیاسی چین معتقدند که در حالی که همکاری با روسیه از گذشته بسیار دشوار بوده است، در حال حاضر مسکو بیش از حد وابسته به چین است که نمی‌تواند با ابتکارات اقتصادی پکن در آسیای مرکزی مخالفت نماید. در شرایط تحریم‌های اتحادیه اروپا و کاهش دسترسی

روسیه به بازارهای بین‌المللی سرمایه، این کشور به شدت برای بهبود اقتصاد خود به چین امید دارد. معامله ۴۰۰ میلیارد دلاری سال گذشته، که تحت آن گاز پروم مجتمع گاز طبیعی روسیه، ۳۰ سال گاز طبیعی برای شرکت ملی نفت چین (CNPC) فراهم خواهد کرد، این رابطه را محکم‌تر خواهد نمود. در حالی که نفوذ اقتصادی چین در منطقه در حال افزایش است، پکن بر این نکته تأکید می‌نماید که ابتکار این کشور در رقابت با «اتحادیه اقتصادی اوراسیای» روسیه نخواهد بود. مسئله قابل بحث این است که در نهایت تا چه اندازه روسیه در برابر تلاش‌های چین برای بر عهده گرفتن نقشی بیشتر در جایی که مدت‌ها مسکو آن را حیات خلوت خود می‌پنداشته، مقاومت خواهد نمود.

روی هم رفته، روسیه به طور علنی از این ابتکار استقبال نموده است و آنرا «همکاری در قالب چین و اتحادیه اقتصادی اوراسیا» نامیده است. اطلاعاتی‌های اخیر در خصوص برنامه‌های ادغام کمر بند اقتصادی جاده ابریشم با اتحادیه اقتصادی اوراسیا، و حمایت آشکار برای در نظر گرفتن نقشی بیشتر برای سازمان همکاری شانگهای (SCO) در هماهنگی توسعه اقتصادی در آسیای مرکزی، بیانگر این است که روسیه به دنبال بهره‌برداری از سرمایه‌گذاری‌های چین در منطقه است. در همین حال، روسیه این موضوع را روشن ساخته است که انتظار دارد تا در گفتگوها با آسیای مرکزی نقش داشته باشد که این امر می‌تواند با اولویت تاریخی چین برای همکاری دوجانبه تضاد یابد. همچنین روسیه در جهت افزایش نفوذ سیاسی خود و تضمین نقش محوری خویش در امنیت منطقه از طریق سازمان‌هایی چون سازمان پیمان امنیت جمعی (CSTO)<sup>۶۵</sup>، اقدام نموده است. در حالی که به نظر می‌رسد روسیه، سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی چین در آسیای مرکزی را مفید قلمداد می‌نماید، مسکو به طور قطع به دقت مراقب تجدید گروهبندی سیاسی خواهد بود.

هند نیز کاملاً نسبت به بلندپروازی‌های منطقه‌ای چین بی‌مناک است. بسیاری در دهلی از توسعه یک کمر بند یک جاده و بویژه کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) که به ضرر آنها خواهد بود، می‌هراسند. در حالی که هند هم دومین سهامدار عمده در بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا (AIIB) و هم شریک چین در بانک توسعه‌ی نوین بریکس<sup>۶۶</sup> است، این کشور در اظهارات شدیدی اعلام نمود که ابتکار یک کمر بند، یک جاده را به عنوان یک تلاش چند جانبه حقیقی نمی‌داند.

65. Collective Security Treaty Organization (CSTO)

66. BRICS New Development Bank

وزیر امور خارجه هند، ابتکار یک کمر بند، یک جاده را یک ابتکار ملی برای چین خواند و بیان نمود اگر این ابتکار طرحی است که چین بخواهد از طریق آن منفعت بیشتری کسب نماید، در این صورت نیاز به مذاکرات بیشتری است که اتفاق نیافتاده است.

