



مسئولیت متن و شکل بدوش نویسنده مضمون میباشد، عقیده نویسنده لزوماً نظر افغان جرمن آنلاين نمی باشد



۲۰۲۰/۱۲/۰۱

فرید سحر

راز بزرگ سیاسی طالبان و پاکستان

قابل توجه دولت جمهوری اسلامی افغانستان خصوصاً جناب ریس جمهور و معاونین محترم شان و اعضای گفتگو کننده صلح بین الافغانی در قطر و اعضای پارلمان و تمام سیاسیون کشور.

موضوع مهم را میخوایم یادآور شویم که در گفتگو های بین الافغانی باید مدنظر گرفته شود. میخوایم از یک راز بزرگ سیاسی پاکستان و طالبان پرده برداریم که برای افغانستان خیلی مهم می باشد .

دلیل که چرا پاکستان طالبان را وادار ساخته است که با حکومت امریکا و افغانستان بعد از ۱۹ سال جنگ به میز گفتگو ها بنشینند و چرا جنگ در این اواخر در افغانستان توسط طالبان شدت گرفته و همچنان دلیل استقبال گرم پاکستان از عبدالله عبدالله و ریس و اعضای پارلمان افغانستان در پاکستان چیست پاسخ همه سوالات را می توانید در این پُست و ویدیو بشنوید و مطالعه نماید .

پاکستان و کشور چین ۷ سال قبل در سال ۲۰۱۳ یک بندر تجارتي را در مرز چین و پاکستان به ارزش ۱.۶۲ بلیون دالر آغاز نمودند .

و اکنون قسمت های بزرگ این بندر تجارتي در حال تکمیل شدند است . این بزرگترین پروژه با اهمیت برای پاکستان و چین می باشد که می تواند چین و پاکستان را به یک ابرقدرت در منطقه و جهان مبدل نماید.

البته قابل یادآوری می باشد که کلید این موفقیت پروژه برای پاکستان در نزد حکومت افغانستان می باشد و پاکستان بدون افغانستان نمی تواند از این پروژه یا بندر تجارتي منفعت بدست بیاورد بدون کمک و همکاری دولت افغانستان. زیرا چین میخواهد از طریق این بندر تجارتي شان را به کشورهای آسیای و اروپای از طریق افغانستان افزایش بدهد و اگر در افغانستان قوای امریکای موجود باشد و جنگ طالبان ادامه داشته باشد این پروژه تجارتي به موفقیت رسیده نمی تواند .

چون کشور چین می خواهد که امریکا از افغانستان خارج شود تا مانع تجارتي چین در منطقه نگردد و دلیل که پاکستان توسط طالبان در افغانستان جنگ را شدت بخشیده و در چندین سفر که صدر اعظم پاکستان به کشور امریکا داشت و پا فشاری میکرد که باید طالبان شریک حکومت شود و از راه گفتگو مشکل افغانستان حل شود و همچنان پاکستان بالای طالبان فشار وارد کرده که قوای خارجی گفتگو بکنند و انها را مجبور بسازند که افغانستان را ترک بکنند و اکنون از یک طرف طالبان را در میز گفتگو نشانده اند و از یک طرف دیگر طالبان را حمایت میکنند جنگ را شدت ببخشند تا امتیاز بیشتر در این گفتگوها بدست بیاورند .

تا در حکومت آینده که طالبان شریک ان می باشند باید پاکستان نفوس سیاسی خود را در افغانستان داشته باشند . و دلیل آمدن گلبدین حکمتیار به کابل هم همین است .

چون اگر در افغانستان صلح و امنیت نباشد این سرمایه گذاری بزرگ پاکستان و چین بی ارزش و بی نتیجه خواهد بود .

د پانو شمیره: له 1 تر 3

افغان جرمن آنلاين په درنښت تاسو همکارۍ ته رابولي. په دغه پته له مور سره اړیکه ټينگه کړئ maqalat@afghan-german.de

یادونه: دلیکنې د لیکنیزې بڼې پازوالي د لیکوال په غاړه ده ، هیله من یو خپله لیکنه له رالیولو مخکې په خیر و لولئ

جون پاکستان بغير از افغانستان با دو کشور دیگر هم سرحد می باشد که آنها هیچ نیازی به پاکستان ندارند که که هند و ایران می باشد و کشور هند بخاطر جلوگیری بندر سی پک یا گواردر میخواست بندر چاه بهار را بسازد با کشور ایران و افغانستان در سال ۲۰۱۴ افتتاح گردیده بود .

