

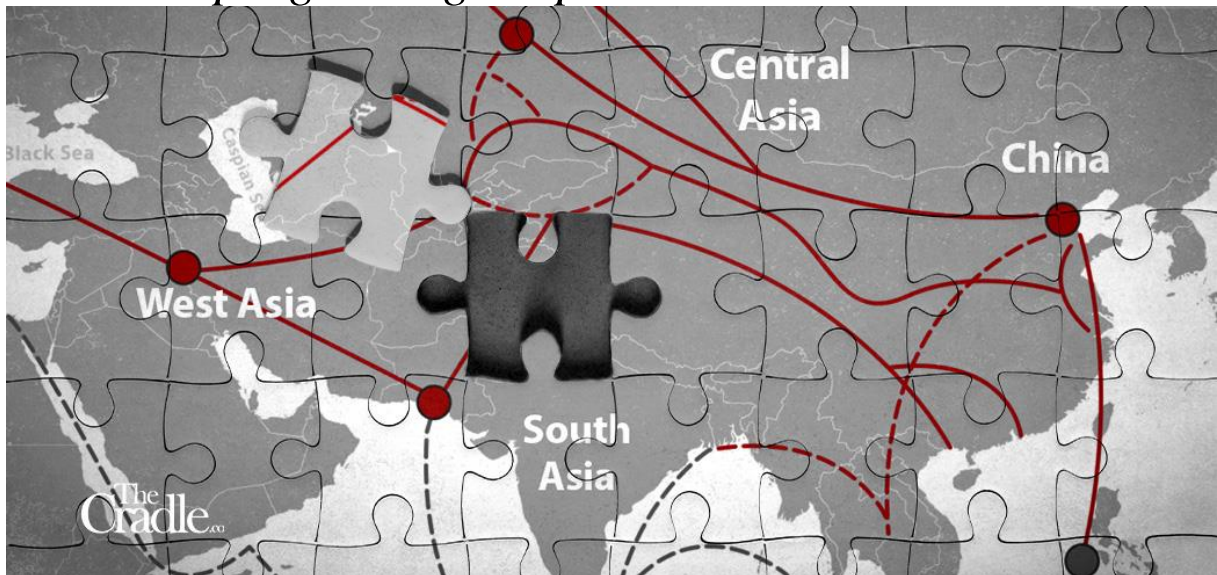
**نویسنده:** پیپ ایسکوبار «Pepe Escobar».  
**منبع و تاریخ نشر:** انفارمیشن کلیرنگ هوز «2022-08-17».  
**برگردان:** پوهندوی دوکتور سیدحسام «مل».

**اره مثبت کاری؛ اره مویی اورآسیا : پروژه های  
اتصال بلند پروازانه اورآسیا در اعماق قلب آسیا  
در حال پیشرفت است**

*A Eurasian jigsaw: Eurasia's ambitious connectivity projects are progressing deep into Asia's Heartland*

پروژه های اتصال بلند پروازانه اورآسیا که توسط چین و روسیه هدایت می شوند، با کنار زدن موانع غربی، اکنون در عمق هارتلند آسیا پیشرفت می کنند.

*Shrugging off western obstacles, Eurasia's ambitious connectivity projects helmed by China and Russia are now progressing deep into Asia's Heartland*



