

## جایگاه ناپیدای افغانستان در طرح جاده ترانس کانتیننتال ابریشم نو (افغانستان بزرگترین بازنده بازی جیواکونومیک در منطقه)

واژه «راه بزرگ ابریشم» را برای نخستین بار، فردیناند فرایهر فون ریشتهوفن (Ferdinand Freiherr von Richthofen) - دانشمند آلمانی، در کتاب «دولت قیصری چین» [(Kaiserreich China)] خود که به سال 1877 به چاپ رسید، به کار برد. گیتاشناس (جغرافی دان) نامدار با این نام، شبکه راه های کاروانی قاره بی کشیده شده را که در اوایل گاهشناسی ترانس کانتیننتال، آسیای خاوری و دریای میانزمینی (مدیترانه) باختر را با هم پیوند می دادند، نمایش داد.

روی هم رفته از طریق این راه، ابریشم چین برده می شد که ریشه نام راه هم برخاسته از همین است. این راه در سده دوم پیش از میلاد گشایش یافت و از سیان از طریق لنچ ژو به دون هوان می رفت که در آن جا به دو مسیر تقسیم می شد: راه شمالی از تورفان می گذشت که سپس از پامیر عبور می کرد و به فرغانه و دشت های قزاق می رفت. مسیر جنوبی- از کنار دریاچه لوب نور در دامنه های جنوبی بیابان تالکا مکانن از طریق یارقند و پامیر (در بخش جنوبی) به سوی باکتريا (بلخ) و از آن جا به پارت (گستره دولت اشکانیان)، هند و خاور میانه تا دریای مدیترانه می رسید.

در ویکی پدیا در زمینه چین می خوانیم: «این راه از شهر توان هوانگ در چین به ولایت کانسو می آمد و از آن جا داخل ترکستان خاوری (سینکیانگ) امروزی می شد و از میان سرزمین های «افغانستان مرکزی کنونی» می گذشت و از طریق بیش‌بالیغ و آمالیغ و اترار به سمرقند و بخارا می رسید. در بخارا شاخه اصلی آن از راه مرو، سرخس، نیشابور، گرگان به ری می آمد و از ری به قزوین و زنجان و تبریز و ایروان می رفت و از ایروان به طرابوزان یا بیکی از بندرهای شام (دمشق کنونی) منتهی می گردید. شاخه فرعی این راه از سمرقند به خوارزم و از خوارزم به سرای و هشترخان و از آن جا به کنار رود «دن» و بندرهای دریای آرف انتها می یافت.»





به سال 121 پیش از میلاد نخستین کاروان اشتران با ابریشم و آینه های برنزی به سوی واحه فرغانه از طریق فرورفتگی تورفان در امتداد کوه های اوگن و خارزارهای تیان شان به راه افتاد.

گذشته از آن، در آینده با گسترش دریانوردی، راه های دریایی یی هم برای بازرگانی ابریشم یافتند که تایلند و بنگله دیش و هندوستان می گذشت و از راه دریای سرخ به سوی مصر می رسیدند.

به هر رو، جاده بزرگ ابریشم نقش مهمی در گسترش پیوندهای اقتصادی و فرهنگی میان مردمان آسیای صغیر، قفقاز، آسیای میانه و چین بازی کرد. برای مثال، به عنوان یک راهنمون به انتشار نوآوری های گوناگون، از جمله در هنر (رقص، موسیقی، هنرهای تجسمی، معماری) در خدمت مذهب (مسیحیت، بودیسم، اسلام، Manichaeism)، تکنولوژی (خود تولید ابریشم و نیز باروت، کاغذ، و ...) کار می داد.

راه ابریشم با افت نفوذ روم در خاور میانه و آغاز فتوحات عرب با رکود روبه رو گردید و از اهمیت آن کاهش یافت. سپس، در سده های سیزدهم و چهاردهم در دوره فرمانروایی مغولان رستاخیر آن آغاز گردید، که در سده پانزدهم، در پی افتادن کنستانتینوپل به دست ترک ها و بسته شدن راه های زمینی به دنبال گسترش بازرگانی دریایی دوباره از رونق افتاد.

پروفسور گوزل محی الدینوا- رییس مرکز مطالعات جیوپولیتیک دانشگاه سلاوی (روسی- تاجیکی) در مقاله نقش دولت کیرپاند در سنتز فرهنگ ها آسیای میانه می نویسد:

«شکل یابی راه بزرگ ابریشم، که بر شالوده بسیاری از جاده های کشیده شده برای برپایی تماس های منطقه بی پیش از آن، پدید آمده بود، مرحله کیفی تازه بی در گسترش روابط بین المللی نوع بشر ارزیابی می گردد، که نقش مهمی در شکل گیری پایه های تمدن های بومی معاصر بازی نمود.

در مسیرهای جاده ابریشم، راهبان و کاهنان آیین ها و مذاهب گوناگون راه می پیمودند و به موعظه می پرداختند و دست به تبلیغ و پخشگری ارزش های معنوی خود می یازیدند. به یاری رسالت نیکوکارانه آن ها، شالوده بی گذاشته شد که سیمای تمدنی کشورهای کنونی اردوگاه مذهبی بودایی- کنفوسیوسی خاور آسیا، اردوگاه هندویی- بودایی جنوب خاوری و جنوب آسیا، کشورهای جنوب باختری آسیا و باختر اروپا را پرداز کرد.

در ریختیابی ساختارهای تمدن اروآسیایی، نقش چهار شاهنشاهی بزرگ دوران کهن و جاده ابریشم بس ارزنده است. جاده ابریشم بزرگ، هر چهار امپراتوری قدیم را با هم پیوند می داد و در برقراری ثبات نسبی در مسیری از اقیانوس آرام تا اقیانوس اتلس نقش سازنده داشت.»

+++++

کنون همه روزه بار دیگر سخن از رستاخیز راه ابریشم در میان است و رسانه های همگانی و گروهی بار، بار از رستاخیز این راه حرف و حدیث می گویند. پرسشی که مطرح می گردد این است که انگیزه این هنگامه چیست؟

این پرسش را باید در جهانی شدن (گلوبالیزاسیون)، تبارز چین و هند در سیمای قدرت های جهانی و راهبرد نو کاخ سفید پس از فروپاشی شوروی پیشین در پر کردن خلای استراتژی یک پدیده آمده در منطقه یافت.

با تعمیق روند گلوبالیزاسیون، پیوندهای اقتصادی بین المللی در قاره اروآسیا و افزایش سیل کالا میان جنوب شرق آسیا و اروپا، اندیشه رستاخیز راه ابریشم و برپایی پل ترانس کانتیننتال اروآسیایی پا گرفته است.

از سوی دیگر، پس از فروپاشی شوروی پیشین، دور تازه بی از بازی بزرگ در منطقه به راه افتاد و بازیگران جهانی از جمله فرا منطقه بی و منطقه بی بر سر تسلط بر منطقه به رقابت برخاستند. در این راستا با توجه به این که ما در عصر جهانی شدن قرار داریم و روندهای همگرایی (انتیگراسیونی) چونان روندهای پیشرو عصر مطرح است، کشورهای بزرگ طرح هایی را برای منطقه به میدان آوردند.

در منطقه ما روندهای همگرایی روی هم رفته در کل در سیمای پروژه های انتیگراسیونی در حال پیاده شدن است:

قدرت های تیلوروکراسی چند ساختار منطقه بی همگرایی ایجاد کرده اند که مهم ترین آن ها عبارت اند از:

- «سازمان همکاری شانگهای»
- «اتحادیه اقتصادی اروآسیایی»
- «پیمان امنیت دسته جمعی»
- طرح «خاور نزدیک نو»
- ...

کشورهای تالاسوکراسی طرح های زیر را ارائه کرده اند:

- «خاور میانه بزرگ» که در بر گیرنده جهان مسلمان از افغانستان تا مراکش است،
- پروژه «آسیای مرکزی بزرگ»
- «آسیای جنوبی بزرگ»
- پروژه «گوام»

این پروژه ها کنترل کلی بر ماکرو ریگیون پهناوری از سبیری روسیه گرفته تا شمال هند را در نظر دارند.

پروفسور داکتر فریدریک استار- رییس «پژوهشکده آسیای میانه و قفقاز» دانشگاه جان هوپکینز امریکا در نوشته چاپ شده در مارچ 2005 زیر نام «همکاری در «آسیای مرکزی بزرگ» میان افغانستان و همسایگان آن» بازتاب یافت، دکتترین زمین گستره بی بی را ارائه داد که بر پایه آن، هدف دکتترین «گستره جیوپولیتیکی آسیای مرکزی بزرگ» عبارت است از «مساعدت به تحول افغانستان و سراسر منطقه، که هسته آن افغانستان است، به گستره امنی از کشورهای مستقل پایند به زیستایی اصول اقتصاد بازار، سامانه های سکولار و نسبتا باز اداره و ارجگزار به حقوق مدنی و داشتن روابط مثبت با ایالات متحده...»

فریدریک استار در سال 2006 در کابل کنفرانس بین المللی بی را برگزار کرد که در آن دکتترین خود را معرفی کرد. من در این کنفرانس به نمایندگی از وزارت خارجه اشتراک داشتم. روز بعد استار نزد من به وزارت خارجه آمد و تقریبا مدت دو ساعت در باره طرح وی گفتگو کردیم.

هر چند پروفسور استار پیوسته در سخنرانی ها و نوشته های خود تاکید می نماید که این طرح رویکرد اقتصادی دارد و منافع کشورهای دیگر را با خطر رو به رو نمی سازد، در کشورهای روسیه، چین، آسیای میانه و ایران و شماری از کشورهای عربی و امریکای لاتین به آن به دیده شک و تردید می نگرند.

به گونه مثال؛ م. ت. لومولین- کارشناس قزاقستانی از پژوهشکده تحقیقات راهبردی ریاست جمهوری، با واکاوی طرح «آسیای مرکزی بزرگ» نشاندهی می کند که این طرح تنها سرپوشی است برای تحقق دکتترین جیوپولیتیکی بی که حضور پویای نظامی- راهبردی را در آن مناطق که در واشنگتن آن ها را چونان «گستره منافع مهم حیاتی یا ملی امریکا ارزیابی می کنند، در نظر دارد»<sup>1</sup>.

پروفسور داکتر الکساندر کنیازیف- رییس بنیاد «الکساندر کنیازیف» در زمینه می نویسد: «کانسپت جیوپولیتیک «آسیای مرکزی بزرگ» بخشی از پروژه اروآسیایی امریکایی «خاور میانه بزرگ» «The Greater Middle East» است که از دید امریکایی ها مصر، اسرائیل، کشورهای عرب خاور نزدیک، ترکیه، قفقاز جنوبی، آسیای مرکزی، ایران، افغانستان، پاکستان، را برای حل یک رشته به هم پیوسته بی از مسایل، از جمله تثبیت کنترل بر منابع اصلی و انرژی تیک منطقه با هم متحد می سازد»<sup>2</sup>.

1. لومولین م. «آسیای مرکزی بزرگ، پروژه بزرگ نو امریکا؟» // مجله کانتنت، آلماتی، 2005، شماره 22، 16-29 نوامبر.

2. الکساندر کنیازیف، طرح های همگرایی و رقابت جیوپولیتیکی در آسیای مرکزی // خجند، 26-28 جون 2007، ص.



گستره خاور میانه بزرگ

پان ژین پین و هو هون پین- دانشمندان چینی در زمینه می نویسند:  
 فریدریک استار مقاله یی به چاپ رسانید زیر نام «مناسبات همکاری در آسیای مرکزی بزرگ»، که شالوده  
 نظری برای راهبرد ایالات متحده گردید.

ایون فیگی باوم- دستیار معین وزیر خارجه ایالات متحده در امور آسیای جنوبی و مرکزی، در سخنرانی خود در  
 انستیتوت آسیای مرکزی و قفقاز دانشگاه جان هوپکینس در ماه فبروری 2007 توضیح داد که کانسپت آسیای  
 مرکزی بزرگ یک کانسپت همگرایی اقتصادی است.

با آن که چنین سخنرانی هایی انجام می شوند، عملا بی درنگ پس از اعلام کانسپت «آسیای مرکزی بزرگ»،  
 بی آن که به جامعه جهانی مجال درک آن داده شود، تیوری نو دیگری پیش کشیده شد- «آسیای جنوبی  
 بزرگ».

