



دهلیز اقتصادی چین - پاکستان* از چشم‌انداز افغانستان

حسین رحیمی**

چکیده

چین در یک توافق تاریخی با پاکستان، از سرمایه‌گذاری کلان با مقیاس حدودی شصت میلیارد دالر در بندرگوادر پاکستان خبر داده است، طبق توافق بندرگوادر از سال ۲۰۱۷ تا ۲۰۳۰، به یک مجموعه تجاری منطقه‌ای تبدیل خواهد شد. این طرح تحت نام دهلیز اقتصادی پاکستان- چین یا CPEC قرار است سواحل آبی دریای عمان را از طریق بندرگوادر به روی کالاهای تجاری چین باز کند. اهمیت این طرح آن است که بخشی از استراتژی جهانی و نظم جدید اقتصادی چین تحت نام پروژه کمربند و راه قرار است چین را از طریق خشکی از مسیر آسیای مرکزی به اروپا وصل کند. بخش دوم آن، راه آبی است که در برگشت از اروپا به سوی چین، از بنادر و سواحل کشورهای متعدد از جمله بندرگوادر عبور نموده و سرانجام به بندر شانگهای چین ختم می‌شود. پاکستان امیدی زیادی به طرح CPEC دارد. روش تحقیق توصیفی- تبیینی است. اینکه اهمیت اقتصادی طرح چیست و افغانستان به لحاظ نزدیکی جغرافیایی چه فرصت‌های اقتصادی جدید را به دست خواهد آورد؟، سؤالی است که تلاش شده به آن پاسخ گفته شود.

واژگان کلیدی: پاکستان، چین، افغانستان، دهلیز اقتصادی، گوادر، چشم‌انداز.

* CPEC

** محقق مرکز مطالعات استراتژیک، وزارت امور خارجه

مقدمه

رشد و توسعه اقتصادی چین، این کشور را در شمار قدرت‌های اقتصادی جهان در قرن بیست و یکم قرار داده است. چین به اتکای صنایع تولیدی با مقیاس تجارت جهانی، در شمار کشورهای آماده به صدور سرمایه قلمداد می‌شود. براساس باورهای تاریخی، اندیشمندان چینی به این باورند که چین «کشور میانه» و مرکز تمدن است. چین تلاش دارد تا تمام انرژی و توانایی‌های علمی، تکنالوجیکی و سیاسی خود را برای احیای نقش و جایگاه جهانی به کار گیرد. قدرت صنعتی، علمی و تکنالوجیکی چین در سه دهه اخیر، رؤیای بلند پروازانه این کشور را برای ایجاد شبکه جهانی اقتصادی چندین گام به پیش برده است. از مائو تا شی جین پینگ، هریک از رهبران چین، تلاش کرده‌اند تا برای بهبود و توسعه کشور، ابتکار مختص به خود را داشته و شایستگی خود را در احیای هویت باستانی چین در دنیای جدید نشان دهند.

شی جین پینگ در ابتکاری جدید تلاش دارد چین قرن بیست و یکم را در محور تعاملات تجاری، ترانزیتی و اقتصادی منطقه و جهان قرار دهد. این بلندپروازی در طرح «کمربندوراه» دورنمای بزرگ‌ترین دولت تجارت پیشه جهان را برای ایجاد نظم اقتصادی چین محور به نمایش گذاشته است. شاید بتوان گفت در قلب این ابتکار، سرمایه‌گذاری سخاوت‌مندانه چین در بندر گوادر پاکستان قرار دارد. بندر گوادر در پروژه کریدور اقتصادی چین- پاکستان، چین را به دریای عرب وصل می‌کند. سؤال این است که این طرح چه مزایا و مشکلاتی را برای همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای پاکستان به همراه خواهد داشت؟ دهلیز اقتصادی پاکستان- چین چه چشم‌اندازی را برای رونق تجاری افغانستان و منطقه در پی دارد؟ در این مقاله تلاش می‌شود که پرسش‌های فوق پاسخ داده شود.

۱. دهلیز اقتصادی چین- پاکستان^۱

کریدور (دهلیز) اقتصادی پاکستان- چین طی سفر رسمی شی جین پینگ رئیس جمهوری خلق چین، در سال ۲۰۱۴ میلادی به پاکستان معرفی شد. این طرح که با نام CPEC، بسته حمایتی پانزده ساله سرمایه‌گذاری در پاکستانی است که حداقل تا سال ۲۰۳۰ ادامه دارد (Spies, 2021). این طرح در جریان رکود ده ساله پاکستان اعلام شد. رکودی که موجب بحران امنیت داخلی، قطع برق، ضعف مدیریت اقتصادی و عدم اجرای حاکمیت قانون شده بود و پای اردوی پاکستان را برای کنترل نهادهای غیر نظامی به میان کشید. روابط خارجی پاکستان نیز در خصوص سیاست‌های مبارزه با تروریسم در حوزه امنیت ملی این کشور، بسته و پر تنش بود (غیاثوند، ۱۳۸۹: صص ۱۹-۲۱).

شاهد عباسی، صدراعظم پیشین پاکستان طی سخنانی در نوامبر ۲۰۱۷، این طرح را برای اسلام‌آباد و پکن استراتژی مشترک تشکیل حوزه و قلمروی CPEC توصیف نمود و هدف آن را تقویت روابط اقتصادی چین و پاکستان، ترویج همکاری دوستانه و تثبیت سرنوشت مشترک دو کشور خواند. طرح کریدور اقتصادی اتصال منطقه‌ای CPEC از کاشغر در سین کیانگ چین شروع و تا بندرهای کراچی و گوادر در جنوب پاکستان امتداد دارد.

در تداوم سیاست حمایت از فرصت‌های اقتصادی، جنرال قمر جاوید باجوا، فرمانده ارتش پاکستان، در چهارمین کنفرانس گفتگوی منطقه‌ای اسلام‌آباد با موضوع «صلح و امنیت منطقه‌ای» که در ۱۸ مارچ ۲۰۲۱، در موسسه مطالعات استراتژیک اسلام‌آباد (ISSI) برگزار شد، طی سخنرانی ضمن تأکید بر اهمیت کلیدی روابط پایدار بین هند و پاکستان برای بهره‌گیری از پتانسیل‌های جنوب و مرکز آسیا، چشم‌انداز ژئواکونومیکی پاکستان را که مبتنی بر در محور چهار ستون اصلی زیر عنوان نمود:

نخست: حرکت به سمت صلح پایدار در داخل و خارج؛

^۱ CPEC

دوم: عدم مداخله در امور داخلی کشورهای همسایه و منطقه‌ای پاکستان؛
سوم: تقویت تجارت و ارتباطات درون منطقه‌ای؛
چهارم: ایجاد توسعه پایدار و شکوفایی از طریق ایجاد مراکز سرمایه‌گذاری و
اقتصادی در منطقه (زندیه، ۱۴۰۰).

سیاست‌های ژئواکونومیکی پاکستان نیازمند روابط صلح‌آمیز و ابتکارات منطقه‌ای و
فرامنطقه‌ای است. می‌توان گفت، نکات یاد شده چشم‌انداز دیپلماسی اقتصادی
جدیدی را فراروی سیاست خارجی اسلام‌آباد گشوده است.

۲. فضای داخلی چین

در سوی دیگر این ابتکار دوجانبه اقتصادی، چین مدعی هژمون اقتصادی، در فضای
داخلی هنوز به ثبات قابل اطمینان دست نیافته است. به‌باور کری براون، تحکیم قدرت و
ثبات نظام حکومتی، اولویت‌های اصلی رهبران سیاسی چین را تشکیل می‌دهد و تا یک
دهه دیگر تحولات در چین بسیار مهم خواهند بود. مسائل جمعیت‌شناختی و تخریب
محیط‌زیست، نیاز به اصلاحات مالی و مشکلات فراگیر نابرابری در داخل جامعه چین،
برخی از مسائل کلیدی هستند که از چالش‌های نگران‌کننده تشخیص داده‌اند؛
چالش‌هایی که از طریق اصلاحات مؤثر باید به آن‌ها پرداخته شود. شیوه مدیریت مسائل
داخلی توسط دولت تک‌حزبی چین چه با رویکرد سخت‌گیرانه و چه با انعطاف‌پذیری
بیشتر (موضوعی که در آینده مشخص خواهد شد) نقش این کشور را به‌عنوان یک
قدرت جهانی تعیین خواهد نمود.

کریستین شی - کوپر پژوهش‌گر مسائل چین متعقد است تعادل بین دولت و جامعه بین
نظارت اجتماعی شدید از یک سو و نیازهای طبقه متوسط در حال رشد و قدرت‌مند از
سوی دیگر در نوسان است. اصلاحات مربوط به دغدغه‌های زیست‌محیطی، امنیت
غذایی، نظام سلامت و تقاعد جزء مهم‌ترین اولویت‌های چین در سال‌های آینده هستند.
در حالی که ایجاد «جامعه هماهنگ» یکی از اهداف اساسی است، چین هم‌چنان درگیر

آفت‌های ناشی از نابرابری‌های اجتماعی است که به تضعیف ثبات نظام حکومتی ادامه می‌دهند. با این وجود هیچ تلاش سازمان یافته‌ای، جهت سرنگونی نظم سیاسی موجود به چشم نمی‌خورد (اوپجساوا، ۲۰۱۷: ۱۸۷). چین در سال‌های اخیر از طریق تدوین برنامه‌های توسعه‌ای و حمایتی توانسته فقر را در این کشور ریشه‌کن نماید.