عکس از کرادل

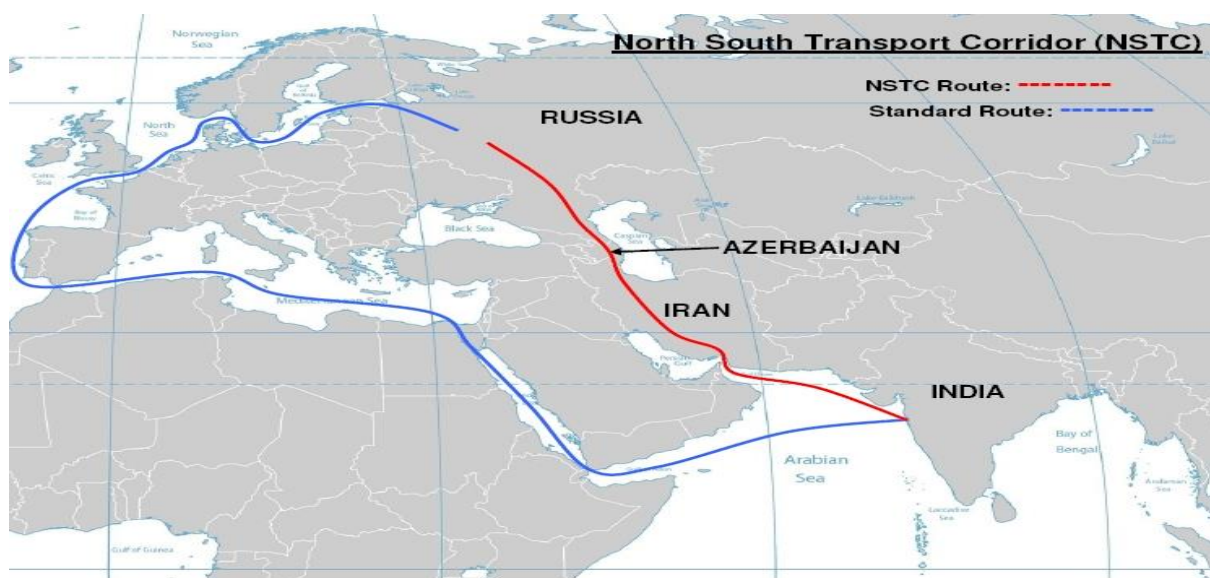
\*\*\*\*\*

**سمرقند** - به هم پیوستن اوراسیا درونی تمرینی برای تعادل تائوئیستی است: اضافه کردن قطعه به قطعه، با حوصله، به یک پا زل (معمای از قطعات برش شده کاغذ ضخیم) غول پیکر نیاز به زمان، مهارت، بینش و البته پیشرفت‌های بزرگ دارد.

### توضیح کلمه ای تائوئیستی:

یک: فلسفه عرفانی چینی که به طور سنتی توسط لائوتزو در قرن ششم قبل از میلاد پایه گذاری شد که انطباق با تائو را با عمل بی ادعا و سادگی می آموزد  
2: دینی که از فلسفه تائوئیست و مذهب عامیانه و بودایی ایجاد شده و به دنبال به دست آوردن عمر طولانی و ثروت خوب اغلب با ابزار جادویی است.

### □ راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب



یک قطعه کلیدی اخیراً در ازبکستان به این پازل اضافه شده است که پیوندهای بین ابتکار کمربند و جاده (BRI) و کریدور بین‌المللی حمل و نقل شمال جنوب (INSTC) را تقویت می‌کند.

دولت میرضیا یف در تاشکند عمیقاً درگیر راه‌آهن حمل‌ونقل در آسیای مرکزی است: راه‌آهن چین، قرقیزستان، ازبکستان و افغانستان.

این در مرکز نشست بین رئیس هیئت مدیره - Temir Yullari راه‌آهن ملی ازبکستان - و هم‌تایانش در قرقیزستان و افغانستان و همچنین مدیران شرکت لجستیکی کریدور واخان چین بود.

از نظر تقاطع پیچیده سین کیانگ با آسیای مرکزی و جنوبی، این به عنوان بخشی از آنچه من آن را جنگ کریدورهای اقتصادی می‌نامم، پیشگامانه است.

از بک‌ها با تعرفه‌های پایین، کریدور جدید را برای حمل و نقل کالا ضروری می‌دانند - اما این بسیار فراتر از محاسبات تجاری است.

تصور کنید، در عمل، کانتینرهای بار با قطار از **کاشغر** در **سین کیانگ** به **اوش** در **قرقیزستان** و سپس به **حیرتان** در **افغانستان** می‌آیند. برنامه ریزی شده است که حجم سالانه تنها در سال اول به 60000 کانتینر برسد.

این امر برای **توسعه تجارت مولد افغانستان** - به دور از وسواس "کمک" ناشی از اشغال ایالات متحده، بسیار مهم است. محصولات افغانستان در نهایت می‌توانند به راحتی به همسایگان آسیای مرکزی و همچنین **چین**، به عنوان مثال به بازار شلوغ **کاشغر** صادر شوند.

و این عامل تثبیت کننده خزانة طالبان را تقویت می‌کند، اکنون که رهبری در کابل علاقه زیادی به خرید نفت، گاز و گندم روسیه با تخفیف‌های بسیار جذاب دارد.

## چگونه افغانستان را به بازی بازگردانیم؟

همچنین این امکان وجود دارد که یک پروژه جاده ای از این راه آهن که از کریدور فوق استراتژیک **واخان** عبور کند - چیزی که **پکن** چند سالی است به آن فکر می‌کند، وجود دارد.

**واخان** بین شمال افغانستان و منطقه خودمختار **گورنو-بدخشان** تاجیکستان مشترک است: یعنی یک نوار زمین شناسی طولانی، با پیر و دیدنی که تا **سین کیانگ** پیشروی می‌کند.

