دنوي امپراتورۍ لار

لیکوال: جانتن. اي. هیلمن

ژباړن: حزب اله آتل

د JONATHAN E. HILLMAN د دوکتورا دغه تېزس د «یو کمربند؛ یوه لار» هر اړخیزه څېړنه ده. دا پروژه څه ډول نویو لارو، د نوري فایبر کېبلونو او د انرژۍ پروژو ته د چین حضور غځوي. لویدیځ ولې دغه نقشه د یو داړونکي اقتصاد په توګه مطرح کوي او د چین پورونه لکه دامونه؛ څه ډول سریلانکا دیوالیه کړ او ورپسې پاکستان په نقشه کې دی. د بهرني سیاست د مهم عنصر په توګه؛ موقعیت کوچنیو هېوادونو ته هم د محوري لوبغاړي رول لوبولو فرصت برابروي. افغانستان په دې خطر او فرصت کې کوم مسیر انتخاب کړي، چې خپل دایمي ثبات ته ورسېږي!؟ د دې پوښتنو ځوابونو پسې د کتاب پاڼې واړوئ!

SIKARAAM

www.sikaraam.com

د امپراتورۍ نوې لار

چین او د پېړۍ پروژه

لیکوال: جانتن اي هیلمن

ژباړه: حزب الله اتل

سریزه

د چین او قزاقستان ترمنځ یو خالي ځای کې ایساربېدو راته د فکر کولو زمینه برابره کړه. همدا چې له پنځو تر اوو سرحدي ساتونکې د غرمنۍ خوړلو ته ولاړل، زه د هغوی تر راګرځېدو منتظر پاتې شوم. څو ورځې وړاندې، ما په بیجینګ کې د (یو کمربند؛ یوه لار) لومړنۍ غونډه کې ګډون وکړ، له نړۍ سره د چین د نښلولو لپاره د شي جین پینګ د بهرني سیاست د لیدلوري پر اساس یو لوی او بشپړ نمانځل شوی جشن. خو د چین په سرحد کې، ټول څه په ارامۍ پرمخ تلل. هماغسې چې څو دقیقې په ساعتونو بدلې شوې، د دې کتاب د لیکلو فکر راپیدا شو.

په واشنګټن ډي سي او نورو لویدیځو پلازمېنو کې، پالیسي جوړونکي په بیجینګ کې په دې غونډې خبر شول. دوی د لسګونه بهرنیو رهبرانو د حضور، له شپېتو څخه د زیاتو هېوادونو له لوري د چین د هڅو د تائید، د لرغونو سوداګریزو لارو د بیا احیا کولو او نورو لویو ادعاوو په اړه چې ډېری وخت به د چین په دولتي رسنیو کې ورته تبلیغ کېده، مطالعه وکړه. دوی د نویو اقتصادي دهلېزونو نقشې ولیدې، چې له چین څخه بهر ته کښل شوې وې.

دغه ټول جزیات د نیمې پېړۍ پر لور د روان چالاکه، ستراتېژیک او ورو قدم وهونکي چین پر تصویر اضافه کېږي.

دوی د غرمنۍ خوړولو او په سرحد کې د تم کېدو وخت له لاسه ورکړ. له لرې، د چین د نړیوالو اهدافو پر وړاندې لوی خنډونه له هغې ډلې واقعي لوی غرونه چې کوچني ښکاري، پراته دي. بدبختانه، دې شکونو ته په پام، ډېر کم عملي اقدامات ترسره شوي چې دې اهدافو ته له رسېدو سره مرسته وکړي. په بشپړ ډول د درک وړ ده، چې ډېری کسان په موټرو، پیاده، بېړیو، رېل پټلیو او د نورو هېوادونو د بېړیو بندرونو کې د چین له سرحدونو څخه د اوښتو لپاره وخت نشي ضایع کولی، هماغسې چې د دې کتاب د لیکلو لپاره ما وکړل. دغه صفحې دغو ځمکنیو واقعیتونو ته ځغلنده کتنه ده.

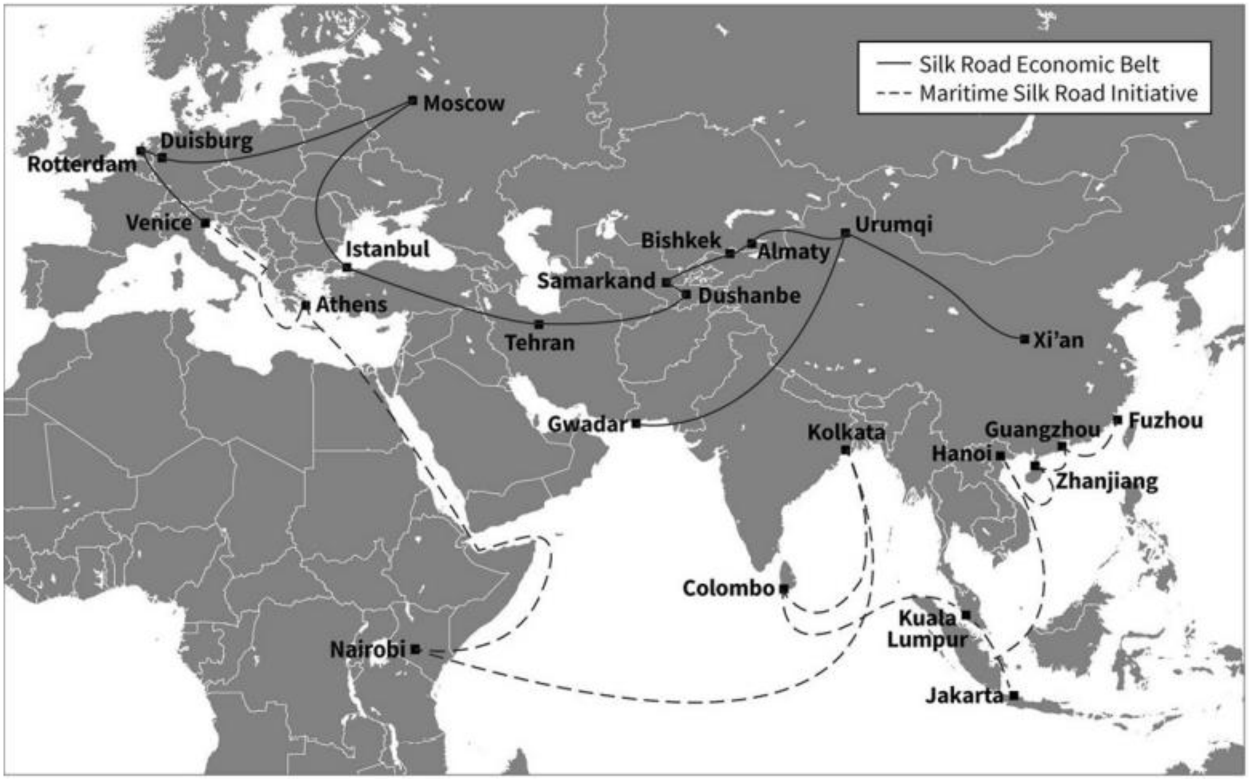
څو ساعته وروسته چې سرحدي ساتونکي راستانه شول او زما موټر ته یې د وړاندې تګ اشاره وکړه، قرغیزستان ته ستنېدل، خپل کور ته د ستنېدو په څېر و. په ۲۰۰۹ کال کې زه د یو فولبرایټر عالم په توګه د قرغیزستان پلازمېنه بېشکیک کې اوسېدم. زه متوجه شوم چې مرکزي اسیا څه ډول بېروني تاثیرات منعکس او متعادل کوي. هغو اسیایانو راته ښه راغلاست ووایه چې د الله عبادت یې کاوه، وډکا به یې څښله، روسي خبرې به یې کولې، ترکي خواړه یې خوړل، امریکایي موسیقي یې اورېده او د چینایي توکو سوداګري یې کوله. ما درک کړه چې د نړۍ څلورلارې څه ډول د نړیوال نظم ارزونه وړاندې کوي.

قرغیزستان یوه لسیزه وروسته متفاوت دی. د امریکا متحدو ایالتونو هغه نظامي اډه اوس تړل شوې چې افغانستان ته تلونکو سرتېرو ته به ترې د خدمتونو او تجهیزاتو برابرولو مرکز په توګه استفاده کېده. د چین حضور له بازارونو څخه نویو لارو، د نوري فایبر کېبلونو او انرژۍ پروژو ته غځېدلی دی. د چین دولتي رسنۍ شینهوا په بېشکیک کې یو «فرهنګي مرکز» پرانېست چې د شي جین پینګ اثار وپلوري. خو لا هم په قرغېزانو په سختۍ پلورل کېدل. د دې پر ځای چې «د ګډ سرنوشت ټولنې» په اړه د شي غوښتنه ومنل شي، ډېری دغه څه د چین د نفوذ او په زور او وحشت د نژادي لږه کیو لپاره د زندان په توګه، مطرح شول.

دغه منظره، هماغسې چې ما هڅه کړې ترسیم یې کړم، له ماضي سره ډېر مشترکات لري، خو تر هرې «لوېې لوبې» او د امپراتورۍ سیالۍ څخه ډېره پېچلې ده. په داسې حال کې چې په دې ورځو کې د امریکا متحد ایالتونه ډېر شکایت کوي، چین د پرمختګ په حال کې دی. خو دغه کار په یوازې ځان او له کومې سیالۍ پرته هم نشي کولی. جاپان، هند، روسیه او ډېرې نورې هېوادونه هر یو خپلې ځانګړې طرحې لري. له متحدینو لرې، ډېری وخت کوچني هېوادونه تر ټولو ډېر محوري لوبغاړي وي. ډېری دغه هېوادونه د چین په پرتله چې په یوازې ځان لګیا دي، له بهرنیو قدرتونو سره د معاملې ښه تجربه لري. لاره د هغوی ده، هماغسې چې زه هیله لرم کلونه دوام وکړي.

لومړۍ برخه

امپراتوري بیرته ستنیږي



د چین د (یو کمربند؛ یوه لار) نوښت

د ستراتېژیکو او نړیوالو مطالعاتو مرکز، د اسیا پروژې بیانښلول؛ شینهوا

لومړی څپرکی

د پېړۍ پروژه

همدا چې د خلکو رهبر سمځې ته ورته سالون ته داخل شو، ارکسټرانو يې په موسيقۍ هرکلی وکړ. په سرې غالۍ د هغه له ودرېدو سره سم، شاته د هغه ملګري او سلګونه ښاغلي مېلمانه هم ودرېدل او هغه ته يې چکچکې وکړې. تر هغو چې خپلې ځانګړې چوکۍ ته رسېده، ټول چوپ وو.

هغه د روان سيند په څېر پرېمانه ليدونکو ته وکتل وې ويل: «محترمو ملګرو، په واقعيت کې دا د لويو ذهنونو غونډه ده.»

د هغوی د جلبولو لپاره يې چاپلوسي وکړه. د هغه په ملګرو کې هغه ته وفادار کسان، ولسمشران، سوداګر، روښانفکران او د نوح د ژغورونکې بېړۍ ملتونه موجود وو: اسيايان، عرب، افريقايان، اروپايان، فارسيان او روسان. د نړۍ له هرې څنډې، په ډېر زيار د هغه دربار ته راغلي وو. ځينې د احترام اداء کولو، ځينې سوداګرۍ او زما په څېر يو شمېر نور بيا د کنجکاوۍ احساس راوستي وو.

دا يوه داسې صحنه وه چې ښايي مارکوپولو په ديارلسمه پېړۍ کې د خپلو سفرونو پر مهال تشخيص کړې وه، خو دا په بيجېنګ کې د ۲۰۱۷ کال د مې په ۱۴ نېټه، د (يو کمربند؛ يوه لار) غونډه وه. ولسمشر شي جين پېنګ له ۱۳۰ څخه د زياتو هېوادونو د نړدې دېرشو مشرانو او استازو پر وړاندې ودرېد وې ويل: «په راتلونکو دوو ورځو کې به موږ په يو کار کې مشارکت وکړو... د پېړۍ يوه پروژه.»

