

خیلواکی



استقلال

www.esteqlaal.net

سه شنبه ۲۵ جون ۲۰۲۴

مترجم: فریده نوری

افغانستان ساخت خط آهن به جنوب آسیا را آغاز کرد

منبع: اخبار Le Monde

خبرنگار: Julien Bouissou

تاریخ نشر: ۲۱ جون ۲۰۲۴



ایستگاه آخر (Terminus) ریل (خط آهن) مزار شریف

این پیوند یا ارتباط می تواند یکی از فقیرترین کشورهای جهان را از انزوایش خارج نموده و برایش یک مجرایبی که به ترکیه و اروپا منتهی می گردد، باز کند. طالبان توسط جامعه بین المللی تجرید یا منزوی شدند، آن ها برای خروج از این انزوا بالای خط آهن سرمایه گذاری نمودند. یک فاصله در حدود هفتاد و پنج کیلومتر بین مزار شریف، یک شهر بزرگ در شمال افغانستان و حیرتان در سرحد با ازبکستان.

باید بعد از ختم کار احیای دوباره، این خط در ماه جون به فعالیت شروع می کرد. در این دشت و بیابان، ریل های پر از میوه های خشک و قالین به طرف آسیای مرکزی می روند و در برگشت با غله جات، آرد و مواد و وسایل ساختمانی بر می گردند.

در ماه مارچ ۲۰۲۳، ازبکستان، افغانستان و پاکستان توافق نامه را امضاء نمودند که در آن مطالعه برای سنجش نمودن امکانات کار برای ادامه این راه آهن به استقامت پاکستان و عبور از کابل، که در حدود ۷۶۰ کیلومتر را در بر خواهد گرفت، بحث صورت گرفت.

قرار اظهارات مقامات ازبک، این پروژه راه را برای ترانسپورت مال التجاره پنج روز کوتاه نموده و قیمت را تا به چهل فیصد کم می کند. صوفیه نینه برونه آصفی (-Sophia Nina Bruna Asefi)، یک مشاور پروژه های انکشافی که در تاشکند اقامت دارد، تشریح نمود، که « آسیای مرکزی به زیربنا های تجارت بحری پاکستان برای اتصال با بقیه جهان ضرورت دارد». از جمله یکی بندر پاکستانی گوادر (Gwadar) است که دارای موقعیت ستراتیژیکی بوده و در انتهای یک دهلیز زمینی ساخته شده و به چین وصل می شود، همچنان یک دروازه دخولی بحری به طرف شرق میانه و آسیای جنوبی می باشد.

در غرب افغانستان، شهر بزرگ هرات نیز با Khaf (خواف) در ایران از برکت اتصال یک راه آهن که کار آن در اخیر ماه می، به همکاری تخنیکی ترکیه و روسیه دوباره از سر گرفته شد. « رجوی حمید الله خادم رئیس راه های آهن افغانستان گفت که، افغانستان قلب آسیاست، رسانه طلوع نیوز اظهار کرد که هرات می تواند افغانستان را با بقیه جهان وصل نماید». این اتصال می تواند برای غریب ترین کشوری در روی زمین یک روزنه از طریق ایران به طرف ترکیه و اروپا باز نماید.

معادله جیوپولیتیکی جدید:

موقف جدید جیوپولیتیک از این پروژه های راه آهن بهره می بردارد. آسیای مرکزی می خواهد وابستگی خود را در مقابل روسیه کم نماید، روسیه به دلیل تحریم غربی ها بطرف ممالک گلف و آسیای جنوبی رو آورده است.

صوفیه نینه برونه آصفی اشاره می کند که: « آسیای مرکزی رشد قابل ملاحظه را تجربه می کند و دیگر نمی تواند تنها به روسیه و زیربنا های کهنه آن برای دسترسی به بازار اروپا وابسته باشد.» قزاقستان نیز علاقه خود را به ساختن یک کوریدور یا دهلیز راه آهن ترانس افغانستان در جریان سفر معاون صدراعظم قزاقستان، Serik Zhumangarin به کابل در ماه اپریل ابراز کرد. یک

راه جدید که برایش اجازه بدهد تا مال التجاره همسایه چینایی خود را بطرف آسیای جنوبی انتقال بدهد.

روسیه نیز می خواهد بعد از مدت طولانی که به سوی غرب رو آورد، به سمت جنوب بچرخد. اروپا بعد از اشغال اوکراین در ماه فبروری ۲۰۲۲ توسط روسیه، از روسیه رو گردانید. همچنین مسکو یادداشتی را با پنج کشور دیگر برای ایجاد یک کریدور (دهلیز) به طول ۵۵۳۲ کیلومتری که از بلاروس، روسیه، قزاقستان، افغانستان و بالاخره پاکستان عبور می کند، امضاء کرده است که از آن برای جایگزینی بحیره سرخ (mer rouge) یا بحیره سیاه (mer noir) استفاده می کند، زیرا در این دو بحر کشتی رانی به دلیل جنگ در Gaza و اوکراین خطرناک شده است. اما تمام این پروژه ها که می تواند از افغانستان یک کشور ترانزیت منطقی بسازد، بسیار پر ارزش است.

عدم به رسمیت شناختن رژیم طالبان توسط تمام کشور ها جهان، تقاضای تمویل برای این پروژه های بزرگ را از جانب بانک های بزرگ انکشافی غیر ممکن ساخته است. پاکستان از نظر اقتصادی قادر به پرداخت نمی باشد. تنها قطر باقی ماند که برای سرک ترانس افغانستان دلچسپی نشان داد، بدون هیچ نوع تعهد.

با موجودیت تمام مشکلات، کشیدگی بین پاکستان و افغانستان نیز به آن علاوه گردید، مثلاً چندین تصادم در سرحدات بین افغانستان و پاکستان به وقوع پیوست. آخرین آن در ماه مارچ اتفاق افتاد هنگامیکه قوای هوایی پاکستان چندین محل در خاک افغانستان را به دلیل اینکه اعضای تحریک طالبان پاکستان در آن محلات پناه برده اند، بمبارد نمود.

باوجودیکه اوضاع امنیتی در افغانستان بعد از به قدرت رسیدن طالبان در سال ۲۰۲۱ بهبود یافته است، با آن هم اوضاع متزلزل و پیچیده برای کار های بزرگ ساختمانی می باشد. ساختن خط آهن در یک کشور کوهستانی به مشکلات تخنیکی فراوان روبرو است، مخصوصاً که افغانستان فاقد مواد و لوازم ساختمانی و مخصوصاً تخنیکی می باشد.

از زمان به قدرت رسیدن طالبان، وزارت ترانسپورت افغانستان انجیران خود را از دست داد، زیرا همه شان به خارج رفتند، و مذهبیبون جاگزین آن ها گردیدند.