از نظر کشورهای شمال، دهلی به دنبال بهره بردن از ابتکار جاده ابریشم نوین است که ممکن است به ایجاد کریدور اقتصادی شمال - جنوب و افزایش دسترسی هند به منابع و بازارهای آسیایی مرکز شود. نخست وزیر مودی<sup>۶۷</sup>، تلاش نموده است تا روابط با کشورهای منطقه را که دریافت کنندگان سرمایه گذاری های عمده چین هستند، بهبود دهد. همچنین هند اعلام نموده است که قصد دارد صندوق خود را با هدف توسعه زیرساخت و افزایش تجارت در جنوب آسیا، تأسیس نماید. در حالی که بطور بالقوه این اقدامی قابل توجه است، اما انتظار می رود این صندوق از یک چهارم اندازه صندوق جاده ابریشم کمتر باشد. هند در واکنش به ابتکار جاده ابریشم دریایی چین، «پروژه مایوسام»<sup>۶۸</sup> را رونمایی نمود که هدف آن احیای مسیرهای تاریخی و تقویت روابط فرهنگی با کشورهای سرتاسر اقیانوس هند است.

نگرانی هند با این واقعیت آمیخته شده است که کمر بند اقتصادی جاده ابریشم پیشنهادی چین از استان گلگت - بالتیستان<sup>۶۹</sup> پاکستان می گذرد که این سرزمین پیش از سال ۱۹۴۷ تحت تسلط مهاراجه کشمیر بود که هند آن را یک مناقشه سرزمینی در نظر می گیرد. وزارت امور خارجه چین، با هند تماس برقرار نموده و پیشنهاد هماهنگ نمودن طرح های ابتکاری اقتصادی دو کشور را ارائه کرده است. سفیر چین در دهلی آشکارا تأکید نمود که پکن هند را شریک ذاتی و برجسته چین در ترویج ابتکارات «کمر بند و جاده» می داند. رئیس جمهور شی، مسئله همکاری بیشتر با هند در چهارچوب ابتکار یک کمر بند، یک جاده را در دیدار با نخست وزیر مودی پیش از اجلاس سران سازمان همکاری شانگهای در سال ۲۰۱۵، مطرح نمود. بعید است هند از همکاری فوق العاده نزدیک استقبال نماید، با این حال، نامحتمل نیست که ابتکار خود را در چهارچوب گسترده تر پکن بگنجانند.

کارشناسان و سیاستگذاران چینی به طور گسترده ای اذعان نموده اند، همچنان که این کشور در حال ظهور برای بر ایفای نقشی با نفوذتر در تعداد رو به افزایشی از مناطق است، دستگاہ سیاست خارجی در تلاش برای حفظ سرعت این روند است. دولت چین در حال کار بر

67. Modi

68. Project Mausam

69. Gilgit-Baltistan

روی توسعه بیشتر حوزه کار برای کارشناسان سیاسی در خصوص بسیاری از مناطقی است که منافع دیپلمات‌ها و تجار چینی در آنها قرار دارد که افغانستان از آن جمله است. چندین تن از پژوهشگران چینی خواستار ارزیابی دقیق‌تر چالش‌های امنیتی و سیاسی چین شده‌اند که این کشور در تلاش‌هایش برای پیاده‌سازی ابتکار یک کمر بند، یک جاده با آنها روبرو است و تجارب ایالات متحده در منطقه را به عنوان درس عبرت آموز به تصویر می‌کشد.

### نتیجه‌گیری

فشار چین برای سرمایه‌گذاری در یکپارچگی اقتصادی با کشورهای همسایه‌اش در غرب و جنوب غرب در هنگامی اتفاق افتاده است که ایالات متحده در حال کاهش دادن درگیری نظامی خود در افغانستان است. ابتکار یک کمر بند، یک جاده این پتانسیل را دارد تا افغانستان را در اقتصاد منطقه به گونه‌ای ادغام نماید که ایالات متحده سال‌ها به دنبال آن بوده است و در این راستا، ایالات متحده می‌بایست حامی تلاش‌های چین در آسیای مرکزی باشد. چنانچه دو کشور اجازه دهند تردید متقابل آنها به مسیر همکاری آنان که منافع مشترک آنها را پیش خواهد برد وارد گردد، این فرصت از دست خواهد رفت.

