



دلایل پیشرفت کند کریدور چین-پاکستان چیست؟

مسیر طولانی سین کیانگ

کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) یک ابتکار زیربنایی بزرگ است که هدف آن تقویت ارتباط اقتصادی بین چین و پاکستان است. CPEC که به طور رسمی در سال ۲۰۱۳ راه اندازی شد، یک پروژه شاخص از طرح گسترده تر کمربند و جاده چین (BRI) است. این کریدور شبکه‌ای از پروژه‌های حمل و نقل، انرژی و صنعتی را در بر می‌گیرد که هدف آن اتصال بندر گوادر در جنوب غربی پاکستان به منطقه شمال غربی چین در سین کیانگ است و از مناطق کلیدی مختلف پاکستان عبور می‌کند. CPEC شامل ساخت بزرگراه‌ها، راه آهن‌ها و خطوط لوله و همچنین توسعه پروژه‌های انرژی، از جمله نیروگاه‌ها و طرح‌های انرژی تجدیدپذیر است. بندر گوادر، یکی از اجزای کلیدی CPEC، از نظر استراتژیک در دریای عرب قرار دارد و به عنوان یک پیوند دریایی حیاتی عمل می‌کند. هدف این ابتکار نه تنها تقویت روابط اقتصادی بین چین و پاکستان، بلکه تقویت توسعه و اتصال منطقه‌ای است. در حالی که CPEC فرصت‌های اقتصادی قابل توجهی را ارائه می‌کند، همچنین باعث ایجاد ملاحظات و بحث‌های ژئوپلیتیکی در مورد پیامدهای گسترده‌تر آن برای منطقه و فراتر از آن شده است. روند تکمیل CPEC از چند سال گذشته کند بوده است، اما چرا؟ علاوه بر عواملی همچون بی ثباتی سیاسی، مالکیت زمین، محدودیت های مالی، موانع بروکراتیک و چالش های فنی، دو علت بسیار مهم وجود دارد که در ادامه بررسی می‌شود.

← ۱- نگرانی‌های امنیتی

این پروژه که برای تقویت روابط اقتصادی بین چین و پاکستان حیاتی است، در مناطقی که دچار تهدیدات تروریستی و فعالیت های شورشی هستند، با چالش هایی مواجه است. به عنوان نمونه در بخش هایی از بلوچستان سایت های متعلق به عوامل پروژه مورد حمله قرار گرفته اند یا بخش هایی از پروژه که در نزدیکی های مرز افغانستان قرار دارد مورد حمله نیروهای مخالف افغانی که پیشینه های تاریخی اختلاف و درگیری دارند قرار گرفته است.

← ۲- پویایی ژئوپولیتیک

شبکه پیچیده سیاست های منطقه ای، نقطه منحنی دیگری را در تکمیل CPEC ایجاد می‌کند. تنش های هند و پاکستان، که از طریق مسیرهای CPEC از مرز مشترک عبور می‌کنند، نگرانی های امنیتی و اختلالات احتمالی را افزایش می‌دهد. علاوه بر این، نزدیکی پروژه به افغانستان، منطقه ای با بی ثباتی مداوم، لایه دیگری از پیچیدگی را اضافه می‌کند. برای مثال، تسلط طالبان در سال ۲۰۲۱ نگرانی هایی را در مورد تهدیدات امنیتی احتمالی برای زیرساخت‌ها و پرسنل CPEC ایجاد کرد.

خاورمیانه-اروپا (IMEC) به سرعت توسط ایالات متحده به عنوان رقیب طرح کمربند و جاده مورد استقبال قرار گرفت.»

استقبال از کریدورهای زمینی تنها مختص چین نبوده و ترکیه نیز برای اتصال عراق به اروپا نقش آفرینی می‌کند و هند نیز برای اتصال خود به روسیه به ایران به عنوان یک کریدور زمینی مهم نگاه می‌کند. برای کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز اهمیت راه‌های زمینی بیشتر شده است. بخصوص بعد از حملات یمن. زیرا این حملات گرچه در حمایت از مردم فلسطین انجام شده است و پیمان ابراهیم را در زمان کنونی می‌توان مرده اعلام کرد، از اثرات جانبی این حملات می‌توان به این اشاره کرد که علی‌رغم منتفی شدن عادی سازی در این بازه زمانی، کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس بیش از پیش به این فکر افتاده‌اند که راه زمینی خود را از امارات تا سرزمین‌های اشغالی احداث کنند و راهی با تاخیر حدود ۱۰ روزه نسبت به راه دریایی اما پایدارتر را ایجاد نمایند. این نکته را باید در نظر داشت کشورهای حاشیه خلیج فارس اکنون می‌خواهند خود را بین قدرتهای غربی و شرقی تعریف کنند و این کریدورها از این منظر اهمیت بیشتری برای آن‌ها پیدا می‌کند.

واضح است که امروزه اقتصاد اورسیا بیشتر در کانون توجه قرار گرفته است و علاوه بر این مهاجرت‌های ناشی از تغییرات اقلیمی اهمیت راه‌های زمینی را بیشتر کرده است. غربی‌ها از ابتدا سعی بر مقابله با طرح جاده و کمربند چین داشتند، گرچه اروپایی‌ها برای اتصال بازار خود به اوراسیا و آفریقا مخالفت کمتری با این طرح داشتند نسبت به آمریکا. اما اکنون که دنیا فهمیده است که برای مقابله با چالش‌های حمل و نقل مسیرهای عرضه باید بیشتر شوند و با تاخیر به این موج پیوسته‌اند و سعی بر این دارند انحصار را از چین که زودتر از بقیه این سرمایه‌گذاری هوشمندانه را انجام داده بود بگیرند و راه‌های زمینی کمتری در نهایت به چین وصل بشود و بتوانند چند دهه عقب ماندگی خود در این زمینه را جبران کنند.

چین تنها کشوری است که سال‌ها است این را می‌داند و به آن عمل کرده است. هنگامی که چین در اکتبر گذشته رهبران و نمایندگان بیش از ۱۳۰ کشور را به مناسبت دهمین سالگرد راه‌اندازی ابتکار کمربند و جاده (BRI) در پکن گرد هم آورد، بسیاری از رهبران غربی با آن مخالفت کردند.

قابل ذکر است که این طرح چین در ابتدا حالتی به اصطلاح تدافعی داشته به این معنی که اول برای ایجاد مسیر واردات مواد اولیه و خام برای خود این طرح را پی گرفت و اکنون اما حالتی تهاجمی نسبت به غرب پیدا کرده است و برای آن‌ها زنگ خطری است.

آیا می‌توان سیاست یمنی‌ها را فراتر از حمایت قاطعانه از مردم مظلوم فلسطین ابتکاری تهاجمی برای نظم دریایی به نفع نیروهای رقیب جهان آمریکایی در نظر آورد؟