پس از اکتبر 2005 دبیر رسانه یی شورای دولتی امریکا بارها از این مثنی سیاسی در سخنرانی هایی خود  
 یادآوری کرد. برای نمونه، همین گونه، به تاریخ 27 اکتبر 2005، دانتل فرید- معاون وزیر خارجه در مسایل  
 اروپا و ارواسیا - در این زمینه در کمیته فرعی سیاست خارجی دفتر «خاور نزدیک و آسیای مرکزی» کنگره  
 امریکا سخنرانی کرد.

مناسبات امریکا «با کشورهای آسیای جنوبی شاید به گونه عمیقی با امور آسیای مرکزی در هم آمیخته از کار  
 برآمده است»، و نیز «در بازسازی افغانستان نقش کلیدی تاریخی را مناطق آسیای جنوبی و مرکزی بازی می  
 نمایند».

استراتیژی های «آسیای مرکزی بزرگ» و «آسیای جنوبی بزرگ» در واقع دارای محتواهای همسانی اند در زیر پوشش های گوناگون و تمثیل کننده تلاش هایی اند مبنی بر شامل ساختن افغانستان در تشکیلات منطقه یی واحد با کشورهای آسیای مرکزی و جنوبی و نقش رهبری کننده امریکا در آن.»

شایان یادآوری می دانم که نماینده پاکستان در کنفرانس کابل هم با دید پروفیسور استار که افغانستان به کشور کلیدی منطقه مبدل شود، موافق نبود و پیهم تکرار می کرد که پاکستان کشور کلیدی منطقه است!

حال بر می گردیم به مساله احیای دوباره راه بزرگ ابریشم: تلاش های اخیر برای پویا کردن مسیر راه بازرگانی باستانی پیوند دهنده شرق و غرب، برنامه کریدور بین المللی حمل و نقل اروپا- قفقاز- آسیای میانه<sup>3</sup> (TRACECA) است، که گاهگاهی به نام است «جاده ابریشم نو» هم یاد می شود.



در شماره 3 ، سال 2003 مجله بین المللی «ترانزیت» در باره تراسیکا (Transport Corridor Europe Caucasus Asia)

می خوانیم:

برنامه تراسیکا (TRACECA) در کنفرانس برگزار شده در بروکسل در ماه می 1993، با اشتراک وزیران بازرگانی و حمل و نقل هشت کشور اصلی سازماندهنده این برنامه (پنج کشور آسیای میانه و سه کشور قفقاز) مطرح گردید که در آن بر سر تحقق برنامه کمک های فنی اتحادیه اروپا برای توسعه یک دالان حمل و نقل در مسیر باختر- خاور از اروپا ، با عبور از دریای سیاه از طریق قفقاز و دریای کسپین با دسترسی به آسیای میانه، به سازش رسیدند.

این طرح با راهبرد جهانگیر اتحادیه اروپا در قبال کشورهای نام برده شده سازگار بوده و اهداف زیر را پی می گیرد:

- حمایت از استقلال سیاسی و اقتصادی این جمهوری ها با افزایش احتمال راهیابی آن ها به بازارهای اروپا و جهان از طریق کریدورها از طریق کریدورهای جایگزین حمل و نقل.
- پیوند دادن مسیر تراسیکا با شبکه های ترانس اروپایی (TENS)

...

TRACECA تلاشی است برای احیای واقعیت های قرون وسطایی جاده ابریشم بزرگ یعنی راه از چین به اروپا از طریق آسیای میانه، خاور میانه و آسیای صغیر.

<sup>3</sup> .(TRACECA), (Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia)

کنون این راه وجود ندارد و از همه مهمتر نیازی به آن دیده نمی شود. همین گونه، امروزه باربری با راه آهن و کامیون ها در مقایسه با باربری دریایی گرانتر است. گذشته از آن، مسیرهای زمینی با چنان موانع و مخاطراتی رو به رو است که کسی به آسانی خطر می کند به آن رو بیاورد. مقامات ازبیکستان جاده ابریشم بزرگ نو را راهی می دانند که بیشتر کالاهای با کیفیت پایین ایران و ترکیه را با کامیون ها به قزاقستان و ازبیکستان می آورند و مواد خام را از این کشورها می برند.

تجزیه و تحلیل پیش بینی های جهات اصلی توسعه اقتصاد جهانی نشان می دهد که جریانهای اصلی مالی، بازرگانی و اطلاعاتی در سده بیست و یکم در مثلث ایالات متحده- اروپا - آسیا در گردش اند.

در این پیوند، مهم ترین وظیفه برای کشورهای عضو TRACEKA (ارمنستان، آذربایجان، بلغارستان، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، مولداویا، رومانیای، تاجیکستان، ترکیه، ترکمنستان، ازبیکستان و اوکراین) بهره گیری از فرصت های جنوپولیتیک و اقتصادی از طریق توسعه شبکه های حمل و نقل و ارتباطات است.

کنون میزان دوران کالا میان آسیا و اروپا از مرز 2 میلیارد دلار در سال بالاتر رفته است. در این حال، سهم هزینه های ترانسپورتی به دو صد میلیارد دلار می رسد.

نکته بسیار مهم دیگر این است که شبکه ترانسپورتی تراسیکا از کشورهایی می گذرد که کان ها و منابع انرژی بسیاری با دورنمای بس امید بخش دارند.

در این پیوند در امریکا قانون ویژه یی تصویب گردید زیر نام «راه ابریشم» که از توسعه کشورهای منطقه تراسیکا حمایت می کند.

در این سند توجه بزرگی به توسعه علی الخصوص زیرساخت های ترانسپورتی و ارتباطات مبذول گردیده است.

حمایت از طرح دالان حمل و نقل، از یک سو برای رهایی کشورهای تازه استقلال یافته منطقه از تسلط کدامین کشور دیگر بر ارتباطات و جریان های حمل و نقل و از سوی دیگر، برای تامین رسانایی بی وقفه منابع انرژی دریای کسپین و کرانه های پیرامون آن به بازارهای بین المللی ضروری است.

درست مانند هر طرح بزرگ دارای اهمیت بین المللی، پروژه تراسیکا نیز رقیبانی دارد که بر ارجمندی اقتصادی آن تاکید می نماید.

در سپتامبر سال 2000، به ابتکار روسیه؛ کشورهای ایران، هند و روسیه در سانکت پترزبورگ سازشنامه یی را در زمینه ساختن دهلیز حمل و نقل «شمال - جنوب» به امضاء رساندند که برای راه اندازی آن، بنا به ارزیابی وزارت حمل و نقل روسیه، در 5 سال آینده به 2.5 میلیارد دلار سرمایه گذاری نیاز است.»

تابستان سال 1998، دوازده کشور قفقاز، دریای سیاه و آسیای میانه، با حمایت ایالات متحده، بر سر ایجاد دهلیزهای ترانسپورتی راه آهنی، دریایی، هوایی و جاده یی از چین و مغولستان به اروپا با دور زدن روسیه به توافق رسیدند. دبیرخانه این برنامه در باکو واقع شده است.

از این رو، روشن است که طرح راه ابریشم نو یک طرح پیش گرفته شده از سوی کشورهای تالاسوکراسیک- روشن تر ایالات متحده است.

من خود به عنوان رییس هیات افغانی در هفتمین همایش بین المللی ترانس اروآسیا (Transeurasia-2008) زیر عنوان «ترانزیت اروآسیایی- دورنماهای توسعه» که به تاریخ های 24-25 ماه سپتامبر 2008 در آستانه برگزار گردید، اشتراک داشتم و گفتگوهایی با شماری از رییسان هیات های کشورهای مختلف اشتراک کننده در همایش داشتم. از این رو، تا اندازه یی در جزئیات آن وارد هستم.

آن چه مربوط به واکنش روسیه به پروژه تراسیکا می گردد، این موضوع در پیک اطلاعاتی دفتر همکاری های اقتصادی وزارت خارجه روسیه تاریخی 28-01-2000 زیر نام «دهلیز اروآسیایی (تراسیکا)، بازتاب یافته است:

جمهوری های پیشین شوروی، به منظور تامین منافع اقتصادی و زدایش وابستگی معین ترانسپورتهای از روسیه، آغاز به ساخت بزرگراه ها (راهرو) های نو برای دسترسی به خطوط بین المللی ارتباطات نموده اند. بسیاری از این جاده ها با کنار گذاشتن روسیه کشیده می شوند که زیان شایان توجه اقتصادی به آن می رساند.

علی الخصوص، با کمک های سازمانگری- فنی و مالی اتحادیه اروپایی، دهلیز نیرومند اروآسیایی (راهرو حمل و نقل نام نهاد «جاده ابریشم»، که دربرگیرنده بندرهای دریای سیاه (پوتی، باتومی)، راه آهن های گرجستان و آذربایجان و خطوط کشتیرانی دریای کسپین (مسیر باکو- ترکمن باشی) و شبکه های راه آهن ترکمنستان، ازبیکستان، قرقیزستان، قزاقستان و چین، ونیز بندرهای چینی در کرانه های اقیانوس آرام است)، در حال شکلگیری می باشد.

از دیدگاه سیاسی، غرب این پروژه را چونان امکان راستینی ارزیابی می کند که به گونه ماهوی وابستگی ترانسپورتهای جمهوری های پیشین شوروی را از روسیه کاهش می بخشد و گرایش های مرکز گریز را در میان کشورهای جامعه کشورهای مستقل تقویت می نماید.

به تاریخ 13 ماه می 1996 سران چهار دولت (گرجستان، آذربایجان، ترکمنستان و ازبیکستان) سازشنامه یی را در زمینه هماهنگی پویایی ها در عرصه حمل و نقل راه آهن و همکاری در عرصه تنظیم انتقالات ترانسپورتهای به امضاء رساندند

در ماه اپریل 1997 قرقیزستان به این سازشنامه پیوست. همچنین اوکراین، قزاقستان، ارمنستان و بلغارستان به پیوستن به سازشنامه ابراز آرزومندی کردند. ازبیکستان، قرقیزستان و چین در اپریل 1997 یادداشتی را به امضاء رساندند در زمینه ساختن راه آهن اندیجان (ازبیکستان)-اوش (قرغیزستان)- کاشغر (چین)، که راه های آهن چین و کشورهای آسیای میانه، ایران و آن سوی قفقاز را در یک شبکه واحد با هم پیوند می زند.

این دهلیز نو ترانسپورتهای نسبت به راه های موجود از طریق گرهگاه دوستی (قزاقستان) 1500 کیلومتر و از راه های آهن روسیه 4000 کیلومتر کوتاهتر است. این مسیر بارها نسبت به شاهراه ترانس سبیر دارای قابلیت رقابت است. چیزی که نگرانی ویژه یی را بر می انگیزد.

در سپتامبر 1998، در باکو زیر سرپرستی اتحادیه اروپایی در چارچوب برنامه TRACECA، کنفرانس بین المللی «رستاخیز جاده ابریشم باستانی اروپا- قفقاز- آسیا» برگزار گردید، که در آن مقامات رسمی 32 کشور و 13 سازمان های بین المللی حضور داشتند.

این گونه، خطوط نوی حمل و نقل برای انتقال نیرومند و با ثبات جریان های باری از منطقه آسیا- اقیانوس آرام، آسیای میانه، خلیج پارس و باختر اروپا، با دور زدن سامانه حمل و نقل روسیه و در گام نخست، شاهراه راه آهن ترانس سبیری آن شکل می گیرد.

به منظور مقابله با گرایش های یاد شده در بالا، بایسته است شبکه کریدورهای طول البلدی و عرض البلدی «جنوب-غرب-شمال» شکل یابد که بتوان جریان های اضافی بارها و مسافران را از کشورهای اروپای شمال باختری و خاورمیانه جلب کرد.

در پیوند با این، باسته است تا کار را در زمینه ساختن کریدورهای بین المللی ترانسپورتهای شماره 2 (برلین- وارسا- مینسک- مسکو- نیژنی نوگورد) با ادامه آن تا ایکاترینبورگ و سپس تا شاهراه راه آهن ترانس سبیری و نیز کریدور شماره 9 (هلنسکی-سانکت پتربورگ- مسکو) را با تمديد تا نوواروسیسک و آستراخان پویاتر ساخت.



ادامه منطقی این کار می تواند ایجاد جاده موتر رو و راه آهن و کشتیرانی در دریای کسپین از طریق بندرهای ترکمنستان و ایران و سپس به منطقه خلیج فارس و دریای عرب باشد. این کار نمی تواند در آینده با «گشودن» تدریجی آبراه های داخلی روسیه، به ویژه کانال ولگا- رود دن به روی باربری های بین المللی بخیه نخورد.

