



جغرافیا و روابط انسانی، زمستان ۱۳۹۹، دوره ۳، شماره ۳، صص ۲۵۳-۲۳۳

بررسی نقش کریدور واخان افغانستان در طرح یک کمربند-یک راه چین

مریم وریج کاظمی

دانش آموخته دکترا جغرافیای سیاسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران، دانشکده ادبیات و علوم

انسانی، گروه جغرافیا، تهران، ایران mariamverijkazemi@gmail.com

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۱۰/۲۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۰/۰۱

چکیده

افغانستان به عنوان کشوری حائل میان آسیای مرکزی و آسیای جنوبی از مزیت های ترانزیتی موثر برای پیشبرد اهداف اقتصادی کشورهای پیرامونی اش برخوردار است. از میان این کشورها چین با توجه به توانمندی اقتصادی در سطح بین الملل (دومین قدرت اقتصادی جهان) درصدد نظارت و تجارت با آسیای جنوبی، غرب آسیا و اروپا از طریق طرح یک کمربند-یک راه، همینطور کنترل هند به عنوان رقیب منطقه ای خود است، از این رو کریدور واخان افغانستان با توجه به مجاورت سرزمینی و امنیت نسبی نسبت به قلمروهای پیرامونی چین در نواحی غربی اش، راه حل مطلوب برای اجرا و تثبیت استراتژی اقتصادی یک کمربند-یک راه در نظر گرفته می شود. این مقاله با طرح این پرسش که کریدور واخان در ملاحظات اقتصادی چین چگونه ایفای نقش می کند، با روش تحلیلی-توصیفی به این فرضیه می پردازد که چین با توجه به فضای امنیتی حاکم بر کشمیر پاکستان و ناامنی کشورهای آسیای مرکزی به دلیل تحرکات گروههای افراطی، گزینه کریدور واخان را علیرغم تحت تاثیر قرار گرفتن از عوامل و عناصر جغرافیایی بخصوص توپوگرافی خشن آن به منظور نزدیکی به خاور نزدیک بزرگ (کانون انرژی جهان) و اروپا همچنان آبهای آزاد در برنامه ریزی بلند مدت استراتژی اقتصادی خود قرار می دهد.

کلید واژگان: کریدور واخان، استراتژی اقتصادی، یک کمربند-یک راه، افغانستان، چین.

مقدمه

جغرافیای افغانستان به دلیل موقعیت گذرگاهی برای تبادلات تجاری جاده ابریشم، پیوند میان کشورهای شرق و غرب را بوجود آورد و در طی چند سال اخیر انتقال لوله های گازی و نفت از آسیای مرکزی در مسیر افغانستان بار دیگر اهمیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک افغانستان را برجسته نمود. با این حال افغانستان به دلیل مجاورت با جمهوری خلق چین به عنوان بزرگترین قدرت اقتصادی جهان بار دیگر مورد توجه این کشور از لحاظ زمینه سازی برای فرصت های اقتصادی-تجاری از طریق مبادلات زمینی-ریلی قرار گرفته است تا از امکانات و پتانسیل های جغرافیایی و حتی منابع طبیعی خویش مسیری امن تر و با ثبات تری برای پیوستگی با خاور نزدیک بزرگ، خلیج فارس و حتی اروپا بازسازی نماید. در این بین کریدور واخان به عنوان معبری استراتژیک مرز بین افغانستان و چین را شکل می دهد که به لحاظ شرایط خاص توپوگرافی و اقلیمی وضعیت خاصی را برای کاهش منازعات داخلی افغانستان تشکیل داده است، بطوریکه این کریدور جزو مناطق امن از نظر نفوذ و حضور گروه های افراطی و بنیادگرای اسلامی نظیر طالبان و القاعده و.. طبقه بندی می شود، ولی از محرومیت و توسعه نیافتگی و نابرابری اقتصادی-سیاسی نسبت به مناطق مرکزی برخوردار است. با این اوصاف کریدور واخان نقش مهمی در استراتژی اقتصادی چین که در حال احیای جاده ابریشم با نام جدید یک کمربند-یک راه است، ایفا می نماید. از این رو مقاله حاضر با روش تحلیلی و توصیفی و استفاده از پژوهش های مراکز علمی معتبر به بررسی کریدور واخان و علاقمندی چین به این کریدور استراتژیک در ابعاد اقتصادی-امنیتی به دلیل نظارت و کنترل رقبای منطقه ای و همچنین همگرایی اقتصادی-تجاری با سایر فضاهای پیرامونی بر اساس پروژه یک کمربند-یک راه می پردازد و در نهایت نتیجه گیری می شود که کریدور واخان می تواند زمینه ایجاد ساماندهی عوامل اقتصاد، تجارت را برای چین فراهم آورد بخصوص با توسعه زیرساختهای حمل و نقل در بخش های زمینی و ریلی در این کریدور و پیوند با راه آهن سراسری افغانستان و اتصال به راه آهن ایران، قابلیت های امنیتی را برای احیای قدرت شرق نیز تضمین می نماید، اگرچه کمبودهای را هم می توان مشاهده کرد.

طرح مساله

تنگناها و محدودیت های ناشی از محیط جغرافیایی از مهمترین چالش های اتخاذ و اجرای سیاست های اقتصادی هستند که نقش بسیار مهمی در تصمیم گیری دولتها برای مراودات اقتصادی-تجاری بین واحدهای سیاسی جدا شده توسط مرزها دارند، از سوی دیگر جبر جغرافیایی می تواند رفتارهای بازیگران ملی و فراملی را امنیت سازی و یا با بحران مواجه نماید. ضمن اینکه در صورت مساعد بودن وضعیت جغرافیایی و انسجام شبکه های مواصلاتی-ارتباطی پشتوانه مناسبی را برای افزایش امنیت اقتصادی-تجاری بوجود می آورند. این موضوع برای قدرتهای بزرگ اقتصادی نظیر جمهوری خلق چین که در حال احیای قدرت منطقه ای و جهانی

¹- Wakhan Corridor

اش است، نقش حیاتی دارد. با توجه به اینکه تقریباً شصت درصد از مراودات تجاری چین با کشورهای غربی و خاور نزدیک بزرگ از طریق تنگه مالاکا که تحت نظارت مستقیم هند (رقیب منطقه ای-بین المللی چین) است، صورت می پذیرد و تنش های را نیز بوجود آورده، چین درصدد ایجاد مسیری جایگزین و امن برای توسعه تجاری-اقتصادی خود از مسیر زمینی-ریلی با نواحی غربی اش است.

با این اوصاف کریدور واخان در افغانستان به عنوان تنها معبر عبوری و نزدیک چین به غرب آسیا، خلیج فارس، حوزه دریای کاسپین (خزر) و اروپا در نظر گرفته می شود که چگونگی بهره برداری از منابع راهبردی-ترانزیتی آن با در نظر گرفتن وضعیت جغرافیایی و ویژگیهای محیطی-اقلیمی اش، چین را برای استفاده از این کریدور به جهت اجرای استراتژی اقتصادی اش که طرح یک کمربند-یک راه است، ترغیب می نماید.

بنابراین در این تحقیق در پی پاسخ به این پرسش هستیم که کریدور واخان در ملاحظات استراتژی اقتصادی چین چگونه ایفای نقش می کنند؟. بر طبق این سوال فرضیه ای بدین صورت شکل می گیرد که با توجه به فضای امنیتی حاکم بر کشمیر پاکستان و ناامنی جنوب تاجیکستان به دلیل تحرکات گروههای افراطی و بنیادگرای اسلامی، چین گزینه کریدور واخان را علیرغم تحت تاثیر قرار گرفتن از عوامل و عناصر جغرافیایی بخصوص توپوگرافی خشن آن به منظور نزدیکی به خاور نزدیک بزرگ (کانون انرژی جهان) و اروپا همچنین آبهای آزاد در برنامه ریزی بلندمدت خود در نظر قرار می دهد که نسبت به سایر کشورهای پیرامونی از نظر کنترل و نظارت بهتر و متوازن برای برقراری و اجرای استراتژی اقتصادی-تجاری چین در قالب یک کمربند-یک راه مهم ارزیابی می شود.