خو دا يو اټکل و. د چين د (يو کمربند؛ يوه لار) نوښت (BRI) که تر پايه تعقيب شي، هغه مهال به د پېړۍ په يوې پروژې بدله شي. د هغه کچه او ورته رسېدل حيرانوونکي دي. چين ژمنه وکړه چې تر خپلو سرحدونو بهر به د نويو لارو، رېل پټليو او نورو زېربناوو جوړولو لپاره يو ټرېليون ډالر مصرف کړي. تورم ته په پام، دا د هغو پيسو نږدې اوه برابره دي چې امريکا متحدو ايالتونو تر دويمې نړيوالې جګړې وروسته د سويلي اروپا د بيارغاونې پر ماسټر پلان مصرف کړې دي. دا په ټوله امريکا کې د زېربناوو جوړولو لپاره کانګرېس ته د ټرمپ ادارې د وړانديز پنځه برابره دي، چې رد شو. تضاد پام وړ دی: د نړۍ مخکښ قدرت نور رهبري نه کوي، په داسې حال کې چې د هغه د راپورته کېدونکي قدرت چوکاټ د هر څه د مرکزيت لپاره يو دوران ترسيموي.[1]

دا امکان نه لري چې (BRI) له کومې نقشې پرته عملي شي. کله چې په ۲۰۱۳ کال کې شي (BRI) اعلان کړ، دوه کيليدي برخې يې درلودې: په يوراشيا او لويه وچه کې يو ځمکنی «کمربند» او د سويس کانال له لارې له هندي اقيانوس تر اروپا پورې تر يوې کچې پېچلې بحري لار. په لومړيو کې «يو کمربند؛ يوه لار» بلل کېده، چې ادعايي اهداف يې ژوره سوداګري، پانګونه، د سياستونو همغږي او ان فرهنګي اړيکې وې. دغه ټولې نوې اړيکې يوازې يوه ګډه ځانګړنه لري: دوی چين ته لار هواروي.

د شي ليدلورې د جغرافيې او ان اهميت له نظره نه محدودېږي. له کله چې هغه اعلان وکړ، (BRI) پروژه شمالي قطب، مجازي فضا او بهرنۍ فضا ته پراخه شوه. د ګډونوالو لېست ۱۳۰ ملتونو ته ورسېده او نه يوازې د چين ګاونډيان، بلکې ډېری افريقايي او د لاتينې امريکا هيوادونه هم پکې ور زيات شول.[2] وروسته له هغه چې د کلفورنيا

والي جيري براون د ۲۰۱۷ کال په جون کې چین ته په سفر ولاړ، د چین دولتي رسنیو په شیطاني ډول ګمان وکړ چې کلفورنیا به هم له دوی سره یو ځای شي.[۳]

هغه قوتونه چې د چین د موسمي عروج لامل شول، اوس د (BRI) له لارې له پولو هاخوا برابر شوي دي. یوازې په یوه لسیزه کې، چین د چټکو رېل پټلیو نه درلودونکي څخه په نړۍ کې په یوه هغه هیواد بدل شو چې تر نورو ډېر دغه څه لري. په زیاتېدونکي ډول، چینایي شرکتونه په نړیوال مارکېټ کې جاپاني، اروپایي او نور پرمختللي اقتصادونه په دغو پروژو کې چېلنجوي.

(BRI) همداراز د چین دولتي ملکیت لرونکو کمپنیو ته لار برابروي چې د ژغورنې له چتر سره یو ځای نویو مارکېټونو ته داخل شي. د ۲۰۱۱ او ۲۰۱۳ کلونو ترمنځ، چین په ټوله شلمه پېړۍ کې د امریکا متحدو ایالتونو تر اړتیا زیات سمنټ کارولي دي او اوس د دې ورتیا لري چې په کور دننه له خپلې اړتیا څخه زیات یې تولید کړي.[۴] د نړۍ له لسو څخه د اوو لویو ساختماني شرکتونو د کوربه په توګه، چین په شدت کار کوي خپلو میلیونونو کارګرو ته د معاشونو ورکولو ډاډ ورکړي.[۵] (BRI) د هغوی د ژغورنې شبکه ده.

(BRI) د یوې پالیسۍ پر ځای، برانډ ګرځېدلی دی. د دې دومره ډېرې پانګونې له امله، مرکزي او سیمه ییز حکومتونه، خصوصي شرکتونه او غیر انتفاعي سازمانونه هڅه کوي خپل کارونه د (BRI) په شاوخوا کې بېرته بسته بندي کړي. له سلو زیاتو چینایي فکر خونو په دې اړه مطالعات کړي دي. په چین کې، د «یو کمربند؛ یوه لار» فېشن ننداره، د موسیقۍ فیستیوال او هنري نندارتون ترسره شول. د بلګراډ د ځغاستې کلنۍ سیالي هم د کمربند او لارې د ځغاستې په لوبلړۍ کې شامله شوه. د دې سیالیو یو ترتیبوونکي وویل: «دا سیالي متفاوته ده. د سیالۍ پر کچې د تمرکز پر ځای تر ډېره پر دوستۍ، فرهنګي تبادلې او اقتصادي ودې پام کېږي.»[۶]

(BRI) ته پر ټول پام سربېره، لا تر اوسه ډېره کمه پېژندل شوې. لوی خنډ دا دی چې د (BRI) نښان له طبقه بندۍ څخه تېښته کوي. د (BRI) پروژې لپاره د معیارونو هېڅ رسمي تعریف نه دی شوی. د چین په مالي ملاتړ په ناغړو هېوادونو کې ډېری داسې پروژې شته چې ورته ځانګړنې سره لري. (BRI) په رسمي ډول په ۲۰۱۳ کال کې پیل شو، خو ډېرې نورې پروژې چې کلونه وړاندې پیل شوې دي، یوازې شمېرل کېږي. د چین پور ورکول مبهم دي، څارونکو ته اجازه ورکول کېږي، چې اطلاعاتي رازونه له عمومي سرچینو څخه راټول کړي او ډېری جزیات پټ وساتي.[۷]

دې زړور اقدام څخه انکار نشي کېدای او له (xieyi) سره پرتله کېدای شي؛ د نقاشۍ یو چینایي دودیز سبک چې د احساساتو خپلولو لپاره پکې څو دقیقې د جزیاتو وړاندې کولو پر ځای عمومیات وړاندې کېږي. په ۲۰۱۸ کال کې د (BRI) د پنځمې کلیزې په مناسبت په یوه وینا کې شي له پورتني سبک څخه په (gongbi) سبک د حرکت کولو وړاندیز وکړ؛ یو واقعبینانه تخنیک چې دقیقې نقاشي رامنځته کوي.[۸] دا د منلو یوه داسې چالاکه لاره وه چې ډېری جزیات لا هم کار کولو ته اړتیا لري. کله چې له نږدې کتل کېږي، (BRI) خپل تمرکز له لاسه ورکوي.

هماغسې چې د ړانده سړي او فیل په کیسه کې ویل کېږي، څارونکو هم د (BRI) پروژې د تشریح هڅه ونه کړه، ځکه هغوی د دې حیوان په مختلفو برخو پورې نښتي دي.[۹] ځینې احساسوي چې اس ډالۍ دی او له کمیو سره هم د منلو وړ دی. د چین ډېری شریک هېوادونه د پانګونې اړتیاوو پوره کولو لپاره ډېر کم انتخابونه لري. یوازې اسیا د پرمختګ لپاره تر ۲۰۳۰ کال پورې پر زېربناوو د پانګونې په موخه ۲۶ ټرېلیون ډالرو ته اړتیا لري، ترڅو خپله وده وساتي او له اقلیمي بدلونونو سره مبارزه وکړي.[۱۰] چین نشي کولی دغه اړتیاوې پوره کړي، خو په زړورتیا هغو بازارونو ته داخلېږي، چې ډېر کم نور ورته د داخلېدو جرئت کوي.

ځینې احساسوي چې دغه حیوان ډېر درووند مسوولیت دی، هغه قوه چې دوی پرې خپلې برنامې پرمخ یوسي. څو ملتي سازمانونه ورته د نړیوالې پراختیا د یو فرصت او د خپلې بودجې زیاتېدو د یو چانس په سترګه ګوري. د «یو کمربند؛ یوه لار» په غونډه کې سوداګرۍ نړیوال سازمان له چین سره یو تړون لاسلیک کړ، هماغسې چې نړیوال بانک، د روغتیا نړیوال سازمان او نورو نړیوالو سازمانونو لاسلیک کړل. د ملګرو ملتونو لوړ پوړو مسوولینو (BRI) پروژه تائید کړه او اعلان یې وکړ چې دا په ۲۰۳۰ کال کې د ملګرو ملتونو د پراختیایي اجنډا ملاتړ کوي او ان یو داسې کاریکاتور یې هم جوړ کړ چې ګټې یې ورته تبلیغولې.[۱۱]

ځینو طلایي مارغه وباله. د المان د زیمنس شرکت اجرائیوي مدیر (BRI) راتلونکی «د سوداګرۍ نړیوال سازمان» ونوموه. د یو نړیوال حقوقي شرکت نخبه غړي Herbert Smith Freehills د (BRI) لپاره له اتیاوو څخه د زیاتو وکیلانو یوه ډله جوړه کړه.[۱۲] د McKinsey د مدیریت مشورتي شرکت د مذاکراتو په دواړو لوریو کې فرصتونه رامنځته کړل او د چین دولتي شرکتونو او همداراز ترلاسه کوونکو هېوادونو ته مشورې ورکوي.

ځینې یې د تروجان اس بولي. کله چې د HSBC چارواکو پر ټویټر اکاونټ ولیکل: «کله چې د (یو کمربند؛ یوه لار) عبارت اورئ، څه فکر کوئ؟!» دې کار د منفي ځوابونو یوې څپې ته دریځه پرانېسته چې پکې «امپریالېزم»، «نوی استعمار» او «چین پور صادروي» موارد هم شامل وو.[۱۳] ټویټر له غوسې او قهره ډک و، خو د (BRI) په اړه د امریکا متحدو ایالتونو خبرداری هم ډېر متفاوت نه و. د امریکا متحدو ایالتونو د دفاع وزارت سرپرست پاټریک شاناهان په ۲۰۱۹ کال کې د هند اقیانوس بندر کې مشکوکې پانګونې ته په اشارې وویل: «چین هڅه کوي د داړونکي اقتصاد له لارې د جبر یوه بین المللي شبکه رامنځته کړي، ترڅو د خپل نفوذ حوزه پراخه کړي.»[۱۴]

ځینې احساسوي فیل سپین دی. Fitch؛ د درجه بندۍ اداره له لومړنیو مخالفینو څخه وه او وړاندیز یې وکړ چې ښایي په (BRI) کې اقتصاد تر سیاست وروسته ځای ونیسي. دې ادارې وویل: «چینایي بانکونه په کور دننه په اغېزناکه توګه د سرچینو د تخصیص سابقه نه لري، په ځانګړې ډول د زېربنایي پروژو په تړاو. امکان نه لري له هېواده بهر دې زیات بریالي وي.»[۱۵] رهبران لېوالتیا لري د نویو پروژو په اعلان سره خپلو ملاتړو ته جایزه ورکړي او خپل میراث پیاوړی کړي. د چین لویې فابریکې د سوداګریز او ستراتېژیک ارزښت له وجې خوشاله دي چې دغه پروژې ترسره کړي. دواړه لوري د فرصت او خوب ویلو ترمنځ فاصلې څخه ناسمه استفاده کوي. کله چې حسابونه تصفیه کېږي، هغه به بیا د بل چا ستونزه وي. په دې هر یوه لیدلوري کې د حقیقت اجزاوې موجودې دي، خو هېڅ یو یې په بشپړ ډول شته موارد نه ښيي. یوازې یې هېڅ لیدلوری نشي کولی. (BRI) یو

نړیوال نوښت دی، خو طرحه یې له محلي جوړجاړي سره اړیکه لري. ځینې پروژې له پراختیا سره مرسته کوي. نورې بیا د چین له ستراتېژیکو اهدافو سره مرسته کوي. ځینې نورې بیا دواړه کارونه کوي. نورې پروژې به په بشپړ ډول ناکامې شي. که (BRI) یوه نقاشي ده، هر هېواد یو بې جوړې نمایش دی چې د خپلې جغرافیې پر اساس جوړېږي او پخپل ځانګړي تاریخ او فرهنګ ښایسته کېږي. په واقعي ډول د (BRI) لیدل سفر ته اړتیا لري، هغو ځایونو ته چې د پرانېستل کېدو په حال کې دي. د هغه د بېسارو ځانګړنو د تشخیص او د دې تصور د درک لپاره چې څه شی به وي او ترسره شوي کارونه باید وستایل شي.