هرگاه پروژه هایی چون تراسیکا یا گوادر- کوشکا و پروژه هایی چون تاپی، نابوکو، و تاپی را پروژه های جیو اکونومیک ارائه شده از سوی جهان تالاسوکراسیم ارزیابی نماییم، طرح هایی چون خاور میانه بزرگ، آسیای جنوبی بزرگ و آسیای مرکزی بزرگ سازواره های جیوپولیتیک و جیو استراتژیک آن را می سازند.

از همین جا پیوند این طرح ها با هم روشن می گردد. تصادفی نیست که پروفیسور استار- رییس انستیتوت آسیای مرکزی و قفقاز دانشگاه جان هوپکینز امریکا در سال 2008 همایشی را زیر نام «راه ابریشم نو- ترانسپورت و بازرگانی در آسیای مرکزی بزرگ»

### The New Silk Roads -Transport and Trade in Greater Central Asia

به راه انداخت. و برنامه یی را زیر نام «برنامه مطالعات راه ابریشم» (Silk Road Studies Program) روی دست گرفت.

او در کتاب خود در زمینه می نویسد:

«با فروپاشی شوروی، تصمیم چین برای باز کردن تجارت در سراسر مرزهای غربی آن و بازگشت تدریجی افغانستان به جامعه ملل، بازرگانی قاره یی که در برگیرنده کل جرم زمین اوراسیایی بار دیگر ممکن می گردد.»

بردن نام افغانستان از سوی استار در این جمله شایان توجه است. هر چه است، در اندیشه های پروفیسور استار به افغانستان حیثیت یک کشور هسته نه تنها در طرح آسیای مرکزی بزرگ و در بخیه زدن به سه طرح خاور میانه بزرگ، آسیای جنوبی بزرگ و آسیای مرکزی بزرگ داده شده؛ بل نیز در طرح احیای جاده ابریشم بزرگ نقش پل میان آسیای جنوبی و آسیای مرکزی داده شده است.

هرگاه ترسیکا یا راه ابریشم نو را چونان کریدور (دالان، دهلیز) پیوند زنده خاور- باختر (چین- اروپا از راه آسیای میانه- دریای کسپین- قفقاز و ترکیه) ارزیابی نماییم که با کنار زدن روسیه و ایران می بایست کشیده می شد؛ راه آهن کراچی-گوادر- چمن-قندهار- کوشکا را که برپایه تیوری استار باید ساخته می شد؛ می توان چونان کریدور متمم جنوب- شمال پیوند دهنده هند، کشورهای عربی و افریقایی با آسیای میانه از راه پاکستان و افغانستان خواند که از مسیر جنوب به تراسیکا وصل می شد.

در یک سخن، راه ابریشم نو عبارت است از یک پروژه ارائه شده از سوی ایالات متحده برای کنترل راه های مواصلاتی میان قاره یی ارواسیایی که سازه اصلی آن عبارت است از تراسیکا چونان راه پیوند دهنده چین، آسیای میانه و قفقاز به اروپا. کریدور گوادر- کوشکا شاخه متمم آن است که در سیمای کریدور جنوب- شمال تبارز می یابد.

سازه های انرژی تیک این پروژه عبارت اند از: نابوکو و TAPI

در مقاله «دهلیز ارواسیایی: جیوپولیتیک لوله ها و جنگ سر نو»

### «The Eurasian Corridor: Pipeline Geopolitics and the New Cold War»

برگردان ناتالیا لاول می خوانیم:

«راهبرد امریکایی راه ابریشم (سامانه ترانس ارواسیایی امنیتی- استراتژیک راه ابریشم) سازواره مهم سیاست خارجی امریکا در دوره پس از جنگ سرد است. این استراتژی در پیش نویس قانون ارائه شده به کنگره امریکا به سال 1999 شکل گرفت که به ایجاد شبکه یی از دهلیزهای انرژی تیک و ترانسپورتی پیوند دهنده آسیای میانه و در سر انجام با خاور دور فرا می خواند.»

استراتژی راه ابریشم چونان سامانه ترانس اروآسیایی امنیت تعریف می گردد. این راهبرد، به نظامی سازی کریدور اروآسیایی چونان بخش جدایی ناپذیر بازی بزرگ فرا می خواند.

هدف اعلامی راهبرد، به گونه یی که در هماهنگی با سند پیشنهاد شده در باره راهبرد راه ابریشم در ماه مارچ 1999 تهیه شده است، در گسترش پهنه امپراتوری تجاری امریکایی در امتداد کریدور گسترده جغرافیایی است. در دوره بوش راهبرد راه ابریشم شالوده انتروینسیونیسیم امریکا- ناتو را می ساخت. عمدتاً به مقصد همگرایی جمهوری های پیشین قفقاز و آسیای میانه و کشاندن آنان به گستره نفوذ امریکا.

پیاده نمودن پیروزمندانه راهبرد جاده ابریشم نیازمند «نظامی سازی» همزمان سراسر راهرو اروآسیایی از دریای میانزمینی (مدیترانه) خاوری تا چین از طریق افغانستان به عنوان ابزار تامین کنترل بر گنجینه های بزرگ نفت و گاز و همچنین تامین «حفاظت» مسیرهای لوله های رسانایی و دهلزهای بازرگانی است.

حمله به افغانستان در اکتبر 2001 از این اهداف استراتژیک ایالات متحده در آسیای میانه به شمول کنترل بر کریدور های رسانایی انرژی حمایت کرد. افغانستان خود همچنین پل استراتژیک زمینی پیوند دهنده گنجینه های عظیم نفتی از دریای کسپین تا دریای عرب است.

نظامی سازی روند در چهارچوب استراتژی راه ابریشم روی هم رفته ضد چین، روسیه و ایران است. راه ابریشم بزرگ متوجه مسایل زیر است:

«ایجاد پیوندهای نیرومند سیاسی و اقتصادی و امنیتی میان قفقاز جنوبی و آسیای میانه با غرب، زمینه ساز ثبات در این منطقه (که در برابر فشار سیاسی و اقتصادی از سوی جنوب، شمال و خاور [منظور از روسیه در شمال، عراق، ایران و خاور میانه در جنوب و چین در خاور است] آسیب پذیر است، خواهد گردید. (برگرفته از نشست 106 - م کنگره، سند راهبرد راه ابریشم، 1999)

پیشگیری سیاست های نئو لیبرالی در چهارچوب رایزنی با صندوق بین المللی پول و بانک جهانی بخشی جدایی ناپذیر از استراتژی جاده ابریشم است، که به دنبال گسترش «اقتصاد بازار آزاد... [که] انگیزه هایی مثبتی برای سرمایه گذاری بین المللی خصوصی، توسعه تجارت و دیگر اشکال تعامل تجاری خواهد داد، می باشد (همان جا).

دسترسی استراتژیک به نفت و گاز قفقاز جنوبی و آسیای میانه عنصر مرکزی استراتژی جاده ابریشم است:

استراتژی جاده ابریشم همچنین مخالف با توسعه پیوندهای اقتصادی، سیاسی و نظامی و گسترش همکاری ها میان جمهوری های پیشین شوروی بوده و نیز مخالف برپایی پیوندهای گسترده میان چین، روسیه و ایران پنداشته می شود (نگاه شود به: چوسودوفسکی، «جنگ امریکا در برابر تروریسم»، گلوبال ریسرچ (Global Research)، مونترئال، 2005).

در همین پیوند، سازمان GUAM (گرجستان، اوکراین، آذربایجان و مولداویا) که به سال 1991 به راه اندخته شد، هدف گسترش چنان همگرایی میان این جمهوری های پیشین شوروی با بستن سازشنامه ها در زمینه همکاری نظامی با امریکا و ناتو را دنبال می کرد که مانع از احیای روابط آن ها با فدراسیون روسیه می گردید.

با این همه، راهبرد ایالات متحده در این عرصه به اهداف اعلامی نرسید: به رغم آن که اوکراین، آذربایجان و گرجستان در عمل زیر چتر حمایتی امریکا درآمدند،<sup>4</sup> قرغیزستان، قزاقستان، تاجیکستان، ارمنستان و بیلوروس از دیدگاه جیوپولیتیک به مسکو پیوستند.

<sup>4</sup> شایان یادآوری است که در آغاز حتماً از بیکستان هم به گوام پیوسته بود که از همین رو به نام GUUAM یاد می شد. مگر پس از رویدادهای اندیجان از آن برآمد. در سال های بعدی دگرگونی هایی در سمت گیری کشورهای عضو گوام رخ داد. به گونه یی که اوکراین پس از به قدرت رسیدن یونکوویچ دوباره به روسیه متمایل گردید. مولداوی نیز با چرخش به سوی روسیه از آن خارج شد و از چندی پیش آذربایجان نیز تمایل بیشتری به سوی روسیه نشان می دهد. یعنی در عمل از این سازمان تنها G یعنی گرجستان مانده است.

این شبکه گسترده اروآسیایی کریدورهای ترانسپورتی و انرژی از سوی واشنگتن چونان بخشی از گستره نفوذ واشنگتن تعریف گردید:

«در منطقه کسپین- دریای سیاه، جامعه اروپایی و ایالات متحده بر ساختن زنجیر مطمئن لجستیکی برای پیوند دادن آسیای میانه با اروپا از راه قفقاز و ترکیه/ اوکراین متمرکز گردیدند.

این مسیرها شالوده پروژه های INOGATE (سامانه همگرایی پیوندها در امتداد مسیرهای انتقال دهنده منابع هایدروکربنی به اروپا) و تراسیکا (کریدور پرشاخ و برگ اروپایی-قفقازی-آسیایی) را می ریزند.

از دیدگاه دستور کار نظامی-راهبردی جهانشمول واشنگتن دهلیزهای اروآسیایی که در چهارچوب راهبرد جاده ابریشم بررسی می گردند، ناگزیر متعرض استقلال ارضی چین می گردد.

دهلیزهای خط لوله و ترانسپورتی پیشنهاد شده از سوی ایالات متحده و ناتو برای اتصال آتیه به کریدورهای احتمالی حمل و نقل و رسانایی انرژی در نیمکره باختری، به شمول کریدورهای مد نظر گرفته شده در چهارچوب برنامه همکاری امریکای شمالی در زمینه امنیت و شگوفایی در نظر گرفته شده اند.

همکاری در زمینه امنیت و شگوفایی برای امریکای شمالی همان چیزی است که استراتژی راه ابریشم برای قفقاز و آسیای میانه که برای ساختارهای منطقه یی امپراتوری بازرگانی امریکایی دارای اهمیت راهبردی اند. این عناصر نظم نوین جهانی اند.

همکاری در عرصه امنیتی و شگوفایی - نتیجه روند همانند برنامه ریزی استراتژیک، نظامی سازی و همگرایی اقتصادی بازار آزاد به پیمانچه چشمگیری بر کنترل بر منابع استراتژیک، از جمله بر منابع انرژی و آبی و نیز «پاسداری» از کریدورهای انرژی و حمل و نقل (مسیرهای زمینی و دریایی) از آلاسکا و کانادا در شمالگان (ارکتیکا) تا امریکای مرکزی و حوضه دریای کارائیب مبتنی است».

در این جا نگاهی می افکنیم به یکی از طرح هایی که به عنوان وزنه متقابل طرح های کشورهای تالاسوکراسیک از سوی کشورهای تیلوروکراسیک برای نقطه ارائه گردیده است. این طرح «طرح خاورمیانه نو» نام دارد که از سوی پروفیسور یوری کروپنف - رییس پژوهشکده دیموگرافی، جمعیت شناسی، مهاجرت و توسعه منطقه یی مسکو ارائه گردیده است. این یک مدل کانسپت نو اروآسیایی است.

یوری کروپنف در سال 2009 این طرح را طی کنفرانسی با حضور نود مهمان از افغانستان ارائه کرد و سپس آن را در کتابی زیر نام «راه به سوی صلح و سازش در افغانستان» به زبان های روسی، انگلیسی دری و پشتو به چاپ رساند.

در همین سال من از سوی پروفیسور کروپنف به مسکو دعوت شدم و در انستیتوت در باره طرح نوش به تبادل افکار پرداختیم.

بر پایه طرح پروفیسور کروپنف؛ «مهم ترین هدف جیوپولیتیک و دیپلماتیک روسیه در بیست سال آینده- مبدل ساختن گستره آسیای میانه و خاور میانه- از قزاقستان تا شمال هند و خلیج فارس به یک ماکرو ریگیون اساسا نو دارای ثبات و ترقی صنعتی و شالوده استوار برای پیشرفت تسریع صنعتی سازی و همکاری سامانمند میان روسیه، هند، چین، ایران، افغانستان، پاکستان، مغولستان، قزاقستان، ترکمنستان، قرغیزستان، تاجیکستان، آذربایجان و ترکیه است.