روش تحقیق

مقاله حاضر به روش تحلیلی و توصیفی و با استفاده از مقالات علمی و پژوهشی و دانشگاهی همچنین آرشیو نشریات و خبرگزاری های معتبر بین المللی درصدد است تا کریدور واخان افغانستان را از دیدگاه سیاست های اقتصادی جمهوری خلق چین مورد بررسی قرار دهد.

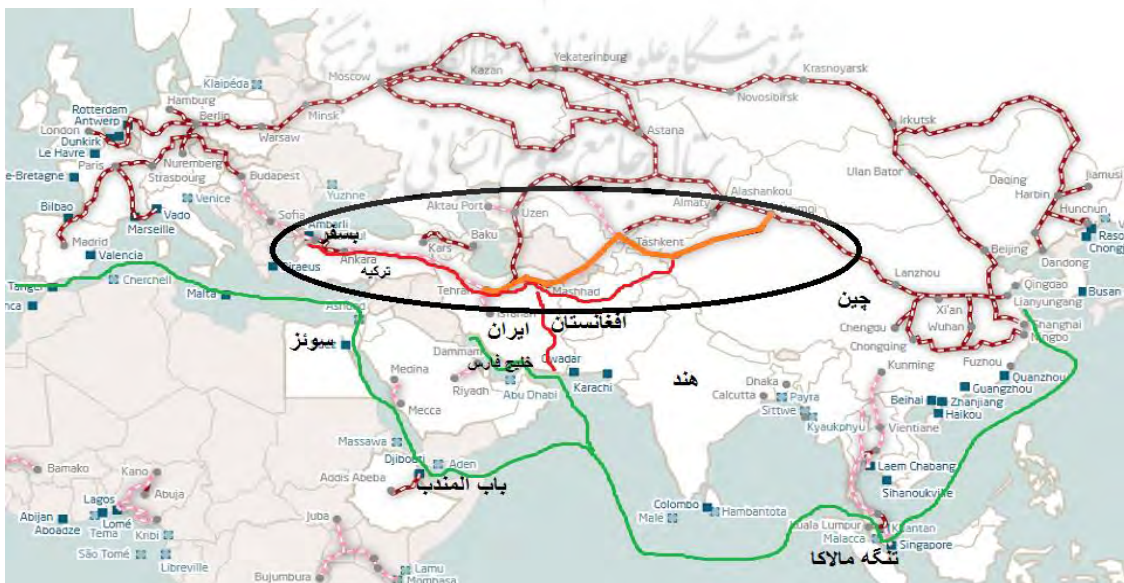
پیشینه تحقیق

پژوهش و مطالعات جامع و فراگیری در خصوص فعالیتهای اقتصادی-تجاری چین بخصوص پروژه بزرگ یک کمربند-یک راه و دسترسی آسان به منابع انرژی و مباحث کلی درباره تولید و بازارهای فروش محصولات کارخانه ای به عنوان زیربسترهای رشد و شکوفایی اقتصادی چین انجام گرفته است و از سوی دیگر در پژوهش های مرتبط با افغانستان صرفاً پرداختن به رادیکالیسم مذهبی و بنیادگرایی افراطی و بحران و منازعه بین اقلیت های قومی-قبیله ای در اولویت تحقیق قرار داشته است. در این مقاله تلاش می شود به طور اختصاصی کریدور واخان که شکل دنباله داری به کشور افغانستان داده و با توجه به اینکه در کانون تنش و درگیری میان هند و

پاکستان بر سر کشمیر و شیوع افراط گرایی در آسیای مرکزی، همچنان ثبات نسبی خود را حفظ کرده است از دیدگاه استراتژی اقتصادی چین مورد بررسی قرار گیرد.

مبانی نظری

استراتژی اقتصادی چین در تامین امنیت و ثبات پایدار در فضای پیرامونی با در نظر گرفتن اتحادیه و تشکل های متنوع اقتصادی- فرهنگی سعی در کاهش منازعات و بحرانهای برخاسته از ایدئولوژی افراط گرایانه دارد. رشد سریع اقتصادی همراه با نرخ فزاینده جمعیت و دوری از کانون های تامین کننده انرژی ارزان قیمت خاور نزدیک بزرگ و بازارهای جهان غرب همچنین وجود رقبای منطقه ای بخصوص هندوستان که بعضا عامل تنش و بحران در مبادی ترانزیتی-حمل و نقل دریایی چین هستند(خط سبز در تصویر شماره یک)، استراتژی اقتصادی چین را در جهت استفاده از فضاها با کمترین میزان آسیب پذیری شکل می دهند. همانطور که در شکل شماره یک مشخص است اجرای پروژه یک کمربند-یک راه به عنوان بزرگترین پروژه اقتصادی قرن بیست و یک چین که سرمایه گذاری های عظیمی را در پی داشته است مستلزم عبور از کشورهای قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان(خط نارنجی در تصویر شماره یک) می باشد. این چهار کشور آسیای مرکزی از محیط ناامنی به جهت نزاع های قومی-قبیله ای بر سر آب، و حضور گروههای افراط گرای اسلامی و شبکه های تروریستی زیرزمینی برخوردارند که در صورت درگیری مرزی می تواند امنیت اقتصادی چین را تهدید نماید، ضمن اینکه مسئله سین کیانگ یا اویغورستان که در پیوستگی هویتی با آسیای مرکزی قرار می گیرد نیز فشار و خشونت را افزایش می دهد. از این رو چین بی واسطه و تنها با عبور از یک کشور یعنی افغانستان ضمن بسترسازی برای ایجاد نظم جدید امنیتی می تواند منافع اقتصادی خود را تضمین نماید(خط قرمز در تصویر شماره یک).



تصویر شماره (۱)

یافته های تحقیق

موقعیت کریدور واخان

افغانستان کشوری دنباله دار که بخشی از آن یعنی کریدور واخان، به منزله دسته بادبزین است (تصویر شماره دو)، منطقه مرزی باریک درازی را تشکیل داده که ناشی از ضرورت سیاسی اواخر قرن نوزدهم، بعنوان منطقه ای حایل میان روسیه تزاری و هند و انگلیس بوده است (کلیفورد، ۱۳۶۸: ۳). دالان واخان بام جهان شناخته میشود که در شمال شرقی بدخشان افغانستان واقع شده است که در توافقنامه ای بین افغانستان و بریتانیا شکل گرفت تا به عنوان حایل بین امپراتوری بریتانیا در هند و امپراتوری روسیه عمل نماید (Rafiq, 2020).

دالان واخان یک مسیر تجاری باستانی و یک گذرگاه استراتژیک فوق العاده محسوب میشود (Munir, shafiq, 2019) در دوره بازی بزرگ قرن نوزدهم، کریدور واخان قبل از تقسیم در چندین کشور، به عنوان یک منطقه مستقل بین امپراتوری های روسیه و انگلیس و دارای حاکمیت خودمختار که رودخانه پنج^۱ را در بر می گرفت، عمل می کرد. در سال ۱۸۹۳، با شدت گرفتن رقابت های منطقه ای، قدرتهای بزرگ قلمرو این رودخانه را تقسیم کردند و خانواده هایی که قرن ها به عنوان جوامع متحد زندگی می کردند، از هم جدا شدند. برای چندین دهه، مردم در کنار رودخانه همچنان به طور آزاد از مرز عبور می کردند تا اینکه جمهوری سوسیالیستی خودمختار اتحاد جماهیر شوروی تاجیک (به عنوان بخشی از جمهوری سوسیالیستی اتحاد جماهیر شوروی ازبک) در سال ۱۹۲۴ تحت اتحاد جماهیر شوروی تشکیل شد و این شکاف را دائمی کرد. پس از جنگ جهانی دوم، با افزایش تنش های جنگ سرد، عبور از مرز سخت تر شد و افراد بدون مجوز در صورت عبور از آن، با خطر شلیک یا بازداشت مواجه بودند. با این حال در طول چند دهه اخیر کریدور واخان نسبت به سایر مناطق افغانستان صلح نسبی را تجربه کرده است (Fao.org, 2003).