در حال حاضر نه تنها برای **کابل**، بلکه برای اعضای سازمان همکاری شانگهای (SCO) مشخص شده است که آمریکایی‌های تحقیر شده میلیاردی دلار "مصادره" از ذخایر بانک مرکزی افغانستان را جبران و یا استرداد نخواهند کرد - چیزی که حد اقل می‌توند وضعیت بحران اقتصادی کنونی و خیم و قحطی جمعی قریب الوقوع افغانستان را کاهش دهد.

بنابراین پلان B تقویت زنجیره های تدارکات و تجارت افغانستان - در حال حاضر ویران شده - است. روسیه مسئول امنیت کل چهارراه آسیای مرکزی-جنوبی خواهد بود. **چین** بخش عمده ای از تامین مالی را تامین خواهد کرد. و این همان جایی است که راه آهن **چین**، **قرقیزستان**، **ازبکستان**، **افغانستان** جای می‌گیرد.

**چین** جاده ای را در **سراسر واخان** - یک پیشنهاد بسیار پیچیده - به عنوان یک کریدور BRI اضافی می‌بیند که به بزرگراه **پامیر** بازسازی شده توسط **چین** در **تاجیکستان** و جاده های **قرقیزستان** بازسازی شده توسط **چین** متصل می‌شود.

ارتش آزادیبخش خلق (PLA) قبلاً یک جاده دسترسی 80 کیلومتری از بزرگراه **چینی** **قراقورام** - قبل از رسیدن به مرز **پاکستان** - به یک گذرگاه کوهستانی در **واخان** ساخته است که در حال حاضر فقط برای اتومبیل‌ها و جیب‌ها در دسترس است.

اقدام بعدی **چین** این است که به طول 450 کیلومتر از آن جاده تا فیض آباد، مرکز ولایت بدخشان افغانستان ادامه دهد. این کریدور پشتیان کنار جاده ای به خط آهن چین-آسیای مرکزی-افغانستان را تشکیل می دهد.

نکته کلیدی این است که **چینی ها**، به اندازه ازبک ها، موقعیت بسیار استراتژیک افغانستان را کاملاً درک می کنند: نه تنها به عنوان یک چهار راه آسیای مرکزی/جنوبی، اتصال به بنادر کلیدی اقیانوس در پاکستان و ایران (کراچی، گوادر، چابهار) و از طریق ترکمنستان به دریای خزر می رسد، اما به ازبکستان محصور در خشکی کمک می کند تا به بازارهای جنوب آسیا متصل شود.

همه اینها بخشی از پیچ و خم راهرو BRI است. و در عین حال به دلیل نقش کلیدی ایران (که خود به طور فزاینده ای با روسیه در ارتباط است) با INSTC در ارتباط است. **تهران** در حال حاضر مشغول ساخت راه آهن به هرات در غرب افغانستان است (این جاده را قبلاً بازسازی کرده است). سپس افغانستان را هم در BRI به عنوان بخشی از کریدور اقتصادی چین و پاکستان، (CPEC) و هم در INSTC خواهیم داشت که به پروژه دیگری شتاب می بخشد: خط آهن ترکمنستان-افغانستان-تاجیکستان (TAT) که به ایران متصل می شود و بنا بر این INSTC:

## از قراقورام تا پاکافوز

بزرگراه قراقورام - که قسمت شمالی آن توسط **چینی ها** بازسازی شد - ممکن است دیریا زودخواهر راه آهن پیدا کند. **چینی ها** از سال 2014 به این موضوع فکر می کنند.

تا سال 2016، خط آهنی از مرز چین و پاکستان به گیلگیت، در مناطق شمالی و سپس پابین تر به پیشاور، به عنوان بخشی از طرح کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) ثبت شد. اما پس از آن هیچ اتفاقی نیفتاد: راه آهن در برنامه بلند مدت CPEC 2017-2030 گنجانده نشده است. این ممکن است در نهایت در دهه آینده اتفاق بیفتد: مهندسی و تدارکات یک چالش بزرگ است، همانطور که برای ساخت بزرگراه قراقورام بود.

و سپس زاویه "دنبال پول" وجود دارد. دو بانک برتر **چینی** که پروژه های BRI و بنابراین CPEC را تامین مالی می کنند، بانک توسعه چین و بانک صادرات هستند. حتی قبل از کووید 19، آنها از قبل وام های خود را کاهش می دادند. و با کووید 19، آنها اکنون باید پروژه های خارجی را با وام های داخلی برای اقتصاد چین متعادل کنند.

