

عبدالواحد دستگیر

کارشناس مسائل اقتصادی و عضو کادر

اداری پوهنتون دعوت

wahiddastager@gmail.com

ORCID: 0009-0009-0836-7142

دریافت مقاله: ۱۴۰۳/۰۴/۲۸

پذیرش مقاله: ۱۴۰۳/۰۶/۱۵

www.dawat.edu.af

Journal@dawat.edu.af

نقش همکاری‌های اقتصادی چین در توسعه زیربنایی

افغانستان از ۲۰۰۱-۲۰۲۴

چکیده

چین با افغانستان دارای مرز مشترک بوده و از جمله کشورهای توسعه یافته‌ای است که نقش اساسی در حمایت اقتصادی کشورهای منطقه از جمله افغانستان دارد. این کشور پس از سال ۲۰۰۱ در افغانستان سرمایه‌گذاری‌های متنوعی در حوزه‌های زیربنایی، معدنی و انرژی انجام داده است که شامل پروژه‌های ساخت جاده‌ها، پل‌ها و خطوط راه‌آهن می‌شود. پروژه «یک کمربند یک راه» و تلاش برای گنجاندن افغانستان در دهلیز اقتصادی چین-پاکستان، نشان دهنده افزایش نفوذ اقتصادی و سیاسی چین در افغانستان است. از این جهت، پژوهش کنونی بر این مسئله تمرکز داشته و به هدف بررسی همکاری‌های اقتصادی چین در توسعه زیرساخت‌های افغانستان که چه نقشی از سال ۲۰۰۱-۲۰۲۴ داشته است که می‌تواند دارای اهمیت اقتصادی برای افغانستان باشد. سؤال اصلی پژوهش کنونی با این رویکرد مطرح شده است که «آیا همکاری‌های اقتصادی چین در توسعه زیربنایی افغانستان از سال ۲۰۲۴-۲۰۰۱ نقش مؤثر داشت؟» این پژوهش با طرح فرضیه‌ای مبنی بر تأثیرات مثبت همکاری‌های اقتصادی چین بر توسعه زیرساخت‌های افغانستان انجام شده است. این مطالعه از نوع توصیفی-تحلیلی بوده و اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای جمع آوری شده و با رویکرد کیفی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که کشور چین در توسعه زیرساخت‌های افغانستان از جمله بهبود فعالیت‌های اقتصادی-تجاری، سرمایه‌گذاری، ساخت راه و جاده، نقش مهمی داشته است.

واژه‌های کلیدی: افغانستان، چین، همکاری‌های اقتصادی، توسعه

زیرساخت‌ها، دهلیز اقتصادی، یک کمربند یک راه.

Abstract

China has a large border with Afghanistan and stands out as a developed nation that significantly contributes economic assistance to regional countries, such as Afghanistan. Since 2001, the nation has invested in diverse infrastructure, mining, and energy initiatives in Afghanistan, which include projects for roads, bridges, and railways. The Belt and Road Initiative and attempts to integrate Afghanistan into the China-Pakistan Economic Corridor demonstrate China's growing economic and political sway in Afghanistan. Consequently, the present study concentrates on this matter and seeks to explore the influence of China's economic collaboration on Afghanistan's infrastructure growth from 2001 to 2024, which holds considerable economic significance for Afghanistan. The primary inquiry of the study is, "How significant was China's economic partnership in advancing Afghanistan's infrastructure from 2001 to 2024?" The research hypothesis posits that China's economic collaboration will positively influence the development of Afghanistan's infrastructure. This research is of a descriptive-analytical kind, with essential data gathered through library research and assessed using a qualitative method. The results of this research indicate that China has significantly contributed to the development of Afghanistan's infrastructure, encompassing enhanced economic and trade activities, investment, and road development.

Keywords: Afghanistan, China, Economic Cooperation, Infrastructure Development, Economic Corridor and One Belt One Road.

Dawat Academic Journal

Fifth Year, Issue 1
(Spring & Summer 2024)

Volume
10

Received: 2024-7-18
Accepted: 2024-9-5

www.dawat.edu.af
Journal@dawat.edu.af

مقدمه

همکاری‌های اقتصادی کشورهای توسعه‌یافته و تأثیر آن بر توسعه پایدار در کشورهای جهان سوم، به‌ویژه در زمینه‌های نا امنی و بی‌ثباتی و تقویت زیرساخت‌ها، از مسائل مهم و واقعیت‌های اقتصادی عرصه روابط بین‌الملل به‌شمار می‌رود. در این میان، همکاری‌های اقتصادی چین به‌عنوان یک کشور توسعه‌یافته آسیایی در زمینه توسعه زیرساختی کشورهای مختلف، از جمله سرمایه‌گذاری در پروژه‌های جاده‌ها، پل‌ها و شبکه‌های انرژی، نقشی کلیدی در رشد اقتصادی و توسعه پایدار ایفا می‌کند. افغانستان در میان کشورهای آسیایی با چالش‌های اقتصادی، زیربنایی و اجتماعی متعددی روبه‌رو بوده است و همکاری‌های اقتصادی چین پس از سال ۲۰۰۱، با سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه، فرصت‌هایی برای بهبود زیرساخت‌های این کشور فراهم نموده است. با این حال، مشکلاتی از جمله نا امنی، فساد و ضعف نهادهای دولتی مانع بهره‌برداری کامل از این منابع شده است. (Shin & Zhou, ۲۰۲۰: ۷۵۵-۷۷۰)

در این راستا، پرسش‌های در خصوص تأثیر همکاری‌های اقتصادی چین بر توسعه پایدار، اشتغال و تقویت ظرفیت‌های محلی در افغانستان وجود دارد. پروژه‌های زیرساختی و معدنی چین، به ویژه در چارچوب استراتژی "یک کمربند یک راه"، با چالش‌هایی چون عدم ثبات سیاسی، نا امنی و نگرانی‌های فرهنگی و محلی مواجه اند که ممکن است روند توسعه را تحت تأثیر قرار دهند. بنا بر این، این تحقیق به تبیین و بررسی نقش همکاری‌های اقتصادی چین در توسعه زیرساختی افغانستان از سال ۲۰۰۱-۲۰۲۴ می‌پردازد و اهمیت اقتصادی آن را مورد ارزیابی قرار می‌دهد. بنابراین، سؤال محوری این تحقیق چنین مطرح می‌شود: «آیا همکاری‌های اقتصادی چین در توسعه زیرساختی‌های افغانستان از سال ۲۰۰۱-۲۰۲۴ نقش مؤثری داشته است؟» با توجه به سؤال مطرح شده، فرضیه تحقیق به این صورت بیان می‌شود که همکاری‌های اقتصادی چین در توسعه زیرساختی افغانستان در سال‌های مورد بحث، تأثیرات مثبت و تقویتی در حوزه‌های

اقتصادی، تجاری و پروژه‌های دوجانبه داشته است. برای بررسی فرضیه و پاسخ به سؤال تحقیق، روش جمع‌آوری اطلاعات این پژوهش به صورت کتابخانه‌ای و با رویکرد توصیفی-تحلیلی انجام خواهد شد.

پیشینه تحقیق

در خصوص پروژه‌های اقتصادی، روابط دوجانبه تجاری-اقتصادی، رقابت و دولت-ملت‌سازی چین و افغانستان، مقالات متعددی نگارش شده است که در زیر به معرفی چند نمونه پرداخته می‌شود:

۱. افغانستان و ابتکار کمربند و راه چین، نوشته عرفان ارزاز (۱۳۹۸) که در شماره ۱۳-۱۴ «فصلنامه مطالعات استراتژیک وزارت امور خارجه افغانستان» منتشر شده است. این مقاله به بحث در باره طرح کمربند و راه چین می‌پردازد و تأکید می‌کند که اگر چین به توسعه زیرساخت‌ها در افغانستان کمک کند، می‌تواند روابط تاریخی و توسعه پایدار را در این کشور تقویت کند.
۲. تبیین دیپلماسی جدید همسایگی چین نسبت به افغانستان، نوشته نوزد روح الله شفیع و دولت آباد صالحی در شماره ۹۴ تابستان ۱۳۹۵ «فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز» منتشر شده است. این تحقیق به بررسی نگرانی‌های امنیتی چین و تغییرات مهم در شرایط ژئوپلیتیک و ژئوکنومیک پکن می‌پردازد و بر اهمیت افغانستان در سیاست خارجی چین پس از سال ۲۰۰۱ تأکید دارد.
۳. روابط افغانستان و چین؛ تغییر به سمت شراکت استراتژیک، نوشته سمیه مروتی و همکاران (۱۴۰۱) در «فصلنامه مطالعات بنیادین و کاربردی جهان اسلام» منتشر شده است. این مقاله به بررسی روابط افغانستان و چین در دهه‌های گذشته پرداخته و تغییرات رویکرد چین به تحولات منطقه‌ای و تصرف کابل توسط امارت اسلامی افغانستان را مورد توجه قرار می‌دهد.

۴. رقابت چین و آمریکا در آسیای مرکزی و پیامد آن بر روند صلح افغانستان (۲۰۰۰-)

(۲۰۲۰)، نوشته روح الله واحدی و عطار سعید (۱۴۰۰) می‌باشد که در «فصلنامه سیاست و روابط بین‌الملل» منتشر شده است. این مقاله به اشتراکات و تعارضات منافع آمریکا و چین می‌پردازد و تأثیرات آن بر صلح و امنیت افغانستان را تحلیل کرده است.

۵. تحلیلی بر نقش و جایگاه چین در افغانستان و تأثیر آن بر امنیت ملی جمهوری

اسلامی ایران، نوشته عبدالله جلالی و همکاران (زمستان ۱۳۹۴) می‌باشد که در «فصلنامه علمی-پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسان» منتشر شده است. این مقاله به تعاملات اقتصادی و امنیتی چین با افغانستان و تأثیرات آن بر امنیت ملی ایران می‌پردازد.