اندیشه کلیدی این گونه ماکرو ریگیون بایست ایجاد گستره واحد جیو اکونومیک و جیوکلتوری یی گردد که به گونه هدفمند از هرگونه رنگ و پیرنگ های جیوپولیتیکی و به همین پیمانچه از اهداف خودخواهانه جیواستراتژیکی کشورهای جداگانه پاکیزه و پیراسته باشد.

بایسته است این ماکرو ریگیون را از برخوردهای جیوپولیتیکی و بهره گیری های ابزاری به سود کشورهای جداگانه ماکرو ریگیون به استاتوس هسته «بازار مشترک جامعه ارو آسیای میانه» و میدانگاه دیالوگ باشندگان بومی و تمدن های ریشه دار در این گستره مبدل گردانید. تنها «خاورمیانه نو» توانایی آن را دارد تا مسایل بحرانی زیر برای روسیه و کشورهای همسایه آن را حل نماید:

- احیای افغانستان به عنوان کشور واحد، مستقل و موثر از دیدگاه اقتصادی که نه تنها به صدور بی ثباتی، مواد مخدر و دهشت افگنی پایان بخشد، بل که نیز به الگوی صنعتی شدن سریع و توسعه مبدل شود.

- سازماندهی گستره به هم پیوسته اقتصادی و ترانسپورتی- لجستیکی پیوند دهنده سایبریای روسیه با «دریاهای جنوب» (دریای عرب و خلیج فارس) و با گذشت زمان- پل قاره یی میان اقیانوس یخبسته شمالی و اقیانوس هند.

- جلوگیری از ایجاد تخته خیز امریکا و ناتو در حجاب عاجز ما- افغانستان آسیای میانه برای کنترل چین، ایران و روسیه

- جلوگیری از جنگ میان امریکا- ناتو و ایران چونان پاره یی از خاورمیانه نو

- ...

پیاده ساختن این گونه طرح دکترینیال تنها در چهارچوب استراتیژی روسیه در قبال افغانستان ممکن است- چیزی که نبود و کمبود آن محسوس است.

ماکرو ریگیون را بایسته است از تخته پرش برخوردهای جیوپولیتیک و کار برد ابزاری به سود کشورهای جداگانه به هسته بازار مشترک اور آسیای مرکزی و میدان گفتگوی تمدن ها و توده های ریشه دار در این جا در آورد.

تنها خاورمیانه نو توان حل مسایل بحرانی برای روسیه و کشورهای همسایه را دارد.

به مسایل جیوکلتوری و جیواکونومیک هنگام پیاده سازی طرح خاورمیانه نو ارجحیت بی چون و چرا داده خواهد شد.

نخست این که خاورمیانه نو بدون «کاشت» [تخمه های] سامانه نو ارزش ها که پیرامون اصل گفت و گو میان تمدن ها و ملت ها به خاطر توسعه مشترک رشد نماید، ناممکن است.

دو دیگر، برای تحقق طرح خاور میانه نو بایسته است «بازار مشترک» - جامعه واحد اقتصادی ایجاد گردد، که بتواند برای جمعیتی در حدود 400 میلیون نفر (برابر با جمعیت اتحادیه اروپا) برنامه های مولتی اندوستریال ارائه دهد و بتواند استانداردهای نوی برای کیفیت زندگی تدوین نماید.»



گستره آسیای میانه بزرگ



خاورمیانه اسلامی بزرگ

گذشته از طرح های جیوپولیتیکی و جیو استراتژیکی بی که دو اردوگاه ارائه داده اند، در بعد جیو اکونومیک، رویارویی در عرصه های زیر خلاصه می گردد:

- 1- تسلط بر شاه‌رگ‌های مواصلاتی
- 2- تسلط بر لوله‌های رسانایی انرژی
- 3- تسلط بر خاستگاه‌های کان‌ها و ذخایر
- 4- تسلط بر بازارهای اقتصادی و مالی
- 5- به کنترل درآوردن پایگاه‌های هوایی کشورهای منطقه

هرگاه هدف اردوگاه تالاسوکراسی از احیای جاده ابریشم نو، کنار گذاشتن روسیه و ایران است، اردوگاه تیلوروکراسی به گونه طبیعی نیازی احیای چنین جاده پی ندارد. زیرا راه‌های روسیه و قزاقستان ارزان‌ترین و بی‌درد سرترین راه‌ها برای بازرگانی میان اروپا و چین است.

در این زمینه، «مهم‌ترین دالان روسیه- ترانس سیب (TRANSIB) -پل زمینی ترانس سبیری) یعنی راه آهن ترانس سبیری - راه نیرومند دو خطی آهنی برقی به درازی نزدیک به ده هزار کیلومتر، مجهز به ابزار مدرن اطلاعات و ارتباطات است. راه آهن ترانس سیب، درازترین خط راه آهن در جهان است که ادامه طبیعی راه آهن سراسری کریدور ترانسپورته شماره دو اروپایی شمرده می‌شود.





شبكة راه آهن قزاقستان

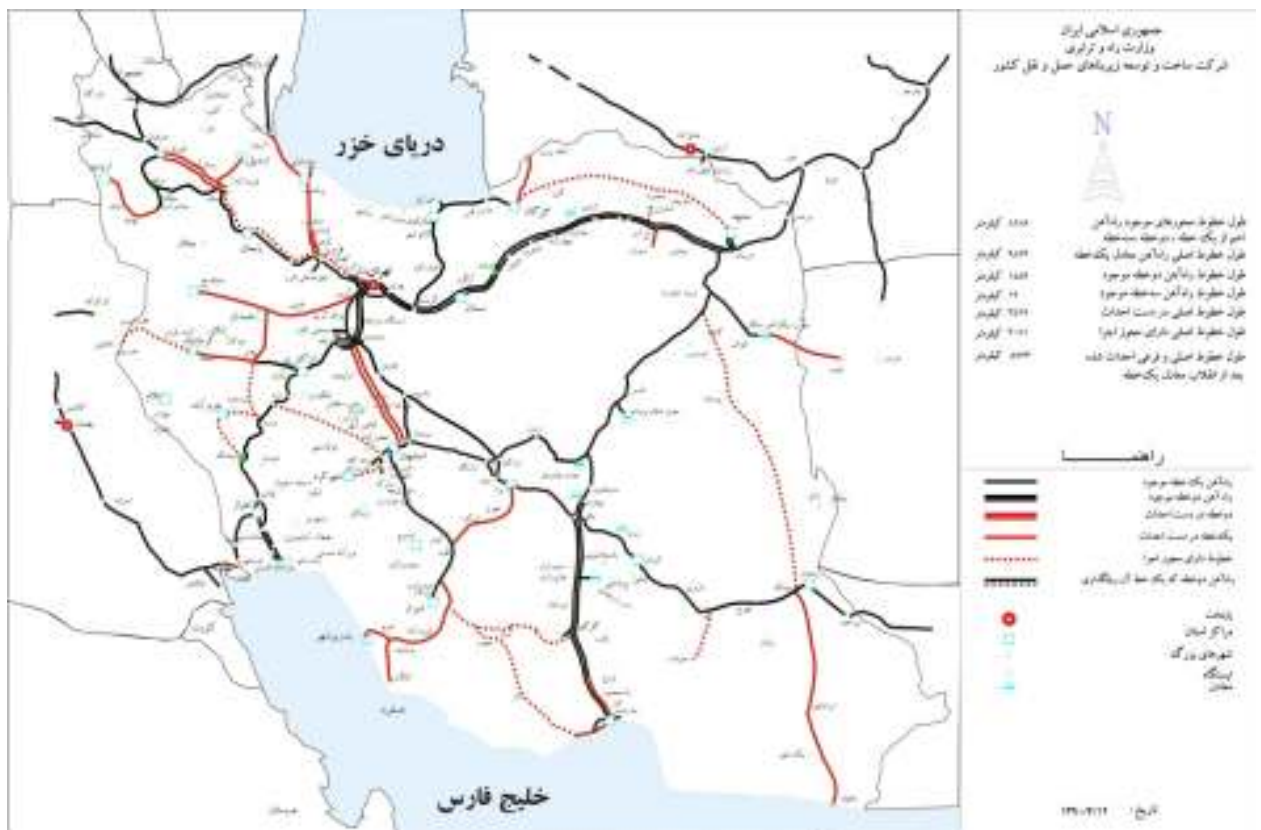
از سوی دیگر، برای گسترش بازرگانی میان روسیه، کشورهای آسیای میانه و قفقاز با هند، کشورهای عربی و آفریقایی؛ کوتاهترین، طبیعی ترین، ارزان ترین و سهل ترین راه؛ ایران است. از همین رو، این کشورها با ارائه طرح کریدور شمال- جنوب به میدان آمدند. همانا به همین دلیل این کشورها خود را به پروژه شمال- جنوب متمرکز که بندر عباس و چاه بهار را به ترکمنستان، قزاقستان و روسیه پیوند می زند، متمرکز ساخته اند.

کریدور بین المللی ترانسپورتی شمال- جنوب- یک پروژه در حال توسعه است. سازشنامه در باره ایجاد این دهلیز به تاریخ 12 سپتامبر 2000 مسان دولت های روسیه، هند، ایران و عمان به امضاء رسید. در آینده کشورهای بیلوروسیه، اوکراین، قزاقستان و ... هم به آن پیوستند.

اندیشه کریدور بین المللی شمال- جنوب- متوجه فراهم آوردن زمینه و امکانات برای باربری میان خاورمیانه و منطقه بالتیک است.

از خلیج پارس، هند و پاکستان؛ بارها از طریق بندرها و راه های داخلی آبی روسیه به شمال باختری و سپس به دیگر کشورهای اروپایی رسانده خواهد شد.

سازشنامه در باره این کریدور، رساندن بارها را از بندرهای گوناگون هم دریای کسپین و هم دریای سیاه در نظر دارد. افزون بر این، در چهارچوب این کریدور، موازی با راه های آبی موصلات راه آهنی و کامیونی نیز توسعه خواهد یافت. در آینده در برنامه است که کریدور شمال- جنوب با خط ترانس سیب پیوند یابد.



طرحهای راه آهن موجود، در دست ساخت و دارای مجوز اجرا

نقشه شبکه راه آهن سراسری ایران  
دهلیز راه آهن بندر عباس- بافق- مشهد- سرخس- تجن  
و  
کریدور راه آهن چاه بهار- زاهدان- بیرجند- مشهد- سرخس- تجن



## تیر پشت دهلیز شمال-جنوب

بیباید ببینیم که در این مرحله بازی، چه کشور یا کشورهایی پیشتاز اند و پیروز به شمار می رود؟

آن چه مربوط به بازی های جیوپولیتیک و جیواستراتژیک و رقابت پروژه های گوناگون می گردد، با باور عمیق من در این جا بردی وجود ندارد. یا این که همه می برند یا این که همه می بازند. از همین رو در این جا تنها یک راه برورفت است- دستیابی به تفاهم و تقسیم دادگرانه گستره نفوذ و منابع. در غیر آن، مسایل و منازعات منطقه یی از جمله بحران خونبار افغانستان به گونه یی پایانی ادامه خواهد یافت.

در این پیوند، برای بحرن افغانستان تنها یک راه خردمندانه هست **تثبیت بی طرفی افغانستان زیر پاتروناژ سازمان ملل.**

آن چه مربوط به جنبه جیواکونومیک مساله می گردد، از جمله طرح راه ابریشم نو، روشن است که افغانستان نه تنها به کشور کلیدی منطقه در بازی جیواکونومیک مبدل نگردید، بل همان گونه که در نقشه ترانسپورتی منطقه چونان یک لکه سفید مانده بود، همان گونه مانده است و همه شانس ها را برای بازی نمودن کدامین نقش در زمینه از دست داده است؟

در باره پروژه خط آهن پیوند دهنده بندرهای پاکستانی گوادر و کراچی با ترکمنستان از راه افغانستان، هیچ چیزی در رسانه ها شنیده نمی شود. این پروژه به دست فراموشی سپرده شده است. همین گونه از پروژه لوله های رسانایی گاز از ترکمنستان به پاکستان و هند از راه افغانستان بسیار به ندرت سخن هایی شنیده می شود. از پروژه نابوکا نیز چیزی شنیده نمی شود.

*پارادکس در آن است که به جای این که افغانستان به یک کشور ترانزیتی مبدل شود، برعکس، کشورهای پاکستان، ایران، روسیه و کشورهای آسیای میانه به کشورهای ترانزیتی برای افغانستان مبدل شده اند.*

برنده بزرگ در این زمینه روشن است کشور پاکستان است که در سال های گذشته میلیاردها دلار از درک ترانزیت کالاهای مورد نیاز ناتو از جمله بارهای نظامی به دست آورده است.