در عوض اولویت اتصال به راه آهن پاکستان-افغانستان-ازبکستان (پاکافوز) منتقل شد. بخش کلیدی **پاکافوز**، پیشاور (پایتخت مناطق قبیله ای) را به کابل متصل می کند. وقتی کار به پایان رسید، ما Pakafuz را در تعامل مستقیم با راه آهن آینده چین-آسیای مرکزی-افغانستان خواهیم دید: یک پیچ و خم جدید BRI که مستقیماً با INSTC ارتباط دارد.

همه پیشرفت‌های بالا پیچیدگی واقعی خود را آشکار می‌کنند، وقتی می‌بینیم که به طور همزمان در تعامل BRI و INSTC و هماهنگی بین BRI و اتحادیه اقتصادی اوراسیا (EAEU) وارد می‌شوند. اساساً، از نظر ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک، رابطه بین پروژه‌های BRI و EAEU به روسیه و چین اجازه می‌دهد تا در سراسر اوراسیا همکاری کنند و در عین حال از رقابت برای رسیدن به موقعیت مسلط در هارتلند اجتناب کنند. برای مثال، هم پکن و هم مسکو در مورد نیاز عالی برای ایجاد ثبات در افغانستان و کمک به آن برای اداره اقتصاد پایدار توافق دارند.

به موازات آن، برخی از اعضای مهم - BRI مانند ازبکستان - اعضای EAEU نیستند، اما این با عضویت آنها در سازمان همکاری شانگهای جبران می‌شود. در عین حال، پیمان BRI-EAEU همکاری اقتصادی بین اعضای EAEU مانند قرقیزستان و چین را تسهیل می‌کند.

**پکن** عملاً موافقت کامل مسکو را برای سرمایه‌گذاری در بلاروس، قزاقستان، قرقیزستان و ارمنستان که همه اعضای EAEU هستند، دریافت کرد. ارز یا سبدهی از ارزهای آتی که دلار آمریکا را دور می‌زنند، به طور مشترک بین اتحادیه اقتصادی اوراسیا - به رهبری سرگئی گلزیف - و چین مورد بحث قرار گرفته است.

## مرکز چین بر آسیای مرکزی/غربی است

شکی نیست که جنگ نیابتی در اوکراین بین ایالات متحده و روسیه مشکلات جدی برای توسعه BRI ایجاد کرده است. به هر حال، جنگ آمریکا علیه روسیه نیز جنگی علیه BRI است.

سه کریدور برتر BRI از سین کیانگ به اروپا عبارتند از **پل زمینی جدید اوراسیا**، **کریدور اقتصادی چین - آسیای مرکزی - آسیای غربی و کریدور اقتصادی چین - روسیه - مغولستان**.

پل زمینی جدید اوراسیا از مسیر ترانس سیبری و یک پیوند دوم از طریق سین کیانگ - قزاقستان (از طریق بندر خشکی خرگوس) و سپس روسیه استفاده می‌کند. کریدور از طریق مغولستان در واقع دو راهرو است: یکی از **پکن-تیانجین-هبی** به مغولستان داخلی و سپس روسیه. و دیگری از **دالیان و شنیانگ** و سپس به **چیتا در روسیه**، نزدیک مرز **چین**.

در حال حاضر، **چینی‌ها** مانند گذشته از پل زمینی و کریدور مغولی استفاده نمی‌کنند، عمدتاً به دلیل تحریم‌های غرب علیه روسیه. تاکید BRI کنونی از طریق آسیای مرکزی و غرب آسیا است، با یک شاخه که سپس به سمت **خلیج فارس** و در دریای مدیترانه تقسیم می‌شود.

و اینجاست که می‌بینیم سطح تلاقی بسیار پیچیده‌ای که به سرعت در حال توسعه است: چگونه اهمیت فزاینده **چین** آسیای مرکزی و غرب آسیا با اهمیت فزاینده INSTC برای روسیه و ایران در تجارتشان با **هند** ترکیب می‌شود.

آن را بردار دوستانه جنگ راهروهای حمل و نقل بنا مید .  
بردار هاردکور - جنگ واقعی - در حال حاضر توسط مظنونین معمولی به کار گرفته  
شده است. آن‌ها به طور قابل پیش‌بینی برای بی‌ثبات کردن و/یا شکستن هر گرهی از  
ادغام BRI/INSTC/EAEU/SCO اوراسیا، به هر وسیله‌ای که لازم باشد، متمایل هستند:  
چه در اوکراین، افغانستان، بلوچستان، «ستان‌های» آسیای مرکزی یا سین‌کیانگ.  
تا آنجا که به بازیگران اصلی اوراسیا مربوط می‌شود، این قطعاً یک قطار انگلیسی-  
آمریکایی است که به هیچ جا نمی‌رسد.

..... با تقدیم سلامها «2022-08-21»