۶. ظهور چین؛ فرصت‌ها و چالش‌های آن در افغانستان، نوشته‌ای از ابوالحسن

صالحی، (۱۴۰۰) در «مجله علمی-تحقیقی پوهنتون دعوت» به نشر رسیده است. نویسنده در این مقاله تأکید دارد که چین به عنوان یک قدرت اقتصادی، نگاه متفاوتی به افغانستان دارد و امنیت این کشور را برای پیشبرد استراتژی «یک کمربند-یک راه» و دسترسی به آسیای میانه حیاتی می‌داند. نبود امنیت در افغانستان می‌تواند تأثیرات منفی بر منافع چین داشته باشد.

با وجود نکات مثبت و برجستگی‌های این تحقیقات، هیچ‌کدام به بررسی ساختار سیاست همکاری اقتصادی چین در افغانستان و تأثیر آن بر توسعه زیرساخت‌ها نپرداخته‌اند. اما مقاله کنونی با نگاهی دقیق‌تر به سیاست کمک‌های اقتصادی چین در افغانستان، تلاش می‌کند تا جنبه‌های مختلف این سیاست و همکاری‌های دو جانبه اقتصادی، پروژه‌های مشترک و مشروعیت‌بخشی به این کمک‌ها را به ویژه تأثیر همکاری‌های اقتصادی چین بر تقویت زیرساخت‌های افغانستان را بررسی کند که این مسئله می‌تواند

به درک عمیق‌تری از تأثیرات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی حمایت‌های چین بر افغانستان و شناسایی چالش‌های موجود در این فرآیند کمک کند.

مبانی نظری

برای تبیین دقیق‌تر ارتباط بین همکاری‌های اقتصادی و توسعه زیربنایی افغانستان مبتنی بر نظریه همکاری‌های اقتصادی در اقتصاد سیاسی بین الملل از دیدگاه لیبرال‌ها به عنوان چارچوب نظری تحقیق کنونی، انتخاب شده است. بنابراین طرفداران این نظریه معتقدند که ارائه کمک‌های اقتصادی می‌تواند با انتقال منابع مالی به کشورهای فقیرتر، زمینه‌ساز پویایی اقتصادی در آن کشورها شود. از نظر آن‌ها، اعطاء کنندگان می‌توانند با تعیین پیش‌شرط‌هایی برای اعطای کمک‌ها، به کشورهای در حال توسعه فشار وارد کنند تا تغییراتی در سیاست‌های اقتصادی خود ایجاد کنند و به سمت اقتصاد بازارمحور حرکت کنند. در مقابل، ساختارگرایان در اقتصاد سیاسی بین‌الملل بر این باورند که کمک اقتصادی به عنوان انتقال منابع از کشورهای توسعه‌یافته به کشورهای در حال توسعه عمل می‌کند و بسیاری از آن‌ها معتقد اند که این سیاست باعث نگه‌داشتن کشورهای در حال توسعه در وضعیت وابستگی می‌شود. (ساعی و سیفی، ۱۳۹۵: ۵۸)

از این‌رو، کمک اقتصادی را می‌توان به عنوان انتقال منابع از دولت یا نهادهای عمومی یک کشور به دولت یا نهادهای عمومی و خصوصی سایر دولت‌ها به هر منظور یا هدفی می‌توان تعریف نمود. انتقال این منابع فقط زمانی به عنوان کمک تلقی می‌گردد که شامل عناصری از اجبار یا معامله به طور صریح نباشد. با این وجود، ارائه تعریف دقیقی از کمک اقتصادی به عنوان ابزار اقتصادی که دارای کارکرد سیاسی می‌باشد، دشوار است. در توصیف کمک اقتصادی به عنوان ابزاری برای دستیابی به اهداف دولت‌هاست که در این تعریف، کمک‌ها بیشتر جنبه سیاسی دارند، تا اقتصادی. براساس این تعریف، اقتصاد ابزاری برای سیاست محسوب می‌شود؛ یعنی از منابع اقتصادی به عنوان ابزاری

برای تأثیرگذاری بر رفتارهای داخلی یا خارجی دیگر دولت‌ها و در نتیجه برای رسیدن به اهداف سیاسی استفاده می‌شود. (بالام و وست، ۱۴۰۰: ۲۱۷)

سیاست کمک اقتصادی در ابعاد گوناگون توسط دولت‌های مختلف می‌تواند به کار بسته شود، با این وجود، کمک اقتصادی به طور عمده توسط دولت‌های ثروتمندتر مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. گرچه چین تنها کشوری نبوده که در دوران حکومت جمهوری و امارت اسلامی، به افغانستان همکاری‌های اقتصادی نموده باشد و به شکل کمک اقتصادی به عنوان یک ابزار اقتصادی در سیاست خارجی خود بهره برده باشد؛ بلکه ایالات متحده آمریکا نیز کمک‌هایی در راستای حمایت از دولت و مردم افغانستان بعد از سال ۲۰۰۱ داشته است. اما کشور چین نیز به عنوان یک قدرت نوظهور رشد قابل توجهی در بهره‌گیری از این ابزار در چند سال اخیر داشته است. به طور کلی، نظریه مطرح شده بر اهمیت همکاری‌های اقتصادی و توسعه زیربنایی به عنوان عوامل کلیدی برای رشد و توسعه پایدار اقتصادی کشورهای در حال توسعه تأکید دارد که می‌توان با توجه به این، بر تقویت زیر ساخت‌های افغانستان از طریق همکاری‌های اقتصادی چین تأکید نمود.

مباحث مفهومی

مفهوم توسعه

کلمه توسعه در ادبیات فارسی، به معنای فراخی، گسترش و بهبود آمده است. (عمید، ۱۳۸۹: ۳۷۷) با این حال، اقتصاددان‌ها توسعه را چنین تعریف کرده اند: «آمارتیا سن معتقد است که توسعه عبارت است از افزایش توانمندی‌ها و بهبود استحقاق‌ها که به صورت گسترده در ادبیات اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و سیاسی جوامع بشری کاربرد پیدا کرده است». (Amartyam, Sen, ۱۹۸۳: ۷۵۴-۷۵۷) همچنان روش توسعه را مجموعه‌ای از کنش‌هایی دانسته است که به منظور سوق دادن جامعه به سوی تحقق

مجموعه‌ای منظم از شرایط زندگی جمعی و فردی صورت می‌گیرد و در ارتباط با بعضی ارزش‌ها مطلوب تشخیص داده شده است. (روشه، ۱۳۷۶: ۱۶۵)

مایکل تودارو معتقد است که توسعه جریان چند بعدی است که مستلزم تغییرات اساسی در ساخت اجتماعی، طرز تلقی عامه مردم و نهادهای ملی و نیز تسریع رشد اقتصادی، کاهش نابرابری و ریشه‌کن کردن فقر مطلق است. توسعه در اصل باید نشان دهد که مجموعه نظام اجتماعی، هماهنگ با نیازهای متنوع اساسی و خواسته‌های افراد و گروه‌های اجتماعی در داخل نظام، از حالت نا مطلوب زندگی گذشته خارج شده و به سوی وضع یا حالتی از زندگی که از نظر مادی و معنوی "بهتر" است، سوق می‌یابد. (تودارو، ۱۳۹۵: ۲۳) میسرا محقق و صاحب نظر هندی نیز تعریفی از توسعه داده است که در آن بر ابعاد فرهنگی تأکید شده است. به نظر او، توسعه از دست‌آوردهای بشر و پدیده‌ای است با ابعاد مختلف. توسعه دست‌آورد انسان محسوب می‌شود و در محتوا و نموداری مختصات فرهنگی است. هدف از توسعه ایجاد زندگی پر ثمری است که توسط فرهنگ تعریف می‌شود. به این ترتیب می‌توان گفت که توسعه دستیابی فزاینده انسان به ارزش‌های فرهنگی خود است. (میسرا، ۱۳۶۷: ۴۶)

مفهوم توسعه اقتصادی

پیش از تعریف توسعه اقتصادی باید گفت که توسعه اقتصادی نه تنها به رشد اقتصادی محدود می‌شود؛ بلکه شامل تغییرات ساختاری در اقتصاد نیز می‌باشد. این تغییرات می‌توانند شامل تنوع در صنایع، بهبود زیرساخت‌ها و افزایش سرمایه‌گذاری در آموزش و صحت باشند. در این راستا، نهادها و سیاست‌های اقتصادی نقش مهمی در تسهیل یا مانع از فرآیند توسعه اقتصادی دارند. بنابراین، توسعه اقتصادی یک هدف چندوجهی است که نیازمند توجه به ابعاد مختلف اقتصادی و اجتماعی می‌باشد. (Gylfason, ۲۰۰۱: ۴۲۷-۴۴۸)