۳. چین در ساختار بین‌الملل

خیزش بین‌المللی چین، ویژگی‌های منطقه‌ای «آسیا- اقیانوسیه» را در آینده تعیین خواهد کرد. ظهور چین به مثابه یک بازیگر سیاسی و امنیتی مهم، بدون در نظر داشت قدرت اقتصادی آن، نه تنها توازن قدرت در آسیا را باز تعریف نموده، بلکه وجهه و آرمان‌های بین‌المللی روبه‌رشد آن، به شکل قابل توجهی، چشم‌انداز استراتژیک جهان در سال‌های آینده ترسیم خواهد نمود. نوسازی ارتش و افزایش تجهیزات نظامی چین، پی‌گیری جدی مطالبات سرزمینی در دریا‌های جنوبی و شرقی چین، کماکان ریسک‌ها را برای بازیگران سنتی امنیت منطقه افزایش می‌دهد؛ بازیگرانی که نگران ثبات منطقه و آینده یک نظم بین‌المللی مبتنی بر قانون هستند. با توسعه کانون‌های تجارت در آفریقا و افزایش حضور نظامی چین در اقیانوس هند نشان می‌دهد، آرمان‌های استراتژیک پکن به دنیای بیرون گرایش دارند و نیز اشتیاق فزاینده به حفاظت از منافع خود در خارج را مورد تأکید قرار می‌دهند. ایده چین در راستای تبدیل شدن به بازیگر جهانی، توسط ساختارهای نظارتی جدیدی مانند بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا^۱ و طرح یک کمربندوراه^۲ پشتیبانی می‌شود (اوپجساوا، ۲۰۱۷: ۱۸۴). چین با اتکا به قدرت اقتصادی خود تلاش دارد نظم محیط پیرامون خود را تحت تأثیر قرار داده و بر آن حاکم شود.

1. Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

2. International Road Transport Union (BIR)

۴. سیاست‌های منطقه‌ای چین

یک منطقه آرام، باثبات و شکوفا برای امنیت ملی و رشد اقتصادی چین ضروری به‌شمار می‌رود. در طول دهه‌های گذشته، پکن برای تعامل با شرکای خود در جنوب شرق، شمال شرق و مرکز آسیا سیاست‌های ابتکاری اتخاذ نموده است. با داد و ستد جهت سرمایه‌گذاری‌ها، توسعه اقتصادی به‌جای حمایت سیاسی، ضمانت‌های امنیتی، منافع اقتصادی، توسل به پیوندهای تاریخی و قرابت ایدئولوژیکی یا فرهنگی بخشی از سیاست «تهاجم افسون‌کننده» (اوپجساوا، ۲۰۱۷: ۱۸۵) چین هستند. النا آلتاناسوا- کورنلیس؛ پژوهشگر حوزه چین معتقد است، پکن برای جلوگیری از تشکیل اتحادیه‌های ضد چین، با افزایش مشوق‌های اقتصادی و ایجاد «شبکه‌هایی از دوستان»، در پی یک استراتژی «تسلط‌گرینشی»، بر همسایگان است که احتمالاً تا سال ۲۰۲۵ اهداف آن تکمیل خواهد شد. در عین حال، باتوجه به عدم احتمال کاهش مشارکت نظامی ایالات متحده و هم‌پیمانان‌اش در کوتاه‌مدت، پکن به تقویت دفاعی خود جهت افزایش حضور نظامی نسبی‌اش در منطقه ادامه خواهد داد (غیاثوند، ۱۳۸۹: ۱۵۷). چین اگرچه با نفوذ نرم اقتصادی در تلاش است تا خود را به هژمون منطقه‌ای و جهانی تبدیل کند، به نظر می‌رسد در آینده به سازکارهای سخت‌افزاری و جدی‌تری نیاز خواهد داشت.

۵. دیپلوماسی منطقه‌ای چین

چین بزرگ‌ترین همایش در خصوص سیاست خارجی از سال ۲۰۰۶ و اولین همایش با موضوع سیاست در خصوص کشورهای همسایه از زمان تأسیس جمهوری خلق با عنوان «دیپلوماسی پیرامونی» را در اکتوبر ۲۰۱۳، در پکن برگزار کرد. رئیس‌جمهور شی جین‌پینگ طی نطقی اظهار داشت: همسایگان چین، ارزش استراتژیک بسیار مهمی دارند. پکن می‌خواهد روابط را با همسایگان بهبود بخشد، روابط اقتصادی را مستحکم کند و همکاری‌های امنیتی را تعمیق نماید. وی افزود: حفظ ثبات در همسایگی چین، هدف کلیدی دیپلوماسی پیرامونی است. ما باید در فرایند یک‌پارچه‌سازی اقتصادی منطقه‌ای،

تسریع ایجاد زیرساخت و اتصال مناطق، مشارکت داشته باشیم و نقش مشوق را ایفا کنیم. ما باید کمر بند اقتصادی جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم را بسازیم و یک نظم اقتصادی منطقه‌ای جدید ایجاد کنیم (غیاثوند، ۱۳۸۹: ۱۵۷). در این رویکرد همه همسایگان برای چین از جایگاه و اهمیت یک‌سان برخوردار نیستند. گزینش شرکای طرح بیشتر با تعاملات جغرافیایی، روابط تاریخی و اهمیت ژئوپلیتیکی صورت می‌گیرد.

۶. استراتژی چین در آسیای جنوب غربی

سیاست چین در آسیای غربی، مبتنی بر استراتژی «حرکت به سوی غرب» است. مبتکر این سیاست وانگ جیسی^۱، پژوهشگر برجسته چینی است. وی این استراتژی را این‌گونه خلاصه می‌کند: «تثبیت در سمت شرق و حرکت به سوی غرب». وانگ معتقد است که تضاد منافع چین و آمریکا در شرق به‌طور روزافزونی در حال تبدیل شدن به یک بازی با حاصل جمع صفر است. به‌همین دلیل چین باید به سمت غرب آسیا حرکت کند و به تجدید موازنه استراتژیک بپردازد. استراتژی حرکت به غرب شامل سیطره ژئواکونومیک بر کشورهای آسیای غربی و زیرسیستم‌های آن، آسیای جنوبی، آسیای میانه و خاورمیانه می‌شود. وانگ معتقد است استراتژی حرکت به سوی غرب علاوه بر ارتقای منافع اقتصادی و سیاسی چین، اهمیت استراتژیک چشم‌گیری نیز دارد. در غرب آسیا پتانسیل نسبتاً بزرگی برای همکاری بین چین و آمریکا در حوزه‌هایی مانند سرمایه‌گذاری، انرژی، مبارزه با تروریسم، منع گسترش و حفظ ثبات منطقه‌ای وجود دارد و خطر یک رویارویی نظامی بین چین و آمریکا به حداقل می‌رسد. درباره حفظ ثبات در افغانستان و پاکستان آمریکا خواستار کمک چین است و این امر اهمیت فراگیری برای بازسازی اعتماد متقابل بین این دو قدرت دارد. وانگ تأکید می‌کند که حوزه نفوذ چین تنها منطقه آسیای شرقی نیست، بلکه چنان‌چه ترجمه لغوی نام چین به معنای «کشور میانه» است؛ این کشور باید

1. Wang Jisi

جهت گیری جغرافیایی توسعه خود را به سایر مناطق گسترش دهد (عسگریان، ۱۳۹۴: ۱۹۵). استراتژی چین بر این اساس، متوازن سازی فرصت و تهدید محیطی است و هم زمان از ژئوپلیتیک به ژئواکونومیک شیفیت خواهد کرد. حضور چین به همان میزان که مایه نگرانی و تضاد منافع است باید در جای دیگر متوازن کننده منافع هم باشد. توجه و حضور چین به پاکستان در قالب برنامه کریدور اقتصادی CPEC خیزش روبه پیش در پوشش دیپلوماسی اقتصادی است.

۲. اهداف کریدور اقتصادی پاکستان و چین - CPEC

شی جین پینگ؛ رئیس جمهور چین نخستین بار از ابتکار «کمربند و راه» در قزاقستان در سال ۲۰۱۳ میلادی نام برد و در سفری به اندونزی پیشنهاد «راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» را مطرح کرد. مسیری که چین را از طریق شهرهای بندری جنوب شرق این کشور، ویتنام، اندونزی، میانمار، بنگلادش، سریلانکا، پاکستان، آفریقای شرقی و کانال سوئز به اروپا وصل کند (معاونت پژوهش های زیربنایی و امور تولیدی، ۱۳۸۰: ۴). بندگان پاکستان یکی از مراکز مهم این مسیر است و برنامه مرکزی کریدور اقتصادی چین - پاکستان محسوب می شود. طبق توافقات دوجانبه این بندر با حجم ۶۰ میلیارد دلار سرمایه گذاری دولت چین زیرساخت های تجاری، ترانزیتی، اقتصادی و صنعتی پاکستان را متحول خواهد ساخت. این طرح در سه مرحله زمانی ترتیب و تنظیم شده است:

- **مرحله اول، از سال ۲۰۱۵ تا سال ۲۰۲۰م؛** این طرح جامع مجموعه ای از پروژه های انرژی و حمل و نقل را به منظور ترمیم مشکلات شبکه ترانزیتی پاکستان پیش بینی کرده است.
- **مرحله دوم، از سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۵م؛** هدف این مرحله زمانی، تقویت زیربنایی ظرفیت صنعتی پاکستان برای ایجاد اشتغال و بهبود رقابت اقتصادی در حال وخامت است.

• **مرحله سوم، از سال ۲۰۲۵ تا ۲۰۳۰م؛** ارتباطات مدرن و بخش صنعت به صورت ترکیبی بهبود یافته، ایجاد کریدور فراملی یک‌پارچه‌ای که بتواند اقتصاد پاکستان را به چین پیوند دهد، در این مرحله زمانی پیش‌بینی شده است (Ministry of planning Development & Reform Government of Pakistan, 2017: 2)

براساس معلومات جمع‌آوری شده بانک جهانی، در پنج سال اول اجرای قرارداد، چین تقریباً ۳۲ میلیارد دلار را برای ساخت بخش‌های فیزیکی پروژه، سرمایه‌گذاری کرده است که بخش‌هایی از آن تکمیل و به مرحله اجرایی رسید. هم‌چنین پروژه‌های دیگر تحت بررسی‌های تخنیکی امکان‌سنجی به مطالعه گرفته شد و پروژه‌های جدیدی به ارزش ۱۴ میلیارد دلار دیگر سروی و آماده پلان‌گذاری گردید. تقریباً ۷۰ درصد پروژه‌های بخش انرژی CPEC اجرا و تکمیل شده و تقریباً هرآن‌چه باقی مانده، در بخش ترانزیت جاده‌ای و ریلی قرار دارد.

