

عضویت افغانستان در ابریوزده یک کمربند یک جاده

افغانستان پُلی است که آسیای جنوبی، آسیای مرکزی، غرب آسیا و شرق آسیا را به هم متصل می‌کند. همین ویژگی ممتاز سبب شده است تا در طول سال‌ها، مهاجرانی که از این منطقه عبور کردند موزاییکی از گروه‌های قومی و زبانی را از خود به جای بگذارند و به دلیل رقابت بین قدرت‌های جهانی، افغانستان اغلب در معرض تهاجمات و نفوذهای خارجی قرار بگیرد. شرط اساسی فعالیت اقتصادی در افغانستان، به وضوح برای بازیگران همسایه این کشور تقویت زیرساخت ارتباطی و ساخت ریل آهن برای این کشور است تا بتوان حجم مبادلات کالایی و غیرکالایی را توسعه داد. به علت درگیری در ۴۰ سال جنگ و بی‌ثباتی داخلی، این زیرساخت نه تنها توسعه پیدا نکرده، بلکه می‌توان گفت بسیاری از جاده‌های مواصلاتی دچار تخریب جدی شده است. افغانستان از معدود کشورهای جهان است که در آن راه آهن به ندرت توسعه پیدا کرده است و همین مسأله سبب شده تا کشورها به سختی مبادلات عمده تجاری با این کشور را آغاز کنند. هم‌اکنون افغانستان با شبکه ریل آهن کشورهای ایران از سمت هرات، ازبکستان از سمت مزار شریف، پاکستان از سمت جلال‌آباد و قندهار در ارتباط است، اما درون مرزهای افغانستان شبکه ریل آهن تقریباً وجود نداشته یا در معدود قسمت‌هایی در دست ساخت است (عمدتاً در نواحی شمالی).

چین با درک معضل ضعف زیرساخت حمل‌ونقل افغانستان، در سال‌های گذشته تلاش داشته است تا با الحاق افغانستان به بخش آسیای جنوبی پروژه یک کمربند یک جاده (BRI)، یعنی کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC)، زیرساخت لازم برای توسعه اقتصاد این کشور را آغاز کند. گرچه با وجود شرایط فعلی این کشور و با تهدیدهای داعش خراسان (ISKP) و جبهه مقاومت ملی برای حاکمیت طالبان و تحریک طالبان پاکستان (TTP) و بلوچ‌ها برای پاکستان، موفقیت الحاق افغانستان به این پروژه در هاله‌ای از ابهام قرار گرفته است.

با این حال و با تلاش‌های پاکستان به عنوان شریک استراتژیک چین و ذی‌نفوذترین کشور در بین گروه طالبان، در ۱۳ آبان ۱۴۰۱ «شهباز شریف» نخست‌وزیر پاکستان و «شی جین پینگ» رئیس‌جمهور چین درباره حضور افغانستان در کریدور اقتصادی ۶۰ میلیارد دلاری مشترک این دو کشور، توافق کردند. طالبان نیز با درک دسترسی نداشتن به آب‌های آزاد و نیاز مبرم به ارتباط با اقتصاد جهانی، علاقه‌مندی خود را نسبت به الحاق به این پروژه اعلام کرده بود. سیپک را می‌توان بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری خارجی تاریخ پاکستان دانست چرا که چین با اجرای این پروژه بین ۴۶ تا ۶۰ میلیارد دلار سرمایه به پاکستان منتقل کرده است.

بر اساس این پروژه بندر «گوادر» و «کراچی» در پاکستان پس از گذشتن از کشمیر، به سین کیانگ، بزرگ‌ترین استان چین متصل خواهد شد. افغانستان نیز با درک محدودیت‌های هند در همکاری با افغانستان نزدیک به پاکستان، بیش از آنچه که به کریدور اقتصادی شمال-جنوب (INSTC) امید داشته باشد، به قرار گرفتن در ابر پروژه یک کمربند یک جاده و سرمایه‌گذاری چین امید بسته است. به بیان دیگر با زلزله سیاسی در کابل، می‌توان با تسامح گفت که افغانستان از همکاری ترانزیتی با ایران، هند و روسیه تا حدی فاصله گرفته و به چین متمایل شده است.

شرط اساسی
فعالیت
اقتصادی در
افغانستان،
به وضوح
برای بازیگران
همسایه این
کشور تقویت
زیرساخت
ارتباطی و
ساخت ریل
آهن برای این
کشور است تا
بتوان حجم
مبادلات کالایی
و غیرکالایی را
توسعه داد. به
علت درگیری
در ۴۰ سال جنگ
و بی‌ثباتی
داخلی، این
زیرساخت نه
تنها توسعه
پیدا نکرده،
بلکه می‌توان
گفت بسیاری
از جاده‌های
مواصلاتی دچار
تخریب جدی
شده است