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
 پرتال جامع علوم انسانی

¹- aanj



تصویر شماره (۲)

واخان منطقه ای در استان بدخشان افغانستان است که در جنوب با پاکستان ۳۰۰ کیلومتر در جهت شمال شرقی و غربی آن بیش از ۲۶۰ کیلومتر با تاجیکستان و ۷۴ کیلومتر با چین مرز مشترک دارد. دالان واخان به دلیل توپوگرافی خاص در میان رشته کوههای هندوکش، هیمالیا، قره قروم و کوه های تیانشان واقع شده است و مساحتی معادل ۱۴,۰۸۰ کیلومتر را شامل می شود. این منطقه دارای طول ۲۲۰ کیلومتر و عرض آن بین ۱۰ تا ۶۴ کیلومتر می باشد. کریدور واخان باعث گسترش طول مرزهای کشور افغانستان گشته و افغانستان بوسیله این کریدور به کشور چین (گذرگاه واخجیر) متصل می شود و از این طریق با دنیای شرق آسیا ارتباط می یابد. کریدور واخان چین را به افغانستان و تاجیکستان را به پاکستان متصل می کند. این منطقه به دلیل کوهستانی بودن و داشتن قله های بالای شش هزار متر ارتفاع و زمین های پوشیده از یخ و برفهای طبیعی یکی از سرچشمه های رودخانه آمودریا و آبهای سطحی افغانستان می باشد. در طی سالها این کریدور به عنوان پارک ملی در نظر گرفته شد که از مساحتی حدود ۲۳ درصد بزرگ تر از یلواستون برخوردار است (Compas, 2015) و توریست ها برای سفر در چشم انداز با شکوه واخان به این کریدور می آیند و با افراد محلی که روش قدیمی زندگی را حفظ کرده اند ملاقات می کنند (Caravanistan.com)

واخان جمعیتی بالغ بر ۱۲۰۰۰ نفر دارد که متشکل از واکی ها و کیرگها که قرن هاست در آنجا سکونت دارند و اسلام را به عنوان یک دین مشترک پذیرفتند و هر دو گروه به زبان واخی صحبت می کنند. وکی ها مسلمانان شیعه و پیرو گروه اسماعیلیان با جمعیتی در حدود ۱۰,۰۰۰ نفر هستند و در مناطق مرزی با تاجیکستان، چین و پاکستان در ارتفاعات از ۲۰۰۰ تا ۳۰۰۰ متر زندگی می کنند. کرگز ها نیز مسلمانان اهل سنت به دنبال گروه هان هستند و در قسمت شرقی کریدور واخان که شامل کوه ها و دریاچه های پوشیده از برف است، ساکن

هستند. اهالی بومی واخان از تبار ایرانی هستند و برخلاف اکثریت اهل سنت از فرقه شیعه اسماعیلی در اسلام پیروی می‌کنند (Srebrnik, 2020). از دیرباز کریدور واخان مهمترین نقطه اتصال مسیر جاده ابریشم توسط اروپایی ها و چینی ها برای رسیدن به دشت های هند و خطوط ارتباطی دریایی اقیانوس هند از طریق سواحل دریای عرب به حساب می آمد. مارکوپولو از این مسیر عبور کرد و پرتغالی ها این مسیر را طی کردند تا به چین برسند.

این کریدور که در سال ۱۸۹۳م به دلیل توافق نامه خط دیورند بین افغانستان و هند شکل گرفت به دنبال بازی بزرگ بین روسیه و انگلیس از سال ۱۸۳۸م، انقلاب کمونیستی چین در سال ۱۹۴۹م، حمله شوروی به افغانستان به مدت یک دهه و در پی آن حمله ناتو به افغانستان از سال ۲۰۰۱م این منطقه از هر نوع توسعه زیرساختی محروم است. در حال حاضر تنها یک جاده ناهموار در کل کریدور واخان وجود دارد که سین کیانگ را با گذرگاه واخجیر^۱ پیوند می دهد.

کریدور واخان دارای سه مسیر است: ۱. مسیر شمالی: عبور از کنار رودخانه های پنج و پامیر در شمال و در انتها رودخانه اسکو در چین از طریق دریاچه زورکول. ۲. مسیر جنوبی از طریق گذرگاه واخجیر به چین می رسید اما به دلیل بارش برف بیش از نیمی از سال بسته است. ۳. مسیر مرکزی است که هر دو مسیر شمالی و جنوبی را در واخان متصل می کند و از طریق گذرگاه کوهستانی تگرمنسوا^۲ با ارتفاع ۴,۸۲۷ متر به چین منتهی میشود.

به عقیده کارشناسان با توجه به جغرافیای کوه های پامیر ایجاد زیرساخت این سیستم مشکل و پرهزینه خواهد بود. با این حال نمونه های زیادی از پروژه هایی وجود دارند که در مناطق مشابه و حتی سخت تر از لحاظ جغرافیایی در منطقه تکمیل شده اند. به عنوان مثال در کوه های ناهموار و خشن قره قروم با استفاده از تکنولوژی های مدرن بزرگراه قره قروم ساخته شده است، از این رو پیچیدگی جغرافیایی را نمی توان به عنوان یک مانع برای ایجاد اتصال از طریق ساخت زیرسیستم های حمل و نقل در نظر گرفت (Parsa, 2017). اگر این کریدور ساخته شود می تواند کم هزینه ترین مسیر تجاری بین چین، افغانستان، تاجیکستان و پاکستان در مقایسه با گزینه های موجود باشد (Javed, 2018). ارزش استراتژیک کریدور واخان بر اقتصاد سه کشور همسایه چین، پاکستان و تاجیکستان تأثیر مستقیمی دارد زیرا این کشورها از نظر سیاسی به کریدور واخان متصل هستند، از این رو استفاده از این مسیر تجاری- باستانی برای توسعه اقتصادی و اجتماعی منطقه ضروری به نظر می رسد.

¹- Wakhjir Pass

²- Tegmnanuu

رقابت قدرتهای منطقه ای در کریدور واخان



تصویر شماره (۳)

رئیس جمهور ایالات متحده دونالد ترامپ قول داده است که حضور نظامی آمریکا در افغانستان را کاهش دهد و انتظار می رود که حدود نیمی از سربازان ایالات متحده در این کشور به زودی به خانه بازگردند (Kelemen, 2020). کارشناسان معتقدند در صورت خروج ایالات متحده آمریکا و ناتو، خلاءهای قدرت در افغانستان با منافع اقتصادی چین پر می شود و این امر تأثیر فوری و مستقیم بر کشورهای پیرامونی از طریق کریدور واخان خواهد داشت. چنین سناریویی می تواند مانور ژئوپلیتیکی چین را بهبود بخشد چراکه اتصال بندر گوادر پاکستان با کریدور واخان از طریق بزرگراه قره قروم برای چین ارزش منحصر به فرد سیاسی - تجاری دارد (Malik, 2014: 27).