طرح کریدور اقتصادی پاکستان- چین، باعث افزایش قابل توجه تولید برق، بهبود جاده‌های داخلی پاکستان و نصب خطوط ارتباطات فایبر نوری شد و در سال ۲۰۱۸ رشد ۵/۲ درصدی را در پاکستان رقم زد که بیشترین نرخ رشد اقتصادی این کشور در یک دهه گذشته است. اما در سال‌های بعدی رشد اقتصادی فرایند منفی را طی نمود (پایگاه اطلاع‌رسانی معاونت دیپلماسی اقتصادی، ۲۰۱۸).

۸. کریدور اقتصادی چین- پاکستان از چشم‌انداز چین

طرح کمربند‌وراه ۶۵ کشور را در سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا در بر می‌گیرد که بالغ بر ۶۲ فیصد جمعیت جهان، حدود ۳۹ فیصد از مساحت زمین و ۳۰ درصد از تولید ناخالص جهان را شامل می‌شود. این طرح قرار است زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ارتباطات در آسیا، آفریقا و اروپا توسعه یابد و کالاهای ساخت چین را با سرعت بیشتری به بازارهای هدف اروپایی برساند (ایران شرقی، ۱۳۹۶).

کریدور اقتصادی چین و پاکستان از آپریل ۲۰۱۵ به طور رسمی آغاز شده و یکی از برجسته ترین مجموعه های عمرانی ابتکار کمربندوراه BRI است که تاکنون ده ها میلیارد دلار را برای پروژه های زیربنایی از جمله جاده ها، بندر، نیروگاه ها و فایبر نوری وارد چرخه اقتصادی پاکستان کرده و تنها پروژه برجسته BRI لقب گرفته است (Tahir, Ali, 2021). پکن ادعا دارد که پروژه های زیرساختی تحت حمایت چین مانند جاده ها، خط آهن ها و بندر جدید گوادر در ایالت بلوچستان به معنای واقعی کلمه موجب برقراری ثبات و پیشرفت شده و برای ۷۵۰۰۰ کارگر پاکستان ایجاد شغل نموده است. شهر کوچک بندری گوادر، در جنوب غربی پاکستان، مرکز اصلی پروژه ۶۰ میلیارد دلاری کریدور اقتصادی چین و پاکستان CPEC است و بخش پاکستانی پروژه ابتکاری کمربندو راه دولت چین محسوب می شود.

طبق برنامه ریزی گوادر قرار است به یک شهر بندری بزرگ هوشمند و تجاری بایک مرکز شهری توسعه یافته بدل شود. براساس طرح توسعه اقتصادی چین بندرگوادر تا سال ۲۰۵۰ به ۱۱ منطقه کاربردی و یک منطقه ویژه اقتصادی تقسیم شده و جمعیت آن از ۸۵۰۰۰ نفر به ۲ میلیون نفر افزایش می یابد. پیش بینی شده بود که برنامه های توسعه اقتصادی پکن-اسلام آباد، تولید ناخالص گوادر را تا ۲۰۵۰ به ۳۰ میلیارد دلار افزایش داده و حدود ۱/۲ میلیون شغل در آن ایجاد نماید (Ministry of Planning, Development & Special initiatives, Introduction).

توسعه بندر گوادر همان قدر که برای پاکستان اولویت دارد، برای چین نیز مهم است. هرچند محاسبات استراتژیک چین غالباً مورد تأکید است، اما بندر گوادر در اوایل دهه ۲۰۰۰، پیشنهادی از سوی پاکستان بوده که بعدها در سال ۲۰۱۳، به عنوان بخشی از ابتکار کمربندوراه تغییر یافت. تمامی زمامداران پاکستان از مشارکت چین در گوادر استقبال کرده اند، چین نیز این بندر را نقطه استراتژیک خود در اقیانوس هند می داند. پروژه های انرژی در ابتدا براساس اولویت بندی پاکستان دسته بندی و زمان بندی شدند. بیشتر

سرمایه‌گذاری‌های فاز اول کریدور اقتصادی به پروژه‌های انرژی، به‌ویژه نیروگاه‌های زغال‌سنگ بخشی از تمایل پاکستان در جهت ایجاد تنوع در ترکیب بازارهای انرژی خود بود (Spies, 2021). گوادر با وجود سرمایه‌گذاری‌های دریایی چین در دیگر بنادر منطقه، از جمله کلموبو و هامبانوتا در سریلانکا و بندر خلیفه در ابوظبی و سرمایه‌گذاری‌های آتی در منطقه ساحلی مکران که منطقه استراتژیک از تنگه هرمز شروع تا گوادر پاکستان را شامل می‌شود، با مراکز جلب سرمایه‌گذاری در حوزه خلیج فارس و بندر چابهار رقابت دارد (Ministry of Planning, Development & Special initiatives, Long Term Economic Corridor (2017- 2030) Plan for China- Pakistan. از دیدگاه پکن دسترسی به پاکستان از طریق مناطق ویژه اقتصادی از مزیت ثانویه‌ای برخوردار است که اجازه می‌دهد سرمایه‌گذاران چینی با استفاده از دسترسی پاکستان به اتحادیه اروپا در عرصه صادرات رشد نمایند. علاوه بر این، سرمایه‌گذاری در مناطق ویژه اقتصادی به چین امکان می‌دهد که از مزیت نیروی کار ارزان پاکستان و جابه‌جایی برخی از «صنایع روبه‌افول» خود در پاکستان بهره‌مند گردد؛ هرچند پاکستان تنها گزینه احتمالی جابه‌جایی شرکت‌های چینی نیست. در جلسه شورای همکاری مشترک در سال ۲۰۱۶، پاکستان و چین با ایجاد ۹ منطقه ویژه اقتصادی جدید موافقت کردند. این مناطق ویژه اقتصادی در ابتدا به‌طور گسترده‌تری سراسر کشور را شامل می‌شوند. دولت فدرال ایجاد «پارک‌های صنعتی در هر چهار ایالت» را پیشنهاد کرد که یکی از این مناطق ویژه اقتصادی در ایالت پنجاب و دو مورد در سند، یکی در بلوچستان و دیگری در خیبرپختونخواه بود. هم‌چنین پیشنهاد شد، مناطق ویژه اقتصادی نیز در مناطق قلمرو اداری اسلام‌آباد، گیلگیت بلتستان، جامو و کشمیر آزاد و مناطق قبایلی تحت مدیریت فدرال ایجاد شوند (اندرواسمال، ۱۳۹۶). اما کار ساخت مناطق ویژه مطابق پیش‌بینی، تطبیق نشد. شماری از مقامات سیاسی محلی معتقدند برای رفع کندی پیشرفت پروژه‌ها و کمبود تأسیسات در مناطق ویژه اقتصادی، ضروری است تا در فرایند پیچیده تصویب طرح و روش‌های دست و

پاگیر به منظور استفاده از مشوقها، نبود اهداف مشخص در سیاستها و سایر موارد تغییرات لازم وارد شود.

۹. کریدور اقتصادی پاکستان- چین از چشم انداز داخلی پاکستان

طرح CPEC، در دوره زمامداری نوازشریف آغاز و تا دوره عمران خان فراز و نشیب‌هایی را طی نموده است. پنداشته می‌شود که در دوره صدراعظمی عمران خان جاذبه همکاری پکن- اسلام‌آباد به کم‌ترین حد خود رسیده است. عمران خان سال‌ها پیش از پیکارهای انتخاباتی به عنوان مهره‌ای خارج از بازی به ایفای نقش می‌پرداخت و بارها از دولت به دلیل معاملات نامطلوب و مبهم با پکن انتقاد کرده بود. وی خواستار تعهد و پاسخ‌گویی بیشتر دولت در مورد کارآفرینی و برنامه‌های اجتماعی بود تا پروژه‌های کلان زیرساختی. هرچند بعد از رسیدن به قدرت موضع خود را تغییر داد ولی به دلیل نداشتن نفوذ بر پکن، نتوانست مجدداً در قبال کریدور اقتصادی پاکستان- چین که توسط دولت پیشین انجام شده بود، مذاکره کند (China-Pakistan Economic Corridor). پاکستان در ۵ سال اول در بخش ساختاری و زیربنایی اقتصاد از جمله مراکز تولید برق ساخت چین، حداقل ۱۹ میلیارد دلار به دست آورده است که اگر قطع برق و خاموشی‌های ناگهانی این کشور را از بین نبرده باشد، تا حد قابل توجهی آن را کاهش داده است.

با این حال پاکستان مزایای اقتصادی، سیاسی و صنعتی زیادی را در چارچوب پروژه کریدور اقتصادی چین- پاکستان نصیب شد. خوش‌بینی‌های سیاست‌مداران طرف‌دار مراودات با چین از زبان شماری از جمله شاه‌زیب خان کاکر، مدیر کل اداره توسعه گوادر دورنمای خوش‌بینانه‌ای را بازتاب می‌دهد. وی در سخنرانی خود در انجمن سرمایه‌گذاران در کراچی گفته بود که بندر گوادر به سنگاپور پاکستان تبدیل خواهد شد.