د راپورته کېدونکي ځواک زده کړه

په شپاړسمه پېړۍ کې د تاریخ او ساحوي کار یو ځای کول، دا کتاب له چین څخه بهر د چین په اړه دی.[۱۶] دا یو منځنی لیدلوری وړاندې کوي چې له چین څخه بهر د ډېری فعالیتونو په اړه د معاصرې لوړې کچې په نظرونو او د عمل ډګر کې د شته ناوړه واقعیتونو ترمنځ نشته دی.[۱۷] ما د یوراشیا پر قارې ډېر تمرکز کړی، ځکه د (یو کمربند؛ یوه لار) پروژې تر اعلان وروسته یې د ډېری چینایي پانګه والو او جوړونکو پام ځانته جلب کړی دی.[۱۸] همداراز دا هغه ځای دی چېرته چې د نړۍ ډېر خلک اوسېږي او د نړۍ ډېر اقتصادي تولیدات لري. همداراز پېژندل شوی ځای او نمونوي پروژې هم پکې شاملې دي، خو ډېر نور ځایونه هم یقیناً د پاملرنې وړ دي.

دا کتاب، په اصل کې د قدرت په اړه دی. زه د چین پر زېربنایي پروژو تمرکز کوم، ځکه دا د هېوادونو د ګډون لپاره د پېژندو نښه، د چین د ملي اتلانو د له منځه وړو او د (BRI) په اړه د لویدیځ د تر ټولو لویو اندېښنو سرچینه ده. هره پروژه یوه مذاکره ده او په هرې یوې چې ډېر بحث کېږي، هغه ټولنې ته د داخلېدو کړکۍ پرانېزي. دغه پروژې د خپلو طراحانو هیلې او نیمګړتیاوې منعکسوي. د سرچینو لارې او د باورونو سمبولونه دي. کولی شي په کور دننه او له هېوادونو سره بهرنۍ اړیکې ښې یا بدترې کړي.

هغه نقاشي چې په دې صفحو کې لیدل کېږي نه له نړۍ سره د هغو ښو اړیکو نقشه ده چې په بیجېنګ کې تبلیغ کېږي او نه هغه ستراتېژیکه چالاکي ده چې په واشنګټن کې درک کېږي. له لویو نقشو تر فردي پانګونو پورې، دا چې ایا د چین فعالیتونه واقعاً د هغه له غوښتنې سره هم مطابقت لري او کنه، د تائید لپاره ډېر کم څه ترسره شوي دي. ستونزه د درک وړ ده. (BRI) د طرحې له نظره غیر شفافه او مبهمه ده. خو د ډېری څارونکو په وینا، په تیاره کې قبضه کولو ته په پام، په بې نظمه ځای کې نظم تحمیل کړی دی. چینایي چارواکي یوازې لمده ژبه لري او نور خوشاله دي چې جزیات ورسره شریکېږي. چین پوهېږي چې دا وضعیت بدلېږي، خو له زیاتو ستونزو سره هم لاس و ګرېوان دی.

په ټوله نړۍ کې، چین د استعماري قدرتونو پر نقش قدم روان دی او د هغوی تېروتنې تکراروي. چینايي چارواکي هڅه کوي په ځیرکۍ خپلې هڅې د «وریښمو لارې» په کاروانونو او نورو لرغونو عاشقانه تصویرونو کې پټې کړي، خو هماغه ډول چې په دویم څپرکي کې استدلال کېږي، یوه بله دوره هم شته چې هغوی احتیاط ته هڅوي. د زبرځواکۍ سیالۍ په اوږدو کې چې د نولسمې پېړۍ له نیمايي تر لومړۍ نړیوالې جګړې یې دوام درلود، لویدیځو قدرتونو د ځايي اوسېدونکو، چاپېریال ساتنې او اقتصادي ثبات په قیمت لویې زېربنایي پروژې ترسره کړې. د

کمزوري دولت په توګه، چین له هغو ورته ستراتېژیو سره مقابله وکړه چې اوس یې ځواک راپورته کېدونکي کاروي.[۱۹]

د امپراتورۍ د دې انعکاس باوجود، دا د چین د حاکمیت داستان نه دی، بلکې د یو راپورته کېدونکي ځواک په توګه زده کړه ده. د چین د انتخاب وسیله . زېربنا . د پراختیا په حال کې هېوادونو لپاره په زړه پورې ده، خو سپارل یې ډېر ستونزمن دي. ان په تر ټولو غوره سوداګریزو چاپېریالونو کې، ډېری لویې پروژې تر توقع زیات لګښت لري، تر ټاکلي وخت اوږي او د توقع خلاف ډېره کمه ګټه کوي. زېربناوې عموماً د ټولنې د کارموندنې او تولیدي ستونزو د حل لپاره طرحه کېږي، خو واقعیت دا دی چې پروژې کمزورې عمل کوي او د رامنځته کولو پر ځای ارزښتونه له منځه وړي.[۲۰]

ما یو ځل دغه بحث له چینايي مقاماتو څخه یوې ډلې خونې ته چې د (BRI) د لومړنیو برنامو جوړولو مسوولین پکې راټول وو، ورساوه. له ما وغوښتل شول چې راشم او د هغوی د نوښت په اړه خپلې څېړنې وړاندې کړم. دا یوه داسې غوښتنه وه لکه ماته چې وویل شي توماس اډیسون ته د ګروپونو په اړه ووایم، خو غوښتل مې د هغوی غبرګون هم وګورم. ځواب؟ په ځیر کتل.

په ښکاره، دا تصور چې ښايي امکان ولري بدې پروژې تر شا بدتر خلک او ځایونه پرېږدي، محاسبه نشو. په هر حال، پخپله د چین راپورته کېدل د زېربناوو د پام وړ لګښت له امله برابر شوی دی. لوړپوړي چارواکي څکه په سیستم کې مخکې شوي چې د ناخالصو عوایدو ودې لپاره بدله ورکوي، هغوی زده کړي چې د زېربناوو جوړولو له لارې پیاوړي کېدای شي.[۲۱]

دغه انګېزې کمیت ته پر کیفیت ترجیح ورکوي او اوږدمهاله قېمتونه تر پوښښ لاندې راولي. په چین کې «اروايي ښارونه» په مصنوعي ډول د ودې ارقام زیاتوي او وروسته له استفادې پرته بېرته شاته کېږي.

د لوبو لارښوونکي کتاب په څېر چې چینايي پلان جوړونکي ترې په کورونو کې استفاده کوي، په داسې حال کې چې پخپل واک ډېر کم کنټرول لري، له هېواده بهر له زیاتو خنډونو سره مخ دي.

د (BRI) په اوږدو کې خطرونه دومره زیات او پراخ دي چې له څلورو درې برخه اخیستونکي هېوادونه د خپلواکو پورونو درجه لري چې کمزوري دي یا درجه بندي شوي نه دي.[۲۲]

د مالي لګښتونو زیاتوالي او د نیمګړو پروژو د باور له امله، چین د دې موضوع د درکولو په حال کې دی چې ولې لویدیځو هېوادونو خپلې منابع د نړیوال بانک او نورو څو ملتي موسسو له لارې ټولې کړې او یوه خوندي ځای ته یې ولېږدولې.

«اسیايي یرغل»

یوه پېړۍ وړاندې، بریتانوي جغرافیه پوه هالفورډ مکېنډر، چې ځینې مهال د عصري جیوپولیټکس پلار هم نومول کېږي وویل: «ایا دغه محوري سیمه د سیاست نړۍ نه ده... د یوراشیا دغه پراخه سیمه چې بېړیو ته د لاسرسي وړ نه ده، خو په لرغونو وختونو کې د اس سپرېدونکو کوچیانو لپاره پرانېستې وه، نن نشي کېدای د رېل

پټلیو پر شبکو وپوښل شي؟»[۲۳] دغه وړاندوینه د لومړۍ نړیوالې جګړې خبره نه کوي، چې نه یوازې یې د یوراشیا ربل پټلۍ، بلکې په ټولیز ډول نړیوال ائتلاف له ربل پټلۍ څخه واېست. ناڅاپي، د مکینډر خبرې یو ځل بیا منطقي برېښي. له چینايي سخاوتمندانه سبسایډي څخه په منې، د ربل پټلۍ منظم خدمتونه رامنځته شوي، چې د چین نږدې شپېته ښارونه به له پنځوسو اروپايي ښارونو سره ونښلوي.[۲۴]

که چېرې چین د مکینډر پوښتنو ته ځواب ووايي، لوېې پايلې به ولري. هغه باور درلود چې یوراشیا «د تاریخ جغرافیايي محور» دی او هر چا چې د هغه مرکزي سیمې کنټرول کړې، نړۍ به تر خپل کنټرول لاندې راولي. په حقیقت کې، هغه ځای چې مکینډر «د نړۍ جزیره» وبلله، هېڅکله یې خپل اهمیت له لاسه ور نه کړ. دوه لسیزې وړاندې، د امریکا متحدو ایالتونو د ملي امنیت سلاکار زبیګنیو برژینسکي استدلال وکړ: «یوراشیا د شطرنج تخته ده، چې پر هغې د نړیوال لومړیتوب مبارزه ترسره کېږي.»[۲۵] دغه مهال، چین یو سیمه ییز ځواک و چې تر ډېره په ختیځ پورې محدود و. اوس یو نړیوال ځواک دی چې په لویدیځ فشار راوړي.

د چین لپاره، اروپا د لوېې وچې په پای کې یوه جایزه ده، خو هماغسې چې په ۳ . ۵ څپرکو کې به تشریح شي، پر وړاندې یې غداره څمکه خنډ دی. خنډونه د چین له دروازې پیلېږي. هماغسې چې د مرکزي اسیا له سرحدونو څخه پیاده او له کسپین بحیرې څخه د تېرېدو پر مهال ما زده کړل، (BRI) یو منځمهاله خیال دی. لوېې پروژې رشوت اخیستو، رشوت ورکولو او غلا ته زمینه برابروي. دغه خنډونه په سختۍ په منځنۍ اسیا پورې محدودېږي. په واقعیت کې، د فساد ستونزه یوازې په هغو ځایونو کې چې چین غواړي ورته ځان ورسوي نه ده، بلکې ورته د رسېدو په څرنګوالي کې ده: له کم شفافیت او ځواب ویلو سره د لویو پروژو جوړول.

(BRI) پروژه کې فساد یوه ځانګړنه ده، نه شکل. هماغسې چې د چین د صادراتو . وارداتو بانک پخواني رئیس په ۲۰۰۷ کال کې وویل: «موږ یو متل لرو: که چېرې اوبه ډېرې رڼې او شفافې وي، ته نشې کولی پکې ماهیان ونیسې.»[۲۶] د بهرونی ارزونې او سیالۍ په محدودیتونو سره چینايي شرکتونو ته د لومړیتوبونو او ګټې ورکول ښايي هوښیار کار ښکاره شي، خو کولی شي په راتلونکي کې پام وړ عکس العمل ولري. کله چې پروژې د کمزورو دلایلو . سیاسي یا فساد . له وجې انتخابېږي او کافي ګټه نه ورکوي، برخه اخیستونکي هڅه کوي پورونه بېرته وګرځوي. رسوايي د دغو معاملو واقعي ګټه اخیستونکي افشا کوي او عمومي غوسه زیاتېږي. کله چې اوبه خړې وي، ته لاندې برخه نشې لیدلی.

روسیه د ځمکې پر مخ د چین د هیلو دروزاه ساتونکې ده او په یوراشیا قاره کې له یوولسو زماني سیمو سره اوږه په اوږه روانه ده او له منځنۍ اسیا سره ژورې اړیکې لري؛ بل هېڅ هېواد د چین د ختیځې پراختیا خرابولو لپاره دغسې غوره موقف نه لري. خو له اقتصادي او ډیپلوماتیک اړخه له لویدیځ څخه جلا شوې روسیه یو څو انتخابه لري. شي او پوتین د واک پر مهال له یو بل سره له دېرش ځلو زیات وکتل او د خپلو هېوادونو اړیکې یې تر پخوا چټکې او لا زیاتې پیاوړې کړې. هغوی اوس د یو ستراتېژیک مشارکت ملاتړ کوي او په لویدیځو پلازمېنو کې د دې محرکاتو له امله له رامنځته شویو خبرداریو څخه خوند اخلي.

خو د دوو هېوادونو د اقتصادي مشارکت تر ټولو روښانه سمبول، پر امور سیند نوی پُل، پایداره وېش ته اشاره کوي. له یو میل څخه په کم واټن له یو بل څخه جلا شوي، هر لوری احساسوي یوه متفاوته نړۍ ده. کله چې زه هلته ولاړم، دا چې د هغوی له پروژو سره د یو بهرني لېوالتیا پیدا شوې، چینایان ډېر خوشاله شول. د روسیې لوري ته پر پله، سرتېرو ماته وویل، دا یوه «ستراتېژیکه پروژه ده» او په بشپړ ډول ممنوع ده. ما له هغوی مننه

وکړه او بېرته وګرځېدم. د هغوی مشر وویل: «خو ته له وړاندې دلته راغلی یې،» او زما د لیدنې سفر یې په یو ورځنې تفتیش او ګروپړنې بدل کړ. د امریکا متحدو ایالتونو پالیسي جوړونکي کولی شي په روسیه کې ناامنیو ته په لمن وهلو، له چین سره خپله سیالي وکړي، خو هغوی په ناخبرۍ دغه تاریخي دښمنان سره نږدې کړي دي.