ضمن اینکه حضور امنیتی چین در استان خودمختار گورنو - بدخشان، منطقه حساس استراتژیک تاجیکستان رو به افزایش است (Shih, 2019)، وزارت دفاع افغانستان اعلام کرده که در حال ساخت یک پایگاه نظامی در استان بدخشان است و انتظار می رود چین به طور کامل ملزومات پایگاه نظامی جدید در بدخشان را تامین کند و تمام هزینه های مادی و فنی شامل سلاح ها و تجهیزات را پوشش خواهد داد. توافقنامه راه اندازی این پایگاه در دسامبر ۲۰۰۹ در پکن به دست آمد که یک هیات بلندپایه به رهبری طارق شاه بهرامی معاون آنرا مورد بررسی قرار دادند (Toktomushev, 2018). ایجاد یک پایگاه چینی در این مکان نه تنها مشارکت چینی ها در مبارزه با تروریسم را برجسته می سازد بلکه هدف بلند مدت پکن برای دستیابی به جایگاهی دائمی و کنترل بر اقتصاد منطقه ای و امنیت از طریق ساخت تاسیسات نظامی و پروژه های زیربنایی سرمایه گذاری را نیز در بر خواهد داشت (Levi-sanchez, 2018). در ۶ سپتامبر ۲۰۱۸، سفیر افغانستان در پکن در مصاحبه ای با رویترز اعلام کرد که چین قصد دارد تا سربازان افغان را در خاک چین آموزش دهد، این موضوع برای مبارزه با دولت

اسلامی داعش و شبه نظامیان القاعده انجام می پذیرد (Pandey, 2018). امنیت اولویت اصلی برای رهبران چین است (Szcudlik-Tatar, 2014) از این رو چین نگران وضعیت امنیتی در افغانستان است و نمی خواهد که افغانستان محلی امن برای ستیزه جویان و بنیادگرایان جنوب آسیای مرکزی باشد که می تواند ثبات در استان های غربی اش را تهدید کند (Chawla, 2020). در سال ۲۰۱۶، چین یک مکانیسم هم کاری چهار جانبه و هماهنگی با تاجیکستان، افغانستان و پاکستان برای به اشتراک گذاشتن اطلاعات و آموزش مبارزه با تروریسم ایجاد کرد (Mahalingam, 2020). از طرفی دیگر در حال حاضر، حدود هزار مقام افغان و پرسنل فنی در چین آموزش می بینند. چین دانشجویان بیشتری از افغانستان ثبت نام می کند و موسسه کنفوسیوس در دانشگاه کابل بازگشایی شده است (Xiaoqiang, 2014).

با این تفاسیر پیوند کریدور واخان با منطقه سرشار از انرژی حوضه دریای کاسپین (خزر) و برقراری پیوندهای انتقال انرژی با چین در قالب خطوط لوله نفت و گاز نیز بر ارزش ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک واخان می افزاید. ضمن اینکه چین نسبتاً از تسلط بیشتری بر دالان واخان برخوردار است زیرا می تواند آن را از طریق گذرگاه واخجیر منتهی به دریای عرب از طریق پاکستان کنترل کند و از سوی دیگر برای تجارت خود مسیری متناوب برای چین به دریای عرب از طریق افغانستان و پاکستان فراهم سازد. کریدور واخان می تواند برای پاکستان به عنوان یک اقتصاد ترانزیتی، شگفتی های زیادی ایجاد کند و باعث ایجاد تعداد زیادی شغل، ایجاد درآمد ارزی و مهم تر از همه بهبود توسعه زیرساخت در مناطق مشخص شود (Shafiq, 2019).



تصویر شماره (۴)

علاوه بر این، هند، متحد منطقه ای نزدیک افغانستان از پیوستن کابل به این طرح راضی نیست. هند با ابتکار یک کمربند-یک راه مخالف است، چرا که کشمیر تحت کنترل پاکستان، که از طریق آن گذرگاه های چین-پاکستان عبور می کند، یک منطقه مورد مناقشه بین دهلی و اسلام آباد است و دسترسی مستقیم هند به افغانستان

و آسیای مرکزی را مسدود کرده است. این در حالیست که منطقه اکسای چین که در ۲۵ مارس ۱۹۶۳ توسط پاکستان به چین واگذار شد، مشمول حل مسئله کشمیر قرار دارد. تلاش چین برای باز کردن مرز خود با افغانستان از طریق گذرگاه واخجیر و تلاش برای احداث تونل در زیر کوههای پامیر برای پیوند دادن افغانستان به عنوان فرصتی ژئواکونومیکی برای چین و یک مانور برای جلوگیری از تهدیدات بالقوه هند به حساب می آید. این اقدام تحریک آمیز باعث میشود که هندوستان دو کشور افغانستان و پاکستان را تحت کنترل چین ببیند در حالی این دو کشور عمق استراتژیک هند را شکل می دهند. از سوی دیگر هند از ساخت جاده ابریشم ۵۸۰۰ کیلومتری توسط چینی ها در منطقه مجاور سیاجین^۱ نگران است. هند تنها از طریق پاکستان پیوند تجاری با افغانستان دارد از این رو سرمایه گذاری هند در بندر چابهار در نتیجه رویکرد تحریک آمیز چین ارزیابی میشود. بسته شدن مرز توسط چین و افغانستان در صلح آمیز منطقه واخان یک نگرانی برای هند است زیرا مطابق با سیاست های ایالات متحده امریکا که جزو متحدین هند به حساب می آید، نیست. با توجه به موقعیت جغرافیای سیاسی پاکستان از جمله روابط مذهبی مردم با افغانستان و ایران و خروج قریب الوقوع ایالات متحده امریکا از افغانستان، حضور چینی ها در بندر گوادر پاکستان که نوعی محاصره هندی نیز خوانده میشود، هند را دچار نگرانی از آینده ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک اش با همسایگانش کرده است و از سوی بدش نمی آید خلاء قدرت ناشی از عدم حضور امریکا را در منطقه پر کند. فعالیت گسترده سرویس مخفی هند^۲ در افغانستان و کشته شدن دست کم سیزده جنگجو داعش با تابعیت هندی در جریان بمباران ایالات متحده در مجموعه غار کوه تورا بورا در استان ننگرهار نشان از فعالیت هندها در راستای به چالش کشاندن به منافع پاکستان و چین در کریدور واخان و مناطق اطراف آن دارد.

از سوی دیگر هرگونه تجارت از طریق این کریدور برای پاکستان رقیب دیرینه هندوستان سودمند خواهد بود و اگر جاده استاندارد ترانزیتی در واخان ساخته شود فعالیت های تجاری در منطقه به ویژه برای پاکستان، آسیای مرکزی و افغانستان تقویت و رونق خواهد گرفت و می تواند کوتاهترین مسیر تجاری را برای پاکستان برای رسیدن به آسیای مرکزی و رسیدن چین به افغانستان فراهم سازد. همکاری در ساخت کریدور ترانس هیمالیا و بهره مندی مشترک از منابع کوهستانی مانند ذخایر آبی، انرژی و گردشگری در این راستا ارزیابی میشود. همچنین به نظر می رسد که پاکستان از مرزهای خود و گذرهای مختلف منتهی به چیترال^۳ و مناطق شمالی مراقبت بیشتری می کند. پاکستان تلاش خود را برای مهار تروریسم مرزی از طریق مدیریت مرزها و ایجاد یک وابستگی متقابل اقتصادی با افغانستان تقویت می کند از این رو وابستگی اقتصادی بین پاکستان و افغانستان می تواند منجر به پایان دادن به دشمنی بین دو کشور شود. ضمن اینکه توسعه اقتصادی در پاکستان به دنبال نفوذ سرمایه چین، ظرفیت تولید و شناخت نحوه ارتقای زیرساخت پاکستان و ایجاد مکانیزمی برای رشد پایدار اقتصادی است (Mardell, 2020)

^۱- Siachen II a-rrr

^۲- sss eacch and nmasssWWthg(WRR)

^۳- hh ttral

با این تفاسیر افغانستان می تواند از کریدور واخان به عنوان کارت موثر در رابطه با پاکستان و هند سود ببرد. همچنین ارزش استراتژیک افغانستان را در سازمان های منطقه ای مانند ساکو⁴ و سارک⁵ تقویت می شود. شکی نیست که افغانستان به کمربند و ابتکار جاده چین⁶ علاقه نشان می دهد و در حال انجام اقدامات برای توسعه پروژه های داخلی در راستای اتصال منطقه ای مانند کریدورهای شمال-جنوب است. این کشور با پیوند دادن کشورهای شمالی و شرقی آسیای جنوبی با کشورهای جنوب و غرب آسیای جنوبی، اهمیت سیاسی و اقتصادی خود را به دست خواهد آورد و به عنوان قطب منطقه ای پدیدار می شود.