۱۰. گوادر کلید کریدور اقتصادی پاکستان- چین از چشم انداز امریکا

گوادر یک روستای کوچک ماهی‌گیری واقع در یک لنگرگاه طبیعی آب عمیق است

که پاکستان در سال ۱۹۸۵م به قیمت سه میلیون دالر از عمان خریداری کرد و قصد داشت آن را به یک بندرگاه تبدیل کند. بار اول ذوالفقار علی بوتو در دهه ۱۹۷۰م به امریکا پیشنهاد سرمایه‌گذاری را داد اما از سوی ایالات متحده پذیرفته نشد. کمی بعدتر یک طرح رسمی برای تبدیل گوادر به یک مرکز بزرگ تجاری به یک کنسرسیوم انگلیسی واگذار شد، اما به دلیل مشکلات سیاسی و مالی متوقف شد. در سال ۲۰۰۱م در پنجاهمین سالگرد روابط چین و پاکستان «ژو رونگجی»، نخست‌وزیر چین اعلام کرد که پکن هزینه این پروژه را می‌پردازد. چین طی توافقی از ۲۴۸ میلیون ۱۹۸ میلیون دالر مورد نیاز را پرداخت کرد و «شرکت انجینری بندرگاهی چین» وابسته به «شرکت راه و پل‌سازی چین» که کار ساخت بزرگراه قره‌قروم را پیش می‌برد، مسئولیت فاز اول گوادر را نیز بع‌عهده گرفت، که شامل ساخت سه پهلوگاه چندمنظوره کشتی و یک پهلوگاه خدماتی و لایروبی، یک کانال آب عمیق، به‌شمول ساخت جاده‌ها، تأسیسات بندری و سایر جزئیات می‌شد. در همان حال، پروژه دوصد میلیون دالری «بزرگراه ساحلی مکران» برای اتصال جاده‌ای به کراچی راه‌اندازی شده و توسط «سازمان امور سرحدی» یک واحد اردوی که برای ساخت بزرگراه قره‌قروم تأسیس شده بود، ساخته شد. فاز اول گوادر در سال ۲۰۰۶ به اتمام رسید و این بندر در مراسمی در جنوری ۲۰۰۷ با شور و شوق فراوان رونمایی شد (اندرواسمال، ۱۳۹۶: ص ۱۶۴). کریدور اقتصادی پاکستان-چین، ابتدا توسط باراک اوباما، رئیس‌جمهور وقت ایالات متحده امریکا مثبت ارزیابی شد و نگاه خوش‌بینانه‌ای بدان داشت اما دونالد ترامپ رئیس‌جمهور وقت امریکا، موقف انتقادی به ابتکارات زیرساختی چین در پاکستان اتخاذ کرد. امریکا معتقد است که نفوذ سیاسی چین به حاکمیت ضد لیبرال کمک کرده و آزادی‌های شخصی در پاکستان را تضعیف نموده است. در بعد امنیت، ثبات منطقه‌ای فراهم شده در شرایطی که خصومت میان هند و پاکستان شدت یافته باید مورد توجه قرار گیرد و از طرف دیگر چالش‌های ژئوپلیتیکی بلند مدت ناشی از افزایش دخالت چین در سراسر منطقه برای ایالات متحده قابل توجه

است (غیاثوند، ۱۳۹۸: ۱۲).

آلیس ولز، یک مقام رسمی وزارت امور خارجه امریکا در بخش امور جنوب آسیا و آسیای میانه، در برنامه‌ای در مرکز وودر ویلسون در واشنگتن در سال ۲۰۱۹ از CPEC به شدت انتقاد نموده گفت: هزینه‌های نسبتاً بالا، تأثیرات بلندمدت فشار بدهی بر اقتصاد پاکستان، عدم شفافیت در روند مناقصه‌های برگزار شده زمینه‌های افزایش فساد را فراهم کرده و هم‌چنین کمبود شغل‌های جدید برای کارگران پاکستانی متناسب با طرح و نیازمندی‌ها نیست. در نتیجه پاکستان در دام بدهی چین گرفتار شده است (اسکندران، ۱۳۹۹: ص ۷۱). دیدگاه ایالات متحده را در پردازش و تحلیل دیگر کشورهای غربی می‌توان دید. اندرواسمال^۱ کارمند صندوق مالی مارشال آلمان، معتقد است که دوره زمانی ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۰ ظهور و سقوط CPEC است (اسکندران، ۱۳۹۹: ۶۸).

پاکستان در روزهای انزوای دیپلماتیک چین به‌عنوان دروازه مخفی، پکن، پلی بین نیکسون و مائو و خط مقدم نبردهای چین با اتحاد جماهیر شوروی در آخرین مراحل جنگ سرد عمل می‌کرد. اکنون پاکستان به یکی از ارکان گذار چین از یک قدرت منطقه‌ای به یک قدرت جهانی تبدیل شده است که میدان‌های نفت و گاز و خاورمیانه را به کلان شهرهای شرق آسیا متصل خواهد کرد. خط ساحلی سکوی پرتاب چین جهت تبدیل شدن به یک قدرت دریایی است که حوزه نفوذش را از اقیانوس هند به خلیج فارس و دریای مدیترانه گسترش خواهد داد. در شرایطی که چین سرگرم مسیریابی برای منافع رو به رشد خود در جهان اسلام است و می‌کوشد پشتیبانی از فعالیت‌های پیکارجویی به‌عنوان یکی از جدی‌ترین تهدیدها برای ثبات داخلی خود را خنثی کند (اندرواسمال، ۱۳۹۶: ۲۱).

هدف انتقادات ایالات متحده نسبت به روند CPEC توجه پاکستان به سرمایه‌گذاران امریکایی و کسب امتیاز برابر مانند امتیازات اسلام‌آباد برای شرکت‌های چینی، با تسهیلات

¹. Andrew Small

ویژه است. به عبارتی امریکا در پی این است که پاکستان را متوجه اهمیت اقتصادی امریکا نماید (عسگری نقوی، ۱۳۹۸: ۷۸). امریکا در صورتی که به منظور خود نرسد در مورد خروج پاکستان از لیست حامیان تروریسم کمک نخواهد کرد.

۱.۱. کریدور اقتصادی پاکستان- چین از منظر منتقدین

شماری از منتقدین طرح معتقدند که مسیر در نظر گرفته شده برای کریدور اقتصادی تحت تأثیر سیاست‌های حزبی پاکستان (انتخاب پروژه‌ها در مسیر سند و پنجاب براساس اولویت‌بندی نواز شریف) قرار گرفته است. تصمیم‌گیری‌ها در پس مسیر جغرافیایی این کریدور نشان می‌دهد که اقتضائات پاکستان در شکل‌گیری و چگونگی گسترش کریدور اقتصادی در این سرزمین جایگاهی کلید داشته است (اسکندران، ۱۴۰۰: ۶۹).

عدم مدیریت متوازن موجب شد تا مزایای سرمایه‌گذاری‌های چین به‌طور نامتعادل در سراسر جامعه پاکستان توزیع شده و باعث ایجاد نارضایتی‌های قابل پیش‌بینی گردد. طرح CPEC برای برخی از نخبگان پاکستانی به شمول تجار، سیاست‌مداران و رهبران نظامی، نوید فرصت‌های تجاری و منابع جدید بود. اما برای بسیاری دیگر، از جمله اقلیت‌های قومی بلوچ، که غالباً در تصمیم‌گیری‌های سیاسی و اقتصادی پاکستان در حاشیه بودند، چیزی به جز جابه‌جایی جمعیت و تخریب محیط‌زیست دیده نمی‌شد. برخی منتقدین شرایط معاملات با چین، را به کنایه کمپانی هند شرقی جدید خواندند. باید گفت CPEC به‌جای این که نابرابری‌های سیاسی بلندمدت این کشور را کاهش دهد، تهدیدی برای تشدید آن‌ها بود. در نتیجه سرخوشی عمومی و دیدگاه‌های مثبت نسبت به CPEC کم‌رنگ شد (زیمیرمن، ۲۰۱۹: ص ۱۲). شماری نیز معتقدند که پاکستان در تنگنای بازپرداخت وام‌هایی است که به چین در برنامه ۶۰ میلیارد دلاری کریدور اقتصادی مقروض شده است. برای تأمین ناچار است که شرکای جدیدی در این پروژه برای خود بیابد. پیشنهاد پاکستان شامل ساختن ایران و عربستان تحت نام CPEC+2 است. در این

اواخر دیده می‌شود که پاکستان یک طرح ترانزیتی سه‌جانبه پاکستان-ایران-ترکیه را روی دست دارد.

۱۲. کریدور اقتصادی پاکستان- چین از منظر هند

برخی کارشناسان متمایل به هند، باتوجه به چرخه اقتصادی اسلام‌آباد، بازپرداخت وام‌های طرح یاد شده را برای پاکستان ناممکن و کمرشکن می‌دانند. آن‌ها معتقدند یکی از گزینه‌های پاکستان برای بازپرداخت وام‌های سرمایه‌گذاری چین در CPEC منطقه‌ای ساختن این پروژه است. دیپلمات‌های غربی معتقدند در صورت افزایش قابل توجه درآمدهای حاصل از کریدور، هند بزرگ‌ترین اقتصاد در جنوب و آسیای میانه باید در فهرست شرکای آینده پاکستان در CPEC قرار گیرد. به عبارتی اگر پاکستان بخواهد این طرح ابتکاری را به‌نوعی به یک پروژه منطقه‌ای تبدیل کند، هند باتوجه به وسعت اقتصادی خود، کاندیدای اصلی پاکستان خواهد بود. هند علاقه زیادی نسبت به پیوستن به CPEC و دسترسی به آسیای میانه خواهد داشت. اما در حال حاضر روابط دو کشور به حدی پرتنش است که تصور همکاری آن‌ها بسیار دشوار است. باتوجه به روی کار آمدن امارت اسلامی در کابل، برای جلب همکاری هند در سطح منطقه‌ای، پاکستان، افغانستان و ترکمنستان به منظور تقویت همکاری‌ها در پروژه تاپی می‌توانند از کارت مشارکت دهلی نو در CPEC+ استفاده کنند. افغانستان به دلیل اتصال جغرافیایی با آسیای میانه و علاقه‌مندی پاکستان به این منطقه، جاذبه‌های لازم برای حضور در این طرح را داراست.