اما چین و پاکستان تمام توان شان را به خرج دادند تا مانع ساخت بند چاه بهار شوند و متاسفانه بندر چاه بهار اعمار نشد .

از دولت افغانستان میخوایم که در این گفتگو ها باید عجله نکنند و خواسته های خودشان و خواسته های مردم افغانستان را بالای طالبان بقبولانند، چون طالبان مجبورا به زودترین فرصت باید به پروسه صلح بیوندند ، قبل از افتتاح بند گواردر یا سی پک

تازمین را مساعد بسازند برای تجارت و راه مواصلاتی پاکستان از راه افغانستان به کشور های ازبکستان، تاجکستان و قزاقستان و ترکمنستان.

معلومات بیشتر در مورد بندر تجارتی سی پک یا گواردر را در پایین بخوانید:

گوادر برای داشتن یک بندر دریایی در آب های عمیق اولین بار در سال 1954 مورد توجه قرار گرفت ، در حالی که این شهر هنوز تحت نظارت عمان بود. برنامه های ساخت بندر تا سال 2007 تحقق نیافت که بندر توسط پرویز مشرف پس از چهار سال ساخت با هزینه 248 میلیون دالر افتتاح شد.

در سال 2015 اعلام شد که این شهر و بندر تحت هزینه CPEC با هزینه 1.62 میلیارد دالر با هدف اتصال شمال پاکستان و غرب چین به بندر آبهای عمیق توسعه بیشتری خواهند یافت.

این بندر همچنین محل تاسیسات شناور گاز طبیعی مایع خواهد بود که به عنوان بخشی از بخش بزرگتر 2.5 میلیارد دلاری گوادر-نوابشاه از پروژه خط لوله گاز ایران - پاکستان ساخته خواهد شد.

ساخت و ساز در ژوئن 2016 در منطقه ویژه اقتصادی گوادر آغاز شد که در زمینی به مساحت 2،292 هکتار مجاور بندر گوادر در حال ساخت است.

در اواخر سال 2015 ، بندر به مدت 43 سال ، تا سال 2059 ، به طور رسمی به چین اجاره داده شد.

بندر گوادر به طور رسمی در 14 نوامبر 2016 ، هنگامی که توسط محمد نواز شریف ، نخست وزیر پیشین پاکستان افتتاح شد ، عملیاتی شد. اولین کاروان توسط رئیس ستاد ارتش وقت پاکستان ، جنرال راحیل شریف منصوب شد.

در 14 جون 2020 ، پاکستان بندر گوادر را برای تجارت ترانزیت افغانستان عملیاتی کرد.

CPEC

مجموعه ای از پروژه های زیربنایی است که از سال 2013 در سراسر پاکستان در دست ساخت است. ارزش پروژه های CPEC که در اصل 47 میلیارد دالر ارزیابی شده بود ، از سال 2020 62 میلیارد دالر ارزش دارد.

در نظر گرفته شده است تا با ساخت شبکه های حمل و نقل مدرن ، پروژه های انرژی متعدد و مناطق ویژه اقتصادی ، به سرعت زیرساخت های مورد نیاز پاکستان را ارتقا داده و اقتصاد خود را تقویت کند.

در 13 نوامبر 2016 ، وقتی محموله های چینی از طریق زمین به بندر گوادر برای حمل و نقل دریایی به آفریقا و غرب آسیا منتقل شد ، CPEC تا حدی عملیاتی شد در حالی که برخی از پروژه های بزرگ برق تا اواخر سال 2017 به بهره برداری رسیده بودند.

قرار است شبکه بزرگی از بزرگراه ها و راه آهن زیر نظر CPEC ساخته شود که طول و عرض پاکستان را در بر خواهد گرفت. برآورد می شود که ناکارآمدی های ناشی از شبکه حمل و نقل که بیشتر خراب است پاکستان باعث از بین رفتن 3.55٪ تولید ناخالص داخلی سالانه این کشور می شود. شبکه های حمل و نقل مدرن ساخته شده تحت CPEC ، بندرهای دریایی گوادر و کراچی را با شمال پاکستان و همچنین نقاطی در شمال غربی غرب چین و آسیای میانه پیوند می دهند.

به عنوان بخشی از CPEC ، بزرگراهی به طول 1100 کیلومتر بین شهرهای کراچی و لاهور ساخته خواهد شد ، در حالی که بزرگراه کاراکورام از حسن ابدال تا مرز چین به طور کامل بازسازی و تعمیر اساسی می شود.

خط اصلی راه آهن کراچی - پشاور نیز ارتقا می یابد تا امکان سفر با قطار تا 160 کیلومتر در ساعت تا دسامبر 2019 فراهم شود.