وضعیت توسعه زیرساخت‌های اقتصادی افغانستان

به‌طور کلی، با وجود پیشرفت در توسعه زیرساخت‌ها از سال ۲۰۰۲، می‌توان گفت که شبکه حمل و نقل در افغانستان همچنان ناقص، ناکافی و در شرایط نامناسبی باقی مانده است. شبکه جاده‌ای افغانستان با تراکم تنها ۴ کیلومتر در هر ۱۰۰۰ کیلومتر مربع، در مقایسه با شبکه‌های جاده‌ای همسایگان در مرتبه‌ای بسیار پایین‌تر قرار دارد. درصد خانوارهایی که در فاصله ۲ کیلومتری جاده قرار دارند، ۵۲٪ در سطح کشور، ۹۵٪ در مناطق شهری و ۳۸٪ در مناطق روستایی است. (ADB, ۲۰۱۷: ۱۱) این موضوع به این معناست که بسیاری از این جمعیت‌ها دسترسی کافی به زیرساخت‌های حمل و نقل ندارند و در نتیجه، رفت و آمد و دسترسی آن‌ها به بازارها و فرصت‌های شغلی محدود می‌شود. از دیدگاه اقتصادی، زیرساخت‌های حمل و نقل ضعیف مانع تجارت، توسعه منابع طبیعی را محدود می‌کند و ادغام منطقه‌ای را به تأخیر انداخته و رشد اقتصادی فراگیر را محدود می‌سازد. همچنین، افغانستان در رده‌بندی پایین‌ترین میزان مصرف انرژی سرانه در سطح جهانی قرار دارد و تنها ۵٪ از این میزان را مصرف می‌کند و واردکننده خالص انرژی است. منابع ناکافی انرژی و عدم تعادل عرضه و تقاضا، می‌تواند فرصت‌های رشد و درآمد را محدود کرده و اختلافاتی در توسعه اقتصادی ایجاد کند. (همان، ۲۰۱۷: ۱۲) از سوی دیگر چالش‌ها، عدم وجود زیرساخت‌های مناسب برای هدایت و انتقال آب به منظور زراعت است که این موضوع شامل عدم وجود سیستم توزیع مناسب آب و ظرفیت ذخیره آب و به‌طور کلی مدیریت ضعیف منابع آبی می‌شود. در این راستا، بیش‌ترین ائتلاف آب در افغانستان ناشی از راندمان (بهره‌وری) پایین سیستم‌های آبیاری است. راندمان پایین سیستم آبیاری تا حدی از واقعیت عدم وجود سیستم‌های آبیاری رسمی ناشی می‌شود؛ زیرا افغانستان تنها ۱۰ سیستم آبیاری رسمی دارد که حدود ۱۰٪ از زمین‌های آبیاری را پوشش می‌دهد. با توزیع مناسب آب، میزان زمین‌های آبیاری در افغانستان می‌تواند دو برابر شود و در نتیجه، فرصت‌های معیشتی روستایی افزایش یابد. همچنین، کمبود زیرساخت‌ها در افغانستان می‌تواند منافع بالقوه و فرصت‌های اقتصادی با پتانسیل ادغام

منطقه‌ای را محدود کند. زیرساخت‌های منطقه‌ای می‌توانند تجارت و ترانزیت را افزایش دهند، پیوندهای تجاری فراملی را تقویت کنند، اشتغال ایجاد کنند و فرصت‌های شغلی جدیدی فراهم آورند. (۳۴: ۲۰۲۰, relief web)

افغانستان به عنوان یک کشور در حال توسعه در مقطعی حساس از تاریخ خود قرار دارد. در این مرحله مهم، نیاز به تلاش‌های هماهنگ، جدی و جهانی برای توسعه زیرساخت‌های کشور بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود. برنامه توسعه زیرساخت‌ها با بخش‌هایی چون حمل و نقل، انرژی و ارتباطات دیجیتال در هسته اصلی آن، بر روی سرمایه‌گذاری‌ها برای بهبود دسترسی به خدمات، منابع مالی صرف شده و یا اقداماتی انجام شده، و همچنین بازارهایی در سطح محلی، کشوری و منطقه‌ای متمرکز شده است. چشم‌انداز مدنظر در این طرح این است که افغانستان را خودکفا ساخته و این کشور را به یکی از مراکز تجاری و ترانزیتی در منطقه تبدیل کند. (۲۰۲۰, relief web)

(۳۵)

به همین منظور، تاکنون میلیاردها دالر در زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری شده است؛ اما همچنان، افغانستان با چالش هولناک و سهمگینی از کمبود زیرساخت‌ها روبرو بوده و یکی از زیرمجموعه‌هایی که نیاز به توجه جدی دارد، حوزه حمل و نقل زمینی است. عواملی چون شهرنشینی رو به رشد و تغییر ساختار سنتی زندگی جمعی در شهرهای افغانستان، نیاز به مدرن‌سازی حمل و نقل زمینی را با جدیت بیشتری برجسته ساخته است. برنامه اولویت ملی در توسعه زیرساخت‌ها، طرحی کلی از استراتژی‌های اصلی برای بهبود زیرساخت‌ها را با تنظیم برنامه‌های جامع و مؤثر کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت برای توسعه حمل و نقل (جاده‌ها، شاهراه‌ها، خطوط راه‌آهن)، انرژی و زیرساخت‌های فناوری اطلاعات و ارتباطات ترسیم می‌کند. به هر روی، می‌توان گفت در حالی که این برنامه مزایایی قابل توجهی دارد، طریقه اداره و مدیریت زیرساخت‌ها در

افغانستان و در سطح جهان یک چالش بوده است؛ خصوصاً عملکرد پیمانکارانی که اغلب چندین بار با آنها قرارداد فرعی بسته شده است.

نگاهی به همکاری‌های اقتصادی چین در افغانستان

پس از شکل‌گیری حکومت جدید افغانستان در سال ۲۰۰۲، روابط چین و افغانستان تغییر کرده و دو کشور مجدداً روابط خود را آغاز کردند. چین به طور گسترده از حکومت جدید افغانستان و حامد کرزی، رئیس‌جمهور وقت، حمایت کرده و کمک‌های زیادی به آن ارائه داد و همچنین در توسعه اقتصاد افغانستان سرمایه‌گذاری نمود. (Huasheng, ۲۰۱۲: ۵-۶, Z), در سال ۲۰۱۲، پکن با پیشنهاد سازمان همکاری شانگهای، با عضویت ناظر افغانستان در این سازمان موافقت کرد. این تصمیم موجب شد که روابط چین و افغانستان به طور قابل توجهی گسترش یابد و اهمیت افغانستان در چشم چین افزایش یابد. (Cordesman, ۲۰۱۴: ۱۳) افغانستان همواره تمایل داشته که چین مسیری جاده‌ای مستقیم بسازد تا مرز کوتاه خود با چین در منطقه «کریدور واخان» را از طریق این مسیر باز کند. واخان نزدیک به شهر کاشغر و منطقه اقتصادی آن است. چین امیدوار است که کاشغر را به جایگاه تاریخی خود در جاده ابریشم بازگرداند. این مسیر چین را از طریق افغانستان به آسیای مرکزی، اروپا و آب‌های گرم خلیج فارس متصل خواهد کرد. به عبارت دیگر، افغانستان در قالب جاده ابریشم جهانی به‌عنوان یک پل سرزمینی جدید برای چین در اوراسیا عمل خواهد کرد. (Kuhn, A, ۲۰۰۹: ۷۴)

اگرچه روابط سیاسی، تجاری و همکاری اقتصادی دو کشور به سال ۱۹۵۵ و امضای پیمان همکاری اقتصادی و فنی در سال ۱۹۶۴ بر می‌گردد؛ اما در سال‌های اخیر تجارت بین چین و افغانستان به طور مستمر افزایش یافته و چین به یکی از شرکای اصلی اقتصادی افغانستان تبدیل شده است. حجم تجارت چین و افغانستان نشان دهنده این واقعیت است که محیط برای همکاری اقتصادی میان این دو کشور مساعد است. به طور مشخص، بین سال‌های ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۰، حجم تجارت دو کشور به بالاترین میزان خود

رسید؛ به طوری که حجم صادرات چین از ۱۹/۹۱ میلیون دلار به ۷۰۴ میلیون دلار افزایش یافت. همچنین، واردات چین از افغانستان نیز به طور قابل توجهی افزایش پیدا کرد و از ۰/۸ میلیون دلار به ۱۱/۷ میلیون دلار رسید. (Huasheng, ۲۰۱۲: ۷)

نشست سه جانبه وزرای خارجه افغانستان، چین و پاکستان به تاریخ ۱۳۹۸/۰۶/۱۷ در پکن با هدف ارتقای همکاری‌های اقتصادی، منطقه‌ای، حمل و نقل و مبارزه با تروریسم تدویر یافته بود. در این نشست، صلاح الدین ربانی، وزیر خارجه وقت افغانستان، به همراه هیئتی بلندپایه، و خواجه محمد آصف، وزیر خارجه پاکستان، به بحث و تبادل نظر پرداختند. از این جهت، چین در تلاش بود تا افغانستان را در پروژه ۵۷ میلیارد دلاری دهلیز اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) شامل کند. وزیر خارجه چین پس از این مذاکرات اعلام کرد که دو کشور، چین و پاکستان، در صدد گسترش کریدور CPEC به افغانستان هستند و این همکاری بر اساس معامله‌ای «برد-برد» طراحی شده است. این اقدام می‌تواند به تقویت روابط اقتصادی و امنیتی میان کشورهای منطقه و همچنین بهبود وضعیت زیرساخت‌های افغانستان کمک کند. (شبکه اطلاع‌رسانی افغانستان، ۱۳۹۸/۰۶/۱۷)

به طوری کلی در زیر می‌توان نگاهی به همکاری‌های اقتصادی چین در افغانستان داشت:

۱. خط آهن

راه آهن میان چین، قرقیزستان و ازبکستان به افغانستان می‌تواند زمینه‌ساز احداث مسیر ریلی چین - قرقیزستان - ازبکستان - افغانستان - ایران و دسترسی به کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس (از طریق ایران) شود. انتقال کالا از کاشغر تا مرزهای ازبکستان با استفاده از شبکه حمل و نقل قرقیزستان (به جای ۱۰ روز طی مسیر از راه قزاقستان)، فقط ۲ روز طول خواهد کشید؛ استفاده از این مسیر ریلی نوظهور، مدت زمان انتقال کالا از شرق آسیا به خاورمیانه و جنوب اروپا را ۷-۸ روز و مسافت را ۹۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر خواهد کرد. (موسسه مطالعات راهبردی شرق، ۱۴۰۳/۰۷/۲۵)