۱۳. انگیزه‌های پاکستان از تمایل به چین و آسیای میانه

اتحاد روبه رشد پاکستان با چین از طریق ابتکار کمربندوراه و کریدور اقتصادی چین- پاکستان، موجب شد تا افغانستان، آسیای میانه و ایران و به تبع سازمان همکاری‌های اقتصادی ایکو برای پاکستان اهمیت بیشتری پیدا کند. حوزه ایکو، دوبرابر اتحادیه اروپا که موفق‌ترین گروه منطقه‌ای جهان است با حدود ۸ میلیون کیلومتر مربع وسعت از

منطقه‌ای با جمعیت ۴۴۰ میلیون نفر (آمار ۲۰۱۳)، که ۶/۲۰ فیصد جمعیت جهان را شامل می‌شود و با روسیه، چین، اقیانوس هند، خلیج فارس و حوزه خزر هم مرز است. در حال حاضر شبکه ترانزیتی ریلی آسیایی و اروپایی در حوزه ایکو حدود ۵۵۰۰۰ کیلومتر طول دارد. خط آهن ریلی ترکیه-ایران-پاکستان، بخشی از شبکه‌های اتصال سه‌جانبه است که اتصالات خط آهن، جاده‌ای، هوایی و فایبرنوری را پوشش می‌دهد. انتقال کالا از این مسیر با طول ۶۵۶۶ کیلومتر از اسلام‌آباد با عبور از تهران به استانبول طی ۱۴-۱۶ روز را در بر می‌گیرد، در حالی که این مسیر از بندر کراچی به یکی از بنادر ترکیه حدود ۴۰ تا ۴۵ روز طول خواهد کشید. مسیر دوم شبکه خط آهن ترکیه-ایران-ترکمنستان-ازبکستان-قزاقستان، مناطق خلیج فارس، خلیج عمان، چین، روسیه، ترکیه و اروپا با طول ۵۴۴۰۰ کیلومتر و دو روز کم‌تر از مسیر قبلی می‌باشد. مسیر سوم خط آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران برای طرفین از اهمیت استراتژیک بالایی برخوردار است چرا که آسیای میانه را از طریق ایران به خلیج فارس و بنادر متعدد این حوزه متصل می‌کند. مسیر کریدورهای ریلی و جاده‌ای اوراسیا ضمن اتصال حوزه اروپا، آسیای میانه و جنوب آسیا، سه برابر کوتاه‌تر از مسیر کانال سوئز، نقش مهمی در ایجاد محیط‌های تجاری و اجتماعی جدید در منطقه نزدیک دریای خزر و سرزمین‌های شمالی از برکت گرفته تا مرز قزاقستان ایفا می‌کنند. این منطقه با داشتن بزرگ‌ترین ذخایر نفت، گاز طبیعی، منابع معدنی، موقعیت جغرافیایی و استراتژیک منحصر به فرد کوتاه‌ترین مسیر تجاری و ترانزیتی به اروپا و آفریقا است. مجمع جهانی اقتصاد با درک نقش منطقه‌ای پاکستان به‌عنوان تکیه‌گاه شرقی گروه ایکو، دعوت کرده تا به گروه اوراسیا، به‌عنوان جامعه‌ای که گفت‌وگوهای بین‌منطقه‌ای و بین‌صنعتی را پیش می‌برد، بپیوندد (اسکندران، ۱۳۹۹: ۶۶).

از یک سو رویکردها و برداشت‌های متفاوت نسبت به عواقب قروض ناشی از وام‌های چین در طرح مشترک و از سوی دیگر استفاده از جذابیت‌های طرح اقتصادی مشترک چین و پاکستان برای جلب سرمایه‌گذاری‌های خارجی سبب شده که اسلام‌آباد گزینه‌های

جدیدی را در کنار کریدور اقتصادی CPEC جست‌وجو نماید (China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Authority Official Website). این راهکار از سوی پاکستان تمایل برای دسترسی به آسیای میانه، سازمان همکاری شانگهای، سازمان منطقه‌ای اوراسیا و اروپا است. چرا که پاکستان در همسایگی با هند در تنگنای ژئوپلیتیکی قرار دارد (اسکندران، ۱۳۹۹: ۶۳-۶۶).

کاهش رشد اقتصادی سالانه پاکستان و پرداختی‌های کارگران پاکستانی در سال ۲۰۲۰ همراه با بحران انرژی، قرار گرفتن در لیست خاکستری FETF و برخی مشکلات اقتصادی دیگر، موجب اعمال فشارها و کاهش کمک‌های خارجی به این کشور شده است. افغانستان می‌تواند با مشارکت در پروژه‌هایی مانند خط لوله «تاپی»، راه آهن و خط انتقال نیروی برق کاسا-۱۰۰۰ برای دسترسی آسان به تجارت و ترانزیت کالاهای پاکستانی و سپس کشورهای آسیای میانه، یک دهلیز انتقال بالقوه در نظر گرفته شود.

۱۴. بازتاب CPEC بر مناسبات پاکستان-چین-هند

تعهد چین نسبت به کریدور اقتصادی چین و پاکستان با وجود موانع زیاد، به دلیل عزم روزافزون برای برقراری موازنه در برابر هند همچنان پایدار می‌باشد. این روابط در بعد نظامی و پشتیبانی دیپلماتیک، که بیشتر نقش اردو را در دولت پاکستان تقویت می‌کند، برجسته می‌شود. چین در قبال اختلاف‌های هند و پاکستان به جای اتخاذ موضع بی طرفانه بیشتر از پاکستان پشتیبانی می‌کند، زیرا حمایت از پاکستان به چین کمک می‌کند تا قدرت هند را در آسیا محدود کند. چین در قضیه کشمیر از موضع پاکستان حمایت‌های خود را تشدید کرده است. درحالی که ایالات متحده آمریکا در درگیری‌ها در امتداد خط کنترل و موقوف‌گیری هند در حملات تروریستی که ادعا می‌کند پاکستان در آن‌ها دخیل است از موضع‌گیری هند حمایت می‌کند (اسکندران، ۱۴۰۰). از موارد دیگر محدودیت‌های وضعیت داخلی پاکستان و رقابت احزاب سیاسی فعال در گرایش به غرب است.

۱۵. تحلیل استراتژیک چشم‌انداز افغانستان از CPEC

پاکستان به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص خود، از نظر فیزیکی و تا حدی تجاری به بحران هویتی دچار شده است؛ این کشور از منظر فرهنگی و تاریخی بخشی از جنوب آسیا، آسیای میانه و خاورمیانه است. اوراسیا خشکی‌های متوالی است که از ساحل اقیانوس آرام تا اقیانوس اطلس کشیده شده و آسیای شرقی، آسیای جنوب شرقی و اروپا را نیز شامل می‌شود. صدسال پیش این منطقه توسط ژئوپلیتیسین‌ها، به عنوان مرکز توسعه یا محور تاریخ پیش‌بینی شد. حال پنداشته می‌شود با اتحاد روسیه و چین این امر در حال تحقق است.

چین با درک اهمیت جغرافیایی و به مدد قدرت صنعتی و اقتصادی خود یکی از عوامل تحول جهانی شده است؛ این کشور با ابتکار کمربندوراه به دنبال برقراری ارتباط خشکی‌های عظیم زمین از طریق جاده، خط آهن، خط لوله انرژی، در پی ایجاد و حفظ امنیت دریایی این مسیرهای ارتباطی به‌ویژه مسیر دریایی آن می‌باشد. سازمان همکاری شانگهای و سایر سازمان‌های اقتصادی برای بررسی و طراحی جزئیات جدید اوراسیا ایجاد شده‌اند (مانی، ۱۴۰۰) اگرچه در این مسیر تنش یا مشکلاتی وجود دارد.

در سوی دیگر این منطقه استراتژیک، ترکیه به‌مثابه دروازه آسیا-اروپا-آفریقا عمل می‌کند. جذابیت‌های ژئوپلیتیکی که سبب شد ترکیه به عضویت ناتو درآید و در آستانه قرن بیست‌ویکم به قدرت منطقه‌ای در حال توسعه تبدیل شود. با اتصال به مسیر کمربندوراه، ترکیه که به‌عنوان پلی زمینی در اوراسیا شناخته می‌شود. ایران با وجود شگفتی‌های بی‌نظیر جغرافیایی، در رویایی با نظم جهانی قرار گرفته و حدود چهار دهه تحریم اقتصادی مانع تحقق پتانسیل‌های اقتصادی این کشور شده است، اما فشارهای اقتصادی، ورود قدرت جدید اقتصادی که به‌زودی به مرکز ثروت، قدرت و دانش آسیا تبدیل خواهد شد، سیاست چرخش به چین را در پیش گرفته تا با استفاده از این واقعیت جدید، آمادگی‌های بهره‌برداری از پتانسیل خود را کسب نماید. پاکستان با اتصال به

کریدور اقتصادی چین، نزدیکی با هند، رقیب استراتژیک چین، به طور استثنایی می تواند بندرگودار را به یک مرکز ژئواکونومیکی تبدیل نماید. اما برای تحقق رؤیای توسعه اقتصادی ناگزیر است با آسیای میانه وصل شده و سیاست ادغام در جامعه اوراسیا را دنبال کند.

۱۶. افغانستان معبر اتصال ژئواکونومیکی پاکستان به آسیای میانه

افغانستان به طور طبیعی مسیر اتصال ترانزیتی پاکستان با کشورهای آسیای میانه است. در سال های اخیر افغانستان از طریق چندین طرح خطوط مواصلاتی با آسیای میانه را رونق بخشیده است. افغانستان عضو سازمان همکاری های منطقه ای جنوب آسیا یا سارک، همکاری های اقتصادی منطقه ای آسیای میانه، اتحادیه تجارت آزاد آسیای جنوبی بوده و توافقنامه تجاری سازمان همکاری های اقتصادی را امضا نموده است. افغانستان از موقعیت خوب برای استفاده از عضویت خود در زمینه افزایش ارتباط خود با شرق میانه، آسیای جنوبی و آسیای میانه و جامعه بین المللی برخوردار است. در جولای ۲۰۰۷ کابل توافقنامه تجارت و ترانزیت را با تاشکند و دوشنبه به امضا رسانده (استراتژی انکشاف ملی افغانستان، ۱۳۸۶) و از طریق خط آهن بندرآقینه- آتامراد در منطقه مرزی اندخوی ولایت فاریاب و منطقه امام نظر به ترکمنستان و از طریق جاده و خط آهن بندر تورغندی ولایت هرات، تجارت با ترکمنستان روابط اقتصادی را رونق بخشیده است. افغانستان در طرحی دیگر تحت نام «راه لاجورد» همکاری ترانزیتی با ترکمنستان، ترکیه، گرجستان و آذربایجان مسیر اتصال به اروپا را فراهم می سازد.

افغانستان در صورت اتصال با مسیرهای اوراسیا و کمربندوراه چین در آسیای میانه با کریدور ترانزیتی چین- روسیه- اروپا و حوزه قفقاز وصل خواهد شد. ازبکستان تلاش دارد تا برای رونق اقتصادی و تجاری به آسیای جنوبی و آب های آزاد دست یابد. حجم تجارت افغانستان و ازبکستان سالانه ۸۴۰ میلیون دالر است. که ۸۰۰ میلیون آن ارزش کالاهای صادراتی ازبکستان و ۴۰ میلیون دالر ارزش کالاهای صادراتی افغانستان را شامل

می‌شود (دویچه وله، ۲۰۲۱). باتوجه به این‌که ازبکستان بزرگ‌ترین تولیدکننده پنبه در منطقه است و پاکستان مهم‌ترین مصرف‌کننده پنبه در بخش صنعت پارچه‌بافی در منطقه است. افغانستان بهترین مسیر انتقال پنبه ازبکستان به پاکستان است.