مرکزي او ختیځه اسیا د اروپا ارتباطي پُل دی. د نفوذ لپاره، چین هر کال د مرکزي او ختیځې اروپا اوولس ولسمشران راټولوي. دغه «۱۷+۱» چوکاټ، چې د اروپايي ټولنې غړي او غیر اروپايي غړي پکې شامل دي، په تېر اېستونکي ډول جوړ شوی دی. دغه ظاهر بیني څو اړخیزپالنه (multilateralism) ښيي، خو په عمل کې، چینايي چارواکي له دې راټولېدنو څخه دوه اړخیزه معاملاتو ته د رسېدو لپاره استفاده کوي. د چین د لګښتونو کتابچه په نامناسب ډول له اروپايي ټولنې څخه د وتلو هېوادونو ملاتړ کوي، چېرته چې د پانګونې قوانین ډېر کم شفاف او پرانېستي دي او دا کار د اروپايي چارواکو دا اندېښنه راپورته کوي چې چین «د بالکان له شاتنۍ دروازې» څخه د ننوتو پر لور په سخېدو دی.

د اروپايي ټولنې په ګاونډېتوب د چین تفرقه اچونکې فشار بالاخره کولی شي د هغوی له اتحاد سره مرسته وکړي.[27] اروپايي ټولنې د پانګونې غلبېلول زیات کړي، چین یې «ستراتېژیک سیال» نومولی او خپل د اتصال نوښت یې پیل کړی دی.[28] دا کوچني ګامونه دي؛ خو زیاتېدونکې اجماع ښيي او لوری یې مشخص دی. د اروپايي ټولنې ځینې چارواکي په هماغومره جدیت چې د روسي ځواکونو ارزونه کوي، د چین د اقتصادي وسیلو ارزونه هم پیل کړې ده. مکېنډر دې ګواښ ته د فرصت په سترګه ګوري، یو ګډ دلیل چې پر اساس یې شاوخوا راټولېدای شي. هغه استدلال وکړ؛ «اروپايي تمدن د اسيايي یرغل پر وړاندې د سیکولر مبارزې پایله ده.»[29]

«هغه محور چې هر څه پرې څرخي»

د نولسمې پېړۍ اغېزناک امریکايي ستراتېژیست الفرډ تایر ماهان د (BRI) بحري فعالیتونو ته د شک په سترګه کتل.[30] د مکېنډر خلاف، ماهان باور درلود تاریخ د بحر له کنټرول سره تړاو لري. د بحر د ځواک په اړه په ژوره مطالعه کې، ماهان د بینامین فرانکلین په اړه د جورج واشنګټن د لیکنې په تائید لیکلي دي: «بحري لاسبري... هغه محور و چې هر څه پرې څرخېدل.»[31] ماهان باور درلود چې د قدرت تر ټولو مهمه سرچینه پر سوداګرۍ لاسبري ده. د نړۍ د لوی سوداګریز معامله ګر او د سوداګریزو بېړیو د دویم لوی بندر لرلو له امله، چین له وړاندې د بحري سوداګرۍ په یو ځواک بدل شوی دی.[32] دې ته په پام چې ۹۰ سلنه نړیواله سوداګري د بحر له لارې ترسره کېږي، په زیات احتمال د (BRI) بحري اړخونه تر ځمکنیو هغو زیات دي. په همدې اساس، موږ لا تر اوسه د ماهان په نړۍ کې ژوند کوو او نه ښکاري ډېر ژر دې د مارکوپولو نړۍ ته وګرځو.

په هر حال، هماغسې چې په ۶ او ۸ څپرکي کې تشریح شوې ده، بحر ته د چین لار د بحث وړ ده. د اسیا په سویل او سویل ختیځ کې د ځمکنیو او بحري لارو هیلې سره په یو ځای کېدو دي، هغه ځای چې د سیمه ییزو قدرتونو له لوري پرې شدیده سیالي روانه ده. استرالیا، جاپان، هند او د امریکا متحد ایالتونه ټول په دې هڅه کې دي، ترڅو د چین د پانګونې بدیل رامنځته کړي. پر دې ټولو سربېره، چین ډېری وخت پخپله د ځان دښمن دی. په هغو مواردو کې چې د عمل په ډګر کې واقعیتونه د هغوی له دریځ سره جوړښت ونه لري، شرایط تغییر کوي او د چین سیند په سویل کې یې مصنوعي جزیرې رامنځته کړي او هغه یې پر بانډونو او میزایلو سنبالې کړې

دي. ډېرى هېوادونه د چين د پانګونې او سوداګرۍ غوښتونکي دي، خو د دې هيواد تهاجمي چلند اندېښمنونکی بولي. د چين شريکان ښايي کوچني وي، مګر پوهه يې کمه نه ده. د هغوی ډېری د چين په پرتله چې په يوازې ځان عمل کوي، له بهرنيو قدرتونو سره د چلند ډېره تجربه لري.

د اسيا په سويل ختيځ کې، چين هڅه کوي له شمال ـ سويل پورې نوې اړيکې رامنځته کړي، په داسې حال کې چې جاپان له ختيځ ـ لويديځ پورې د خپلو اړيکو دفاع کوي. د اسيا سويل ختيځ هېوادونو دغه سيالي د خپلې پانګونې پر بوفې يا د خوړولو طريقې بدله کړې ده. هېڅوک د ماليزيا پخواني لومړي وزير مهاتير محمد څخه زيات پر دې لوبه نه پوهېږي، کله چې په ۱۹۸۰ لسيزه کې واک ته ورسېد په هماغه لومړيو کې يې د جاپان د پانګونې هرکلی وکړ. مهاتير د ۲۰۱۸ کال په جولای مياشت کې د يوناني تاريخ ليکوونکي توکيديس هغه خبره چې له خنډونو سره د مخ چين په اړه يې کړې وه، تفسير کړه وې ويل: «ځواکمن هغه څه چې غواړي ترلاسه کوي او کمزوري هغه څه ترلاسه کوي چې کړلي يې وي.»[۳۳] خو مهاتير چالاکه و او غوښتل يې خپل ځواک کمرنګه وښيي. په سويل ختيځه اسيا کې، ځواکمن هغه څه ورکوي چې بايد يې ورکړي او کمزوري څومره چې کولی شي هغه ترلاسه کوي.

په سويلي اسيا کې، د چينايي (BRI) نمونه ښايي د هغه په تر ټولو لوی ازمېښت بدله شي. شي پخپله د چين ـ پاکستان اقتصادي دهلېز (CPEC) پر تائيد مُهر وواهه او د ۲۰۱۵ کال په اپرېل کې يې اسلام اباد ته سفر وکړ، ترڅو د دواړو هېوادونو ترمنځ «په هر موسم کې د ستراتېژيکو همکاريو مشارکت» پياوړی او ډېر هوکړه ليکونه يې لاسليک کړل. خو د افسانوي ۱۰۰ ميلياردو ډالرو تر زياتېدو وروسته، پر څمکه د (CPEC) د عملي کارونو هغه ابتدايي چارې پيل شوې. چين په خطرناک ډول شرط تړي چې کولی شي په هغو ځايونو کې هم بريالی شي چې امريکا متحدو ايالتونو او نړيوالې ټولنې پکې څو لسيزې ماته خوړلې ده.

که د چين پورونه سېګرېټ وي، سريلانکايي همبانتوتا بندر د خبرداري پر پټۍ سرطاني سږی دی. په ړانده ډول د سريلانکا ځان غوښتونکي لومړي وزير مهيندا راجاپاکسا، د بندر او نورو هغو پروژو جوړولو لپاره چې د هغه په نوم وې او په سختۍ استفاده کېدې، ډېر زيات پورونه واخيستل. وروسته له هغه چې چين د ۹۹ کالو لپاره د بندر مالکيت او اجاره واخيسته، امريکايي چارواکو له دې بېلګې استفاده وکړه، ترڅو د چين «د پورونو ډيپلوماسۍ» خطرونه وښيي.[۳۴] خو دغه انتقادونه چين ته زيات باور ورکوي او د برخه اخيستونکو هېوادونو استازولي چې ډېرې حللارې لري، له پامه غورځوي. د هامبانتوتا بندر واقعي داستان، هماغسې چې په ۸ څپرکي کې سپړل کېږي، د ستراتېژۍ په پرتله ډېر بې نظمه او د يو جاسوسي ټرېلر [اعلان] په پرتله تر ډېره شکسپېري کيسه ده.

خطر او انعام

د «راتلونکي همبانتوتا» په اړه خبرداری لوی انعام له لاسه ورکوي: ډيجيټلي زېربنا. مکېنډر او ماهان، له خپل ټول عقل او پوهې سره، د هوايي ځواک په نړۍ کې ژوند نه کاوه، سايبري ځواک خو پرېږده. هماغسې چې په ۹ څپرکي کې به تشريح شي، په داسې حال کې چې لويديځې پلازمېنې د راتلونکي نسل بې سيمه شبکو ته د چينايي ټکنالوژۍ د داخلېدو خطرونو په اړه بحث کوي، چينايي شرکتونه په چټکۍ د نړۍ د راتلونکي نسل مارکېټونه سره

نښلوي. د افریقا په ختیځ کې، چینایي شرکتونه تر بحرونو لاندې د کېبلونو غځولو، په ځارونکو کامرو د ښارونو سنبالولو او د بې سیمه شبکو جوړولو په حال کې دي. د مزلو (Maslow) ډیجیټلي اړتیاوو په سلسله مراتبو کې، د شبکې امنیت په دویمه درجه کې ځای لري او د دې لامل کېږي چې د چین د ټکنالوژۍ اتلان د نړۍ په کچه وده وکړي، ان که چېرې د هغوی غربي حضور مړاوې هم شي.

نوې اړیکې ـ فزیکي او ډیجیټلي ـ هم تصادفي پایلې رامنځته کوي. د یوراشیا پر لرغونو لارو نه یوازې وریښمو او اسونو، بلکې مغول تېري کوونکو او طاعون ناروغیو هم تګ راتګ کاوه. د وروستي ویروس خپرېدو ټول تمرکز پر اسیا دی، هلته چې د حیواناتو او انسانانو مخ پر ودې نفوس له یو بل سره نږدې ژوند کوي، خو د چین هدف پراختیا او له نړۍ سره اړیکې دي. د بریتانیا د ټیلګراف لوېې شبکې نه یوازې استعماري لاړښوونې، بلکې د تغییر لپاره د نشنلېستانو قوي نظرونه هم ځان سره درلودل او د تاریخپوه دانیل هیډریک په وینا: «دا د چلېنجولو او امپراتوریو کمزوري کولو رامنځته شوې وسیله ده.»[۳۵]

دې حیرانوونکې قاطعیت ته په پام، یوازې د (BRI) اندازه پاملرنه غواړي. که چېرې چین بریالی شي، نو د نړۍ د توکو، معلوماتو او خلکو ترمنځ به په یوې مرکزي نقطې بدل شي. چینایي تخنیکي معیارونه، د هر څه لپاره، له چټکو رېل پټلیو نیولې تر بې سیمه شبکو پورې، هماغسې چې چین یې د چاپېریال او ټولنې د ساتنې یا د هغوی د نشتوالي لپاره توجیه کوي، ټول به په پراخ ډول ومنل شي. چیني ځواکونه به له پراخې نړیوالې لاسرسۍ څخه ګټه واخلي او د دې هېواد ډیپلوماتانو ته به د لا زیات نفوذ وسیله پر لاس ورشي. په اوږدمهال کې، د دغو تغییراتو ټولګه به نه یوازې تجدید شوې نړۍ، بلکې یوه بیارغاول شوې نړۍ وي. نیمه شاهي به ښېرته راوګرځي.

خو هماغسې چې په ۱۰ څپرکي کې تشریح شوې، چین د خپلو نیکونو یا اسلافو د امپراتورۍ په پرتله زیات محدود دی او په واقعیت کې د شي د لوی لیدلوري بدلولو لپاره به لا زیاته هڅه وکړي. چین کولی شي په هڅونې او تدریج سره پر پخواني وضعیت بیا کتنه وکړي او د یوه همکار په توګه یوه مصنوعي جزیره یا لویه لار انتخاب کړي. خو په دروازه کې د ولاړ یو وینه څښوونکي په توګه، کوربانه باید د چین هرکلی وکړي. د اړتیا له مخې، د امپریالېزم زیاتېدو له وجې چین پر اقتصادي وسیلو تکیه دی. همداراز دغه پروژه د لا زیاتې ارزونې له خطر سره هم مخ ده او په راتلونکو کلونو کې، لا زیات ځارونکې به د چین مبهمې لارې چارې روښانه کړي. په خواب کې، چین ښایي بالاخره یو شمېر هغه معیارونه چې اوس یې پر وړاندې مقاومت کوي، ومني ـ د ښه نیت له مخې نه، بلکې د شخصي ګټو لپاره.