یک قطار باری در تاریخ ۷ جولای ۲۰۲۳ از لائزو، مرکز ولایت گانسو در شمال غربی چین، به سمت حیرتان در افغانستان حرکت کرده بود که به گزارش اسپوتنیک، این قطار باری در تاریخ ۱۶ سرطان ۱۴۰۲ با ۳۹ کانتینر کالا به ارزش ۱/۵ میلیون دالر امریکایی بارگیری شده بود که شامل قطعات خودرو، مبلمان، لوازم اداری و تجهیزات مکانیکی می‌شد. این قطار سفر خود را از مرکز تدارکات دونگ چوان در لائزو آغاز کرده بود و به سمت کاشغر در منطقه خودمختار سین کیانگ اویغور چین حرکت می‌کرد. پس از ورود به کاشغر، کالاها برای حمل و نقل بعدی به قرقیزستان به کامیون‌ها منتقل می‌شدند و از آنجا، این کالاها قبل از رسیدن به بندر تجارتي حیرتان افغانستان دوباره از طریق راه آهن حمل شدند. (خبرنامه اسپوتنیک افغانستان: ۱۴۰۳/۰۴/۱۶)

براساس گفته‌های یکی از شرکت‌های ارائه دهنده خدمات حمل و نقل، افتتاح موفقیت‌آمیز این مسیر باری باعث تقویت بیشتر همکاری‌ها و مبادلات اقتصادی و تجاری بین چین، قرقیزستان، ازبکستان، افغانستان و سایر کشورهای در امتداد کمربند و جاده خواهد شد. لائزو به عنوان یک مرکز حمل و نقل در شمال غربی چین شناخته می‌شود و در حال حاضر، خدمات قطار بین‌المللی را به بیش از ۳۰ شهر در بیش از ۲۰ کشور ارائه می‌دهد. راه آهن "سینو-افغان"، که به عنوان یک ریل ترانسپورتي ویژه میان افغانستان و چین شناخته می‌شود. در تاریخ ۲۵ آگست ۲۰۱۶ در شهر هایمن در ایالت جیانگسون چین افتتاح شد. جانان موسی‌زی، سفیر وقت افغانستان در چین، که در مراسم افتتاحیه این خط آهن ویژه حضور داشت، در مصاحبه‌ای با «دویچه وله» گفته است که قطارهایی که در این مسیر حرکت می‌کنند، قادر به انتقال بیش از ۵۰ تن اقلام تجارتي در هر حرکت هستند. او افزوده است: «اکنون که این پروژه آغاز شده، این قطار، ماهی دو بار در مسیر شهر هایمن و بندر مرزی حیرتان افغانستان حرکت می‌کند. هر سفر این قطار دو هفته به طول می‌انجامد و قرار است ظرفیت آن در آینده با توجه به تقاضا بیشتر شود». (ریاض، شیر محمدی، ۱۳۹۵)

۲. طرح یک کمربند یک جاده

پروژه "یک کمربند، یک جاده" که چین را از طریق شبکه‌ای از جاده‌ها، راه‌آهن‌ها، خطوط برق، بنادر، خطوط لوله و خطوط فیبر نوری به اروپا و آفریقا متصل می‌کند. این یک طرح بلندپروازانه به شمار می‌رود که نیاز به سرمایه‌گذاری ۸ تریلیون دلار دارد. این پروژه حدود ۴/۴ میلیارد نفر و دو سوم جهان را در ۶۵ کشور مختلف شامل می‌شود. به دلیل رقابت اقتصادی بین آمریکا و چین، این طرح با مخالفت‌هایی از سوی آمریکا مواجه شده است. طرح جاده ابریشم توسط دو کشور مطرح شده است؛ یکی طرح جاده ابریشم آمریکا است که در سال ۲۰۱۱ توسط هیلاری کلینتون مطرح شد و دیگری طرح بزرگ کمربند و راه چین است که آن را به نام طرح جاده ابریشم جدید نیز می‌شناسند و توسط رئیس‌جمهور این کشور (شی جینگ پینگ) به تاریخ ۷ سپتامبر ۲۰۱۳ مطرح شد. اما در طرح آمریکایی قرار بود زیرساخت‌های روسیه را به کشورهای آسیای مرکزی و از آن طریق به افغانستان، پاکستان و هندوستان وصل کند. (علی زاده، ۲۰۱۹: ۱۱۵) طرح دولت آمریکا که بر پایه مطالعات فریدریک استار ایده‌پرداز اصلی طرح جاده ابریشم جدید مطرح شده بود، هدف آن کمک به توسعه و ثبات افغانستان بود. (خداقلی پور، ۱۳۹۶: ۴-۳). طرحی که می‌توان پروژه‌هایی مانند تاپی (TAPI) و کاسا ۱۰۰۰ را از آن جمله دانست.

از آنجایی که طرح چین یک طرح جهانی و با گستره‌ای وسیع‌تری بود، توانست جای طرح آمریکا را در منطقه بگیرد. این طرح در نوع خود بزرگ‌ترین پروژه‌ای است که در قرن بیست و یکم توسط چین راه‌اندازی شده است و قرار است تا سی و پنج سال آینده تکمیل گردد. طرحی که با تمرکز بر زیرساخت‌های کشورهای در مسیر خود، قرار است راه تجارت را از سطح منطقه‌ای به سطح جهانی و فراقاره‌ای گسترش دهد. این طرح از دو قسمت تشکیل شده است. قسمتی از آن در آب‌های جهان موقعیت دارد و قسمت دیگر آن با وصل کردن کشورها و قاره‌ها به یکدیگر تشکیل شده است. طول جاده ابریشم جدید یازده هزار کیلومتر است (شفاهی، ۱۳۹۴: ۷) و در قالب طرح کلان یک جاده یک

کمربند، ۸۹۰ میلیارد دالر سرمایه‌گذاری در ۹۰۰ پروژه در نزدیک به ۶۵ تا ۷۰ کشور جهان در حوزه‌های مختلف محلی ۳۵ ساله صورت خواهد گرفت. (جیمز، ۲۰۱۶ به نقل از شریعتی نیا، ۱۳۹۵: ۲۴؛ شفایی، ۱۳۹۴ و ۲۰۱۶ (Jayaram)

این یک طرح اقتصادی بزرگ است؛ طرحی که قرار است بخش بزرگی از تجارت جهان را در خود جای بدهد. با تکمیل شدن این طرح و راه‌اندازی آن ۲۳/۹ درصد کل صادرات کالا و خدمات جهان، ۲۲/۱ درصد از واردات کالا و خدمات جهان و ۲۵.۷ درصد جریان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در طول این مسیر انجام می‌شود. (شفایی، ۱۳۹۴: ۱۸) اگر نگاهی در چگونگی به وجود آمدن آن بیاندازیم، پی‌خواهیم برد که این طرح یک پروژه عظیم اقتصادی در سطح منطقه و جهان است؛ چنانچه با نگاهی به سیاست‌های کلان چین در اجرایی شدن این طرح می‌توان بر جدیت این کشور پی‌برد.

- ۱) طرح در هژدهمین پلنوم کمیته مرکزی حزب کمونیست چین جمع شد.
- ۲) در نوامبر ۲۰۱۴ طی هشتمین نشست گروه رهبری مرکزی امور مالی و اقتصادی به ریاست شی‌جین‌پینگ طرح کمربند و راه به طور ویژه منتشر شد.
- ۳) در کنفرانس سالانه امور اقتصادی ۳ در دسامبر ۲۰۱۴ این طرح به عنوان یکی از اولویت‌های چین تعیین شد.
- ۴) در الویت سیزدهم برنامه پنج ساله کشور (۲۰۲۰-۲۰۱۶) قرار گرفت.
- ۵) کمیسیون ملی اطلاعات و توسعه نیز برای آن برنامه اقدام منتشر کرد. (همان، ۱۳۹۴: ۱۱)

جایگاه افغانستان در طرح کمربند و راه با وجود ۱۰۰ کیلومتر مرز مشترک با چین، تاریخ داد و گرفت‌های فرهنگی مشترک و سومین کشور بزرگ که افغانستان از آن اجناس وارد می‌کند، تقریباً ناچیز است. این جایگاه یک جایگاه اسمی است و فقط در مواجهه‌های دیپلماتیک بین سران کشورها قرار داده شده است. این دو کشور با وجود حرفه رسمی و دیپلماتیکی که با یکدیگر در اجلاس و کنفرانس‌های بین‌المللی رد و بدل می‌کنند، هنوز

جایگاه مشخصی را برای افغانستان در ابتکار کمربند و راه در نظر نگرفته‌اند. این مسئله می‌تواند عوامل متعددی داشته باشد که چین را در سرمایه‌گذاری‌های کلان مانند آنچه در کریدور اقتصادی چین و پاکستان انجام داده است، محتاط کند. چین یگانه کشوری در آسیا است که با سرعت چشم‌گیری در عرصه توسعه اقتصادی می‌خواهد در سطح جهانی پیشی بگیرد. کشوری که توانسته است در کمتر از سه دهه جایگاه دوم اقتصادی در سطح جهان پس از امریکا را احراز کند؛ اما با آن هم هنوز در مورد سیاست‌های اقتصادی خویش، محوریت را به سیاست‌های امنیتی می‌دهد. (شفایی، ۱۳۹۴: ۱۰)

چین پس از راه اندازی ابتکار کمربند و راه کمک‌های خود به افغانستان را نسبتاً افزایش داد. کمک‌هایی که عرصه‌های مختلفی را در بر می‌گرفت. چین بین سال‌های ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۳ در حدود ۲۴۰ میلیون دلار را به عنوان کمک به افغانستان اهدا کرد و وعده کمک ۳۲۷ میلیون دلاری در سال ۲۰۱۵ که تا سال ۲۰۱۷ داده بود. چین همچنان ۵۰۰ بورسیه تحصیلی را به محصلان افغانستان به منظور تحصیل در چین اهدا کرد. ۳۰۰۰ افغان را در حوزه‌های مختلف مسلکی به شمول ضد تروریسم و زراعت آموزش داد. (Gargi, ۱۹۸۰: ۲۵) Dutt, علاوه بر آن چین مبلغ ۳۰۰ میلیون دلار را بر روی پروژه‌ی اعمار ساختمان سرمایه‌گذاری می‌کند که ۱۰۰۰۰ ساختمان را در کابل خواهد ساخت. به عنوان بخشی از پروژه کمربند و راه چین همچنین در حال افزایش مواصلات خویش با افغانستان است. اولین راه قطار از چین به حیرتان از طریق شمال افغانستان، ازبکستان و قزاقستان وصل شد. چین همچنان در حال متصل کردن افغانستان محاط به خشکه به سیستم اقتصادی ادغام‌گرایانه و کاهش وابستگی آن به خط انتقال کالا از طریق پاکستان است. (Arushi Kumar. May ۱۲, ۲۰۱۷)

۳. دهلیز اقتصادی واخان

اتصال زمینی افغانستان و چین از طریق مرز مشترک در شمال شرقی افغانستان (واخان بدخشان) می‌باشد و پیوند دادن زمینی میان این دو کشور از مهم‌ترین پروژه‌های

اقتصادی میان دو کشور به شمار می‌رود که گشایش این دهلیز اقتصادی در توسعه روابط اقتصادی میان چین و افغانستان نقش مهمی را ایفاء خواهد نمود.