ترکیه، کشورهای قفقاز و کشورهای آسیای میانه نیز از این خوان یغما بی بهره نمانده اند.

روسیه نیز به یکی از بزرگترین کشورهای ترانزیتی برای افغانستان مبدل گردیده است. به گونه یی که پروفیسور داکتر ولادیمیر پلاستون نوشته است، «وزارت خارجه امریکا با افتخار می گوید که هزاران پرواز برای تامین عملیات های رزمی امریکا و ناتو در افغانستان، نکته برجسته یی در همکاری با روسیه است. بر پایه قرار داد میان ناتو و روسیه در عرصه همکاری های راه آهن از طریق قلمرو روسیه و کشورهای آسیای میانه بیش از 25000 کانتینر انتقال یافته است. در واشنگتن همکاری با روسیه در این عرصه بس مهم پنداشته می شود.»

به گونه یی که روشن است، امریکایی ها طی ده سال جنگ به افغانستان مقادیر بزرگ جنگ افزارهای گوناگون را آورده اند که هنگام بازگشت، ناگزیر بخش بزرگ آن را از راه کشورهای آسیای میانه و روسیه ببرند. روشن است که در این صورت نیز باید مبالغ هنگفتی را بابت ترانزیت پردازند.

آن چه مربوط به ایران می گردد، در این سال ها ترانزیت کالا از راه آن کشور به افغانستان نیز به گونه روز افزونی رو به گسترش دارد. به گونه یی که سائین نوشته است، «بازرگانان افغانی ترجیح می دهند راه های امن و مطمئن اتوموبیل رو ایران را برای ترانزیت بارهای خود برگزینند. چنین ارجحیتی مربوط است با رویدادهای سیاسی در پاکستان و اوضاع نا آرام در این کشور.

برای مثال، از راه ترمینال مرزی دوغارون در شبانه روز تا یک هزار دستگاه کامیون می گذرند. (این در حالی است که ایران بنا به دلایل سیاسی، در شبانه روز به بیش از پنج تانکر مواد نفتی بیشتر اجازه ورود به افغانستان نمی دهد). تنها در چهار ماه سال روان بیش از 20571 کامیون با 497459 تن بارهای گوناگون به افغانستان

گذشته اند که یک افزایش 88 درصدی را نسبت به دوره همانند سال پار نشان می دهد. در این حال مقدار بارها افزایش 97 درصدی را نشان می دهد. درآمد ایران از ناحیه ترانزیت سر به 140 میلیون دلار می زند (یعنی نزدیک به 560 میلیون دلار در سال).

آن چه مربوط به تراسیکا می گردد، همچنین دستاوردی دیده نمی شود. تا همین اکنون ترنزیت کالاهای ساخت چین از راه این کریدور به اروپا بس ناچیز است.

طبیعی ترین و کوتاه ترین راه ها از مرزهای باختری چین به سوی اروپا، روشن است راه های روسیه و قزاقستان اند. از این رو نیازی به عبور از طریق دریای کسپین و گذشتن از کشورهای آذربایجان، گرجستان و ترکیه به سوی اروپا دیده نمی شود. از این رو، تراسیکا با همه سروصداها، پروژه تبلیغاتی بیش نبوده است.

این گونه، می توان با اطمینان گفت که همه طرح های امریکا در زمینه با شکست رو به رو گردیده است.

به باور بسیاری از کارشناسان، بزرگترین لغزش طرح های ارائه شده از سوی کشورهای تالاسوکراسیک این بوده است که در همه طرح ها روسیه و ایران – دو کشور کلیدی در منطقه اروآسیا را کنار گذاشته اند.

کشورهای تیلوروکراسیک- روسیه، قزاقستان و ایران به عنوان وزنه متقابل طرح کریدور شمال – جنوب را در دستور کار گرفتند که از خاک ایران می گذرد و هند، کشورهای عربی و افریقایی را از طریق بندرهای چاه بهار و بندر عباس به آسیای میانه، روسیه و چین پیوند می زند. یک شاخه دیگر این کریدور از راه قفقاز به روسیه و اروپا می رسد. همین کریدور شبکه راه آهن ایران را با ترکیه وصل می کند.

در دومین همایش سران کشورهای پیرامون دریای کسپین (روسیه، قزاقستان، آذربایجان، ترکمنستان و ایران)، توافق صورت گرفت تا خط آهن نوی در نوار کرانه یی شرقی کسپین در مسر کریدور شمال- جنوب ساخته شود که این خط آهن استان های شمالی ایران را در مسیر اوزن- قزلگی – برکت- اتریک- گرگان با شبکه سراسری راه آهن روسیه پیوند می زند. با این حال، این خط به کریدور اروپا- کسپین- خلیج فارس پیوند می خورد.

*این طرح به سرعت در دست ساختمان است. گذشته از راه آهن بندر عباس- بافق- مشهد- سرخس، کنون خط دیگری از بندر چاه بهار از راه زاهدن- مشهد به سوی ترکمنستان در دست ساخت است.*

ایران به عنوان یک چهار راه بزرگ ترانسپورتی و ترانزیتی، در سال های اخیر به دستاوردهای چشمگیری در این دو عرصه دست یافته است. کنون ایران در منطقه در زمینه ترانزیت جایگاه دوم را در منطقه دارد.

آن چه مربوط می گردد به انتقالات ترانزیتی در کریدور شمال- جنوب، ایران موفقیت های چشمگیری داشته است. همین گونه قزاقستان در کریدور خاور- باختر کشور پیشتاز بوده است.

در این جا به گوشه هایی از دستاوردهای ایران اشاره می کنیم:

- ایران در برنامه دارد تا سال 2013 آزادراه ها (اتوبان ها یا آی وی ها) ی خود را به 2525 کیلو متر دراز تر سازد. همچنان قرار است تا طول بزرگراه ها (اتوبان های دو خطی) آن کشور به 11180 کیلومتر افزایش داده شود.

- این کشور 11 بندرگاه دریایی دارد. از جمله چهار بندر در دریای کسپین و 7 بندر در خلیج فارس و دریای عمان.

- ظرفیت انبارهای بندری ایران 136 میلیون تن است. حجم انتقال کالا در سال به نزدیک به 200 میلیون تن می رسد.

- ظرفیت انبار کانتینرهای بندرهای ایران- پنج میلیون کانتینر است که در برنامه است تا به دو برابر افزایش یابد.

- راه آهن زاهدن- بافق و زاهدان- پاکستان به پایان رسیده است. همچنان در برنامه است تا راه آهن تا به بندرهای میر جوان و میلک وصل شود. بندر چاه بهار یکی از بزرگترین بندرهای ایران است که راه آهن میان این بندر و مشهد، خلیج فارس را با آسیای میانه و افغانستان پیوند می دهد.

- راه آهن بافق - مشهد به طول 700 کیلومتر راه خلیج فارس تا افغانستان و ترکمنستان را 900 کیلومتر کوتاهتر ساخته است.

- بازسازی راه آهن تفتان- کوپته در پاکستان برای اتصال شبکه های راه آهن سراسری جمهوری اسلامی ایران و پاکستان که اروپا و آسیا را باهم پیوند می دهد، نقش اساسی خواهد داشت.

- راه آهن قزوین- رشت- انزلی به درازی 370 کیلومتر ایران را با آذربایجان پیوند خواهد زد.

- همچنان راه آهن رشت- آستارا نیز به همین پیمانها مهم است.

- بندر رجایی با ظرفیت 5/5 میلیون کانتینر در سال، یکی از بزرگترین طرح های بندری ایران است. جایگاه بندر چاه بهار در کریدور شمال- جنوب و بازار های هند و کشورهای عرب خلیج فارس و حتا حوزه های جنوبی آسیا و آفریقا با شمال بسیار مهم است.

- قرار است تا 2015 طول راه های آهن به 25000 کیلومتر بالا برود. همچنان در برنامه است تا امکانات انبار بندرها از 136 میلیون تن کالا به 160 میلیون تن در سال افزایش داده شود. به همین ترتیب، امکان انباشت کانتینرها به 7.5 میلیون بالا برده خواهد شد.

- در برنامه است تا حجم ترانزیت کالا از طریق ایران از سال 2000 تا سال 2020 صد درصد بالا برود.

به گونه یی که سازین نوشته است، «بنا بر مدارک وزارت راه و راهسازی ایران، در پایان برنامه پنج ساله روان (تا سال 2015) حجم انتقال کالاهای ترانزیتی در ایرن به 25 میلیون تن خواهد رسید. کنون سالانه 12 میلیون تن کالای ترانزیتی از خاک ایران می گذرد. در برنامه است تا سال آینده 2012 به 15 میلیون تن برسد.

کمپانی ملی راه آهن قزاقستان «قزاق تیمور ژولی» خبر داده است که خط راه آهن که اجازه دستیابی به خلیج پارس را می دهد، در ماه دسامبر سال روان گشایش خواهد یافت. پروژه بین المللی «اوژن- گرگان» از سوی قزاقستان، ترکمنستان و ایران ساخته شده است.

در ماه اگوست امسال در مسکو در روند پنجمین نشست کمیسیون مشترک حمل و نقل روسیه و ایران، یک توافقنامه همکاری در زمینه حمل و نقل به امضاء رساندند. این توافقنامه شامل همکاری در زمینه ترابری جاده یی، راه آهنی، دریایی، هوایی و حمل و نقل مختلط است. این موافقتنامه اجازه خواهد داد که کشتی های ایرانی از طریق کریدور حمل و نقل شمال- جنوب از راه ولگا به دریای سیاه بروند.

به تاریخ 13 جولای رییس جمهور ازبیکستان اسلام کریمف موافقتنامه در باره ایجاد کریدور ترانسپورتی بین المللی که کشورهای آسیای مرکزی را با بندرهای خلیج پارس وصل کند، تصویب کرد.

این توافقنامه از سوی وزیران خارجه ایران، عمان، قطر، ترکمنستان و ازبیکستان در ماه اپریل سال روان در عشق آباد امضا شد. کریدور حمل و نقل به کشورهای منطقه اجازه می دهد به بازارهای خلیج فارس و نیز به بازارهای متنوع مواد نفت آسیای مرکزی دسترسی یابند.

این پروژه به ابتکار رئیس جمهور ازبیکستان از اکتبر سال گذشته مطرح شده است. در نظر است که دالان از ازبیکستان به ترکمنستان، سپس به ایران، عمان و قطر برسد و کشورهای آسیای مرکزی را به بندرهای ایران در خلیج فارس و دریای عمان متصل کند. این گونه، کشورهای آسیای مرکزی به بازارهای خلیج پارس، که کل واردات آن ها سالانه به بیش از 335 میلیارد دلار می رسد، دسترسی پیدا می کنند. در آینده، روسیه و چین می توانند به این مسیر بپیوندند.

کشور پیشتاز دیگر در زمینه قزاقستان است که چین را به اروپا پیوند می زند.

در قزاقستان بر آن اند که «شبهه ها و کریدورهای راه آهن و راه های ترانسپورتی ترانس کانتینتال دارای اهمیت استراتژیک و جیواکونومیک اند و توسعه شبکه های راه آهن و راه های موثر رو، شالوده توسعه اقتصادی کشورها و منطقه ها به شمار می رود.

در متن همگرایی (انٹیگرسیون) مهم ترین مساله این است که در بعد منطقه بی، بایسته است تا همه انواع ترانسپورت و همه زیرساخت ها (انفرا استرکچر) را در یک سامانه (سیستم) هماهنگ و بخیه زده شده باهم پیوند نمود. »

امروزه، از سرزمین قزاقستان چنین کریدورها (دهلیزها) ی ترانسپورتی بین المللی مانند کریدور اروپا- آسیا که چین غربی را از طریق آسیای میانه به اروپا پیوند می دهد، کریدور شمال- جنوب (بندرها جنوبی ایران در خلیج فارس مانند چاه بهار و بندر عباس، خرمشهر و آبادان را از راه از طریق بافق و مشهد و ترکمنستان و قزاقستان به شبکه سراسری راه آهن روسیه پیوند می زند)، کریدور آسیای میانه، شبکه راه آهن ترانس آسیایی ... می گذرد.

- به سال 2006 قزاقستان استراتژی درازمدت ترانسپورتی را پایه ریزی نمود که دو کریدور عمده شمال- جنوب و شرق- غرب را بر می گیرد.

- در کل، این کشور در چهارچوب استراتژی قزاقستان تا سال 2015 در برنامه دارد نزدیک به 130 پروژه راهسازی را به قیمت 50 میلیارد دلار بسازد. 1700 کیلومتر راه آهن تازه بسازد و 2100 کیلومتر راه آهن های کنونی را نوسازی نماید.