په سختۍ سره، که چېرې (BRI) له سره تنظیم شي، لویدیځ سیاستوال ښایي بالاخره پښېمانه شي چې چیني چارواکو د هغوی له توصیو څخه استفاده وکړه.[۳۶] لا زیات تمرکز او باکیفیته هڅې کولی شي چین د اخرې حللارې لپاره له پور ورکوونکي څخه په یوه غوره شوي شریک بدل کړي. دا کولی شي په هدف شویو ساحو کې د چین د نفوذ پراخوالي لامل وګرځي، د تخنیکي معیارونو له ټاکلو نیولې د بهرنیو پانګونې تر تحرک پورې. پر ټولو سربېره، دا کولی شي وښیي چین په هغو ځایونو کې بریالی دی چې نورو لویو قدرتونو پکې ماتې خوړلې ده.

هغه څه چې له وړاندې روښانه دي، دا دي چې (BRI) کوم ماسټر پلان نه دی. د اقتصادي پراختیا په پرتله د اقتصادي پراختیا بیارغاونه، هماغسې چې امریکا متحدو ایالتونو تر دویمې نړیوالې جګړې وروسته سویلي اروپا کې وکړ، ډېر اسانه کار دی. ماسټر پلان یوه متمرکزه هڅه وه، چې په یو شمېر محدودو هېوادونو یې تمرکز کاوه، له پنځو کلونو څخه یې کم وخت نیوه او پکې د محدودو فعالیتونو ټولګه شاملېده. د دستګاه له پرېښودو

www.sikaraam.com

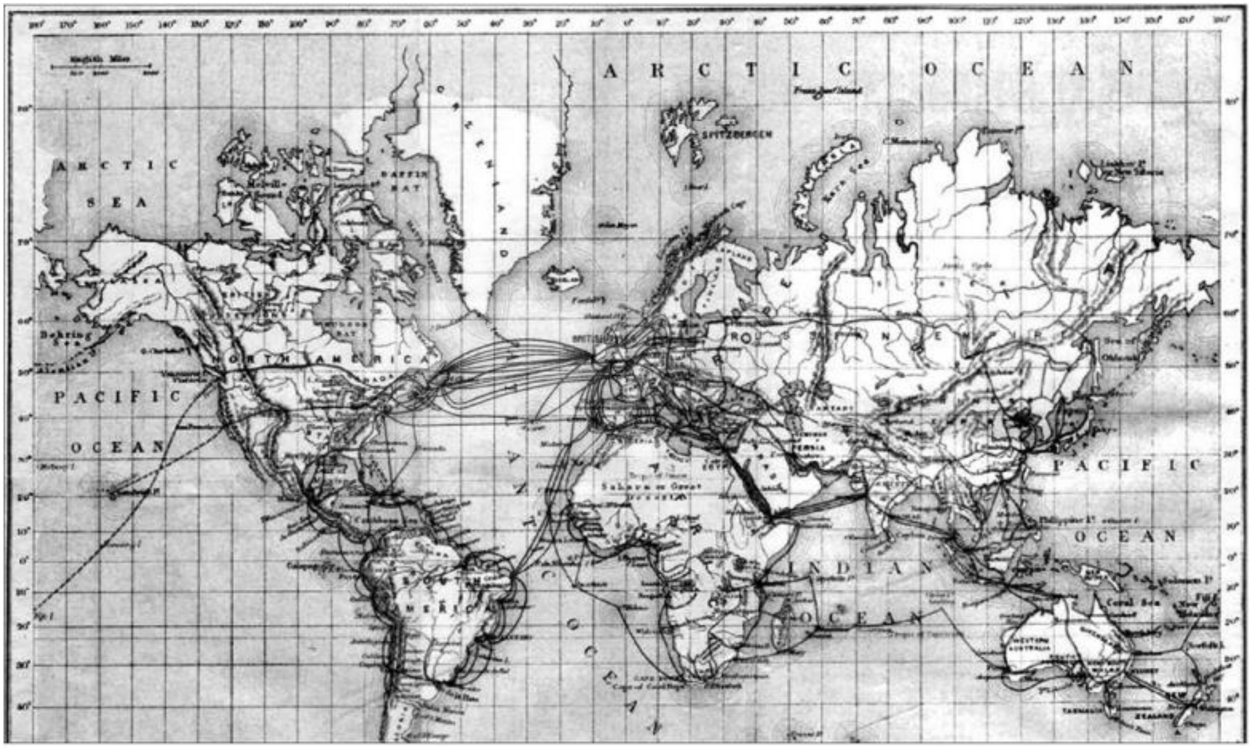
راهیسې، چینايي (BRI) له لاربښود پرته په یوه اوږد کتار بدل شوی دی. د دغو فعالیتونو د دقیقې اندازه ګیرۍ لپاره د چین وړتیا د بخار تر چټکتیا زیاته ده، مدیریت خو يې پر ځای پرېږده. فساد او پور غوښتنه په ګډوډۍ کې وده کوي. د مفهوم له نظره، چینايي (BRI) پروژه د تروریزم ضد جګړې سره نږدې ورته والی لري: کمه تعریف شوې، خو د لا زیاتې پراختیا په حال کې ده.

پای په سترګو نه ښکاري. په کور دننه او بهر، شي د مخکې تګ لپاره ملاتړ لري. د (BRI) د تعقیب ژمنتیا په ۲۰۱۷ کال کې د کمونېست ګوند په اساسي قانون کې زیاته شوه او ښيي چې د شي لیدلوری کولی شي د هغه تر مړينې وروسته هم دوام وکړي. په ۲۰۱۹ کال کې د «یو کمربند؛ یوه لار» په دویمه غونډه کې، شي د ګڼو هېوادونو د مشرانو او استازو په غونډه کې وینا وکړه. له تروریزم سره د جګړې خلاف، په دقیق ډول، (BRI) مخامخ د پرمختللو هېوادونو د هیلو خبرې کوي. د پانګونې لپاره له یو څو انتخابونو سره، ان هغو رهبرانو چې د ولسمشریزو ټاکنیزو کمپاینونو پر مهال به يې (BRI) ته د انتقاد ګوته نیوه، بیجېنګ کې سره راټول شول او د دې پروژې هرکلی يې وکړ.

تر هغو چې چین پیسې او د هېواد له سرحدونو څخه بهر د نویو ارتباطاتو جوړولو اراده ولري، د دې کار لپاره به فرصتونه وي. پوښتنه دا ده چې ایا (BRI) د چین ځواک زیاتوي یا کموي. دا کار له دې سره تړلی دی چې چین د ښو پروژو د انتخاب او له بدو هغو څخه د لرې کېدو لپاره نظم او ترتیب ولري. د (BRI) په لومړیو شپږ کلونو کې، د هغوی ماموریت نه یوازې ورو، بلکې چټک شو. ان مخکې له دې چې کرونا ویروس په ۲۰۲۰ کال کې نړیوال اقتصاد فلج کړي، تېروتنې څرګندېدې، د وخت موجودو شرایطو (BRI) خرابه کړې وه او ښودله يې چې څه ډول هغو ارتباطاتو دواړه (ژمنه او خطر) تقویه کول.

هماغسې چې په راتلونکي څپرکي کې به وښودل شي، (BRI) په هغه انعام کې یوه امپریالیستي پروژه ده چې چین کولی شي له ټولو احتمالي خطرونو سره يې ترلاسه کړي. وړاندې تر دې چې ټولې لارې د بیجېنګ پر لور ولاړې شي، ښايي شي تر هر چا وړاندې ورته ورسېږي.

www.sikaraam.com



د ټیلګراف ختیځې کمپنۍ سیستم او د هغه عمومي اتصالات،

۱۹۰۱

د ټیلګراف A.B.C کوډونه او پنځم اېډېټ

دویم څپرکی

د امپراتورۍ انعکاس

ټکنالوژي او د کنټرول لپاره مبارزه

که په دقت یې واورئ، تاریخ ځینې مهال له ترتیب زیات څه وي. ځیرکي دا ده چې پوه شئ چېرته یا که په ښه ډول وویل شي، څه وخت غوږ ونیسئ. چینایي رسمي چارواکو د مارکوپولو او ابن بطوطا په څېر د مشهورو څېړونکو په نقل د اوښانو او صحرایي کاروانونو له ځغلنده تصویرونو څخه، (BRI) د وریښمو لارې په عاشقانه مفاهیمو کې پټ کړی دی. د وریښمو لرغونې لار پخپل وخت کې د تر ټولو عالي ارتباطاتو نښه وه، خو په اول سر کې یوه قاره یي پدیده وه چې له شپاړسمې پېړۍ تر اوسه پورې د واقعاً یوې نړیوالې پدیدې چې په هغه کې په بحري سوداګرۍ ډېر تمرکز کېده، پر وړاندې یوه بشپړه ځمکنۍ سوداګري وه. دا د بازار موندنې یوه روښانه وسیله ده، خو له بحراني اړخونو. له سیاسي، اقتصادي او ټکنالوژیکي اړخونو. تېر اېستونکې ده.

د لوی ځواک ډېره دقیقه. او د اندېښنې وړ. موازي سیالي ده چې د نولسمې پېړۍ له نیمایي تر لومړۍ نړیوالې جګړې پورې یې دوام وکړ، یوه امپریالیستي سیالي چې د تاریخ د استاد دانیل هیډریک له لوري په ډېر ماهرانه ډول تشریح شوې ده.[۱] د (BRI) ډېری کلیدي ټکنالوژۍ. د ژورو اوبو بندرونه، چټکې رېل پټلۍ او د نوري فایبر کېبلونه. د ټکنالوژۍ هغه مخامخ نسل دی چې لویدیځو قدرتونو ورڅخه په دې دوره کې بهرنیو بازارونو ته د پراخ لاسرسي لپاره ګټه واخیسته. د لګښتونو، نامتوقع پایلو او ستونزو په اړه چې ځواکمن او کمزوري دولتونه ورسره مخ دي هم ویل کېدای شي. د نړۍ واکمنان او راپورته کېدونکې قدرتونه سترې زېربنایي پروژې د دې لپاره ترسره کوي چې په ځایي خلکو، چاپېریال او اقتصادي ثبات کې خپل نفوذ پراخ کړي. چین د یو کمزوري دولت په توګه، له هغو ورته ستراتېژیو سره چې اوس د راپورته کېدونکو قدرتونو له لوري استفاده کېږي، مقابله وکړه.[۲]

هلته چې چین په مجازي او ځینې مهال په واقعي ډول د امپراتورۍ قدرت پر لور ګامونه پورته کوي، د انعکاس دغه غبرونه هم لوړېږي. په ۲۰۱۸ کال کې، چین د نوي نوري فایبر کېبل کار پیل کړ، د پاکستان او ختیځې افریقا کېبل یا PEACE؛ چې د چین او افریقا ترمنځ به د چټک انټرنېټ د لېږد رالېږد تر ټولو لنډه لار وي.[۳] یوه یا نیمه پېړۍ وړاندې، بریتانیا د خپلو استعماري ګټو ساتلو لپاره نړۍ د ټیلګراف په کېبلونو وپوښله، د ګوادر په ګډون؛ د پاکستان هماغه بندري ښار چېرته چې د چین نوي کېبلونه پرانېستل کېږي. اوسمهال چین ګوادر بندر د چین . پاکستان اقتصادي دهلېز په توګه اداره کوي، چې دغه کار له خطر څخه ډک دی او په اووم څپرکي کې به پرې بحث وشي.