روزنامه چینی «مورنینگ پست» در ۲۶ جولای گزارش داد که با وجود تکمیل بخشی از این راه اتصالی در افغانستان، پکن در مورد دسترسی زمینی آن کشور به خاک چین به خاطر «نگرانی‌های امنیتی» احتیاط می‌کند. (بی بی سی فارسی: ۱۴۰۳/۰۵/۰۵) در گزارش این رسانه آمده است که در حال حاضر، هیچ تسهیلات گمرکی در منطقه مرزی خود در استان سین‌کیانگ با افغانستان وجود ندارد و قصدی نیز برای ایجاد یک گذرگاه رسمی ندارد و تنها مرزبانان در گذرگاه «واخجیر» گشت‌زنی می‌کنند. آغاز کار این راه در ماه می ۲۰۲۱ آغاز شده بود و دولت پیشین افغانستان نیز امیدوار بود که یک راه تجاری و ترانزیتی با چین برای انتقال سریع و ارزانتر کالا میان دو کشور باز شود. ساخت این راه به طول ۴۹/۷ کیلومتری در منطقه پامیر کوچک ولسوالی واخان بدخشان الی مرز چین می‌باشد که با هزینه ۳۶۹ میلیون و ۵۷۹ هزار و ۲۲۷ افغانی از بودجه وزارت احیا و انکشاف دهات ساخته می‌شود. (خبرگزاری دید، نشر: ۱۴۰۳/۰۶/۲۷) و در حال حاضر تاجران افغان واردات و صادرات با چین را از بندر کراچی پاکستان، چابهار ایران، کریدور هوایی و مسیر جمهوری‌های آسیای میانه انجام می‌دهند که هزینه‌های زیادی در بر دارد. اما چین نگران فعالیت اعضای «جنبش ترکستان شرقی» مسلمانان ایغور در افغانستان است.

۴. دهلیز اقتصادی چین و پاکستان

در نشست دو جانبه وزیران خارجه چین و پاکستان به تاریخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۸ اعلام کرده بودند که با شامل ساخت افغانستان در شبکه پروژه‌های دهلیز اقتصادی چین و پاکستان، سطح همکاری‌های اقتصادی و عمرانی با این کشور را افزایش می‌دهند. تطبیق این تصمیم به نفع افغانستان تمام شده و جمهوری خلق چین میلیون‌ها دالر را در پروژه‌های زیربنایی حکومت امارت اسلامی افغانستان سرمایه‌گذاری می‌نماید. چین گانگ و بلاول بوتو زرداری روز شنبه در چارچوب چهارمین دور گفت‌وگوهای

استراتژیک وزیران خارجه دو کشور در اسلام آباد دیدار کردند. آن‌ها توافق کردند که کمک‌های اقتصادی و بشری به افغانستان را از طریق توسعه پروژه‌های دهلیز اقتصادی چین و پاکستان در اختیار این کشور قرار دهند. (شبکه اطلاع رسانی افغانستان: ۱۴۰۲/۰۲/۱۸)

دهلیز اقتصادی چین و پاکستان که ۹ سال پیش به تاریخ ۲۰۱۵/۰۴/۲۰ آغاز شد، بخشی از طرح بلندپروازانه چین برای سرمایه‌گذاری بر پروژه‌های زیربنایی در آسیا، آفریقا و اروپا است. ناظران این طرح را بخشی از توسعه نفوذ چین در کشورهای دیگر، به خصوص در کشورهای غیرغربی توصیف کرده‌اند. در بیانیه مشترک آنان آمده است: «دو طرف موافقت کردند که کمک‌های بشری و اقتصادی خود به مردم افغانستان را ادامه دهند و روابط اقتصادی و عمرانی با افغانستان را تقویت کنند که این شامل گسترش پروژه‌های دهلیز اقتصادی چین و پاکستان به افغانستان نیز می‌شود.» (دویچه وله: ۱۳۹۴/۰۱/۳۱)

دو کشور (چین و پاکستان) قبلاً نیز در مورد شامل کردن افغانستان در پروژه‌های راه و کمربند را گفت‌وگو کرده بودند؛ اما تحولات اخیر در کشور باعث شد تا این طرح بگونه‌ای که انتظار می‌رفت تطبیق نشد. به نظر می‌رسد که رسمیت نداشتن دولت امارت اسلامی افغانستان و حضور نام اکثر مقامات کنونی کابینه در لیست سیاه تحریم‌های سازمان ملل، مانع از آغاز همکاری رسمی اقتصادی چین و پاکستان با افغانستان شده است با زمینه سازی تطبیق این طرح که افغانستان شامل این دهلیز اقتصادی شود برای افغانستان مفید واقع می‌شود. به گزارش اینترنشنال، مقامات امارت امیدوار اند که چین در چارچوب طرح ۶۰ میلیارد دلاری دهلیز اقتصادی چین و پاکستان، در افغانستان سرمایه‌گذاری کند. (افغانستان اینترنشنال: ۱۴۰۲/۰۲/۱۷) قبلاً، شرکت‌های چینی تمایل خود را به سرمایه‌گذاری در بخش معادن افغانستان اعلام کرده بودند. وزیران خارجه چین و پاکستان تأکید کردند که «صلح و ثبات در افغانستان برای توسعه اقتصادی و اجتماعی افغانستان حیاتی است». چین از طالبان خواسته است که حکومت فراگیر با حضور

نمایندگان تمام اقوام، در افغانستان ایجاد کند. (شبکه اطلاع‌رسانی افغانستان: ۱۴۰۲/۰۲/۱۸)

۵. استخراج معدن مس عینک

افغانستان بر روی ذخایر عظیم معدنی مانند مس، زغال سنگ، آهن، نیوبیم، کبالت، طلا، نقره، کرومیت، لاجورد و سنگ‌های قیمتی و همچنین منابع فلورسپات، اورانیوم، بریلیم، تالک و لیتیوم قرار دارد و این معادن کشور را به یکی از غنی‌ترین کشورهای جهان بر روی کاغذ تبدیل کرده است. این در حالی است که وجود این ذخایر هیچ زمانی برای مردم افغانستان رفاه و توسعه را به همراه نداشته و حتی موجب نا امنی طی سالیان گذشته شده است. معدن مس عینک در ولایت لوگر که دومین منبع مس در جهان است و قبلاً ارزش منابع طبیعی این کشور تا سه تریلیون دالر تخمین زده بود که این منابع به عنوان منبع اصلی درآمد برای افغانستان به نظر می‌رسد. (بی بی سی فارسی: ۱۴۰۱/۰۲/۲۲) مس عینک که در محل تلاقی فرهنگ‌های هلنیستی و هندی قرار دارد، گمان می‌رود بین ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ سال قدمت داشته باشد. زمانی شهر وسیعی بود که حول استخراج و تجارت مس سازماندهی شده بود. در دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ ثروت معدنی افغانستان از طرف شوروی بررسی‌هایی انجام شد و طی ۲۰ سال حضور آمریکا صورت گرفته است که برخی قراردادهای بزرگ، به خصوص قرارداد ۳۰ ساله به ارزش ۳ میلیارد دالر در سال ۲۰۰۷ با یک شرکت چینی به امضاء رسید. (افغانستان اینترنشنال: ۱۴۰۱/۰۴/۲۱) باستان‌شناسان صومعه‌ها، قلعه‌ها، ساختمان‌های اداری و خانه‌های بودایی را کشف کرده‌اند؛ در حالی که صدها مجسمه، نقاشی دیواری، سرامیک، سکه و نسخه خطی نیز کشف شده است. باستین واروتسکیوس، باستان‌شناس فرانسوی شرکت آیکونم که در تلاش برای دیجیتالی کردن شهر و میراث آن است، معتقد است که علی‌رغم غارت این شهر در آغاز قرن، مس عینک یکی از «زیباترین مکان‌های باستان‌شناسی» در جهان است. اشیاء کشف شده در این منطقه عمدتاً مربوط به قرن دوم تا نهم پس از میلاد هستند. سفال‌هایی نیز وجود دارند که قدمت آن‌ها به عصر برنز-بسیار قبل از تولد بودیسم

می‌رسد. مس عینک که قرن‌ها قبل از کشف مجدد توسط یک زمین شناس فرانسوی در اوایل دهه ۱۹۶۰ فراموش شده بود که از نظر اندازه و اهمیت با پمپی و ماچوپچیو قابل قیاس است. ویرانه‌هایی که ۱۰۰۰ هکتار وسعت دارند، بر روی قله‌ای عظیم قرار گرفته اند که کناره‌های قهوه‌ای آن حضور مس را نشان می‌دهد. (France ۲۴, ۲۰۲۲/۰۶/۲۲)