۱۷. افغانستان دروازه پاکستان به تاجیکستان و قرقیزستان

انتقال انرژی کشورهای تاجیکستان و قرقیزستان به پاکستان از طریق افغانستان، یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های منطقه‌ای است که اقتصاد چهار کشور را به هم گره زده است. این پروژه به کاسا یکهزار شهرت یافته، از طریق بندر شیرخان ولایت قندوز، از شش ولایت، ۲۳ ولسوالی و ۶۰۰ قریه افغانستان گذشته و به پاکستان می‌رسد (موسسه مطالعات راهبردی شرق، ۱۳۹۹). سالانه حدود ۴۵ میلیون دالر حق‌العبور برای افغانستان عاید خواهد داشت. ضمن این‌که ۳۰۰ مگاوات برق هم دریافت خواهد کرد.

تاجیکستان و ترکمنستان از پیوستن افغانستان در مجمع همکاری‌های کوریای جنوبی - آسیای‌میانه حمایت می‌کنند. افغانستان از طریق راه‌های ترانزیتی هم‌چنان که می‌تواند زمینه وصل پاکستان به آسیای‌میانه را فراهم کند، می‌تواند جاذبه همکاری‌های بیشتر را با پاکستان در زمینه اتصال به کریدور ترانزیتی دریایی به‌دست آورد (هاشمی، ۱۴۰۰). البته ممکن است چین در این موضوع همکار و حامی نباشد. اما واقعیت‌ها و اهمیت جغرافیایی افغانستان زمینه تماس بیشتر کشورهای منطقه را میسر ساخته است.

۱۸. افغانستان معبر اتصال پاکستان به بازارهای قزاقستان

قزاقستان یکی از مهم‌ترین کشورهای آسیای‌میانه در بخش تولیدات زراعتی بوده که گفته می‌شود به خودکفایی رسیده و به مازاد تولید رسیده است. افغانستان یکی از به‌صرفه‌ترین مسیرهای انتقال تولیدات زراعتی قزاقستان به آسیای جنوبی به‌شمار می‌رود. البته آرد، گندم و تجهیزات ساختمانی آن به افغانستان نیز صادر می‌شود. قزاقستان بازار مناسبی برای صادرات میوه و زعفران افغانستان است. سالانه حجم ۵۰۰ میلیون دالر داد و

ستد دو کشور در عرصه تجاری می‌شود که حدود ۱۰ میلیون دلار به کالاهای صادراتی افغانستان تعلق می‌گیرد.

۱۹. افغانستان بستر اتصال منطقه‌ای پاکستان و ترکیه

ترکیه پس از ناکام ماندن در پیوستن به اتحادیه اروپا، سیاست چرخش به شرق را در پیش گرفت. این سیاست حضور ترکیه در قفقاز، آسیای میانه و جنوب آسیا را در محور توجه قرار داد. پاکستان به لحاظ موقعیت ژئوپلیتیکی در منطقه شبه‌قاره و نزدیکی با برخی از کشورهای آسیای میانه مورد توجه ترکیه قرار گرفته است. البته دو کشور روابط گرم تاریخی را نیز با خود دارند. در دو دهه اخیر بیش از ۱۱ نشست امنیتی بین فرماندهان نظامی دو کشور به هدف توسعه روابط دفاعی و امنیتی برگزار شده است. حاصل آن امضای چندین تفاهم‌نامه در بخش‌های دفاعی از جمله تبادل تجربه و اطلاعات در زمینه تولید تجهیزات نظامی، انجام رزمایش‌های مشترک نظامی، توافق‌نامه‌های همکاری نظامی بلند مدت، تولید و انتقال فناوری محصولات دفاعی از جمله ارتقاء جنگنده‌های اف-۱۶ پاکستان توسط صنایع هوایی ترکیه، تولید تجهیزات دفاعی و تولید مشترک طیاره‌های چرخکی جنگی نام برد. طبق اعلان وزیر دفاع ترکیه ۳۴ طیاره جنگی سبک و آموزشی نوع تی-۳۷ به‌طور رایگان به اسلام‌آباد داده و ۱۰۰۰ نیروی نظامی پاکستانی جهت فراگیری دوره‌های مختلف نظامی به ترکیه اعزام شدند. در حوزه اقتصادی نیز تا سال ۲۰۱۰ حجم مراودات دو کشور به یک میلیارد دلار می‌رسید. اما در سال‌های اخیر ارتباطات در امور انرژی، پارچه بافی و شهرسازی افزایش یافته است. تاکنون اسلام‌آباد و انقره حدود صد سند همکاری در بخش‌های مختلف به امضا رسانده و تلاش دارند تا سطح مبادلات تا ۲ میلیارد دلار افزایش یابد. از جمله ۱۳ موافقت‌نامه همکاری در بخش‌های آموزش، محیط‌زیست، ترانزیت، خدمات شاروالی، فرهنگی، تجاری، مالی و انرژی به امضا مقامات دو کشور رسیده است (سیدی، ۱۳۹۹: ۵۲-۶۳).

در مارچ ۲۰۲۱ نشست غیر رسمی شورای همکاری ترک‌زبان متشکل از ترکیه، آذربایجان، قزاقستان، قرقیزستان و ازبکستان (اعضای همیشگی) و مجارستان (عضو ناظر) از طریق ویدئو کنفرانس برگزار شد. این نشست به ابتکار نظرسلطان نظربایف، رئیس افتخاری «شورای ترک» تدویر شد که نام آن به «سازمان کشورهای ترک‌زبان» تغییر یافت. رهبران شورا پس از اعلام ترکستان در جنوب قزاقستان به‌عنوان «پایتخت معنوی جهان ترک» دستور تهیه پیش‌نویس استراتژی شورای ترک برای سال‌های ۲۰۲۰-۲۰۲۵ را به وزارت‌خانه‌های مربوطه صادر نمودند. در این نشست مکانیسم‌ها و ابتکارات برای تشکیل؛

- اتاق بازرگانی-صنعتی ترک؛
 - صندوق سرمایه‌گذاری ترک؛
 - فرآیند بنادر حمل‌ونقل ترانس کاسپین؛
 - شورای صحت؛
 - کمیته هماهنگ‌سازی در حوزه صحت؛
 - گروه زنجیره‌های تأمین؛
 - برنامه تبادل دانشجویان و اساتید؛
 - برنامه تورهای مسافرتی مشترک جاده ابریشم؛
 - برنامه‌ها و مجامع جوانان موارد توافق قرار گرفت (چرمگی، ۱۴۰۰: ۴۳-۴۴).
- رهبران شورا پس از اعلان ترکستان در جنوب قزاقستان به‌عنوان «پایتخت معنوی جهان ترک» دستور تهیه پیش‌نویس استراتژی شورای ترک برای سال‌های ۲۰۲۰-۲۰۲۵ را به وزارت‌خانه‌های مربوطه صادر نمودند.

۲۰. افغانستان کریدور اتصال پاکستان به آذربایجان

در گذشته تاریخی پاکستان ثبت است که روزگاری یکی از صنعت‌گران و بازرگانان حوزه نفت آذربایجان به‌نام حاجی تقی‌اف وقتی خبر ابتلای مسلمانان هند بریتانیا

(پاکستان) را به بیماری طاعون می‌شنود، حدود ۳۰۰ هزار واکسن طاعون را با پول شخصی خریداری و برای استفاده مسلمانان می‌فرستد که عامل شکست طاعون و نجات جان بسیاری می‌شود (قرل، ۱۴۰۰: ۶۸). روابط رسمی دو کشور به سال ۱۹۹۲ با به رسمیت شناختن استقلال آذربایجان از سوی اسلام‌آباد شروع شد. پاکستان از موقف باکو در قبال ارمنستان آشکارا اعلان حمایت کرده و «واقعه خوجالی» را به عنوان نسل‌کشی آذری‌ها توسط نیروهای ارمنی به شدت محکوم کرد. پاکستان با ارمنستان روابط دیپلماتیک ندارد. اسلام‌آباد یکی از طرف‌های قابل اعتماد همکاری و توسعه روابط آذربایجان نگریسته می‌شود. دانشگاه دولتی باکو یک دانشکده ثابت آموزش زبان اردو دارد، همچنان یک خبرگزاری آنلاین اخیراً به زبان آذری در پاکستان راه‌اندازی شده است. در سال ۱۹۹۵ فاروق لغاری رئیس‌جمهور وقت پاکستان به باکو برای گسترش روابط دوجانبه سفر کرد. در سال ۱۹۹۶ حیدر علی‌اف از اسلام‌آباد دیدن کرد. تمایل آذربایجان برای مدرن‌سازی صنعت نظامی و توان دفاعی سبب شد تا پاکستان به یکی از مهم‌ترین همکاران نظامی و شریک مطمئن در انتقال فناوری‌های تسلیحاتی تبدیل شود. دو کشور در این زمینه توافق‌نامه همکاری دفاعی و نظامی را در سپتامبر ۲۰۰۲ در شهر کراچی به امضا رساندند (قرل، ۱۴۰۰: ۶۹).

پرویز مشرف در جون ۲۰۰۴ از باکو دیدن کرد؛ متقابلاً الهام علی‌اف در اپریل ۲۰۰۵ از پاکستان دیدن به عمل آورد، آصف علی‌زرداری، رئیس‌جمهور وقت پاکستان در سال ۲۰۱۲ جهت اشتراک در دوازدهمین نشست سران سازمان همکاری اقتصادی ایکو به آذربایجان رفت. در تداوم مناسبات ممنون حسین، رئیس‌جمهور وقت پاکستان در سال ۲۰۱۵ از باکو دیدن کرد. الهام علی‌اف، رئیس‌جمهور آذربایجان برای حضور در سیزدهمین نشست ایکو، به پاکستان سفر کرد. این مناسبات در سال ۲۰۱۹ عارف علوی برای شرکت در نشست سران جنبش عدم‌انسلاک تداوم یافت. تاکنون بیش از ۳۵ سند همکاری بستر حقوقی همکاری‌ها میان باکو و اسلام‌آباد را تشکیل می‌دهد و مهم‌ترین

آن‌ها در حوزه‌های نظامی، تسلیحاتی، فنی و آموزشی می‌باشند (قرل، ۱۴۰۰: ۷۰-۷۱). پاکستان با داشتن بیش از ۲۰۰ میلیون نفر جمعیت از لحاظ استراتژیک با نقص ژئوپلیتیکی و فقدان عمق استراتژیک مواجه است. هم‌چنین به دلیل گنجانده نشدن در محیط امنیتی خاورمیانه، اوراسیا و جنوب شرق آسیا و انسداد تصنعی از سوی هند قادر به پیوستن به بلوک شرق آسیا نیست. تعارض ساختاری دائمی با هند و وابستگی به غرب، هویت و تعاملات منطقه‌ای پاکستان را دشوار ساخته است. بنابراین پاکستان برای کاهش این فشارها تلاش دارد تا کمربند اسلامی از ترکیه با حضور کشورهای آسیای میانه و افغانستان به منظور تحقق عمق استراتژیک مد نظر خود باشد.