شبکه راه آهن پاکستان نیز گسترش خواهد یافت تا در نهایت به راه آهن جنوبی سین کیانگ چین در کشگر متصل شود. 11 میلیارد دلار تخمین زده شده برای مدرن سازی شبکه های حمل و نقل از طریق وام های اختصاصی یارانه ای تأمین می شود.

تأثیر بالقوه CPEC بر پاکستان با تأثیر طرح مارشال که در اروپا پس از جنگ توسط ایالات متحده انجام شد مقایسه شده است.

مقامات پاکستانی پیش بینی می کنند که CPEC منجر به ایجاد بیش از 2.3 میلیون شغل بین سال های 2015 تا 2030 شود و 2 تا 2.5 درصد به رشد اقتصادی سالانه کشور اضافه کند.

بیش از 33 میلیارد دلار زیرساخت انرژی قرار است توسط کنسرسیوم های خصوصی ساخته شود تا کمک های مزمین انرژی در پاکستان را کمک کند

که به طور منظم بیش از 4500 مگاوات است

و تخمین زده می شود 2-2.5٪ از درآمد ناخالص داخلی سالانه پاکستان باشد.

محصول. بیش از 10,400 مگاوات ظرفیت تولید انرژی قرار است تا پایان سال 2018 بصورت آنلاین فراهم شود که اکثریت آنها به عنوان بخشی از پروژه های سریع برداشت "زود هنگام" CPEC ساخته شده اند.

شبکه ای از خطوط لوله انتقال گاز طبیعی مایع و نفت نیز به عنوان بخشی از پروژه ، شامل خط لوله 2.5 میلیارد دلاری بین گوادر و نوابشاه برای انتقال گاز از ایران ، ایجاد خواهد شد.

برق از این پروژه ها در درجه اول از طریق سوخت های فسیلی تولید می شود ، اگرچه پروژه های برق آبی و بادی نیز شامل می شود ، همچنین ساخت یکی از بزرگترین مزارع خورشیدی جهان.

اگر پروژه های اولیه 46 میلیارد دلاری اجرا شود ، ارزش این پروژه ها تقریباً معادل کل سرمایه گذاری مستقیم خارجی در پاکستان از سال 1970 تاکنون است و برابر با 17٪ از تولید ناخالص داخلی 2015 پاکستان خواهد بود. براساس پروژه اولیه ، دامنه از خالص 46 میلیارد دلار به 60 میلیارد دلار رسیده است. CPEC به عنوان تابلوی اصلی رهبر ارشد چین شی جین پینگ در ابتدای کمربند و جاده شناخته می شود.

طبق آمار رسمی ، 20٪ CPEC مالی مبتنی بر بدهی است ، در حالی که 80٪ CPEC سرمایه گذاری در شرکت های مشترک اقتصادی (JV) بین پاکستان و چین است که این پروژه به 40,000 شغل برای پاکستانی های محلی کمک می کند. و 80,000 شغل برای چینی ها. آمار رسمی بازگشت 6 تا 8 میلیارد دلار از مالیات سالانه مانند عوارض جاده ها و پل ها را پیشنهاد می کند. کل وام 6 CPEC٪ از تولید ناخالص داخلی پاکستان است ، با این حال دولت هند ادعا کرده است که این پروژه یک دام بدهی است. با این وجود ، مقامات مقابله کردند که 3.5٪ از تولید ناخالص داخلی پاکستان در سال به دلیل شبکه های ضعیف حمل و نقل از بین می رود ، که هدف آن سرمایه گذاری CPEC است و منجر به سود بیشتر برای هرگونه تاخیر در آمار رشد پاکستان می شود. تحلیلگران اقتصادی مزایای ملموس این طرح را از جمله پایان بخشیدن به کمبود عمده انرژی در پاکستان عنوان کرده اند که قبلاً رشد اقتصادی را فلج کرده بود. در 14 ژانویه 2020 ، پاکستان بندر گوادر را برای تجارت ترانزیت افغانستان عملیاتی کرد.

به گفته منتقدان از جمله ایالات متحده و هند ، این پروژه یک دام بدهی است.

با این حال ، دولت پاکستان اظهار داشت که بیشتر این پروژه شامل سرمایه های سهام مانند سرمایه گذاری های مشترک به جای تأمین بدهی است ، و به پاکستان روش های جایگزینی برای افزایش سرمایه برای پروژه می دهد. لطفاً تا که می توانید این پیام را شریک سازید تا به گوش ریس جمهور افغانستان برسد .