۶. توسعه زیرساخت‌های آموزشی

آموزش و توسعه نیروی انسانی افغانستان توسط چین در سال‌های اخیر در بستر همکاری‌های دو جانبه و پروژه‌های اقتصادی و اجتماعی صورت گرفته است. از سوی دیگر، پوهنتون‌ها و نهادهای علمی و فرهنگی چین نیز علاقه‌مند شدند که با نهادهای علمی و فرهنگی افغانستان همکاری کنند. در سال ۲۰۱۴ کشور چین وعده کمک بلاعوض ۲ میلیارد یوانی برای افغانستان داد و از این مبلغ ساختمان و تالار پوهنتون کابل نیز ساخته شد. (سفارت جمهوری خلق چین در جمهوری اسلامی افغانستان، نشر: ۲۸-۱۱-۲۰۱۹) قابل یادآوری است که انستیتوت کنفوسیوس پوهنتون کابل (دیپارتمنت زبان چینی) در ماه جنوری ۲۰۰۸ تأسیس گردید، این نهاد آموزشی زبان چینی در خارج از کشور بطور مشترک توسط دانشگاه تکنالوژی تایوان و دانشگاه کابل ایجاد گردیده است و این دیپارتمنت در چوکات پوهنخی زبان و ادبیات پوهنتون کابل در ماه مارچ همان سال شروع به جذب محصلین نمود و منحیث یک رشته رسمی شروع به تدریس نموده است و در جریان بیش از ده سال پیشرفت با رعایت اهداف جانبین با همدیگر همکاری صمیمانه داشته اند. (انستیتوت کنفوسیوس، نشر: ۲۰۰۸/۰۱/۰۹) ارتباطات یکی دیگر پوهنتون‌های پکن دیپارتمنت زبان پشتو را در دهه ۵۰ ایجاد کرده بود. در نیمه دوم سال ۲۰۱۷ میلادی پوهنتون کابل و پوهنتون مردمی یونن نیز به توافق رسیدند که دیپارتمنت‌های زبان دری و پشتو را در این پوهنتون مردمی یونن ایجاد کنند.

همچنین سفیر چین در دیدار با معاون دوم رئیس جمهوری افغانستان در سال ۱۳۹۷ اعلام کرده بود و در آن سال حدود ۱۰۰ مورد برنامه‌های آموزشی کوتاه مدت برای افغان‌ها در کشورش فراهم شده و برای سال بعدی نیز بیش از ۱۸۰ بورسیه تحصیلی را برای

محصلان افغان اختصاص داده بودند. در این ملاقات معاون دوم رئیس جمهوری افغانستان، روابط دو کشور را در حوزه‌های فرهنگی، آموزشی، تجارت، اقتصاد و سیاست مهم خواند و گفته است که افغانستان و چین از میراث مشترک تاریخی و فرهنگی برخوردار است. تمامی موارد بالا در حالی است که در طول سال‌های بازسازی افغانستان چین و پس از کنفرانس بن سهم بسیاری در بازسازی و یا ساخت اماکن و مراکز فرهنگی و آموزشی افغانستان در اقصی نقاط این کشور داشته و این فعالیت را در سنگ نوشته‌هایی که پس از بازسازی و یا ساخت در محل نصب نموده است. به همگان معرفی می‌نماید. (پایگاه تخصصی تحلیلی جامعه و فرهنگ ملل: ۱۴۰۱/۰۹/۲۸)

افزون براین کشور چین کار ساخت یک باب ساختمانی را تحت نام مجتمع آموزشی و ادیتوریم پوهنتون کابل که در مساحت ۱۸۹۰۰ متر مربع در چهار منزل، چهل اتاق و تالار ۱۵۰۰ نفری با معیارهای مدرن انجیرری ساخته شده و دارای سیستم منظم تهویه، صحت و تخنیک می‌باشد. کار این پروژه با هزینه سی و هشت میلیون و چهار صد و شصت هزار دالر آمریکایی که از طرف کشور چین کمک گردیده بود و توسط شرکت MCC۱۹ چینیایی در ۱۸ میزان ۱۳۹۶ آغاز گردیده بود و در سال ۱۴۰۱ با حضورت داشت وانگ یو سفیر چین، وزیر تحصیلات عالی افغانستان، رئیس پوهنتون کابل، استادان و محصلان افتتاح و به بهره‌داری سپرده شد. همچنان وانگ یو افزود که این ساختمان و ساختمان‌های دیگر از جمله کمک‌های کشور چین برای افغانستان است و در آینده نیز این کمک‌ها ادامه خواهد داشت. (پوهنتون کابل: ۱۴۰۱/۰۵/۰۹)

ظرفیت‌های اقتصادی افغانستان برای چین

در رویکرد دوگانه اقتصادی - امنیتی چین، افغانستان نیز نقش مهمی ایفاء می‌کند، سرزمین افغانستان علاوه بر این که می‌تواند منبع تهدید برای امنیت شرق چین باشد، می‌تواند یک کریدور خوب اقتصادی برای واردات انرژی و صادرات تولیدات چینی باشد. با توجه به ضرورت‌های امنیتی، اقتصادی و انرژی که عنوان اولویت در سیاست خارجی

آن کشور از سی سال به این طرف مطرح است، پکن در تلاش است تا این نیازمندی‌ها را از طریق همکاری با کشورهای منطقه تأمین نماید. (فرجی راد و دیگران، ۱۳۹۰: ۱۳) همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی صدای حکومت و مردم چین است. به طور مثال، ونکه هان، معاون موسسه پژوهش‌های انرژی در کمیسیون اصلاحات و توسعه ملی چین در سخنرانی‌ای در سال ۱۳۸۳ گفت: «چین باید از همه نفوذ بین‌المللی و توان ملی خود برای تقویت همکاری‌های بین‌المللی در عرصه سیاسی، اقتصادی و تجارتی با کشورهای تولید کننده نفت بهره جوید». به همین منظور، دولت چین دعوت ترکیه در پروسه استانبول را نپذیرفته و در جلسات بعدی این پروسه، فعالانه سهم گرفته است. (همان، ۱۳۹۰: ۱۴)

هوچین تائو رئیس جمهور پشین چین در کنفرانس ۲۰۱۲ سران سازمان همکاری‌های شانگهای اعلام کرد که اعضای اصلی این سازمان (چین، روسیه، قزاقستان، قرغزستان، تاجیکستان و ازبکستان)، افغانستان را به حیث عضو ناظر و ترکیه را به عنوان (شریک گفت‌وگو) پذیرفته. سران شانگهای افزون بر این توافق کردند که همکاری‌های اقتصادی بین‌شان را توسعه دهند. (خانی، ۱۳۸۴: ۶۵) بر این مبنا، همکاری‌ها در بخش‌های مالی، ترانسپورت، انرژی، مخابرات و مواصلات و زراعت گسترش می‌یابد. علاوه بر این، یک بانک انکشافی تأسیس می‌گردد. کشورهای عضو سازمان همکاری‌های شانگهای، برنامه میان مدتی را برای استراتژی توسعه‌ای سازمان قبول کرده اند. هوچین تائو گفته است که آن‌ها همچنان در مورد مبارزه با تروریسم، جدایی طلبی و افراط‌گرایی و مبارزه با گسترش جرم‌های فرامرزی نیز توافق کرده اند تا سیستم هشدار دهنده و سازوکارهای مبارزه با بحران را بهبود بخشند. سازمان شانگهای همچنان می‌خواهد همکاری با کشورهای ناظر و شرکای گفت‌وگو و همچنان سایر سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای را توسعه بخشد. (همان، ۱۳۸۴: ۶۶)

فرصت‌های اقتصادی-تجاری چین برای افغانستان

افغانستان به منظور دست یافتن به توسعه اقتصادی، حساب ویژه‌ای روی دومین اقتصاد بزرگ جهان -چین- باز کرده است؛ کشوری که همسایه افغانستان است و با کشور ما مرز و در نتیجه منافع مشترک فراوانی دارد؛ اما به نظر می‌رسد افغانستان تنها همسایه چین است که کم‌ترین استفاده را از این همسایه پر برکت و پولدار به عمل آورده است. بنابراین، همسایگی با چین برای افغانستان می‌تواند مزایایی فراوانی داشته باشد؛ اما افغانستان به دلیل بی‌ثباتی‌های سیاسی و دست به دست شدن دستگاه قدرت در کشور، هیچگاه نتوانسته به صورت مثمر و مفید از این همسایگی، بهره‌برداری کند. این در حالی است که ۱۷ کشور همسایه چین، از امتیازات بزرگ و استثنایی آن، به خوبی بهره‌برداری کردند و با این غول اقتصادی جهان، پیوندهای مستحکم و سودآور اقتصادی برقرار نموده اند. پاکستان و چین موافقت‌نامه به ارزش ۶۲ میلیارد دلاری که به نام دهلیز اقتصادی چین- پاکستان یاد می‌شود را به امضاء رساندند. این دهلیز همچنان در برگیرنده خطوط حمل و نقل می‌باشد. چین با انجام این کار می‌خواهد، روابط قوی اقتصادی با افغانستان نیز برقرار سازد؛ کشوری که محدود به خشکه بوده و بیشتر به دلیل جنگ‌های داخلی اش شناخته می‌شود. این کشور به نحوی در جنگ‌های نیابتی میان مسکو و واشنگتن که از سال ۱۹۷۰ آغاز گردیده، درگیر می‌باشد. به این دلیل، سرمایه‌گذاران به ندرت آن را در صدر لیست خود قرار می‌دهند. سطح امنیت سرمایه‌گذاران در افغانستان پایین‌تر از کشورهای جنوب آسیا، اروپا و امریکا می‌باشد. اما چین سرمایه‌گذار معمولی شما نیست. (فرجی راد و دیگران، ۱۳۹۰: ۱۴)