- در این کشور در سال 2007 به میزان 2 میلیون تن کالا انتقال داده شد که رشد 6-7 درصدی را نشان می دهد.

- در زمینه ترانسپورت و مواصلات 185 قرار داد به امضاء رسیده است که 162 قرار داد آن عملی گردیده است.

- در سال 2007، قزاقستان آغاز به پیاده ساختن طرح کشیدن کریدور ترانس کانتینتال (دهلیز میان قاره بی) موثر رو- که آسیای باختری را به اروپای باختری پیوند می زند؛ نمود. درازی این راه اسفالتی 8445 کیلومتر می شود که 2787 کیلومتر آن از قزاقستان می گذرد. در این راستا، در برنامه است تا 2552 کیلومتر راه موجود نوسازی و بازسازی شود. 3425 کیلومتر آن در سرزمین چین خواهد بود و 2233 کیلومتر آن از خاک روسیه خواهد گذشت. ارزش این پروژه 6.7 میلیارد دلار ارزیابی می گردد.

- راه چین- قزاقستان- روسیه- اروپا، نزدیکترین راه از چین به اروپا است با اشتراک شمار اندک کشورها و مرزهای بین المللی. کنون کالاها از راه های دریایی از چین به اروپا از طریق کانال سوئز تنها در 45 روز می رسد. از طریق راه های اتوموبیل رو از راه کریدور ترانس- سایبریا 14 روز را در بر می گیرد.

- افزون بر این، در آینده نزدیک، در برنامه است 2000 کیلومتر راه دیگر ساخته شده و یا بازسازی گردد از جمله راه چکمنت- تاشکنت.

- در بخش راه آهن، تدبیرهایی در زمینه توسعه ترمینال های دوستیک و آق توغای در مرز چین روی دست گرفته شده است که در برنامه است تا پایان سال 2011 حجم رسانایی کالا به پیمانہ 25 میلیون تن در سال بالا برده شود. در سال 2008 حجم انتقال کالا میان چین و قزاقستان به 15 میلیون تن می رسید که در آینده شاید تا 19-20 میلیون تن بالا برود.

- همچنان در برنامه است تا یک دالان مرزی دیگر راه آهن میان قزاقستان و چین گشایش یابد و ایستگاه (استیشن) راه آهن کورگاس- ژیتینگین ساخته شود. این خط امکان می دهد انتقال کالا از چین به آسیای میانه، ایران، اروپای غربی و قفقاز را بسیار کوتاه و ساده ساخت. در سال های نخست راه اندازی این خط، حجم انتقال کالا از طریق آن شاید به 5 میلیون تن در سال برسد. در این حال، فاصله میان چین و کشورهای آسیای میانه و مناطق جنوبی قزاقستان تا 500 کیلومتر کوتاهتر می شود. پیش بینی می شود که حجم حمل و نقل از طریق این گذرگاه تا سال 2020 سر به 11-13 میلیون تن کالا بزند. از جمله 7-8 میلیون تن کالاهای ترانزیتی.

- هم اکنون در سرزمین چین، راه آهن ارومچی- خورگاس در دست ساختمان است که به سال 2009 راه اندازی خواهد شد.

- یکی دیگر از پروژه های راه آهن که در دست ساختمان است، احداث راه آهن جدید بینو- ژسکاسگان است که درازی 988 کیلومتر با هزینه 2.3 میلیارد دلار که با راه اندازی آن، مسیر ترانزیتی نوی از طریق سراسر کشور از شرق به غرب کشیده خواهد شد که ایستگاه دوستیک چین را با بندر اکتاو در

کرانه های شرقی دریای کسپین پیوند خواهد زد. پیاده ساختن این پروژه طول مسافه را با مناطق غربی کشور و دیگر کشورهای آسیای میانه به فاصله 600 کیلومتر کوتاهتر خواهد ساخت.

هم اکنون حجم رسانایی کالا در دریای کسپین به 30 میلیون تن می رسد که 33 درصد آن از طریق بندر اکتاو قزاقستان- بزرگترین بندر دریایی در کسپین انجام می شود (در دریای کسپین بندرهای: ترکمن باشی در ترکمنستان؛ کوروک، اکتاو و باتینو در قزاقستان؛ استراخان (هشترخان) و ماخاج قلعه در روسیه؛ باکو در آذربایجان و بندرهای انزلی، امیر آباد، نیکا و آسترا در ایران فعال اند). کنون کار بزرگی در زمینه توسعه گستره بندر اکتاو انجام می شود و در برنامه است تا دو سال آینده ظرفیت آن دو بار بالاتر برود. از جمله ظرفیت صادرات نفتی تا 23 میلیون تن در سال.

در عرصه ترانزیت کشورهای آسیای میانه، کنون، سهم ناچیزی در ترانزیت جهانی دارند. این در حالی است که پوتنسیال ترانزیتی آن ها میان آسیا و اروپا بسیا بالا است. بنا به ارزیابی های خیرگان، سهم کشورهای آسیای میانه در ترانزیت کالاهای چینی به اروپا 1 درصد را می سازد. این در حالی است که وزن ترانزیت کالا از طریق خاک قزاقستان در دو سال 2006-2007، یک افزایش نزدیک دو برابر را نشان می دهد. یعنی تا سال 2006 پیش سهم کشورهای آسیای میانه نیم درصد بوده است.

به هر رو، با توجه به پتتسیال بسیار بالا، کشورهای منطقه می توانند در زمینه ترانزیت با تشریک مساعی باهمی کار بسیار بزرگی را انجام دهند و این نشانگرها را بالا ببرند. انتظار می رود که تا سال 2020 راه آهن قزاقستان 40 میلیون تن کالای ترانزیتی را انتقال دهد از جمله 17-19 میلیون تن کالاهای ساخت چین را. - در گذشته، حجم انتقالات با چین سالانه به 0.18 میلیون تن می رسید. در سال 2008 به 12 میلیون تن رسید و قرار است در سال 2020 به 20 میلیون تن برسد. یعنی 40 برابر بالا خواهد رفت.

در این جا اوضاع را در عرصه انرژی بررسی می نماییم: درست هنگامی که خبرهای اندکی در باره پروژه هایی چون تاپی و نابوکو شنیده می شود، چین توانسته است پروژه های ساخت لوله های رسانایی نفت و گاز خود را به پایان برساند و واردات سوخت را از کشورهای آسیای میانه آغاز کند.

اگر چین در اواخر سال ۲۰۰۸ میلادی، یک پنجم از میزان کل تولید نفت قزاقستان را در اختیار گرفته بود، در سال ۲۰۰۹ میلادی مواضع این کشور به دلیل اختصاص اعتبار مالی ده میلیارد دلاری به قزاقستان برای خرید سهام شرکت مشترک نفت و گاز «مانگیستا و قز مونای گاز» و جبران خسارات وارده از بحران مالی جهانی به شدت تقویت گردیده است. در این شرایط خط دوم خط رسانایی نفت قزاقستان به چین به طول ۷۶۱ کیلومتر و با ظرفیت ۲۰ میلیون تن نفت در سال به بهره برداری رسید.



پروژه لوله های رسانایی گاز قزاقستان به چین  
 پروژه ای که برای منافع راهبردی امریکا در ارواسیا بس ناخوشایند شمرده می شود. همو همین پروژه منطق  
 استراتیژی امریکای راه ابریشم را در هم می شکند.  
 لوله رسانایی قزاقستان-چین بخشی از استراتیژی رقیب ارواسیایی ترانسپورتی و انرژی است که در آن به  
 پیمانانه شایان توجهی روسیه، ایران و چین پیشتاز اند.  
 توان لوله گاز رسانی می تواند به 25 میلیارد متر مکعب در سال برسد.



پروژه لوله های گاز رسانی ترکمنستان- چین  
 این خط لوله از «بختیار لیگ» در شمال ترکمنستان آغاز شده، از ازبیکستان و قزاقستان عبور کرده و به سین‌کیانگ چین می رسد. انحصار بهره‌برداری از حوزه گازی بختیار لیگ در اختیار چین است. با این لوله ها در سی سال آینده همه ساله 30-40 میلیارد متر مکعب گاز به چین رسانده می شود. کنون پروژه ساختن خط دوم گاز رسانی روی دست است. عشق آباد در برنامه دارد تا با راه اندازی این خط حجم صادرات سالانه به چین را تا 60-70 میلیارد متر مکعب بالا ببرد.



پروژه «صلح»  
 لوله های رسانی گاز ایران از خاستگاه عسلویه ( در نزدیکی بوشهر) به پاکستان، هند و چین

دیمیتری ویرخوتورف- کارشناس مرکز مطالعات افغانستان معاصر در مقاله «تاپی: حذف اضطراری؟» می نویسد:

«درست چندی پیش گفتگوها در زمینه ساختن لوله های رسانایی گاز تاپی به پایان رسیدند که می بایستی گاز ترکمنستان را از خاستگاه دولت آباد از راه افغانستان به پاکستان و هند می برد. جوانب توانستند همه اختلافات، همه دشواری های سیاسی را بزدایند. و در ماه می 2011 پارلمان افغانستان تصمیم ساختن را تصویب کرد که برای سال 2012 در نظر گرفته شده بود. در ترکمنستان آماده گیری برای ساختن خط لوله به شمول تجهیزات، ساختن پایگاه و راه آهن آتا مراد- آقینه- اندخوی آغاز گردید.

مگر، در اوایل 2011 در امریکا پلان راهبردی بعدی در افغانستان پیش کشیده شد که **پروژه تاپی را با تهدید ناکامی کامل رو به رو می گرداند**. روبرت بلنک ویل- مشاور پیشین رییس جمهور امریکا در امنیت ملی پیشنهاد کرد با توجه بر تلفات سنگین و عدم امکان نگه داشتن جنوب افغانستان، به پلان «ب» رو آورده شود. این پلان، کاهش چشمگیر یگان های رزمی خارجی را از 150 هزار تا 30-50 هزار نفر و بردن آنان به کابل و شمال افغانستان را در نظر می گیرد. سراسر جنوب افغانستان از استان کنر تا استان نیمروز برای طالبان گذاشته می شود.

کار حتماً بدان جا می رسد که بلنک ویل تاکید می ورزد: «در عین حال واشنگتن باید اعتراف نماید که طالبان دیر یا زود بر پشتون های جنوب و خاور کنترل خواهند یافت و برای جلوگیری از یک چنین توسعه اوضاع، ناگزیر باید بهای بس سنگینی ناخوشایندی را پرداخت.

در واقع، سخن بر سر بازاری دولت طالبی به این یا آن شکل آن است: به شکل امارت اسلامی افغانستان یا به شکل پشتونستان یا زیر کدام نام دیگر با چنان اشکال اداره که ساختمان دولت طالبی را در سال های 1999-2001 به یاد می آورد.

همه سازشنامه های ساخت و ساز TAPI بر پایه تضمین های امنیتی جانب افغانی در قبال مصونیت ساخت خط لوله بنا یافته بود. هنگامی که این سازشنامه ها امضا شدند، چنین پنداشته می شد که امریکایی ها در افغانستان مدت دارازی ماندگار خواهند شد تا ارتش افغانستان توانمند گردد و بتواند کنترل امنیت را در دست بگیرد.

مگر هر گاه، امریکایی ها از جنوب افغانستان برآیند، نیروهای افغانی توانایی تامین امنیت ساخت و ساز لوله های رسانایی گاز در استان های جنوبی را نخواهند داشت. حتماً هرگاه ساختن لوله ها را در سال 2012 آغاز کرد، به پایان رساندن آن زیر سوال خواهد بود. چون نزدیک به 1000 کیلومتر لوله از خاک هایی «نبرد خیز» می گذرد. به تعویق افتادن کار ساخت و ساز لوله ها برای شکست پروژه در کل تهدید آمیز است. این گونه، پلان امریکایی «ب» همه دستاوردهایی را که کشورهای مشارکت کننده سازشنامه تاپی با دشواری های بسیار فراهم آورده اند، بر هم می زند.

به تاریخ 12 دسامبر 2010 توافق نامه چارچوبی TAPI در باره ساخت خط لوله گاز امضا شد و به تاریخ 27 اپریل 2011 بانک دولتی چین وام بزرگی به به میزان 4.1 میلیارد دالر برای مدت ده سال با شرایط بازپرداخت گاز به دسترس شرکت «ترکمن گاز» گذاشت. روشن است که چنین وام بزرگی، سرمایه گذاری بزرگ در یک پروژه ساخت و ساز بزرگ را در نظر داشت و در آن زمان تنها یک پروژه با این عظمت روی دست بود- TAPI.