البته چالش های مختلفی در زمینه احیای کریدور واخان وجود دارد. اولاً ناهمواری زمین در توسعه زیرساخت های جاده ای بسیار شدید است و نیاز به سرمایه گذاری هنگفتی دارد. دوماً، چین چندان مایل به باز شدن و ساخت کریدور واخان به دلیل موضوع اوغورها و مسئله ترکستان شرقی نیست. سوم هند طبق روال قبلی خود در مخالفت با کریدور اقتصادی پاکستان و چین⁷ (تصویر شماره سه) ممکن است نگران باشد زیرا این مانور آشکار برای باز شدن در کریدور واخان، افغانستان را با چین و پاکستان بیشتر ادغام خواهد کرد.



تصویر شماره (۵)

پاکستان و چین در حین افتتاح کریدور تاجیکستان-پاکستان-چین در حال مذاکره در مورد احتمال ایجاد خطوط لوله و ارتباطات ریلی و حتی یک خط لوله نفت از طریق کریدور واخان هستند. این منطقه برای افغانستان، چین و پاکستان اهمیت بسیار مهمی دارد. گشایش این کریدور کاربردهای جدی برای بازیگران منطقه ای و جهانی در افغانستان به ویژه هند خواهد داشت (Munir, Shafiq, 9999:333); چراکه افغانستان کلید نهایی چین برای محاصره کامل هند است (Ze Kai, 2015). همچنین چین برای پیشبرد جاده ابریشم خود تلاش می کند، در ابتدا کریدور واخان در پامیر کوچک به یک نقطه عبور مهم برای کریدور اقتصادی چین و پاکستان تبدیل شود.

⁴ Shanghai Cooperation Organization (SCO)

⁵ The South Asian Association for Regional Cooperation (SAARC)

⁶ The Belt and Road Initiative (BRI)

⁷ China Pakistan Economic Corridor (CPEC)

موقعیت توپوگرافی پاکستان پتانسیل فوق‌العاده‌ای برای توسعه پروژه اقتصادی چین-پاکستان بوجود آورده است که به جهت اتصال منطقه‌ای، هم‌کاری متقابل، رشد اقتصادی و ثبات کل منطقه جنوب و آسیای مرکزی مورد توجه قرار گرفته است (Changgang, zahid khan, 2019). بندر گوادر در پاکستان نشانگر آغاز این راهرو است و ابتدا دالان و اخان نقطه ورود کریدور اقتصادی پاکستان به چین را نشان می‌دهد (Levi-Sanchez, 2018). با این اوصاف اگرچه این منطقه در گذشته بسیار صلح آمیز بوده است، اما اکنون برخی از گروه‌های شبه نظامی در حال برپایی نفوذ خود در منطقه هستند و ممکن است از نارضایتی‌های مردم فقیر سوء استفاده کنند. بخصوص مرز بی‌ثبات در تاجیکستان در کنار کریدور و اخان ممکن است خیلی زود آن را به یک چالش جدی برای همه کشورهای آسیای مرکزی تبدیل نماید. از سوی دیگر برخی از گروه‌های شورشی مانند حرکت مجاهد تحریک طالبان، جنداله پاکستان و جنبش اسلامی ترکستان از کریدور و اخان برای اجرای حملات تروریستی خود استفاده کرده‌اند.

افغانستان از نظر مبارزه با تروریسم بسیار ضعیف عمل می‌کند و مقامات نگران تجدید فعالیت طالبان هستند، اما آنها نمی‌توانند بدون کمک ایالات متحده آمریکا، چین و سایر کشورها کاری در این باره انجام دهند (Chan, 2018) چین در تلاش برای کمک به تثبیت کشور و در نتیجه کاهش خطرات امنیتی داخلی ناشی از ادامه درگیری در آنجا، به دنبال تقویت روابط اقتصادی خود با افغانستان است (Kelemen, 2019). چین نگران آینده افغانستان است و تمام تلاش خود را می‌کند تا به نتیجه مثبتی برسد. اگر اوضاع افغانستان بد شود، چین از این ناحیه آسیب می‌بیند (Tao, 2009). از این رو چین پس از افتتاح یک پایگاه در جیبوتی در شاخ آفریقا، دومین سایت نظامی خارج از کشور خود را در افغانستان احداث می‌کند و حدود پانصد سرباز در پایگاه مستقر خواهند شد تا هم‌تایان افغان خود را در کریدور و اخان در شمال شرقی استان بدخشان برای انجام مأموریت‌های آموزشی ضد تروریسم حمایت نمایند. البته در این گزارش که توسط دولت چین تکذیب شد آمده که این پروژه از مدتها قبل در محل آغاز شده است (Faemer, 2018).

در دسامبر سال ۲۰۱۹ شواهد جدیدی در مورد اردوگاه‌های آموزش حزب اسلامی ترکمنستان که در شمال افغانستان فعالیت می‌کنند که یک تهدید مستقیم برای چین است، مشاهده شده است. بنابراین جای تعجب ندارد که چین نقش دیپلماتیک تری در جنگ افغانستان داشته و کانال‌های ارتباطی باز با طالبان و دولت مرکزی و همچنین به دنبال میانجی‌گری باشد. درگیر شدن روزافزون چین در افغانستان ممکن است شامل تغییر وضعیت امنیتی آن در افغانستان نیز باشد در صورتی که استراتژی اقتصادی و تلاش‌های پیشبرد صلح و آشتی و فراموشی و به محض عقب‌نشینی نیروهای آمریکایی انجام شود. هرچند به تدریج نقش امنیتی چین در حال حاضر تکامل یافته است، این شامل نظارت امنیتی در مرز تاجیکستان و همچنین تلاشهایی برای کمک به افغانستان در تقویت ظرفیت‌های ضد تروریستی از طریق کانال‌های دو جانبه، سازمان همکاری شانگهای و مکانیزم همکاری و هماهنگی چهار جانبه چین-افغانستان-پاکستان-تاجیکستان است. نگرانی اصلی دولت

¹- aa eeem Tukkaaan ill accc Moveee nt (TTMM)

چین از جنبش جدایی طلبان در منطقه خودمختار سین کیانگ است. حرکت گروه‌های تروریستی و امکان ایجاد ارتباط با جدایی طلبان در سین کیانگ به اندازه کافی برای پکن کافی بود تا مرز را چند دهه بسته نگه دارد. با این حال به نظر می‌رسد که این نگرانی‌ها به دلیل سرمایه‌گذاری‌های گسترده چین در منطقه سین کیانگ در حال محو شدن است، جایی که فرصت‌های شغلی و بهبود استانداردهای زندگی ثبات و آرامش بیشتری ایجاد کرده است.