با این چشم‌انداز پاکستان تلاش دارد تا به تمامی ساختارهای منطقه‌ای آسیای میانه وارد شود. از طریق عضویت در سازمان همکاری شانگهای، سعی دارد تا بسترهای همکاری را در سطح نهادی با کشورهای آسیای میانه تحکیم نموده و تجارت خود را با کشورهای اروپایی افزایش دهد. در مقابل سازمان همکاری شانگهای در ایجاد هماهنگی بین هند و پاکستان برای توسعه مسیرهای تجاری جنوب آسیا و کریدورهای انرژی نقش ظرفیت‌های قابل توجه را فراهم سازد که می‌تواند برای ثبات اقتصادی و یک‌پارچگی منطقه‌ای مفید باشد.

پاکستان با حضور هند و مشکلات عدیده در جنوب آسیا با تنگنای ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک مواجه است. این کشور تحت حمایت سیاست‌های منطقه‌ای چین در تلاش دست یابی به فضای حیاتی جدید است. افغانستان تنها جغرافیای مناسب با شرایط اقلیمی، فرهنگی، جغرافیایی و سیاسی پاکستان است که می‌تواند چنین امتیاز حیاتی را برای این کشور فراهم کند. بازگشت امارت اسلامی به صحنه قدرت در کابل فرصت‌های ژئواکونومیک پاکستان را در ابعاد منطقه‌ای با مزیت‌های زیادی همراه ساخته است. پاکستان با اتخاذ دیپلماسی هوشمندانه، از طریق افغانستان می‌تواند در تعاملات اقتصادی به ظرفیت‌های جدید دست یابد و عمق استراتژیک خود را به فضای

حیاتی جدید توسعه بخشد. در ذهنیت شماری از نخبگان پاکستانی، ظرفیت‌های صنعتی و اقتصادی چین، به‌ویژه سرمایه‌گذاری در پروژه CPEC پشتوانه‌های عظیمی است که رؤیای بلندپروازانه ژئواکونومی قرن بیست‌ویکم پاکستان را به‌سوی موفقیت پیش می‌برد.

نتیجه‌گیری

دهلیز اقتصادی پاکستان و چین، هرچند برای همکاری اقتصادی متصور می‌شود، اما در واقعیت بخشی از استراتژی ژئواکونومیک قرن بیست‌ویکم چین است که پاکستان را به یکی از کانون‌های مهم تقویت استراتژی کمربندوره این کشور تبدیل نموده است. چین به‌لحاظ جغرافیایی به‌علت قرارگرفتن در میان همسایگان قدرت‌مند مانند روسیه در شمال، جاپان، استرالیا، کوریا جنوبی در شرق و جنوب شرق و هند در جنوب و شماری از همسایگان کوچک دیگر که دارای مناسبات نزدیک و استراتژیک با غرب هستند به‌گونه‌ای با تنگنای استراتژیک مواجه است و به یک مسیر امن جهت دسترسی به راه مواصلاتی امن در زمان جنگ و صلح نیاز دارد تا فرایند تجارت و ترانزیت دریایی این کشور را با جهان به‌طور اطمینان‌بخش تأمین کند. در حال حاضر بندر مالاکا تنها مسیری است که امنیت انرژی چین متکی به آن است. این کشور تلاش دارد تا با توسعه بندر گوادر دومین دروازه و مسیر ورود و خروج به جهان برای تأمین نیازمندی‌های این کشور را به دور از دسترس و کنترل مستقیم همسایگان فراهم سازد. با توسعه برنامه‌های نظامی چین از آن به‌عنوان عقبه استراتژیک برای مهار هند نیز استفاده نماید، چشم‌اندازی که منافع چین و پاکستان را بیشتر به هم نزدیک ساخته است.

هدف پاکستان از این کریدور بهره‌برداری حداکثری در ایجاد و احیای زیرساخت‌های صنعتی، اقتصادی و راه‌های مواصلاتی است که قادر باشد نیازهای اساسی این کشور را تأمین کند. این کشور در سیاست ژئواکونومیک خود نگاه به شرق و نزدیکی بی‌پیشینه‌ای را با چین در پیش گرفته تا جایی که تصور می‌شود تا مرحله ادغام اقتصادی و صنعتی در آینده پیش خواهد رفت.

پاکستان در روابط با غرب و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس نتوانست رویاهای خود را محقق سازد. در سازمان سارک نیز تحت‌تأثیر قدرت اقتصادی هند، فضای رشد تجاری به‌دست نیامد. بنابراین در جدیدترین رویکرد تلاش دارد تا با پیوستن به برنامه‌های اقتصادی چین، به اهداف بلندمدت خود نائل شود. چین با سیاست خزنده و پیشرونده در آسیای میانه، تقویت سازمان همکاری شانگهای و نفوذ اقتصادی روزافزون در بازارهای اروپا، قفقاز، افریقا و امریکای لاتین، تلاش دارد تا در حوزه اقتصادی به یک بازیگر فعال و کنش‌گر جهانی تبدیل شده به تمامی راه‌های مواصلاتی و مراکز تجارت منطقه و فرامنطقه وصل شود. پاکستان در این استراتژی از جایگاه ویژه ترانزیتی و ترانسپورتی برخوردار است.

خروج قوای نظامی غرب از افغانستان و حاکمیت امارت اسلامی، چشم‌انداز پاکستان را برای تحقق اهداف در اتصال آسان به آسیای میانه، منطقه اوراسیا و تبدیل شدن افغانستان به مسیری برای ترانزیت و تجارت و دهلیز جنوب - شمال دست‌یافتنی ساخته است. این روند عزم و اراده پاکستان را تقویت نموده و زمینه‌های همکاری بیشتر با کابل را فراهم ساخته است.

از چشم‌انداز افغانستان، این کریدور در مرحله ابتدایی فرصت‌های چشم‌گیری را در پی ندارد. نکته قابل اهمیت، میل و تلاش پاکستان برای ایجاد کریدورهای جدید در اتصال به آسیای میانه (جمهوری‌های پنج‌گانه)، دسترسی به منطقه اوراسیا، اتصال با آذربایجان و ترکیه است. افغانستان در این رویکرد به یکی از حوزه‌های جغرافیایی استراتژیک و ژئواکونومیک تبدیل خواهد شد که پاکستان ناگزیر است آن را لحاظ کند. جغرافیای طبیعی افغانستان قابلیت‌های ایفای نقش در اتصال جنوب آسیا - آسیای میانه، اتصال سازمان همکاری شانگهای و جنوب آسیا، کریدور اتصال پاکستان به آذربایجان و ترکیه از طریق راه‌لاچورد را به صورت طبیعی برای پاکستان دارد.

گزینه افغانستان برای اسلام‌آباد مزیت ژئواکونومیکی، فرصت ژئوپلیتیکی و بستر اتصال فرامنطقه‌ای را در قالب جغرافیایی طبیعی خود فراهم می‌سازد. ایده «افغانستان قلب آسیا»، چشم‌انداز ارزشمند و امیدوارکننده‌ای از آینده اتصال منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای را با محوریت افغانستان به تصویر می‌کشد. نکته اساسی این است که افغانستان چنانچه تدوین سیاست و برنامه مطابق با ظرفیت‌ها، نیازها و منافع ملی متناسب با دیپلوماسی اقتصادی به روی دست نگیرد، در قامت یک بازیگر دارای منافع استراتژیک و ژئواکونومیک در تعامل منطقه‌ای به‌ویژه پاکستان ظاهر نخواهد شد. وزارت امور خارجه و نهادهای تطبیق‌کننده دیپلوماسی امارت اسلامی جهت دست یافتن به نقش تعیین‌کننده، ناگزیرند، موارد ذیل را در نظر گیرند.

1. هماهنگ‌سازی سیاست خارجی افغانستان با شرایط جهانی با توجه به اقتصاد

منبع قدرت در قرن بیست‌ویکم: در حال حاضر موضوعات اقتصادی برای کشورها در اولویت قرار گرفته و داشتن قدرت به معنای ظرفیت برقراری تعامل‌های اقتصادی با دیگر دولت‌ها و بازیگران است.

2. اتصال به بازارهای بین‌المللی مبتنی بر اصول و راهکارهای اقتصادی

دانش‌بنیان: رشد قابل‌ملاحظه تجارت بین‌الملل موجب ازدیاد بازارها و بازیگران اقتصادی بین‌المللی شده است. افغانستان نیاز به برنامه اتصال به این بازارها و راه‌های تبدیل شدن به یک بازار بین‌المللی را در بلندمدت دارد. نکته قابل‌توجه این که:

یک: تجارت میان کشورها با سرمایه، فناوری و دانش همراه است.

دو: راه‌ها و مکانیزم تجارت در عرصه بین‌المللی به نظام‌های مالی پیشرفته جهانی وصل و نظارت می‌شود که موجب تسهیل تبادل محصولات، پول، فناوری و دانش شده است.

سوم: سازمان تجارت جهانی، صندوق بین‌المللی پول و اتاق تجارت بین‌الملل زمینه همکاری میان کشورها را افزایش داده است. هر اقدامی در ایجاد رابطه و یا استفاده از فضای بیرون‌کشوری در حوزه اقتصاد، نیازمند مطالعه علمی، ایجاد دانش مسلکی و

برنامه‌ریزی کاربردی است. افغانستان در جهت خودکفایی مالی و قطع وابستگی به منابع خارجی به رشد اقتصادی و توسعه تجارت نیازمند است. این مهم به اتکای استفاده از دانش اقتصادی تخصصی برآورده خواهد شد.