کینیا د PEACE کېبل یو بل تر ټولو مهم تمځای دی. په ۲۰۱۷ کال کې یې د ۳،۳ میلیارد ډالرو په ارزښت د رېل پټلۍ پروژه پرانېسته، دا د خپلواکۍ تر اخیستو وروسته بیا تر اوسه پورې یوه تر ټولو ګران بیه زېربنایي پروژه ده، چې د چین په مالي ملاتړ د چینایي قراردادیانو له لوري جوړېږي. هماغسې چې په نهم څپرکي کې به تشریح شي، رېل پټلۍ مسافرین له مومباسا څخه نېروبي ته، د هغې رېل پټلۍ ترڅنګ چې په ۱۹۰۱ کال کې د چاپېریال ساتنې ګروپونو د اعتراضونو باوجود د بریتانیا له لوري جوړه شوې، د کینیا د ملي پارکوونو له لارې لېږدوي. په خصوصي ډول، د نړیوال بانک چارواکي وايي، د بریتانوي کرښو تر بیارغاونې دا ارزانه پرېوځي. د کینیا د عمومي

پلټونکي له لوري افشا شوي راپور کې خبرداری ورکړل شوی چې د دغو پورونو نه اداء کول به چین ته اجازه ورکړي د مومباسا بندر کنټرول پخپل لاس کې واخلي.[۴]

سریلانکا د چینايي (BRI) پروژې په اوږدو کې د خطر منوونکو پورونو اخیستو له امله په یوه سرکښ ماشوم بدل شوی دی، هغه جنجال چې په اتم څپرکي کې به وارزول شي. د ۲۰۱۷ کال په ډسمبر کې، یو چینايي دولتي شرکت د سریلانکا د سویلي سواحلو هامبانتوتا ښار په ژورو اوبو کې د کب نیونې په یوه بندر کې ګډه پانګونه وکړه.

چینایانو کله هم هوډ نه درلود د بندر مالکیت او اداره کولو صلاحیت واخلي، خو دا د چین مالي لګښت او جوړول و چې پورونه یې زیات کړل او سریلانکا یې د بېرته ورکولو وړتیا نه لرله.[۵] اوسمهال چین ۹۹ کلنه اجاره لري، هماغومره وخت چې یو څل بریتانیا هانګ کانګ ته ورکړی و. هېڅوک اړتیا نه لري د سریلانکایانو لپاره دغه ارتباط رامنځته کړي، هغه چا چې اویا کاله وړاندې د بریتانیا له استعمار څخه خپلواکي ترلاسه کړې ده.

دغه نمونوي پروژې د چینايي (BRI) یوازې یو څو برخې دي، یو نړیوال نمایش چې لا هم د رامنځته کېدو په حال کې دی، خو اوس یوازې د یوې طرحې او نقشې اشنا کرښې تداعي کوي. له لرغونو زمانو، زېربناوې نه یوازې د امپراتورۍ یوه بڼه او شکل یا فرعي محصول و، بلکې د امپراتورۍ د پراختیا لپاره یوه اله وه.[۶] روم په لرغونې دوره کې د خپلې ساحې د پراختیا په موخه د سوداګریزو توکو، اطلاعاتو او تر ټولو ځواکمنو سرتېرو د لېږد لپاره د سړکونو یوه شبکه جوړه کړه. له میلاد څخه پنځه پېړۍ وړاندې د فارس امپراتورۍ د کنټرول لپاره لوی داریوش د سړکونو له ورته شبکې استفاده وکړه چې دوسوه کاله وروسته یې د لوی الکساندر په فتوحاتو کې هم کار ورکړ. د ورېښمو لرغونې لارې په اوږدو کې، د مغلو امپراتورۍ د پوستي سړکونو یوه شبکه رامنځته کړه چې پیغام رسونکو او استازو به ترې ګټه اخیسته.

د تاریخ په اوږدو کې تر اوسه دوه خنډونه پاتې دي او ټکنالوژي د دواړو په مرکز کې قرار لري. ستر قوتونه د اړیکو پیاوړي کولو پر مهال چې کله غواړي خپل کنټرول وساتي، له ستونزې سره مخ کېږي. د تاریخ په اوږدو کې، فزیکي واټن او ځمکې د ارتباطاتو امکانات برابر کړي دي. له یوه ښار څخه بل ښار ته د پیغام استولو وخت هغه مهال و چې د ښارونو ترمنځ سفر به په پښو یا اسونو کېده. د ترانسپورټ او اړیکو زېربناوې یو ډول او سره ورته وې. د ټیلګراف رامنځته کېدو دغه اړیکه قطعه کړه او په لومړي ځل یې ارتباطات له حمل و نقل مخکې کړل. خو د اتصال او کنټرول تر منځ د ستونزې له حل پرته، ټیلګراف او د هغه ځای ناستو دغه ارتباطات نور هم پېچلي کړل.

کمزوري دولتونه د خپلې خپلواکۍ ساتلو پر مهال، د اقتصادي پراختیا له خنډ سره مخ دي. زېربنايي پروژې د ودې زېری ورکوي، ټولنې سره نښلوي او د عصري اقتصادونو د ملا تیر په توګه عمل کوي. بهرني قدرتونه کولی شي مالي منابع، متخصصین او ټکنالوژي برابره کړي چې له هغو پرته ورته لاسرسی امکان نه لري. خو بهرنۍ مرستې ډېر کم د اسانتیاوو له رعایت کولو پرته ترسره کېږي او د یوې پروژې جوړول یوازې د هغې د جوړولو او ګټې اخیستو لپاره د اړتیا وړ پوهې لېږد نه دی. د نویو زېربناوو جوړولو ژمنه نږدې د ټولو لپاره په زړه پورې ده، خو د هغو دولتونو لپاره چې د بهرنیو پانګونو هرکلی کوي، مزایاوې په مبالغوي ډول ډېرې دي، په داسې حال کې چې واقعي لګښتونه او خطرونه کم اهمیته ګڼل کېږي.

پام ور بدلون دا دی چې، چین د کمزوري دولت په رول لوبولو سره، اوسمهال له هغو خنډونو سره لاس و ګرېوان دی چې د قدرت له زیاتولو او د نړیوال ځار له پراخولو سره مل دي. سکرېپټ تغییر شوی، که څه هم د ټولو تاریخي پرتلنو په څېر، مهم تفاوتونه موجود دي. په داسې حال کې چې نوې ټکنالوژي د نفوذ لارې پرانېزي، نړیوال بنسټونه او نورمونه د ننیو اړیکو نړیواله سیالي اعتدال ته رابولي.

په دې ستونزو د پوهېدو لپاره تر ۱۸۶۹ څخه بل غوره کال نشته، کله چې درېو لویو پروژو نړۍ کوچنۍ کړه. د امریکا متحدو ایالتونو بین القاره یې رېل پټلۍ، سویس کانال او د هند. اروپا ټیلګراف د نوې ټکنالوژۍ قوه چې تر پخوا په ډېر چټک ډول یې خلک، توکي او معلومات لېږدول. په لویدیځ کې دغه پروژې د پرمختګ سمبولونه یادېږي. تېر ته په کتو، کیسه ډېره متفاوته ښکاري، نه یوازې د کمزورو دولتونو لیدلوري ته په پام، چې ډېری وخت د نسبتاً لږې اقتصادي ګټې لپاره هم خپله سیاسي خپلواکي قرباني کوي، بلکې له خپل نظره لوی قدرتونه هم د پټو خطرونو د پراختیا او جوړېدو لپاره له یوې انګېزې سره تر سطحې لاندې پټ شوي دي. هره اړیکه د اختلال سبب کېدای شي، هېڅوک وړاندوینه نشي کولی چې څه ډول به دغه استفاده کېدونکې پروژې او نوې ټکنالوژي رامنځته شي.

فتحه شوی ولایت

د ۱۸۶۹ کال د نومبر پر ۱۷، همدا چې د (باز) په نوم د فرانسوي امپراتورۍ بادي بېړۍ د نوي پرانېستل شوي سویس کانال له لارې خپل لومړنی سفر پیل کړ، توپونه وویشتل شول. د درېیم ناپیلیون مېرمن ملکه یوجیني په بېړۍ کې ناسته وه. د فرانسوي بېړۍ تر شا، د ځلوېښتو بېړیو کتار روان و چې د اُتریش د امپراتور، د پروشیا ولیعهد او د نیدرلېنډ او هانوورډ (د المان په شمال کې یو ښار) د شهزادګانو په ګډون یې اروپایي ډیپلوماتان او د سلطنتي کورنۍ غړي لېږدول.[7] د مدیترانې او سرې بحیرې د یو ځای کولو نظریې له فرعونیانو تر ناپیلون پورې د ټولو واکمنانو پام جلب کړی و، خو لومړنیو دا کار ناممکن او دویمې ډلې له لګښت ډک باله. تر یوې لسیزې معاملې، د جوړولو ځنډ او تر حده زیات لګښت وروسته، دا د نړۍ تر ټولو ګران بیه پروژه وګرځېده. بالاخره، وخت را ورسېده.

سویس دومره تاریخي و چې د واتیکان استازي یې تر پرانېستو یوه ورځ وړاندې مبارکي وویله. هغه وویل: «نه یوازې د پېړۍ تر ټولو مهم وخت را رسېدلی، بلکې یو تر ټولو لوی او سرنوشت جوړونکی کار دی چې بشریت یې د خپل تاریخ له پیله تر اوسه دلته لیدونکی دی.» دې کانال ختیځ او لویدیځ سره نږدې کول او هغه اټکل کاوه چې سیاسي همغږي به هم رامنځته کړي. هغه په پای کې ټینګار وکړ: «راځئ د خپلو افکارو تصویر یوازې پخپلو هېوادونو کې نه، بلکې په ټول بشریت کې منعکس کړو.»[8]

دا پیغام د کلمې په واقعي معنی هماغه شپه خپور شو. د شپې په تیاره کې، (HMS Newport) بریتانوي بادي بېړۍ له ټاکل شوي ځایه حرکت وکړ. له لمر خاته سره سم، د کتار په سر کې ولاړه وه، ان د فرانسوي امپراتورۍ تر بادي بېړۍ وړاندې او په داسې ځای کې، چې د نورو بېړیو تېرېدل ناممکن و. ملکه یوجیني په کانال کې تر خپلې فرانسوي بېړۍ وړاندې بریتانوي بېړۍ هغه ولیده. د بېړۍ کپتان جورج نارس رسماً ورټل شو، خو د لوړپوړو چارواکو له لوري په شخصي ډول وستایل شو او وروسته یې ارتقا وکړه. له هماغې شېبې چې کانال پرانېستل شو، د دې پر ځای چې د نفوذ لپاره نړیواله سیالي متعدله کړي، نوره یې هم زیاته او چټکه کړه.

www.sikaraam.com
سویس کانال همداراز پر تخنیکي بهیرونو لوی شرط ترل و. کله چې پروژه پیل شوه، د نړۍ ډېری بېړۍ پر باد چلېدلې. تر بشپړېدو شل کاله وروسته، چې د بخار قوت د نړۍ پر سمندرونو بریالی شو، د دې کانال بهیر هم مهار او چټک شو.[۹] همدارااز دا د بخار قوت و چې صحرا یې پر کانال بدله کړه. ځانګړو ډیزاین شویو بېړیو به خپې له کانال څخه ایستلې، په برجونو کې یې درانه تجهیزات پر ځای شوي وو او لویو خوځېدونکو ماشینونو (لوکوموټیف؛ د رېل پټلیو د کشولو په څېر) د اوښانو او قچرو ځای ونیوه. ډېری کارونه په ناممکنو او نه لاسرسي وړ سیمو او شدیده ګرمۍ کې وشول. د سویس کانال جوړولو شرکت، چې د ۱۹۵۶ کال د سویس تر بحران پورې یې دغه کانال جوړ او اداره کاوه، پخواني عمومي سلاکار په مغرورانه ډول وویل: «سویس کانال نه یوازې د اوبو یوه لاره، بلکې په صحرا کې فتحه شوی ولایت دی.»[۱۰]

په تاریخ کې د سویس په څېر ډېرو کمو پروژو جغرافیې ته تغییر ورکړی دی. تر دې وړاندې، یوې بېړۍ چې له اسیا څخه اروپا ته حرکت کاوه باید د (Cape of Good Hope؛ د سویلي افریقا په اقیانوس اطلس کې یو ننوتلی ځای دی) شاوخوا تېره شوې وای، هغه فاصله چې کانال په منځ رانیمه کړه. هماغسې چې د نیویارک ټایمز خبریال څرګنده کړه: «دا د اروپا پر لور د ارام اقیانوس نوې رېل پټلۍ ده.... د امریکا متحده ایالتونو پر لور هم.»[۱۱] کانال ډېر څه لرل: د عصري انجینرۍ معجزه، په همواره نړۍ کې د سوداګرۍ لپاره لوی لنډیز او اروپایي قدرتونو ته د اسیا پر لور د لا زیات حرکت لپاره یوه چټکه لار.[۱۲]