۱-۱- کریدور واخان در مسیر جاده ابریشم نوین

در سپتامبر ۲۰۱۳ درست شش ماه پس از انتخابات ریاست‌جمهوری چین و ده ماه پس از انتخابات دبیر کل حزب کمونیست چین، رئیس‌جمهور شی جین‌پینگ به آسیای مرکزی سفر کرد و در یک سخنرانی در دانشگاه نظریات در آستانه قزاقستان برای نخستین بار پروژه «یک کمربند- یک راه» را برای یکپارچگی اوراسیا همراه با در آمیختگی با جاده ابریشم جدید و جاده ابریشم دریایی اعلام نمود. این طرح که به جاه‌طلبی بلند مدت ژئوپلیتیک جهانی چین معروف است به عنوان سنگ بنای کمک‌رسانی سیاسی و اقتصادی به اوراسیا، آفریقا و فراتر از آن ظاهر شد (تصویر شماره چهار).



تصویر شماره (۶)

طبق طرح رئیس‌جمهور چین این پروژه از دو بخش اصلی تشکیل شده است: (۱) کمربند اقتصادی راه ابریشم، (۲) راه ابریشم دریایی. هدف از احیای جاده ابریشم ایجاد یک منطقه اقتصادی یکپارچه، هماهنگ و بر مبنای سیاست اقتصادی برد-برد در مسیر کشورهای جاده ابریشم قدیم گفته شده است اما به آن محدود نمی‌شود و

قرار است که به کشورهای جنوب شرقی و جنوب آسیا از جمله پاکستان نیز گسترش یابد. هدف از طرح احیای مجدد این مسیر، افزایش ترانزیت و حمل و نقل کالا میان کشورهای واقع در این حوزه می‌باشد. پروژه یک کمربند-یک راه نیاز به سرمایه‌گذاری پنج تریلیون دلاری در زیر ساخت‌ها در ۶۵ کشور دارد (Observer, 2017). یک کمربند-یک راه دارای چهار کریدور توسعه ای می‌باشد که شامل کریدور اقتصادی جدید اورآسیا- چین، کریدور اقتصادی چین- غرب آسیا، کریدور اقتصادی چین- هند، و کریدور اقتصادی چین- پاکستان (Menafn.com).

طبق طرح موجود، راه ابریشم نوین از سه مسیر تشکیل شده است، مسیر شمالی، مرکزی و جنوبی که هر کدام اهمیت اقتصادی، ترانزیتی، سیاسی و اجتماعی خود را دارند. منطقه ای که در این حوزه واقع شده است، نزدیک به ۴۵ درصد کل جمعیت دنیا (بیش از سه میلیارد نفر) را شامل می‌شود. دولت چین از سال ۲۰۱۳م تاکنون با بیست کشور و دهها نهاد بین‌المللی در زمینه پیشبرد و ایجاد این بازار قراردادهایی را به امضا رسانده است.

۱- بخش مسیر شمالی، کشور چین را از طریق کشورهای آسیای مرکزی (تاجیکستان، قزاقستان، قرقیزستان، افغانستان، ازبکستان و ترکمنستان) به روسیه، اروپا و شمال آفریقا متصل می‌کند؛

۲- مسیر مرکزی از آسیای مرکزی از طریق افغانستان و ترکمنستان به ایران و خلیج فارس و هم‌چنین ترکیه و دریای مدیترانه می‌رسد؛

۳- مسیر جنوبی از چین آغاز و به آسیای جنوب شرقی، جنوب آسیا و پاکستان و اقیانوس هند ختم خواهد شد. کشورهای این مسیر اکثرا عضو بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت های آسیا هستند که به ابتکار دولت چین تاسیس شده و می‌تواند در احداث این مسیر مؤثر واقع شود. بر طبق طرح رئیس جمهور چین، مبلغ ۱۲۴ میلیارد دلار برای احداث جاده‌ها، خطوط آهن، بازسازی و احداث بنادر در کشورهای واقع در حوزه جاده ابریشم نوین سرمایه‌گذاری خواهد شد. طبق وعده رئیس جمهور چین بناست که نه میلیارد دلار به عنوان کمک اقتصادی در اختیار کشورهای در حال توسعه و نهادهایی که در مسیر جاده ابریشم نوین واقع شده‌اند، قرار داده شود. یک کمربند-یک راه چین همراه با کریدور اقتصادی چین- پاکستان به دنبال اتصال با آسیای مرکزی، پاکستان و افغانستان به خاورمیانه، آفریقا و اروپا از طریق زیرساخت و بازارهای لازم در جهت اهداف استراتژیک-اقتصادی چین ارزیابی می‌شود (Jafari, 2020).

کریدور واخان یکی از دروازه‌های مهم جاده ابریشم باستانی بوده و قبلا صادرات و واردات جهان شرق و غرب از طریق آن صورت می‌گرفت که در صورت احیا می‌تواند مواد خام معدنی را با استفاده از همین راه به چین انتقال دهد و نقش موثری در واردات افغانستان داشته باشد. اهمیت اقتصادی این راه نه تنها برای افغانستان بلکه برای کشور چین نیز سودآور است (8mnfff). ابتکار یک کمربند-یک راه فرصت ایده‌آل برای دولت افغانستان ارائه می‌کند تا پتانسیل تاریخی خود در همکاری با چین و دیگر کشورهای دیگر در منطقه را تجربه

نماید (Cowan, 2018: 12). در این راستا یکی از مهمترین کانونهای فعالیتهای بازرگانی شهر ایوو در استان ژجیانگ چین است.

اگرچه کریدور واخان به عنوان مرز مشترک چین با افغانستان تنها چند کیلومتر طول دارد اما این درگاه کوچک به گستره وسیعی از بازارها و ملزومات توسعه اقتصادی در حال پیشرفت چین باز می‌شود. این مسیر جدید، مانند جاده ابریشم قدیم افغانستان را به کانون ترانزیت تجارت جهان تبدیل خواهد کرد و صادرات افغانستان از جمله فرش و قالیچه، سنگ مرمر، زعفران و خشکبار را بدون واسطه وارد بازار جهانی خواهد کرد (Garland, 2016). از سوی دیگر مسیرهای تجاری ساخته شده از طریق کریدور واخان، در صورتی که به کریدور چین-پاکستان و بزرگراه قره قروم متصل شوند، مسیری بسیار ارزان و آسان تر برای پاکستان فراهم خواهند کرد، در حالی که به تاجیکستان اجازه دسترسی به بنادر پاکستان در کراچی و گوادر را می‌دهد. این امر به پاکستان اجازه خواهد داد تا به کریدور اقتصادی چین-اورآسیا بپیوندد و در نتیجه چشم‌انداز اقتصادی کل منطقه را تغییر دهد (Farrukh, 2019).

همانگونه که مشخص است این پروژه‌های ترانزیتی علاوه بر افغانستان و پاکستان، برای حوزه‌ی آسیای مرکزی نیز مهم اند. برای آسیای مرکزی، ترانزیت از طریق افغانستان شاه‌رگ حیاتی است که اقتصادهای محصور در خشکی را به بازار مهم جهانی متصل می‌کند. به طور خاص، دو شبکه در این زمینه قابل تحلیل است: یکی از تجار افغان که کالاها را به صورت رسمی و غیر رسمی در داخل افغانستان، تاجیکستان و پاکستان جابجا می‌کنند و دیگری متشکل از بازرگانان ازبک که تابعیت تاجیکی-ازبکی دارند و کالاها را از تاجیکستان، ازبکستان و روسیه ترانزیت می‌کنند (Tirado, marsden, 2020: 135).

