



از مجموعه مقالات چین:

## جاده ابریشم جدید: چین، ایالات متحده و آینده آسیای مرکزی

مرکز همکاری‌های بین‌المللی دانشگاه نیویورک اکتبر ۲۰۱۵ در مقاله‌ای با عنوان «جاده ابریشم جدید: چین، ایالات متحده و آینده آسیای مرکزی» ( ) به بررسی طرح «یک کمربند، یک جاده» پرداخته است.

در پیشگفتار این مقاله به قلم وانگ شیدا (رئیس مطالعات جنوب غربی آسیا) آمده است:

از ژانویه تا ژوئن سال ۲۰۱۵، این افتخار را داشتم تا محقق مهمان در مرکز همکاری‌های بین‌المللی ( ) در دانشگاه نیویورک باشم. تحقیقات خود را تحت نظارت پروفیسور بارنت رابین، محقق برجسته و مشهور در حوزه افغانستان و پاکستان انجام دادم. پروفیسور بارنت 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. درحالی‌که 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 ( ) متمرکز گشت. این پروژه شامل کمربند اقتصادی جاده ابریشم از طریق آسیای مرکزی و همچنین جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ 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. نتیجه-گیری 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 پیش‌نویس 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 گرفتیم.

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 حمل‌ونقل 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 دادوستد خواهد شد و همچنین کشورهایی 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 کمر بند، 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 کرده است، تنگناهای حمل‌ونقل یکی از بزرگ‌ترین موانع برای ائتلاف اقتصادی منطقه‌ای است. در مراحل اولیه، کمر بند اقتصادی جاده ابریشم به عنوان مجموعه‌ای از پروژه‌های زیربنایی حمل‌ونقل، انرژی و مخابرات شکل گرفت. به عنوان نمونه کریدور اقتصادی چین و پاکستان را در نظر بگیرید. جاده قراقرم (CPEC)، مسیر کلیدی که منطقه خودمختار سین‌کیانگ چین را به قسمت شمالی پاکستان متصل می‌کند، 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 در کریم‌آباد که دریاچه اتاباد را ایجاد کرد، منجر به آوار 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 و پاکستان، همچنین موقعیت استراتژیک پاکستان، چین علاقه‌مند است تا قراقرم را تحت چهارچوب کریدور اقتصادی چین و پاکستان ترمیم کرده و ارتقا بخشد. 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 چارچوب کریدور اقتصادی چین و پاکستان از طریق خیبر پختونخوا و بلوچستان، دو استان شدیداً ناامن و از نظر سیاسی ناآرام پاکستان، اجرا گردد. بلوچستان که بندر گوادر 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 جدایی‌طلب، قابل مشاهده است. برای نمونه، شش شبه‌نظامی مسلح به فرودگاه حیوانی در گوادر 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 راه‌حل‌های 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

به خاطر توزیع اکثر منابع مربوط به کریدور اقتصادی پاکستان و چین در پنجاب به جای استان‌های دیگر، مورد انتقاد قرار می‌دادند. طی کنفرانس همه احزاب در اسلام‌آباد در اواخر ماه مه، به نظر می‌رسید که شرکت‌کنندگان 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.

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 سین‌کیانگ، مهم‌ترین نگرانی ساختار سیاست چین در خصوص افغانستان است. همان‌گونه که همگی می‌دانیم، صدها تن از تروریست‌های جنبش اسلامی ترکستان شرقی (I)، 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 چندانی 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 کمربند اقتصادی جاده ابریشم افزایش دهد.

یک کمربند، یک جاده به یکپارچگی کلی در منطقه کمک خواهد کرد 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.

برای مطالعه و دریافت متن کامل این مقاله، روی لینک زیر کلیک کنید.