دې کانال نړۍ یو بل ته نږدې کړه، خو په حیرانۍ یې د مصر لپاره چې په مرکز کې یې پروت دی، کمه خوشالي راوړه. په ۱۸۵۰ لسیزه کې، د عصري کولو بهیر پر مخ وړو په موخه د مالي امکاناتو برابرولو لپاره، د مصر دولت د ژور او خطرناک خطر په منلو سره د پانګوني نړیوالو مارکېټونو ته داخل شو. هماغومره چې مصري واکمنان په خطرونو خبر و، بهرنۍ پیسې هم په زړه پورې وې او نشوای ردېدای او د نویو پروژو اعلان د هغوی توجه ځانته جلبوله. د مصر او سوډان خدیو (له ۱۸٦۸ تر ۱۹۱٤ پورې په مصر کې د ترکیې د نائب الحکومه لقب) محمد سعید پاشا د کانال د پیلېدو پر مهال، د مصر لومړنی پور واخیست او مصرف یې کړ. کله چې هغه په ۱۸٦۳ کال کې ومړ، د دولت پور د دوی د مالیاتي عوایدو پنځه برابره لوړ شوی و.[۱۳] د هغه وراره او ځای ناستي اسماعیل پاشا د کانال د پرانېستې نمانځلو لپاره د یو میلیون ډالرو په ګډون، په مستۍ خپلو لګښتونو ته دوام ورکړ.[۱۴]

دواړو سعید او اسماعیل ژمنه کړې وه، چې کانال په مصر پورې اړه لري، خو د کانال معامله د جوړېدو هدف په پرتله تر ډېره د سیمه ییزو ارزښتونو د استخراج لپاره طرحه شوې وه.[۱۵] د سویس کانال شرکت ته د ۹۹ کلونو د قرارداد امتیاز ورکړل شول، چې ټول لګښت یې پر غاړه واخیست، خو په راتلونکي کې یې له عوایدو غوښنه برخه ترلاسه کړه. د دې قرارداد پر اساس، مصر د کمپنۍ د کلني عاید ۱۵ سلنه، د شرکت بنسټګرو ۱۰ سلنه او ونډه والو ۷۵ سلنه برخه ترلاسه کوله. د کانال مسیر لا ټاکل شوی نه و، خو دې تړون سویس کمپنۍ ته د پراخې ځمکې حق او هر کال له مزد پرته د شل زره کارګرو پیسې ورکولې.[۱۶] دې شرکت په تاریخ کې د سترې زېربنایي پروژې په مخکښۍ لوی خطر ته غاړه کېښوده؛ خو ځواک یې ډېر پراخ و او احتمالي انعام یا جایزه هم په برابر ډول نه وېشل کېده.

د کانال د جوړېدو ټکنالوژي هم په معنی لرونکي ډول د مصر د زیات نفوس ترمنځ نه وه خپره شوې. د سویس شرکت شکایت وکړ چې سیمه ییز کارکوونکي مسلکي مهارتونه نه لري او د هغوی د روزنې پر ځای له اروپا څخه

د کارګرو ګمارلو ته ترجیح ورکوي.[۱۷] د کانال له برکته، د واتیکان استازي ادعا وکړه: «ټاکل شوې وه مصر د دې ستر کار لومړی پایله ترلاسه کړي وای، خو تاسو به هغه لومړني کسان ونوموي چې خپل رنسانس مو وکړ او تاریخ به د خدیو اسماعیل په اړه ټول څه په یوې رښتینې او ستایلې پاڼې کې ثبت کړي.»[۱۸] مصریانو د اوبو پرمختللي سیستم څخه ګټه واخیسته، خو د انساني پانګې یوازې یوه برخه چې هغوی سره یې ژمنه شوې وه، ترلاسه کړه. پخپله د کانال په څېر، د ټکنالوژۍ «رنسانس» په مصر تېر شو، خو پکې سراسري خپور نشو.

په ورته مهال، د مصر زېربناوو د هغه حاکمیت له منځه یوړه. د ۱۸۶۲ او ۱۸۷۵ کلونو ترمنځ د دې هېواد بهرنی پور، کله چې مصر مجبور شو په سویس کانال کې خپله ۴۵ سلنه ونډه پر بریتانیا وپلوري، ۲۳ سلنه لوړ شو.[۱۹] راتلونکي کال د مصر له دیوالیه کېدو وروسته، د بریتانیا او فرانسې استازي د دولت د عوایدو او لګښتونو مسوولین شول. په ۱۸۸۲ کال کې، بریتانیا پر مصر یرغل وکړ او خپله مستعمره یې وګرځوله.

پر نړیواله سوداګرۍ د دې کانال اغېز د توقع خلاف و. د کانال د فرانسوي ملاتړو په وحشت کې، بریتانوي بېړیو ډېره ګټه ترلاسه کړه. د بخار بېړیو په بریالي کېدو سره، بریتانیا د بېړیو جوړولو او خپلو بېړیو د پراختیا لپاره د پانګونې وړتیا ومونده. د ایټالیا، روسیې او اُتریش. هنګري په ګډون فرانسې او نورو اروپایي دولتونو توقع درلوده بریتانیا باید کانال ته د هغوی د نږدې کېدو لګښت پرې کړي. خو له کانال څخه د بریتانیا واټن ګټور ثابت شو. د هغوی بېړیو تر توکو ډېر متعادل جریان درلود، په ځانګړي ډول د ختیځ پر لور، هلته چې دوی له هند څخه تولیدي توکي او منسوجات لېږدول. بریتانوي بېړیو د کانال د ګټې اخیستنې پر لومړي کال د ټول وزن ۶۰ سلنه او په ۱۸۸۰ کال کې ۸۰ سلنه وزن لېږداوه. ایکانومېسټ د پېغور په ډول وویل: «په فرانسوي انرژۍ او مصري پیسو دغه کانال د بریتانیا په ګټه تمام شو».[۲۰]

سویس په چین کې بهرنۍ سیالۍ زیاتې کړې. د کانال او بخار بېړیو زیاتېدو له برکته، د لویدیځ سوداګر وتوانېدل په چټکۍ چین ته ورسېږي او پخپلو بېړیو کې زیات توکي بار کړي او د بندرونو ترون پر موجود سیستم فشار راوړي.[۲۱] سوداګریز فشار، د چین په سواحلو کې د بخار او بهرنیو بېړیو د زیاتېدو لامل شو او ورپسې نظامي اقدامات په راتلونکو لسیزو کې د بندرونو شمېر زیات کړ. پنځوس کاله وروسته، د بهرنۍ سوداګرۍ لپاره ۳۲ بندرونه پرانیستي وو او تر ۱۹۱۷ کال پورې د ۶۹ رسمي بندرونو ترونونو په ګډون، دغه شمېر ۹۲ ته ورسېد.[۲۲] سره له دې هم، د اوبو په حاشیه کې بهرنۍ سیالي بنده نشوه.

د چین په بندرونو کې د فعالیتونو زیاتېدو هغوی ته د لاسرسي غوښتنه هم زیاته کړه. چینايي چارواکو هڅه کوله د بندرونو ترون ته د بهرنیانو لاسرسی محدود کړي، خو د بهرنۍ سوداګرۍ په زیاتېدو سره، د بندرونو د ملاتړ لپاره د غوره زېربناوو غوښتنې هم زیاتې شوې. لویدیځ سوداګرو غوښتل په رېل پټلیو کې بارونه او اومه توکي ځای پر ځای کړي، په ځانګړي ډول د خپلو بېړیو د سون لپاره د ډبرو سکاره او د ټیلګراف مزي، ترڅو له اصلي ځایونو او کور څخه د فرمایشونو ترلاسه کولو لپاره پرې اړیکې ترلاسه کړي.[۲۳] دواړه ټکنالوژۍ په لویدیځ کې مشهورې وې، خو د چین دولت پخپلو بهرنیو ملاتړو بدګمانه و. په لندن کې، یو چینايي ډیپلومات خبرداری ورکړ، له یوې نقشې سره یو ځای یې یو عمومي راپور ترلاسه کړی چې ښيي د رېل پټلۍ یوه شبکه د هغه د هېواد پر لور روانه ده. وروسته هغه ولیکل: «وروسته په لومړي ځل متوجه شوم چې د هغوی هیلې د بندرونو ترون اشغال پورې محدودې نه دي.»[۲۴]

اوسمهال د چین هیلې څکه تر پوښتنې لاندې راځي، چې دغه هېواد غواړي د ټولې نړۍ پر بندرونو هجوم یوسي. په یونان کې، چین د خپلو لګښتونو کتابچه وکاروله چې د پیروئیس بندر ونیسي، هماغسې چې په پنځم څپرکي کې تشریح شوی، هغه څه چې د ایران پادشاه خشایارشا له یو لوی ځواک سره ۲۵۰۰ کاله وړاندې ونشوای کولی. په پاکستان، کینیا او سریلانکا کې د چین پروژې ـ چې وړاندې ذکر شوې او په ۷، ۸ او ۹ څپرکو کې به له زیاتو جزیاتو سره وارزول شي. د هغوی د ودې په حال کې لمنه او اړوند خطرونه ښیي. په جیبوتي (افریقایي هېواد) کې، چین له هېواده بهر خپل لومړني نظامي مرکز ته نږدې د بېړیو ترمینل جوړ کړ او امریکا متحدو ایالتونو وېره لرله دوی به د بېړیو د یو بل ترمینل کنټرول، هماغسې چې په ۹ څپرکي کې به تشریح شي، په لاس کې واخلي. چین دقیقاً نه غواړي د استعماري ځواک په توګه دغه بندرونه «قبضه» کړي، خو د (BRI) اهداف ډېر پراخ دي.

«خلک ټینګار کوي»

شپږ میاشتې وړاندې له هغه چې سوئیس کانال دوه سیندونه سره ونښلول، د فولادو یو جوړ شوي پُل د نړۍ پام ځانته جلب کړ. د ۱۸۶۹ کال د مې پر ۱۰، کلفورنیایي لوی سوداګر للنډ سټنفورډ د یوتا په یوې سرمشریزه کې د سرو زرو د سهم بازار راوپرځاوه، د ارام سمندرګي او مرکزي ارام سمندرګي اتحادي رېل پټلۍ یې سره ونښلولې او لومړنۍ بین القاره یي رېل پټلۍ یې بشپړه کړه. د هغه هېواد لپاره چې څلور کاله وړاندې له ځان سره په جګړه و، رېل پټلۍ د ځواک نښه وه. امریکا متحد ایالتونه د وېش له امله د خپلو ټپونو د درملنې په حال کې وه، د خپل سرنوشت ټاکلو لپاره یې په لویدیځ پسې منډې وهلې او په نوې ټکنالوژۍ یې وخت او ځای فتحه کاوه. تر دې هر څه وروسته د رېل پټلیو واقعي لګښت واضح کېده.[25]

د امریکا متحدو ایالتونو بین القاره یي رېل پټلۍ د هغو کسانو لپاره چې په دې مسیر کې یې ژوند یا کار کاوه، ډېرې مناسبې او مهربانه نه وې. د سرتېرو او کډوالو په لېږد سره، رېل پټلیو د اصلي لویدیځو قومونو پاشلتیا او مرګ چټک کړ. د رېل پټلۍ کارکوونکو په کم معاش اوږده ساعتونه کار او خطرناک شرایط وزغمل. ډېری یې بهرنیان وو، له دې ډلې چینایي کارګر هم وو چې ورسره به تبعیض کېده او مجبور شول د خپل اوسېدو، خوړو او وسایلو لګښت پخپله پرې کړي. سلګونه کسان یې مړه شول.[26] چینایي کارکوونکو به ان تر دې پورې مېخونه تر وروستۍ کچې پر ځمکه ټک وهل، ترڅو د تشریفاتي مراسمو پر مهال د للنډ سټنفورډ او نورو لوړپوړو چارواکو عزت او وقار ته زیان وانه وړي او هغوی به د مراسمو په پای کې په معیاري وسایلو یوازې په دغو ځایونو کې د پخوانیو هغو پر ځای د سرو زرو مېخونه کېښودل.[27]

د چین د (BRI) په څېر، د رېل پټلۍ پراختیا په لومړۍ مرحله کې د دولت او لویو شرکتونو ترمنځ په نرمو اړیکو ممکنه شوه. په ۱۸۶۲ کال کې، ولسمشر ابراهام لېنکن د ارام سمندرګي رېل پټلۍ قانون لاسلیک کړ، چې په لومړي ځل یې په مخامخ ډول شرکتونو ته د ځمکو ورکولو زمینه برابره کړه. د نورو مرستو ترڅنګ، دولت د ځمکې ورکولو یو لړ نورې اسانتیاوې هم برابرې کړې چې که نن سره یو ځای شي، له کلفورنیا څخه هم لوېږي.[28] خو د شفافیت او اغېزناک څار نشتوالي له امله دغه همکاري په فساد بدله شوه. تر ټولو بده دا چې، Credit Mobilier ساختماني شرکت خپل لګښتونه لوړ کړل او امریکایي سیاستوالو ته یې په نغدي یا په اسهامو کې د

www.sikaraam.com
تخفیف په ورکولو سره رشوت ورکړ. د هغو کسانو له ډلې چې دغه برخه ورته ورسېده د خزانې منشي، د ولسمشر مرستیال او څلور سناتوران هم پکې شامل وو. همداراز قانون جوړونکو او ایالتي قاضیانو چې د پروژو درولو ګواښ کړی و، د دې رشوت ملاتړ کاوه.