پلان «ب» امریکا همه برگ های بازی را بر هم ریخت و همه سنجش ها را ضرب صفر نمود. با این هم، چین بازنده بازی از کار نبرآمد. به تاریخ 27 اگست 2001 شرکت ملی پترول چین (China National Petroleum Corp.) اعلام داشت که تا سال 2015 برنامه هایی هست مبنی بر این که ظرفیت لوله های رسانایی گاز ترکمنستان- چین را دو برابر کرد و حجم واردات را تا 55-60 میلیارد متر مکعب در سال افزایش بخشید.



... این درست همان حجم گازی است که می بایستی از طریق لوله های تاپی صادر می شد و با یک چرخش به سوی لوله های ترکمنستان- چین برگردانیده شد. شرکت «ترکمن گاز» کنون با اعتبار دست داشته، لوله های رسانایی گاز را در مسیر دیگری می سازد».

به گونه یی که دیده می شود، **تنها بازنده این بازی، افغانستان است** که قربانی شگرد پلان نامنهاد «ب» بلنک ویل گردید.



خط لوله TAPI که تا هنوز در هاله یی از ابهام پیچیده مانده است

یکی دیگر از کارشناسان روسی در زمینه می نویسد:

«مشکل پروژه تاپی نه تنها در ریسک های نظامی- سیاسی، بل نیز در روشن نبودن جذابیت این محور صادرات است».

پروژه ساخت خط لوله گاز 2100-2300 کیلومتری با توانمندی رسانایی تا 30 میلیارد متر مکعب در سال در نظر دارد. مقدار سرمایه گذاری مورد نیاز مشخص نیست، اما، بر پایه برآورد کارشناسان، به حدود 10 میلیارد دلار برسد. همچنین خاستگاه صدور گاز به گونه دقیق تعیین نشده است: خاستگاه قدیمی دولت آباد و یا ۲ خاستگاه هنوز به بهر برداری نرسیده یا شلر (Yashlar).

ایده ساختن TAPI در نیمه نخست دهه نود سده بیستم پدید آمد. در روند این زمان، تا کنون سه بار فهرست شرکت کنندگان آن تغییر نموده است: در آغاز شرکت آرژنتینی بریداس (Bridas)، پس از آن کنسرسیوم یونوکال (امریکا) و دلتای، و سر انجام هم کنسرسیوم بین المللی متشکل از چندین شرکت Centgas منطقه یی و «گازپروم» روسیه.

سرازیر شدن نیروهای ناتو و متحدان آن به افغانستان و جنگ جنبش اسلامی «طالبان» با آنان، این کشور را به میدان بزرگ جنگ، که در آن هر یک از دو طرف کنترل بخش های معینی را کنترل می کنند، مبدل گردانید.. ساخت لوله های رسانایی گاز از طریق کشور جنگ زده، به باور شریکان تازه پروژه ناممکن است.

پویایی های سیاسی-دیپلماتیک پیرامون این پروژه نمی تواند دشواری ها و مخاطرات بزرگ آن را جبران کنند.

پروژه تاپی با دشواری های گوناگونی در هم پیچیده است که بارز ترین آن ها دارای بار نظامی- سیاسی است. نزدیک به 800 کیلومتر خط لوله باید از خاک افغانستان بگذرد. مسیر عبور از مناطقی می گذرد که زیر کنترل گروه های رنگارنگ و فرماندهان بومی (که هم با یک دیگر و هم با دولت مرکزی، زیر حمایت امریکا می جنگند)، است.

خطرات سیاسی دیگر مرتبط با روابط تیره میان پاکستان و هند، که پیوسته تا آستانه جنگ با یک دیگر پیش می‌روند، است. میان دو کشور همچنان مشکل حل نشده کشمیر و ادعاهای ارضی بر یک دیگر هست.

افزون بر این، بلندپروازی‌های دهلی که مدعی بازی نمودن نقش رهبر در آسیای جنوبی است، همچنین می‌تواند بی‌ثباتی سیاسی را در دورنمای درازمدت بر انگیزد. به همین پیمانه، پاک‌فتن تمایلات اسلامیستی در لایه‌های بالایی و در میان باشندگان پاکستان که لاجرم رویارویی‌ها با هند هندویی و هوادار غرب دامن خواهد زد.

ریسک‌های مالی تاپی همچنین به توانایی محدود خریداری و توسعه نیافتگی بازار تقاضا (پاکستان و هند) و رقابت بلند در بازار عرضه (ترکمنستان) مربوط اند.

دست اندرکاران پروژه بر آن اند که کاربران اصلی گاز نیروگاه‌های برق کشورهای وارد کننده خواهند بود.

آن چه مربوط به افغانستان می‌گردد، کل توان نیروگاه‌های برق این کشور به 500 مگاوات می‌رسد که از آن جمله 270 مگاوات آن را نیروگاه‌های برق آبی تولید می‌کنند. در این حال، نیمی از جزراتورهای‌های نیروگاه‌ها کار نمی‌کند. چون سیم‌های برق خراب شده اند و طالبان کماکان به کندن لاین‌ها ادامه می‌دهند. از همین رو، کشور درگیر جنگ، بازار راستینی برای صادرات تجاری به شمار نمی‌رود.

در پاکستان، رشد راستین نیازمندی‌ها را از آن چه که هنگام برنامه‌ریزی پروژه تاپی در آستانه تهاجم ناتو به افغانستان، پیش بینی و گمان برده می‌شد، پایین تر است. در آن هنگام، در سال 2005 نیاز سالانه پاکستان 36.7 میلیارد متر مکعب در سال برآورد می‌شد. در حالی که در 2009، به بیشتر از 31 میلیارد دالر متر مکعب نمی‌رسید. از همین رو، پیش بینی قبلی مصرف 50 میلیارد متر مکعب در میانه‌های 2010 دیگر واقع بینانه نمی‌نماید. در همین حال، در این کشور کنون حدود 30 میلیارد متر مکعب گاز در سال تولید می‌شود که پیش بینی می‌شود که در دهه آینده تا مرز چهل میلیارد متر مکعب افزایش یابد.

بنا به ارزیابی خود پاکستانی‌ها، سقف نیاز کشور به واردات گاز -11 میلیارد متر مکعب در سال تخمین زده می‌شود. در این حال، پاکستان نه تنها با ترکمنستان، بل که با ایران همسایه نیز سرگرم گفتگو است.

در هند، میزان مصرف آهنگ بالاتری دارد. این کشور در سال روان این کشور به 166 میلیون متر مکعب گاز در روز نیاز دارد. در حالی که مصرف روزانه آن در میانه‌های دهه روان تنها 107 میلیون متر مکعب در روز بود. دهلی پیشگویی می‌کند در دهه آینده تراز نیاز شبانه روزی آن به 300 - 320 میلیون متر مکعب برسد. حتا در مورد هند هم نرخ رشد واقعی تقاضا از آن چه که پیش بینی می‌شد، عقب مانده است. در آغاز دهه، پیش بینی مصرف روزانه هند در سال 2010 به 207 میلیون متر مکعب در روز بود. در حالی که در عمل به میزان چهل میلیون متر مکعب کمتر از کار درآمد.

افزون بر این، هند پرشورانه واردات گاز مایع را گسترش می‌دهد و قصد دارد میزان آن را در پنج سال آینده دو برابر سازد. این کشور به این دلیل ال. ان. جی را ترجیح می‌دهد، که در سال‌های اخیر بهای آن به گونه چشمگیر افت داشته است و در هر هزار متر مکعب 70 دالر ارزانتر از گاز خط لوله گردیده است.

گمان نمی‌رود این گرایش در آینده بلند مدت تغییر کند. قطر، یکی از بزرگترین تامین کنندگان LNG (متان مایع)، ظرفیت‌های بزرگ تولید ال ان جی دارد که پس از کاهش یافتن واردات امریکا آزاد مانده است. کنون عرضه LNG از خلیج فارس بر کل تجارت جهانی گاز، با افزایش دادن خطر احداث پروژه‌های نو خط لوله، به ویژه به کشورهای همسایه- پاکستان و هند تاثیر گذاشته است.

البته، از دیدگاه تیوریک، همه این موانع دیر یا زود زوده خواهند شد: هنگامی که در افغانستان خانه جنگی پایان یابد، و تراز نیازمندی بازار گاز در پاکستان و هند به تراز تقاضای تضمین شده گاز لوله بی ترکمنستان بالا برود. مگر، این کار می‌تواند در آینده نزدیک به گونه بی که ترکمنستان (که پروژه تاپی را چونان سپری برای راهبرد پسا بحران صادرات گاز خود می‌پندارد)؛ می‌خواهد، رخ ندهد.

شگفتی برانگیز این که با آن که TAPI پروژه برخوردار از حمایت سیاسی رسمی واشنگتن است (چیزی که چندی پیش سوزان الیوت- نماینده وزارت خارجه امریکا در یک کنفرانس در عشق آباد از آن سخن گفت)؛ برای تمویل آن تا کنون سرمایه گذارانی پیدا نشده است و مشکل نه تنها بر سر ریسک های خطرناک خارجی برای شرکت کنندگان در پروژه است. زیرا به گونه یی که دیده می شود، هیچ یک از کشورهای TAPI می تواند برای آن ها سوخت برساند، آماده نیستند تا یا در سیمای وارد کننده مستقیم گاز و یا در سیمای خریدار تضمین شده آن برآمد کنند. در یک سخن، پروژه تا کنون نتوانسته است سرمایه گذاران را به خود جذب کند. هنگامه سیاسی کنونی در پیرامون پروژه، از جمله «نشست های مکاره» یی که در عشق گاه و ناگاه برگزار می گردد، به دشوار بتواند کسی را بفریبد.

آن چه مربوط به خط لوله گاز نابوکو می گردد، در مقاله زیر عنوان «نابوکو- جایگزینی برای کاهش وابستگی انرژی اروپا به روسیه» می خوانیم:

«این خط لوله 3300 کیلومتری رسانایی انرژی، گاز را از آسیای میانه و ماورای قفقاز از راه گرجستان، دریای سیاه و ترکیه به اروپا خواهد رساند. نابوکو برای رسانایی سالانه 31 میلیارد متر مکعب گاز، یعنی تامین یک چهارم از گاز مصرفی کشورهای عضو اتحادیه اروپا سنجیده شده است.

به رغم امضای عملی سازشنامه نابوکو (Nabaku)، هنوز ابهاماتی در باره چگونگی راه اندازی این خط لوله هست.

جدی ترین بررسی ها، نشان می دهند که لوله کشی با توجه به هزینه 11 میلیارد دلاری آن، بدون مشارکت ایران از دیدگاه اقتصادی توجیه ناپذیر است. این در حالی است که کشورهای اروپایی زیر فشار امریکا از ایران برای مشارکت در مراسم پرشکوه برنامه ریزی آن دعوت نکرده اند. جدا از این، آن چه به سازشنامه نابوکو رنگ و بوی جنجالی و بار سیاسی داده است، این است که راهبرد کشورهای اروپایی در زمینه کاهش وابستگی انرژی با این طرح گره خورده است.»



Nabucco pipeline

«روزنامه معتبر انگلیسی «تایمز مالی» (فاینانشل تایمز)-چاپ لندن می نویسد که «پروژه ساخت خط لوله گاز نابوکو از آسیای میانه و قفقاز به اروپا، با دور زدن روسیه، ممکن است بر روی کاغذ بماند.»

بانوماریا چوپینا – پژوهشگر روسی در زمینه می نویسد:  
 «سهمداران کنسرسیوم- یعنی شماری از کشورهای اروپایی از جمله آلمان، اتریش و مجارستان، امسال آماده می شوند آغاز به ساخت و ساز شاهراه لوله یی یی نمایند که درازی آن نزدیک به سه هزار کیلومتر می رسد.

مقصد اصلی پروژه این است که وابستگی اروپا از گاز روسیه را به حد اقل برسانند و این گونه واردات انرژی را تنوع بخشند. برای این مقصد در برنامه است تا بیش از ده میلیارد دالر هزینه کنند. مگر تا کنون به این

پرسش کلیدی پاسخی در دست نیست که برای پر کردن لوله ها کشورهای صادر کننده گاز دارند یا نه؟ چنین بر می آید که ندارند.