3. نهادسازی دیپلوماسی اقتصادی افغانستان با ایجاد معینیت اقتصادی وزارت

امور خارجه: اقتصاد و تجارت در عصر فعلی با اقدامات دیپلوماتیک، پیوند عمیق یافته و سطوح حاکم بر دیپلوماسی اقتصادی نیز تکامل یافته و در سطوح یک‌جانبه، دوجانبه، منطقه‌ای و چندجانبه از جایگاه ویژه‌ای برخوردار شده است. افغانستان برای تعامل مفید در این سطوح نیازمند یک نهاد ویژه مسایل اقتصادی با توانایی‌های تصمیم‌گیری به موقع است. فعال‌سازی معینیت اقتصادی وزارت امور خارجه در عملی سازی این مهم بسیار موثر خواهد بود.

4. ایجاد دیسک مطالعاتی سازمان‌های منطقه‌ای و پروژه‌های کلان فرامنطقه‌ای:

تحولات اقتصادی و برنامه‌های منطقه‌ای کشورهای منطقه، سازمان‌های منطقه‌ای و قدرت‌های بزرگ دائماً مورد مطالعه ریاست‌های مربوطه قرار گرفته و دیسک‌های ویژه تحلیل و برنامه‌ریزی تحت نظر معینیت اقتصادی وزارت امور خارجه فرصت‌ها و چالش‌های اقتصادی، تجاری و ترانزیتی افغانستان مورد بررسی، تحلیل و شناسایی قرار داده شود.

5. انتخاب افراد مستعد، متخصص و آشنا به مسائل کشورهای منطقه در سمت‌های

دیپلوماتیک با رویکرد اقتصادی در نمایندگی‌های وزارت امور خارجه، در خارج کشور.

6. شناسایی و تعیین شرکت‌های تجاری افغان به‌عنوان نمایندگان غیررسمی

بازرگانی افغانستان در ایجاد رابطه با نهادهای غیررسمی کشورهای هدف.

7. شناسایی شخصیت‌های تجار خوشنام، مبتکر و مورد اعتماد به‌عنوان دیپلومات‌های غیررسمی در ایجاد و تقویت روابط بازرگانی با شخصیت‌های حقیقی و حقوقی کشورهای دیگر.

افغانستان برای قرارگرفتن در موقعیت برتر منطقه‌ای در ترانزیت و تجارت به‌طور طبیعی قرار دارد. اما این فرصت به یک مزیت قابل استفاده و ثبات بخش تبدیل نشده است. درصورت ایجاد هماهنگی بین ایده‌ها سیاست‌گذاری‌ها، اهداف، سناریوها و چالش‌های احتمالی از قبل تعیین نشود، اقدام در وضعیت‌های اضطراری و غیرپیش‌بینی شده، هزینه‌های مالی، حیثیتی، زمانی و سازمانی زیادی را به دنبال خواهد داشت.

منابع کتاب

۱. استراتژی انکشاف ملی افغانستان، (۱۳۸۶)، «استراتژی سکتور ترانسپورت ۱۳۹۱-۱۳۸۷»، کابل، دلو.
۲. اندرو اسمال، (۱۳۹۶)، «محور چین- پاکستان؛ ژئوپلیتیک نوین آسیا»، محمد حسین دهقانان، تهران، موسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین المللی ابرار معاصر
۳. اوپجساوا و دیگران، (۲۰۱۷)، «چشم انداز اقتصادی کمربنده جاده» جلد دوم ۲۰۱۷، مرکز مطالعات امنیتی اتحادیه اروپا، ترجمه، حسام الدین آشنا، تهران، مرکز بررسی های استراتژیک.
۴. زیمرمن، توماس، (۲۰۱۹)، «جاده ابریشم جدید: چین، ایالات متحده و آینده آسیای میانه»، مرکز همکاری های بین المللی دانشگاه نیویورک، حسام الدین آشنا، تهران، مرکز بررسی های استراتژیک.
۵. عسگریان، حسین، (۱۳۹۴)، «چشم انداز روابط ایران و چین»، جعفر حق پناه و محمد حسین دهقانان، «روابط چین با افغانستان و پاکستان و پیامدهای آن برمنافع و امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران»، تهران، موسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین المللی ابرار معاصر
۶. غیاثوند، ابوالفضل، (۱۳۹۸)، استراتژی های آینده چین (جلد اول)، تهران، کتاب راهبرد.
۷. غیاثوند، ابوالفضل، (۱۳۸۹)، مجموعه مقالات چین: چشم انداز اقتصادی کمربند و جاده ابریشم (جلد دوم)، تهران، مرکز بررسی های استراتژیک.

هفته نامه ها

۸. اسکندران، منصوره، (۱۳۹۹)، «پاکستان و چین؛ روایت کریدور اقتصادی به هر

۹. اسکندران، منصوره، (۱۳۹۹)، «عصر اوراسیا و واکنش پاکستان»، **هفته نامه تحلیلی**، شماره ۳۳۶
۱۰. اسکندران، منصوره، (۱۴۰۰)، «نگاهی به الگوی مذاکره چین و پاکستان نمونه مطالعاتی؛ CPEC»، **هفته نامه تحلیلی**، شماره ۳۶۰-۱۵
۱۱. ایران شرقی، ۱۳۹۷، «کریدور اقتصادی چین- پاکستان فرصت‌ها و چالش‌ها»، **هفته نامه تحلیلی**، شماره ۲۳۰
۱۲. عسکری نقوی، سیدعباس، «دور تازه همکاری پاکستان و چین در پروژه کمر بند- جاده»، **هفته نامه تحلیلی**، شماره ۲۶۵
۱۳. چرمگی، الهام، (۱۴۰۰)، «دلربایی متواضعانه جهان ترک از آسیای میانه»، **هفته نامه تحلیلی**، شماره ۳۵۴
۱۴. سیدی، محمد، (۱۳۹۹)، «نگاهی به مناسبات پاکستان و ترکیه و چشم انداز این روابط در آینده»، **هفته نامه تحلیلی**، شماره ۳۴۴-۲۷
۱۵. قزل، بهروز، (۱۴۰۰)، «چشم انداز روابط پاکستان و جمهوری آذربایجان از حمایت نمادین تا همکاری نظامی- تسلیحاتی»، **هفته نامه تحلیلی**، شماره ۳۵۷، ۲۵

منابع اینترنتی

۱۶. اسکندران، منصوره، (۱۳۹۸)، «ابتکار یک کمر بند و یک راه در پاکستان: فرصت‌ها و چالش‌ها»، قابل دسترس در: iess.ir
۱۷. اسکندران، منصوره، (۱۴۰۰)، «نقش چین در تحرکات جنوب آسیا»، قابل دسترس در: iess.ir موسسه مطالعات راهبردی شرق - ابتکار یک کمر بند و یک راه در پاکستان: فرصت‌ها و چالش‌ها (iess.ir).

۱۸. ایران شرقی، (۱۳۹۶)، «مختصات و اهداف پروژه «یک کمربند-یک جاده»، قابل دسترس در: موسسه مطالعات راهبردی شرق - مختصات و اهداف پروژه «یک کمربند-یک جاده» (iess.ir)

۱۹. خبرگزاری دویچه وله، (۱۴۰۰)، «رویکرد تجارت محور ازبکستان به طالبان»، قابل دسترس در: رویکرد تجارت محور ازبکستان به طالبان - dw - ۱۱/۸/۱۴۰۰.

۲۰. زندیه، مصطفی، (۱۴۰۰)، «پاکستان؛ تغییر پارادایم از ژئواستراتژیک به ژئواکونومی»، قابل دسترس در: موسسه مطالعات راهبردی شرق - پاکستان؛ تغییر پارادایم از ژئواستراتژیک به ژئواکونومی (iess.ir).

۲۱. مانی، پارسا، (۱۴۰۲)، «افغانستان، مهره‌ای تازه در طرح‌های بزرگ چین»، قابل دسترس در: افغانستان، مهره‌ای تازه در طرح‌های بزرگ چین (radiofarda.com).

۲۲. مطالعات راهبردی شرق، (۱۳۹۹)، «افغانستان و آسیای میانه؛ فرصتی برای یکپارچگی»، قابل دسترس در: موسسه مطالعات راهبردی شرق - افغانستان و آسیای میانه؛ فرصتی برای یکپارچگی مجدد (iess.ir)

۲۳. هاشمی، عاطف، (۱۴۰۰)، «ارزیابی فرصت‌ها و چالش‌های پیوستن افغانستان به مجمع همکاری‌های کوریای جنوبی - آسیای میانه»، قابل دسترس در: ارزیابی فرصت‌ها و چالش‌های پیوستن افغانستان به مجمع همکاری‌های کوریای جنوبی - آسیای میانه | روزنامه ۸صبح (8am.media).

منابع انگلیسی

1. Ministry of planning Development & Reform Government of Pakistan, (2017). «Long Term Plan China-Pakistan Economic Corridor (2017-2030)», , www. CPEC. Gov. PK
2. Ministry of Planning Development, & Special Initiative, PEC projects, Gwadar Projects Under CPEC | China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Secretariat Official Website.

3. Tahir, Ali, (2021), «CPEC Authority hosted meeting of Pakistan based **Chinese companies**» CPEC Authority hosted meeting of Pakistan based Chinese companies--China Economic Net (ce.cn)
4. . Ministry of Planning, Development & Special initiatives, Introduction CPEC Project's CPEC | China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Secretariat Official Website
5. Ministry of Planning, Development & Special initiatives, Introduction CPEC Project's CPEC | China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Secretariat Official Website
6. Ministry of Planning, Development & Special initiatives, Long Term Plan for China- Pakistan Economic Corridor (2017- 2030), | China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Secretariat Official Website.
7. Spies, Michael, (2021), Promises and perils of China-Pakistan economic corridor: agriculture and export prospects in northern Pakistan, Routledge Taylor & Francis Group, Eurasian Geography and economics, Promises and perils of the China-Pakistan economic corridor: agriculture and export prospects in northern Pakistan (tandfonline.com)