برای ایالات متحده تعهد بستن با چین دارای اهمیت است، لکن اگر این موضوع قابل اجرا شود، ضروری است تا واکنش از این موضوع آگاه باشد که هنوز پکن فعالیت این کشور را در منطقه با هدف محدود نگاه داشتن چین، ملاحظه می‌نماید. ابتکارات ایالات متحده در آسیای مرکزی، که غالباً با اندک توجهی به روابط دو جانبه چین و ایالات متحده در نظر گرفته می‌شود، اغلب در پکن به عنوان بخشی از استراتژی گسترده‌تر ایالات متحده با هدف بازداشتن رشد اقتصادی و نظامی چین، قلمداد می‌گردد.

پکن معتقد است ایالات متحده و متحدانش برای مانع شدن در برابر چین از ایفای نقشی در منطقه متناسب با اندازه و قدرت اقتصادی آن، اقدام نموده‌اند. ایالات متحده این دیدگاه را در ماه‌های اخیر از طریق شکست خود در تصویب اصلاح صندوق بین‌المللی پول و مخالفت متعاقب با بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی تقویت نموده است. در حالی که، ابتکارات جاده ابریشم به عنوان چهارچوب‌های فراگیر و قابل تطبیق در نظر گرفته شده‌اند، این طرح‌ها تا اندازه‌ای، به عنوان راهی برای رسیدگی به این ناهماهنگی درک شده تصور می‌گردد. بنابراین، بعید است پکن نقشی قابل توجهی برای ایالات متحده در نظر بگیرد.

چین علاقمند است تا روابط محکم‌تری با کشورهای همسایه خود ایجاد نماید. مقیاس سرمایه‌گذاری که پکن در حال حاضر مطرح نموده است، تأثیر فوق‌العاده مثبتی بر برخی از



اقتصادهای توسعه نیافته دارد. در همان زمان، پکن باید در برابر این وسوسه به منظور نادیده گرفتن اقدامات و تفسیر ایالات متحده به عنوان تلاشی در جهت متزلزل نمودن نفوذ چین، مقاومت نماید. پکن با چالش‌های جدی در پیاده‌سازی بسیاری از طرح‌های پیشنهادی جاده ابریشم روبرو خواهد شد، اما برخی از این چالش‌ها به واسطه شفافیت و تعهد اولیه قابل تعدیل هستند. همچنین، تجارب دولت ایالات متحده طی دو دهه گذشته، این کشور را به شریک فعال بالقوه‌ای در حوزه‌هایی مبدل نموده است که منافع دو کشور مشترک است.

این امر بالاخص در خصوص افغانستان نیز صحیح است. در حالی که پکن به لحاظ تاریخی از یافتن ایالات متحده، در دام درگیری‌هایی که تمرکز واشنگتن را از منطقه آسیا-اقیانوسیه دور نگه می‌دارد، خشنود می‌گردد، بی‌ثباتی ناشی از کاهش نیروهای ایالات متحده طی دو سال آتی، تهدیدی مستقیم برای برخی از منافع اصلی چین ایجاد نموده است. ایالات متحده همچنان به پیگیری فرصت‌هایی برای متصل نمودن افغانستان به همسایگانش به شیوه‌ای که با اهداف اعلام شده چین به شدت متحد گردد، ادامه می‌دهد.

تلاش‌های اخیر چین در ایفای نقش بیشتر در افغانستان، به ویژه در ترویج یک توافق سیاسی، مثبت بوده و لازم است گسترش یابد. ایالات متحده از این توسعه استقبال می‌نماید و تعامل میان چین و متحدان آمریکا، که ممکن است نسبت به نیات چین بدبین باشند، در منطقه را تشویق می‌نماید. از طریق همکاری و شفافیت، ایالات متحده و چین این پتانسیل را دارا هستند که شرکای با اهمیتی در پیشبرد رشد و ثبات در سر تا سر آسیای مرکزی باشند.