بی تردید یکی از اهداف اصلی سیاست خارجی افغانستان کاهش مناقشات میان دولتی از طریق ایجاد وابستگی‌های اقتصادی منطقه‌ای برای توسعه مشترک است. با وصل کردن دهیلز درخشان شرق-غرب توسط جاده ابریشم به دهلیز پرتکاپوی سنتی شمال-جنوب، تمام حوزه می‌تواند از پتانسیل کامل جاده ابریشم از طریق تغییر افغانستان به یک کانون تجارت و ترانزیتی منطقه‌ای بهره مند شوند، با استفاده از راه ابریشم افغانستان می‌تواند به کشورهای شرق دور و اروپایی صادرات داشته باشد و با استفاده از پروژه‌های مربوط به راه ابریشم سرمایه‌گذاران چین و افغانستان می‌توانند در هر دو کشور سرمایه‌گذاری مطمئن کنند. بدین ترتیب افغانستان با قرار گرفتن در قلب راه ابریشم، شریان‌های اقتصادی منطقه را فعال خواهد ساخت و از این طریق می‌تواند منافع کشورهای منطقه را با منافع افغانستان گره بزند و این کشورها را برای همکاری و همگرایی منطقه‌ای آماده سازد.

با این تفاسیر گسترش ابتکار کمربند و راه از چین به افغانستان می‌تواند بطور قابل ملاحظه‌ای در پیشرفت اقتصادی این کشور نقش داشته باشد. سنگ بنای این ابتکار توسعه زیرساخت‌هایی است که شبکه ترانزیت را تقویت می‌کند. تفاهم نامه که در سال ۲۰۱۶ بین چین و افغانستان به امضا رسیده است، نشان دهنده تعهد به

منظور همکاری مشترک به منظور ارتقاء همکاری های ابتکار یک کمر بند-یک راه است (Safi, alizada, 2018). بدین منظور شرکتهای چینی زد تی ئی^۱ و هواوی از اوایل دهه ۲۰۰۰ در افغانستان فعالیت می کنند. از ابتدای سال ۲۰۱۷، هر دو شرکت در حال کار بر روی معرفی نسل سوم شبکه تلفن همراه افغانستان، تهیه تجهیزات سامانه جهانی ارتباطات سیار^۲ و دسترسی چندگانه تقسیم کدی^۳ برای شرکت مخابرات افغانستان بودند. در سال ۲۰۱۷، تحت چارچوب طرح کمر بند، معاملات جدیدی برای ایجاد شبکه فیبر نوری نیز امضا شد. پروژه کابل جاده ابریشم یک راه بالقوه امیدوارکننده برای همکاری بین چین و افغانستان است، اگرچه هنوز تحقق نیافته است. با سرمایه گذاری در توسعه و گسترش شبکه های فیبر نوری افغانستان، چین می تواند به حمایت قابل توجهی برای کاربران اینترنت در آنجا و در کشورهای همسایه انجام دهد. بانک جهانی تخمین می زند که افغانستان بین ۶ تا ۸ میلیارد دلار کمک مالی بین المللی برای تأمین بودجه خدمات اساسی نیاز دارد تا بتواند هرگونه کاهش احتمالی خشونت را حفظ کند بنابراین به نفع همه ذینفعان، از جمله چین است که برای کمک به افغانستان در جذب سرمایه گذاری خارجی کمک کنند (world bank, 2019). البته روشن است که در نبود امنیت در افغانستان، پروژه جدید ابریشم هیچگاه به سرانجامی نخواهد رسید؛ بنابراین، یکی از پیش نیازهای اساسی جاده جدید ابریشم وجود امنیت در افغانستان است.

نتیجه گیری

طبق یافته های تحقیق، کریدور واخان از نقش مهمی در تقویت پیوندهای تجاری جمهوری چین با اقتصاد بین المللی برخوردار است که در صورت اجرای طرح های زیرساختی برای توسعه شبکه راههای مواصلاتی ضمن اتخاذ موضع دفاعی در مسئله امنیت (بخصوص بحث گروههای افراط گرایی اسلامی در تاجیکستان-ازبکستان-ترکمنستان)، همچنین سرمایه گذاری موثر، می تواند با همگرایی و انسجام بخشیدن به استانهای شمالی افغانستان در راستای اهداف اقتصادی اش تلاش نماید (تصویر شماره پنج).

¹- EEE

²-G3

³- SSM

⁴- oo de-dooooouu ttpua access MMMM



تصویر شماره (۷)

کریدور واخان مزایای قدیمی و فرصت‌های جدید را به چین می‌دهد که در بازی بزرگ جدید، یک کمر بند-یک راه، که نیازمند فضای جغرافیایی جمهوری‌های آسیای مرکزی که از بی‌ثباتی و خشونت بالقوه تحت فشار هستند، از پیشرفت قابل توجهی برخوردار شود. چین از طریق کریدور واخان دسترسی مستقیم به ایران و خلیج فارس و در نهایت اروپا دارد و در اجرای ابتکار یک کمر بند-یک راه که بزرگترین پروژه اقتصادی قرن چین لقب گرفته موفق عمل نماید. با این تفاسیر کریدور واخان می‌تواند زمینه ایجاد ساماندهی عوامل اقتصاد، تجارت را برای چین فراهم آورد بخصوص با توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل در بخش‌های زمینی و ریلی در این کریدور و پیوند با راه آهن سراسری افغانستان و اتصال به راه آهن ایران، قابلیت‌های امنیتی را برای احیای قدرت شرق نیز تضمین می‌نماید (تصویر شماره شش)، اگرچه کمبودهای را هم می‌توان مشاهده کرد.



تصویر شماره (۸)

به هر حال تبدیل این کریدور به مسیری مطمئن برای تبادلات اقتصادی-تجاری مستلزم سرمایه گذاری وسیع و ثبات نسبی در افغانستان خواهد بود. البته دور از ذهن نیست با گسترش برنامه های توسعه ای چین در استان بدخشان بخصوص کریدور واخان شاهد افزایش فعالیت گروههای افراطی به عنوان مانعی بر سر اجرای طرح های اقتصادی چین در منطقه مورد نظر باشیم.

منابع

کتاب

کلیفورد، لوئیس، ۱۳۶۸، سرزمین و مردم افغانستان؛ ترجمه مرتضی اسعدی، انتشارت علمی و فرهنگی، ص ۳.

مقاله

Cowan, Annie, (2018), *Afghanistan Reconnected: Challenges and Opportunities in the Context of Cii ' ' e elt add dddd dhititt ieeEE Eatt-West Institute Policy Brief: pp 12-13,*
<https://www.eastwest.ngo/sites/default/files/arp-challenges-and-opportunities-in-the-context-of-bri.pdf>.

Changgang, Guo, zahid khan, Muhammad Afzall, (2019), *China-Pakistan Economic Corridor at the Cross Intersection of China, Central Asia and South Asia: Opportunities for Regional Economic Growth,*
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10971475.2019.1688005?af=R&journalCode=mcscs20>

Diana Ibañez-Tirado, Magnus Marsden, 2020 *ddddl 'ttt ii dt t hl lww': Ueeek nnn nnnnnn transnational merchants between Yiwu and South-Central Asia, Pages 135-154 | Published*

online: 04 Feb 2020,

<https://doi.org/10.1080/02634937.2020.1716687>, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/>

Kelemen, Barbara 2019. 'Cii nn nnn rhl lll lnnn: rr ggmtt iR Rl atihhhi,, ' Central European Institute of Asian Studies, June 26, 2019, <https://ceias.eu/sk/china-the-taliban-pragmatic-relationship-2/A>; mmm mmmn mmmn Tllib:: Eooott ix x xæemi""""rrr ii gn fff aiss 78, 6 (9999), <https://www.foreignaffairs.com/articles/afghanistan/1999-11-01/taliban-exporting-extremism>.