تا کنون تنها آذربایجان وعده صدور ده میلیارد متر مکعب گاز در سال را برای بر آوردن نیازهای جامعه اروپایی داده است. مگر این مقدار آشکارا بسنده نیست. در آینده نزدیک برای برآوردن تقاضای روز افزون اروپا به دو صد میلیارد متر مکعب گاز در سال نیاز می افتد. گذشته از این؛ نابوکو طرح نهایی اقتصادی- فنی پروژه را آماده ندارد. کارهای مهندسی بایسته هنوز انجام نشده است. به «دمیدن روح» تازه به این طرح هنوز هم مجازی، حتا پشتیبانی پویا از سوی واشنگتن و ناتو به خاطر کنار زدن روسیه نتوانسته است یاری رساند.

گینادی شمل – رییس اتحادیه صنعت کاران نفت و گاز روسیه می نویسد: «پروژه نابوکو از همان آوان پدیدآیی، با مشکل منابع تامین رو به رو بوده است».

او می افزاید: «بررسی ها نشان می دهند که طراحان نابوکو بر مشارکت آذربایجان، ترکمنستان، ایران و شاید هم روسیه در آن سنجش داشته بودند».

آن چه مربوط به آذربایجان می گردد، بالانس کنونی آن نشان می دهد که این کشور گاز مازاد برای صادرات ندارد.

ترکمنستان در دوره شوروی سالانه 80 میلیارد متر مکعب گاز تولید می کرد. مگر کنون این تراز پایین آمده است و همه گازی را که استخراج می کند، از پیش تقسیم شده است. ترکمنستان گاز خود را به روسیه، چین و ایران می فروشد. از این رو، این کشور گاز مازاد آزاد ندارد.

تنها می ماند ایران. مگر با توجه به روابط ایران با برخی از کشورهای باختری از جمله امریکا به دشوار بتوان آن را شریک پروژه به شمار آورد.

از این رو، نابوکو بیش از آن که یک پروژه جدی مستدل اقتصادی باشد، یک ژست نمایشی است.»

الکسی گریواچ، پژوهشگر روسی در روزنامه «اخبار مسکو» (مسکوسکیی نووستی) در باره پیچیدگی های خط لوله ناباکو می نویسد:

«...ساخت خط لوله 200 کیلومتری میان ترکمنستان و آذربایجان از بستر دریای کسپین (طرح ترانس کسپین) در زمینه تأمین گاز برای «کریدور جنوبی» دگرگونی بنیادی پدید می آورد. این پروژه برای تأمین گاز برای اروپا از راه گرجستان و ترکیه تهیه شده است. کنسرسیوم بین المللی به رهبری «برینیش پترولیم» (BP) به همین منظور خط لوله باکو – تفلیس – ارزروم را ساخت که گاز میدان «شاه دنیز» آذربایجان را به بازارهای اروپایی برساند. قرار است بهره برداری از این میدان در سالهای 2017-2018 آغاز شود، ولی منابع این خاستگاه محدود است .

برپایه برنامه ریزی های انجام شده، قرار است هر سال 16 میلیارد متر مکعب گاز در این میدان تولید شود که 6 میلیارد متر مکعب آن بر اساس قراردادهای بلندمدت به ترکیه صادر خواهد شد و تنها 10 میلیارد متر مکعب گاز می ماند. این در حالی است که اتحادیه اروپا مایل است از طرف ترکیه سه خط لوله انتقال گاز «ناباکو»، ITGI و TAP بسازد که ظرفیت کل اسمی آنها حدود 5 میلیارد متر مکعب خواهد بود. خط لوله ناباکو که برای اتحادیه اروپا از همه مهمتر است، برای انتقال 31 میلیارد متر مکعب گاز طراحی شده است.

این کمبود می تواند با پیوستن ترکمنستان به این پروژه ها حل شود که اکنون حدود 60 میلیارد متر مکعب گاز تولید می کند، ولی از اکتشاف مقادیر عظیم گاز خبر می دهد. عشق آباد اعلام کرده است که ذخایر پیش بینی شده قابل استخراج میدان گازی «بولوتن جنوبی» از 4 تا 13 تریلیون متر مکعب افزایش یافته است، در حالی که حد اکثر ذخایر پیش بینی شده این میدان از 12 تا 21 تریلیون متر مکعب بالا رفته است.

جیم گبیت - مدیر تجاری کمپانی بریتانیایی گرافین کلاین اند اسوشن (GCA) چندی پیش در باره کشف و جا داشتن مقادیر بزرگ گاز در ترکمنستان سخن گفت. به گونه مثال، ذخایر قابل استخراج پیشگویی شده خاستگاه یولتون جنوبی در نزدیکی مرو 13.1 تریلیون متر مکعب به جای 4 تریلیون پیشین ارزیابی می گردد. ذخایر عمومی این خاستگاه 21.2 تریلیون برآورد می شود. به جای پیشگویی های پیشین که میزان آن را 12 تریلیون ارزیابی می کردند.

چین برای گاز آسیای مرکزی برنامه های میان و بلند مدت دارد که می تواند حجم وسیعی از گاز این منطقه را به شرق انتقال دهد. در آسیای مرکزی ترکمنستان به مدت 30 سال، سالانه 30 میلیارد متر مکعب گاز به چین صادر می کند.

وقتی این قرارداد را در کنار قراردادهای گازی ترکمنستان با روسیه و حتی ایران می گذاریم، این پرسش ایجاد می شود که آیا ترکمنستان می تواند بخشی از گاز خود را به اروپا برساند.

یک پژوهشگر ایرانی در زمینه می نویسد:

«فاصله گرفتن امریکا از جمهوری آذربایجان و همناوایی با ارمنستان با توجه به این که این دو از آغاز فروپاشی شوروی و استقلال خود به خاطر مناقشه قره باغ در دشمنی مداوم به سر می برند، آذربایجان را به عنوان بزرگ ترین امید ناباکو، به این شک انداخته است که پای خود را از طرح انتقال گاز به اروپا پس بکشد. امضای قرارداد گازی آذربایجان- روسیه و همچنین آذربایجان- چین و حتی ایران می تواند جایگزین مناسبی برای تامین منابع مالی باکو باشد. در واقع چرخش سیاسی امریکا به سوی ارمنستان و حمایتش از بحث عادی سازی روابط ترکیه و ارمنستان که هنوز راه به جایی نبرده است، آذربایجان را به حلقه سیاسی روسیه و ایران نزدیک کرده است. تا جایی که باکو از طرح میانجیگری ایران در مناقشه قره باغ - دست کم در لفظ - موافقت کرده است. این در حالی است که پیش از اوپاما، آذربایجان به شکل تمام قد در صف امریکا قرار داشت.

روسیه سعی می کند از راه های گوناگون برای ناباکو مانع بترشد که بهره گیری از تحولات سیاسی و همچنین بهره گیری از قرارداد نفتی روسیه- آذربایجان از جمله آن ها است. خط لوله قازی محمد - موزدک با مشارکت دو شرکت سوکار (آذربایجان) و گازپروم (روسیه) و با ظرفیت انتقال پنج میلیارد متر مکعب در سال، گاز آذربایجان را از راه قفقاز شمالی به شمال روسیه وصل می کند. مدت قرارداد نیز از سال 2010 تا 2014 در نظر گرفته شده است.

بر پایه قرارداد گازی تهران- باکو، ایران برای تامین نیازهای گاز شهرهای شمالی خود از آذربایجان کمک می گیرد. طول این خط لوله گازی 1474/5 کیلومتر است که 296/5 کیلومتر آن در خاک آذربایجان و مابقی در خاک ایران است. این طرح بخشی از خط لوله گاز قزاق - آستارا است که در سال 1971 احداث شده است.

در کل، خط لوله ناباکو با دو مشکل عمده روبرو است :

نخستین مشکل مربوط به تحولات منطقه ای و بین المللی است که آرایش تیم های سیاسی منطقه ای و حتی بین المللی را به هم ریخته است. نمونه منطقه ای این تحول، تلاش برای عادی سازی روابط میان ترکیه و ارمنستان است که واکنش تند جمهوری آذربایجان را به عنوان قطب انتقال گاز به اروپا به همراه داشته است. این مساله نشان می دهد که قره باغ به عنوان یک مناقشه منطقه ای چگونه به یک تصمیم فرامنطقه ای گره می خورد .

مشکل دوم جغرافیای ناامن رسانایی گاز به اروپا است که در منطقه خاورمیانه بیشتر خود را نمایان می کند. به هر جهت این طرح بیشتر در مثلث روسیه، اروپا و ترکیه بازی می شود که بازیگردان آن در واشنگتن نشسته است. بنابراین منافع ملی، منطقه ای و فرامنطقه ای کشورهای تاثیرگذار و همچنین جهت گیری ها و تحولات بین المللی، آینده این طرح را رقم می زند.

در حالی که از پروژه لوله های رسانایی گاز از ترکمنستان به پاکستان و هند از راه افغانستان و پروژه نابوکوبری نیست، چین توانسته است انتقال گاز ترکمنستان را به خاک خود آغاز کند. همین گونه در حالی که قزاقستان و ایران توانسته اند به بزرگترین کشورهای ترانزیتی در منطقه مبدل شوند، جای افغانستان در این بازی خالی است و پروژه راه آهن گوادر به کوشکا به دست فراموشی سپرده شده است.

این گونه افغانستان بزرگترین بازنده بازی جیواکونومیک در منطقه می باشد.

پرسشی که جا دارد، مطرح شود این است که در این باخت به رغم سرازیر شدن بیش از 50 میلیارد دلار کمک جامعه جهانی در یک دهه گذشته به کشور چه شده است که به غیر از 75 کیلومتر راه آهن ترمز- مزار شریف که آن را هم امریکایی ها برای رساندن بارهای نظامی خود به پایگاه هوایی مزار شریف، ساخته اند، هیچ کاری صورت نگرفته است. در حالی که در ایران همسایه طی دو دهه گذشته نزدیک به بیست هزار کیلومتر راه آهن ساخته و نوسازی شده است.<sup>5</sup>

در متن پیشرفت های بزرگ و برق آسای کشورهای همسایه چون ایران و قزاقستان، جا دارد سر به گریبان فرو ببریم و از خود بپرسیم: گناه این عقب مانی، ناکامی و سهل انگاری به گردن که است؟ دولت افغانستان و یا جامعه جهانی؟

برخی از کارشناسان در این کار کشورهای همسایه به ویژه پاکستان را به دلیل دست اندازی های پایان ناپذیر در امور داخلی افغانستان گناهکار می پندارند. شماری هم دولت افغانستان را مقصر می دانند و بر آن اند که بی تفاوتی، بی هزرگی و ناکارگی این دولت به دلیل ندانم کاری ها موجب ناکامی شده است.

شماری هم جامعه جهانی را که در پهلوی 50 میلیارد دلار کمک غیر نظامی به دولت «فاسد افغانستان»، 450 میلیارد دلار هزینه نظامی را برباد داده است، به باد نکوهش می گیرند.

با این حال، ناگفته پیداست که هرگاه امریکا به جای به راه انداختن جنگ خونبار یک دهه بی که فرجام آن هنوز هم روشن نیست، این همه پول را در اقتصاد پاکستان، افغانستان و کشورهای آسیای میانه سرمایه گذاری می کرد، نه تنها کشور ما به گرهگاه شمال و جنوب مبدل می گردید، بل امریکا برنده شماره یک بازی جیواکونومیک در منطقه می گردید.

آن چه مربوط به پروژه های افسانه بی بی چونان راه ابریشم بزرگ، می گردد، کماکان افسانه بی مانده اند.

شایان یادآوری است که پروژه هایی چون راه آهن کراچی-گوادر- چمن-قندهار-هرات-کوشکا و لوله های رسانایی گاز تاپی می توانند عملی گردند. مگر برای این کار بایسته است تا زمینه برای صلح و ثبات در کشور فراهم گردد. دردمندان باید گفت که مادامی که در راهبرد ایالات متحده در قبال افغانستان و منطقه دگرگونی بنیادی رونما نگردد و در کشور یک تحول ریشه بی (که منجر به روی کار آمدن یک نظام مستقل، آزاد، بی طرف و فراگیر مردمی با مشارکت همه لایه های جامعه برشالوده قانون، عدالت، دموکراسی و برابری حقوق شهروندان شود)، رخ ندهد؛ نباید انتظار تحقق چنین آرمان هایی را داشت.

<sup>5</sup> افغانستان شانس بسیار خوبی داشت تا با دادن قرار داد بهره برداری از کان مس عینک، از پیشنهاد قزاقستان برای ساختن جاده راه آهن ترمز- کابل- لوگر - تورخم برخوردار گردد. مگر با دادن این پروژه به چین، این شانس را فروگذار کرد.

آوازه هایی هست مبنی بر این که کمیسیون مسول پروژه متشکل از شش وزیر با گرفتن رشوه از شرکت چینی به رغم سودمندی طرح قزاقستان، آن را به چین دادند.