آگاهان امور به این باور اند که چین، افغانستان را به عنوان نقطه اول برای شاهراه‌های جدید و خطوط آهن می‌بیند که سبب سهولت در تجارت برای هردو طرف خواهد شد. پیمان کاران چینیایی در قسمت سرمایه‌گذاری در بیرون از مرزها پس از کار کردن با کشورها در افریقا در جریان یک دهه گذشته تجربیات بسیاری اندوخته اند. همچنان این کشور از سال ۲۰۱۳ به این طرف، طرح ابتکاری «یک کمر بند - یک جاده» ایجاد کرده

که شامل ۶۵ کشور می‌شود، این طرح برای تشویق تجارت منطقه‌ای راه اندازی گردیده است. (خبرگزاری جمهور، نشر: ۱۳۹۶/۱۰/۰۶) چین در سال ۲۰۱۵ این کشور ۶۰ میلیارد دیگر را در قسمت پروژه‌های پایتخت در این کشورها سرمایه‌گذاری کرد. طرح یک کمربند- یک راه و پروژه‌های آن در حدود ۹۰۰ میلیارد دالر ارزش دارد. اکنون افغانستان به عنوان یک موضوع جدی در منطقه مطرح می‌باشد. موهان ملک، استاد مطالعات امنیتی در مرکز آسیا- پسیفیک می‌گوید، هند رقیب قدرتمند منطقه‌ای چین، افغانستان را با ساختن شفاخانه‌ها، بندهای برق و جاده‌ها کمک کرده است. به باور وی، کمک‌های هند به جانب افغانی از «شهرت» بر خوردار می‌باشد. دو کشور قدرتمند آسیایی حتی برای نفوذ جغرافیای سیاسی با یکدیگر رقابت می‌کنند. (سفارت جمهوری خلق چین در جمهوری اسلامی افغانستان، نشر: ۲۸-۱۱-۲۰۱۹)

نتیجه‌گیری

همکاری‌های اقتصادی چین در توسعه زیربنایی افغانستان از سال ۲۰۰۱-۲۰۲۴ به‌عنوان یک عامل مهم در بهبود شرایط اقتصادی این کشور عمل کرده است. سرمایه‌گذاری‌های چین در پروژه‌های زیربنایی همچون حمل‌ونقل، انرژی، معادن و توسعه زیرساخت‌ها به رشد اقتصادی، اشتغال‌زایی و ایجاد فرصت‌های جدید در بخش‌های مختلف کمک کرده است. به‌ویژه، پروژه‌های مشترک در زمینه تأمین انرژی و توسعه شبکه حمل و نقل می‌تواند هزینه‌های تجاری را کاهش داده و دسترسی به بازارهای جهانی را افزایش دهد.

با این حال، چالش‌های امنیتی و سیاسی در افغانستان یکی از موانع اصلی در بهره‌برداری کامل از این همکاری‌ها بوده است. ناامنی، بی‌ثباتی سیاسی و بحران‌های اجتماعی مانع از اجرای پروژه‌ها و یا لغو برخی طرح‌ها شده است. علاوه بر این، وابستگی اقتصادی به چین می‌تواند افغانستان را در معرض ریسک‌هایی مانند تغییرات در سیاست‌های اقتصادی چین و نوسانات بازار جهانی قرار دهد. این وابستگی یک‌جانبه نیازمند استراتژی‌هایی برای کاهش ریسک و تنوع شرکای اقتصادی است.

برای بهره‌برداری مؤثر از این همکاری‌ها، افغانستان باید استراتژی‌های مدیریت ریسک و تنوع شرکای اقتصادی را اتخاذ کند؛ در حالی که چین همچنان شریک کلیدی خواهد بود. افغانستان باید روابط خود را با سایر کشورها گسترش دهد و ظرفیت‌های داخلی خود را تقویت کند، به‌ویژه در زمینه‌های مدیریتی و نظارتی. همچنین، تقویت زیرساخت‌های امنیتی و توسعه نهادهای دولتی و نظارتی می‌تواند روند اجرای پروژه‌ها را تسهیل کند. در نهایت، افغانستان نیازمند رویکردی استراتژیک و انعطاف‌پذیر در مدیریت روابط اقتصادی با چین و دیگر کشورهای بین‌المللی است. این رویکرد باید شامل تقویت ظرفیت‌های داخلی، تنوع شرکای اقتصادی و مدیریت ریسک‌ها باشد. در صورت مدیریت مؤثر این چالش‌ها، افغانستان می‌تواند از ظرفیت‌های همکاری‌های اقتصادی بهره‌برداری کرده و به توسعه پایدار و بهبود کیفیت زندگی مردم خود دست یابد.

سرچشمه‌ها

الف: کتب

- امیر احمدیان، بهرام و متقی، عبدالقدیر، (۱۳۹۷)، تحلیل استراتژیک بندر چابهار، کابل: مرکز مطالعات استراتژیک افغانستان.
- اندرو، وینسنت، (۱۳۷۱)، نظریه‌های دولت، ترجمه: حسین بشیریه، تهران، نی، چاپ اول.
- بالام، دیوید؛ وست، مایکل، (۱۴۰۰)، درآمدی بر اقتصاد سیاسی بین‌الملل، ترجمه احمد ساعی و عبدالمجید سیفی، چاپ سوم، تهران: نشر قومس.
- بشیریه، حسین، (۱۳۷۸)، تاریخ اندیشه‌های سیاسی قرن بیستم، اندیشه‌های مارکیستی، جلد دوم، تهران، نشر نی.
- تودارو، مایکل، (۱۳۹۵)، توسعه اقتصادی در جهان سوم، مترجم: دکتر غلامعلی فرجادی، ناشر: چاپ بیستم، تهران، انتشارات کوهسار.
- خانی، عبدالله، (۱۳۸۴)، کتاب امنیت ۳، موسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر.
- ریشه، گی، (۱۳۷۶)، تغییرات اجتماعی، ترجمه منصور وثوقی، نشر نی.
- سپنتا، رنگین دادفر، (۱۳۹۴)، سیاست افغانستان روایتی از درون، کابل: انتشارات عازم.
- عمید، حسن، (۱۳۸۹)، فرهنگ فارسی عمید، چاپ اول، نشر راه رشد.
- محسنی، ر، (۱۳۹۹)، تحلیل اجتماعی توسعه در کشورهای در حال توسعه، تهران: انتشارات علم و فرهنگ.
- معصب، سید نجیب الله، (۱۳۹۷)، سیاست خارجی چین در قبال افغانستان، کابل: انتشارات عزم.

- مهدی زاده، سید محمد، (۱۳۸۰)، جزوه نظریه‌های ارتباط جمعی، دانشکده علوم ارتباطات اجتماعی.

ب: مقالات

- سیاره، جعفر، عیدانی، میلاد، (۱۳۹۵)، تحلیل محیط درونی و بیرونی بندر چابهار از دیدگاه مشتریان، «نشریه صنعت حمل و نقل دریایی»، دوره: ۲، شماره ۴.
- شریعتی نیا، محسن، (۱۳۹۵)، کمربند اقتصادی جاده‌ی ابریشم: زنجیره ارزش چین محور، «فصلنامه روابط بین الملل خارجی»، سال هشتم، شماره ۳.
- شفایی، مسعود موسوی، (۱۳۹۴)، نسل پنجم رهبران چین و ابتکار کمربند اقتصادی جاده‌ی ابریشم، «فصلنامه پژوهشی روابط بین الملل»، دور نخست، شماره ۱۷.
- علی زاده، محمد حسین، (۲۰۱۹)، تأثیرات جغرافیای سیاسی بر توسعه زیرساخت‌ها در آسیای مرکزی، مطالعات اقتصادی.
- فرجی راد، عبدالرضا، درخور، محمد، و ساداتی، سیده‌ادی، (۱۳۹۰)، بررسی روند دولت - ملت سازی در افغانستان و موانع پیش رو، نشریه: دانشنامه، شماره ۸۰ (علوم سیاسی).
- میسرا، پراساد، (۱۳۶۷)، برداشتی نو از مسائل توسعه، ترجمه حمید فراهانی راد، نشریه: گزیده مسائل اقتصادی و اجتماعی سازمان برنامه و بودجه، شماره ۴۶.
- هادیان، حمید، (۱۳۸۸)، ضعف ساختاری دولت - ملت‌سازی در افغانستان، نشریه: راهبرد، دور ۱۸ شماره ۵۱، (ویژه بررسی‌های سیاست خارجی).

ج: وب سایت‌ها

- آژانس توسعه بین‌المللی چین، کمک‌های اقتصادی چین به افغانستان: تحلیل سال‌های ۲۰۰۱-۲۰۱۷، نشر: ۲۰۱۵، دریافت ۱۴۰۳/۰۲/۱۲، قابل دریافت در:

<http://www.cidca.gov.cn/>

- انستیتوت کنفوسیوس، انستیتوت کنفوسیوس پوهنتون کابل (دیپارتمنت زبان چینیایی)، نشر: ۲۰۰۸/۰۱/۰۹، دریافت: ۱۴۰۳/۰۱/۱۵، قابل دریافت در:

<https://ci.cn/site/۱۰۱۱۰۱۰۰۰/jj?lang=lc>

- افغانستان اینترنشنال، گزارش فارین پالیسی از جنگ معدن در افغانستان: حقانی کنترل خود بر معادن را گسترش می‌دهد، نشر: ۱۴۰۱/۰۴/۲۱، دریافت: ۱۴۰۳/۰۲/۱۳ قابل دریافت در:

<https://www.afintl.com/۲۰۲۲۰۷۱۲۹۰۱۰?source=share-link>

- افغانستان اینترنشنال، چین و پاکستان: با طرح راه و کمر بند به توسعه افغانستان کمک می‌کنیم، نشر: ۱۴۰۲/۰۲/۱۷، دریافت: ۱۴۰۳/۰۲/۱۴، قابل دریافت در:

<https://www.afintl.com/۲۰۲۳۰۵۰۷۲۲۶۴?source=share-link>

- بی بی سی فارسی، معاون وزیر فرهنگ چین در کابل؛ چین گشایش دهلیز واخان و اتصال زمینی به افغانستان را می‌پذیرد؟، نشر: ۱۴۰۳ / ۰۵/۰۵، دریافت: ۱۴۰۳/۰۱/۱۱ قابل دریافت در:

<https://www.bbc.com/persian/articles/c۸۸۶۲pdpwvjo>

- بی بی سی فارسی، افغانستان چقدر نفت، لیتیوم و انواع دیگر مواد معدنی دارد؟، نشر: ۱۴۰۱/۰۲/۲۲، دریافت: ۱۴۰۳/۰۲/۲۲، قابل دریافت در:

<https://www.bbc.com/persian/afghanistan-۶۱۳۸۴۴۵۵>

- بی بی سی فارسی، ایران، افغانستان و هند موافقت‌نامه توسعه چابهار را امضا کردند، نشر: ۱۳۹۵/۰۳/۰۳، دریافت: ۱۴۰۳/۰۲/۱۲، قابل دریافت در:

https://www.bbc.com/persian/afghanistan/۲۰۱۶/۰۵/۱۶۰۵۲۳_zs_cha_bahar_agreement_signed_tehran

- پوهنتون کابل، مجتمع آموزشی و ادیتوریم پوهنتون کابل افتتاح گردید، نشر: ۱۴۰۱/۰۵/۰۹، دریافت: ۱۴۰۳/۰۲/۱۲، قابل دریافت در:

- مجتمع-آموزشی-و-ادیتوریم-پوهنتون-کابل-افتتاح-گردید <https://ku.edu.af/dr/>
- پایگاه تخصصی تحلیلی جامعه و فرهنگ ملل، نگاهی بر روابط علمی و فرهنگی افغانستان و چین، نشر: ۱۴۰۱/۰۹/۲۸، دریافت: ۱۴۰۳/۰۱/۰۴، قابل دریافت در: <https://farhangemelal.icro.ir/news/-/۱۳۹۱۸>
- دویچه وله/عارف فرهنگند، سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیارد دلاری چین در پاکستان، نشر: ۱۳۹۴/۰۱/۳۱، دریافت: ۱۴۰۳/۰۱/۲۶، قابل دریافت در: <https://p.dw.com/p/۱FAuS>
- ریاض، شیر محمدی، راه آهن ویژه‌ای در مسیر چین و افغانستان افتتاح شد، نشر: ۱۳۹۵/۰۶/۰۵، دریافت: ۱۴۰۳/۰۲/۱۲، قابل دریافت در: <https://www.dw.com/fa-af/a-۱۹۵۰۵۱۶۴>
- خبرنامه اسپوتنیک افغانستان، خط آهن بین المللی از گانسو چین به حیرتان افغانستان بهره‌برداری شد، نشر: ۱۴۰۲/۰۴/۱۶، دریافت: ۱۴۰۳/۰۱/۱۵، قابل دریافت در: <https://sputnik.af/۲۰۲۳۰۷۰۷/AF-۱۵۲۵۳۰۳۷.html>
- خبرگزاری دید، آغاز کار ساخت جاده در دهلیز واخان تا مرز چین، نشر: ۱۴۰۲/۰۶/۲۷، دریافت: ۱۴۰۳/۰۳/۲۵، قابل دریافت در: <https://didpress.com/آغاز-کار-ساخت-جاده-در-دهلیز-واخان-تا-مرز/>
- خبرگزاری جمهور، سهم افغانستان از دهلیز اقتصادی چین- پاکستان، نشر: ۱۳۹۶/۱۰/۰۶، دریافت: ۱۴۰۳/۰۱/۲۶، قابل دریافت در: <https://www.jomhornews.com/fa/article//۱۰۰۱۷۶>
- خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، قرارداد ایران و هند برای توسعه بندر چابهار امضا شد، نشر: ۱۴۰۳/۰۲/۲۴، کد خبر: ۱۴۰۳۰۲۲۴۱۷۴۹۶، دریافت: ۱۴۰۳/۰۲/۲۸، قابل دریافت در:

isna.ir/xdR۶zR

- سفارت جمهوری خلق چین در جمهوری اسلامی افغانستان، کمک کشور چین به افغانستان واضح و چشمگیر می‌باشد، نشر: ۲۸-۱۱-۲۰۱۹، دریافت: ۱۴۰۳/۰۲/۱۲، قابل دریافت در:

[http://af.china-](http://af.china-embassy.gov.cn/eng/sgxw/۲۰۱۹۱۱/t۲۰۱۹۱۱۲۸_۱۱۸۰۴۲۹.htm)

[embassy.gov.cn/eng/sgxw/۲۰۱۹۱۱/t۲۰۱۹۱۱۲۸_۱۱۸۰۴۲۹.htm](http://af.china-embassy.gov.cn/eng/sgxw/۲۰۱۹۱۱/t۲۰۱۹۱۱۲۸_۱۱۸۰۴۲۹.htm)

- شبکه اطلاع رسانی افغانستان، افغانستان در شبکه پروژه‌های اقتصادی چین و پاکستان، نشر: ۱۸/۰۲/۱۴۰۲، دریافت: ۳۰/۰۲/۱۴۰۳، قابل دریافت در:

<https://www.afghanpaper.com/nbody.php?id=۱۷۳۰۱۲>.

- شبکه اطلاع رسانی افغانستان، نشست وزرای خارجه افغانستان، پاکستان و چین، نشر ۱۷/۰۶/۱۳۹۸، دریافت: ۲۵/۰۱/۱۴۰۳، قابل دریافت در:

<https://afghanpaper.com/nbody.php?id=۱۶۰۰۹۱>

- موسسه مطالعات راهبردی شرق، تأثیر راه‌آهن چین، قرقیزستان و ازبکستان، بر ترابری و اتصالات منطقه‌ای، نشر: ۲۵/۰۶/۱۴۰۳، دریافت: ۲۸/۰۶/۱۴۰۳، قابل دریافت در:

<https://www.iess.ir/fa/translate/۳۸۱۲/>

د: منابع انگلیسی

- Amartya, Sen, "Development Which Way Now?" Economic Journal, ۱۹۸۳.
- Cordesman, Anthony, "US strategic vacuum in Afghanistan, Pakistan, and central Asia", Washington DC: CSIS. ۲۶ September ۲۰۱۴.

- McCarthy, J. (۲۰۱۱), The Global Economy and the Rise of Singapore: Success and Struggle in the New Economy, New York: Routledge.
- Putten, Frans Paul van der & Meijnders, Minke (۲۰۱۵), China, Europe and the Maritime Silk Road, Clingendael Report: Netherland Institute of International Relations.
- Rodan, G. (۱۹۹۳), Singapore: Beyond the Crisis, New York: St. Martin's Press.
- Sen, A. (۱۹۹۹), Development as freedom, Oxford University Press.

ز: مقالات

- Gylfason, T, (۲۰۰۱), Natural resources and economic growth: From dependence to independence, The World Economy, ۲۴(۳), ۴۲۷-۴۴۸.
- Huasheng, Z, (۲۰۱۲), "China and Afghanistan: China's Interests, Stances, and Perspectives", Centre for Strategic and International Studies. Washington, DC.
- Hussain, A, (۲۰۲۲), China-Afghanistan relations: A cultural and political perspective. Asian Journal of Middle Eastern Studies, ۱۵(۳), ۴۵-۶۰.
- Morrison, C, (۱۹۹۴), Infrastructure and economic development: The case of the United States, American Economic Review, ۸۴(۲), ۱۸۳-۱۸۸.

- Shin, Y, & Zhou, L, (۲۰۲۰), Chinese investment in Afghanistan: Opportunities and challenges, Journal of International Development, ۳۲(۵), ۷۵۵-۷۷۰.
- Todaro, M. P, & Smith, S. C. (۲۰۱۱), Economic development (۱۱th ed.), Addison-Wesley.
- Wang, J. (۲۰۲۱), The impact of Chinese infrastructure projects on Afghanistan's economy. Journal of South Asian Studies, ۱۰(۲), ۱۱۲-۱۳۰.

هـ: وب سایت ها

- ADB, (۲۰۱۷), "AFGHANISTAN INCLUSIVE AND SUSTAINABLE GROWTH ASSESSMENT", Country Partnership Strategy: Afghanistan, ۲۰۱۷-۲۰۲۱, Asian Development Bank (ADB).
- Arushi Kumar. May ۱۲, ۲۰۱۷: <https://southasianvoices.org/why-china-one-belt-one-road-mattersafghanistan/>.
- France ۲۴ (۲۰۲۲), "threatened by Chinese copper mine", <https://www.france24.com/en/live-news/۲۰۲۲۰۶۲۲-ancient-afghan-buddhist-city-threatened-by-chinese-copper-mine>.
- Gargi Dutt, (October ۱۹۸۰), China and the Developments in Afghanistan, Volume ۱۹, Issue ۴, <https://doi.org/۱۰/۱۱۷۷/۰۰۲۰۸۸۱۷۸۰۰۱۹۰۰۴۰۳>.

- Kuhn, A., "China Becomes A Player in Afghanistan's Future", NRP News. Available at: [http:// www. NPR. Org/ templates/ story/ story. Php? StoryId =۱۱۳۹۶۷۸۴۲](http://www.NPR.Org/templates/story/story.Php?StoryId=۱۱۳۹۶۷۸۴۲), ۲۰۰۹.
- Relief web, (۲۰۲۰), "Afghanistan National Peace and Development Plan II (ANPDF II) ۲۰۲۱ to ۲۰۲۵: Forging our Transformation", Source Govt. Afghanistan.
- Smith, J. (۲۰۲۰). Economic cooperation and sustainable development in developing countries: Addressing security and stability issues. *Journal of International Development*, ۳۲(۵), ۷۴۵-۷۶۲. <https://doi.org/۱۰.۱۰۰۲/jid.۳۵۶۷>.
- World Bank. (۲۰۰۴). *World development report ۲۰۰۴: Making services work for poor people*. Washington, DC: The World Bank.