Muhammad Munir, Muhammad Shafiq, 1119, *Geostrategic Significance of Wakhan Corridor for*, 255-333 *Afghanistan, China and Pakistan*, p https://ndu.edu.pk/issra/issra_pub/articles/margalla-paper/Margalla-Papers-2018/17-Geostrategic-Significance.pdf

Yaser Malik, Hasan, 2014, *Geo-political Significance of the Wakhan Corridor for China*, *Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences*, *Fudan J. Hum. Soc. Sci*, DOI 10.1007/s40647-444-1117-z, ISSN 1674-0750, June 2014, pp27-48

مقالات سایت

Cowan, Annie (2018), *Challenges and Opportunities in the Context of China's Belt and Road Initiative*, <https://www.eastwest.ngo/sites/default/files/arp-challenges-and-opportunities-in-the-context-of-bri.pdf>

Compass, Secret (2015), *High Passes Yaks and buzkashi, life in the Wakhan Corridor*, <https://secretcompass.com/high-passes-yaks-and-buzkashi>

Chawla, Shalini (2020), *Mapping China's interests and engagement in Afghanistan*, <https://www.sundayguardianlive.com/opinion/mapping-chinas-interests-engagement-afghanistan>

Farrukh, Wasif (2019), *Pakistan's hidden gem: the Wakhan Corridor*, <https://dailytimes.com.pk/499478/pakistans-hidden-gem-the-wakhan-corridor>

Farmer, Ben (2018), *China 'building military base in Afghanistan' as increasingly active army grows in influence abroad*, 29 August, <https://www.telegraph.co.uk/news/2018/08/29/china-building-military-base-afghanistan>

Garland, Chad (2016), *New rail route to China carries hope for Afghan economy*, <https://www.stripes.com/news/new-rail-route-to-china-carries-hope-for-afghan-economy-11111111>

Jafari, Naweed, (2020), *Can China be a peacemaker in Afghanistan?* <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/can-china-be-peacemaker-afghanistan>

Javed, Hassnain (2018), *Wakhan corridor and CPEC*, <https://nation.com.pk/26-Feb-8888/1-annnn-corridor-and-cpec>

- Jensen, David (2003), *Afghanistan Wakhan Mission Technical Report, Geneva, Report Coordination*, <http://www.fao.org>
- Kelemen, Barbara (2020), *Toasting pine nuts – the China-Afghan air corridor turns one*, <https://merics.org/en/analysis/toasting-pine-nuts-china-afghan-air-corridor-turns-one>
- Minnie, Chan (2018), *Chinese troops could soon be joining the counter-terror fight in Afghanistan*, *South China Morning Post*, <https://www.businessinsider.com/hundreds-of-chinese-troops-could-soon-be-on-their-way-to-afghanistan-2018-8>
- Mahalingam, Brig V (2020), *Will China's Military Presence and Economic Involvement in Tajikistan Undermine Russia's Influence in the Region?* <http://www.indiandefencereview.com/spotlights/will-chinas-military-presence-and-economic-involvement-in-tajikistan-undermine-russias-influence-in-the-region>
- Mardell, Jacob (2020), *The BRI in Pakistan: China's flagship economic corridor*, <https://merics.org/en/analysis/bri-pakistan-chinas-flagship-economic-corridor>
- Mariam Safi and Bismillah Alizada (2018), *Integrating Afghanistan into the Belt and Road Initiative: Review, Analysis and Prospects*, Friedrich Ebert Stiftung, August 2018, <http://www.dropsafghanistan.org/wp-content/uploads/2019/01/Integrating-Afghanistan-into-the-Belt-and-Road-Initiative.pdf>
- Observer, Fair (2017), *The Bridge To Connect Asia: The Wakhan Corridor*, <https://thecorner.eu/news-the-world/world-economy/the-bridge-to-connect-asia-wakhan-corridor/69080>
- Parsa, Mirwais (2017), *Opinion: Wakhan corridor brings China, Pakistan & Afghanistan closer*, <https://www.wionews.com/world/opinion-wakhan-corridor-brings-china-pakistan-afghanistan-closer-24799>
- Pandey, Shubhangi (2018), *China's surreptitious advance in Afghanistan: a multi-dimensional move*, <https://www.orfonline.org/expert-speak/44312-chinas-surreptitious-advance-in-afghanistan-a-multi-dimensional-move>
- Rafiq, Muhammad (2020), *Pakistan and Wakhan Corridor: Tapping the Dormant Treasure*, <https://dailytimes.com.pk/666448/pakistan-and-wakhan-corridor-tapping-the-dormant-treasure>
- Role of Afghanistan in the Neighborhood of Rising China* (2020), <https://menafn.com/1101127936/Role-of-Afghanistan-in-the-Neighborhood-of-Rising-China>, MENAFN15112020000175011038ID1101127936
- Song Tao (2009), *Vice Foreign Minister of PRC on the International Conference on Afghanistan in Moscow*, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, March 27, 2009, http://www.fmprc.gov.cn/chn/pds/gjhdq/gjhdqz/lhg_59/xgxw/t554788.htm
- Sanchez, Suzanne Levi (2018), *The corridor of power, The remote Wakhan Corridor in Afghanistan was central to, This Remote Afghan Mountain Range Is Key to China's Belt and Road Ambitions*, <https://international.thenewslens.com/article/106267>

Shafiq, Syed (2019), **Wakhan Corridor: Pakistan's Treasure Hunt Towards Debt Free Times**, [/https://eurasianimes.com/wakhan-corridor-pakistans-treasure-hunt-towards-debt-free-times](https://eurasianimes.com/wakhan-corridor-pakistans-treasure-hunt-towards-debt-free-times)

Szczudlik-Tatar (2014), **China's Evolving Stance on Afghanistan: Towards More Robust Diplomacy with "Chinese Characteristics**, [https://www.files.ethz.ch/isn/184324/PISM%20Strategic%20File%20no%202022%20\(58\).pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/184324/PISM%20Strategic%20File%20no%202022%20(58).pdf)

Shih, Gerry (2019) **In Central Asia's forbidding highlands, a quiet newcomer: Chinese troops**, *The Washington Post*, February 19, 2019 available at https://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/in-central-asias-forbidding-highlands-a-quiet-newcomer-chinese-troops/2019/02/18/78d4a8d0-1e62-11e9-a759-2b1111bbbe00_tt0yhtml, cccsseo ou uuuuuul1, 2220. mmmm mmea at: <http://www.indiandefencereview.com/spotlights/will-chinas-military-presence-and-economic-involvement-in-tajikistan-undermine-russias-influence-in-the-region/>

Srebrnik, Henry (2020), **Afghanistan's Wakhan Corridor**, <https://www.saltwire.com/opinion/local-perspectives/henry-srebrnik-afghanistans-wakhan-corridor-415000>

Toktomushev, Kemel (2018), **China's Military Base in Afghanistan**, <https://www.chinausfocus.com/foreign-policy/chinas-military-base-in-afghanistan>

World Bank, (2019) **Afghanistan will Need Continued International Support after Political Settlement**, Press Release, December 5, 2019, <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2019/12/05/afghanistan-will-need-continued-international-support-after-political-settlement>.

Wakhan Corridor, (2020) <https://caravanistan.com/afghanistan/wakhan-corridor>

Ze Kai, Boh (2015), **Road to the Dragon: Overcoming Challenges to the Wakhan Corridor**, <https://www.mantraya.org/>

Xiaoqiang, Fu, (2014), **China-US Collaboration Conducive to Developing Afghanistan's Wakhan Corridor**, <https://www.chinausfocus.com/foreign-policy/china-us-collaboration-conducive-to-developing-afghanistans-wakhan-corridor>

<http://8am.af/1393/10/30/afghanistan-and-a-big-dream-to-revive-the-silk-road-china>