سرعت تر خوندیتوب ډېر ارزښت درلود. د امریکا متحدو ایالتونو حکومت له لوري د ځمکې او پور ورکولو پروژې باید بشپړې شوې وای، چې په موقتي ډول له لرګیو جوړو شویو ساختمانونو او نورو لنډمهاله حللارو څخه په استفاده کولو یې ټینګار کاوه. د ریل پټلیو جوړولو مدیرانو به خپل سیالان چلېنجول چې ووینې څوک په چټکۍ د جوړولو وړتیا لري. په ۱۸۶۹ کال کې، د مرکزي ارام سمندرګي د ریل پټلۍ شرکت رئیس یو شرط وګټه چې په یوه ورځ کې یې وکولی شول پخپلو کارګرو لس میله لاره جوړه کړي.[۲۹] ډېر وخت نه و تېر شوی چې کیفیت د کمیت پر ځای ځان وښود. پلونه ونړېدل، د ماشینونو ټانکۍ وچودېدې او کتارونه له لیکو ووتل. د کمزوري مدیریت مهالوېش او یو طرفه لارې د کتارونو د مرګونو ټکرونو لامل شوې.[۳۰]

په ورته مهال په بریتانیا کې، د ریل پټلیو انجینرانو په دقت ډاډ ترلاسه کړ چې د کتارونو لارې د امکان تر کچې یو بل ته ډېرې نږدې دي. دغه بهیر په لنډمهال کې ډېر ورو او قیمتي وو، خو دې پروژو ډېر دوام وکړ او ډېری هغه پلونه او تونلونه چې په بریتانیا کې جوړ شوي وو، تر ننه هم د استفادې وړ دي.

همدا چې د مارکېټ تر اړتیا زیاتې ریل پټلۍ جوړې شوې، ټول هغه څه چې په دې ریل پټلیو به لېږدول کېدل ارزښت ته یې هم زیان واوښت. له نویو ځمکو څخه په شوق استفاده وشوه او د غنمو، غواګانو، ډبرو سکرو او نقرې تولید په چټکۍ زیات شو. د هېواد له ختیځو بازارونو سره د دوج او کانزاس په څېر ښارونو اتصال په چټکۍ د هغوی د ودې لامل شول. وروسته، څومره چې ریل پټلۍ لویدیځ لوري او د غواګانو او نورو توکو سرچینو ته نږدې شوې، ډېری له شور او ځوږ ډک ښارونه هم له منځه ولاړل. هماغسې چې تاریخ لیکوونکې ریچارډ وایټ په Railroaded کې لیکلي دي، Dakotas په دولتي ملاتړ په یوه طبیعي ازموینځي بدل شو.[۳۱] په سویلي داکوتا کې، د اړتیاوو پوره کولو لپاره ریل پټلۍ په تدریجي ډول رامنځته شوې او کروندګر په هغو سیمو کې ځای پر ځای شول چې په طبیعي ډول یې د محصولاتو لپاره ګټورې وې. خو په شمالي داکوتا کې، په پور د ځمکې ورکولو او بلا عوضه مرستو ساختماني چارې ګړندۍ کړې، ورسره د ځمکو قېمت لوړ شو او حاصلخېزه ځمکې کمې شوې.

لومړنۍ نښې ښیي چې د چین (BRI) به له ورته افراطیت سره مخ وي. د نړیوال بانک د مطالعاتو پر اساس، په یوراشیا کې د چین د لېږد رالېږد پروژو ارزښت به یو پر درې یا نیم ته راکم کړي.[۳۲] د نړیوال بانک یوه بله وړاندوینه خبرداری ورکوي چې اذربایجان، منګولیا، تاجیکستان او د (BRI) لومړني ملاتړي هېوادونه ټول به زیان ووینې، ځکه د زېربناوو لګښت ښایي له بالقوه ګټې څخه زیات وي.[۳۳] هماغسې چې په ۳ څپرکي کې تشریح کېږي، له چین څخه اروپا ته د نویو ریل پټلیو خدمتونه ډېری وخت د چین (BRI) ته مثبت پیل ورکوي، خو په سختۍ له یو بل سره جوړېدای شي او د زېربناوو له خنډونو سره مخ دي. په سویل لویدیځه اسیا کې، هماغسې چې په ۶ څپرکي کې ورته پوښښ ورکړل شوی، چین په ټولنیز لګښت او شکمن اقتصادي ارزښت د لویو ریل پټلیو جوړولو په حال کې دی.

د امریکا متحدو ایالتونو د ریل پټلۍ غلطه ماجرا ښیي چې اقتصادي تېروتنې څه ډول د چاپېریال ساتنې بحران ته لار هواروي. له حده زیاته ځمکه کرل شوې وه او ډېر خړځایونه وو. د کان کېندنې شرکتونو سیندونو ته

بندونه جوړ کړل، غرونه یې په چاودېدونکو توکو سوري کړل او ځمکه او اوبه یې زهرجنې کړې. ښکاريانو غواګانې د پوستکي او غوښې او ان د ورزش لپاره ووژلې او نږدې یې د هغوی نسل له منځه یوړ. هغه ورانی چې د امریکا متحدو ایالتونو رېل پټلیو رامنځته کړ، ورته د پام پر ځای وستایل شو. د کانزاس سمندرګي رېل پټلۍ قراردادي ویلیم کودي د خپلو کارګرو د خوړو برابرولو لپاره په اتلسو میاشتو کې ۴۲۸۰ غواګانې ووژلې او هغه ته یې د «Buffalo Bill» لقب ورکړ.

هماغسې چې چیني چارواکي د (BRI) د چلینجولو جرئت نشي کولی، د لویدیځ پر لور د امریکا متحدو ایالتونو د پراختیا چارو تر پیلېدو وروسته هم په دې اړه ډېر کم د پوښتنې جرئت کېږي. په ورته ډول هارپر په ۱۸۶۷ کال کې راپور ورکړ: «د دې کار تعقیب هماغومره ملي اهمیت لري، څومره چې خلک د تېرې جګړې پر قانوني تعقیب ټینګار لري.»[۳۴] د بېرته ګرځېدو یا د چټکتیا کمېدو امکان نشته دی. اصلي لیکې له فرعي لیکو سره یو ځای شوې، چې سیمه ییزو لیکو ته لار ورکړي. یوازې په ۱۸۶۰ لسیزه کې، په امریکا متحدو ایالتونو کې دوه ویشت زره میله نوې لارې جوړې شوې، هغه کارنامه چې په راتلونکې لسیزه کې نږدې دوه برابره شوه. ابادۍ رغاونه رامنځته کړه. ډېر کم خلک، ښايي هېڅوک، نه پوهېدل چې څه ډول دغه قطعات سره یو ځای کېږي.

ان د هغوی ډېر کم کسان مالي خطرونو ته متوجه شوي وو. د رېل پټلیو په جوړولو کې افراط د امریکا متحدو ایالتونو اقتصاد مات کړ. یو ځل نه، بلکې دوه ځله. په ۱۸۷۳ کال کې، د اروپا د اسهامو مارکېټ یو بحران پانګه وال اړ کړل د امریکا متحدو ایالتونو د رېل پټلیو اسناد له ونډو وباسي. دا چې د رېل پټلیو شرکتونو ونشوای کولای د خپلو ونډو د پلور لپاره زیات پېرېدونکي پیدا کړي، نو ډېری یې د هېواد د لویو بانکونو په څېر مات شول. په ۱۸۹۳ کال کې د رېل پټلیو پوکانه بیا وچوېده او د امریکا متحدو ایالتونو په تاریخ کې د تر ټولو ژورې نقطې په توګه ثبت شوه.

چینايي کارګرو په امریکا متحدو ایالتونو کې لومړنۍ بین القاره یي رېل پټلۍ بشپړه کړه، خو یوه لسیزه نور وخت به ونیسي ترڅو چین خپله لومړنۍ رېل پټلۍ جوړه کړي، د رېل پټلۍ ملي شبکې جوړېدل خو لا پر ځای پرېږده. د ۱۸۶۰ لسیزې په اوږدو کې ګڼو بهرنیو شرکتونو په چین کې د نویو کتارونو د جوړېدو وړاندیزونه وکړل، خو د چینګ دولت [د چیني امپراتورۍ وروستی دولت و چې له ۱۶۴۴ . ۱۹۱۲ پورې یې دوام وکړ] ټول رد کړل. د لویدیځ یو شمېر ناهیلو شویو چارواکو دا کار د چین د وروسته پاتې کېدو لامل وباله. خو د چینګ دولت احتیاط تر هغه ډېر منطقي او ستراتېژیک و چې د لویدیځ چارواکو یې تصور کاوه. چینايي چارواکو تر ټکنالوژۍ ډېر د بهرنیانو د نفوذ اندېښنه لرله.

چیني چارواکو درک کړه چې رېل پټلۍ د اقتصادي ځوړتیا لامل کېږي او کولی شي بهرنیو قدرتونو ته اجازه ورکړي ترڅو د چین پر اصلي ځمکه خپل نفوذ پیدا کړي. یو ولایتي قوماندان په ۱۸۶۵ کال کې وویل: «که د چین په قلمرو کې یوه رېل پټلۍ موجوده وي، باید یو چیني شرکت یې جوړه کړي، نه بهرنی.»[۳۵] هغوی همداراز اندېښنه لرله چې په چین کې بهرنیو پروژو ته هر ډول زیان رسېدل به مداخلې او له چین څخه د اضافي امتیازاتو ترلاسه کولو ته زمینه برابره کړي. هماغسې چې یو چینايي چارواکي ولیکل: «دا کار به زموږ کروندې او د خلکو ژوند او کاروبار خراب کړي. د خلکو قهر به راوپاروي او دوی ټول به سره یو ځای شي او وبه جنګېږي... که چېرې بهرنیان ادعا کوي دوی کولی شي د رېل پټلیو څارنه او ساتنه وکړي، موږ باید ځواب ورکړو چې چینايي چارواکي نشي کولی خپل خلک منع کړي [پر رېل پټلیو له برید څخه] او هغوی ته بیا غرامت نشي ورکولی.» دغه وېره

لسيزې وروسته د باکسر بغاوتونو پر مهال ثابته شوه، کله چې بهرنيو قدرتونو د چين د حاکميت حق په قيمت د لا زياتې ځمکې امتيازات ترلاسه کړل.[۳۶]

د دې وضعيت په ناسم درک سره، لويديځو شرکتونو باور درلود کولی شي يوازې د رېل پټلۍ د سوداګريز قوت په ښودلو سره د چين پر دولت بريالي شي. په ۱۸۷۳ کال کې، يو بريتانوي شرکت وغوښتل د چين امپراتورۍ ته يوه رېل پټلۍ د واده د ډالۍ په توګه ورکړي، هغه نظر چې په ښکاره يې د څو بريتانوي اشرافو له لوري ملاتړ وشو. يو بريتانوي ورځپاڼه ليکوونکي تشريح کړه: «احتمالاً د چين امپراتور اروپا ته د رېل پټلۍ د کتلو لپاره نه راځي، نو په همدې اساس وړانديز کېږي رېل پټلۍ هغه ته ورسېږي. که چېرې رېل پټلۍ پخپله شخصاً د امپراتور د معلوماتو پر اساس هغه او دربار ته يې ورسېږي، ډالۍ ردول (او هر هغه څه چې د مخالفت له وجې کېږي) به ډېر ژر خپل ځای په رېل پټلۍ کې د سفر تشويق ته پرېږدي.»[۳۷] په بيجېنګ کې د بريتانيا شارژدافير له دې نظر سره مخالفت وکړ او له کمو سخاوتمندانه طرحو سره په مخکې تللو دغه څه مړاوې او له منځه ولاړل.

په داسې حال کې چې ځينو لويديځو شرکتونو د تشويق هڅه کوله، ځينو نورو د اجازې اخيستو پر ځای د بخشش ورکولو تصميم ونيوه. په ۱۸۷۲ کال کې، په شانګهای کې د امريکا متحدو ايالتونو ارشد ډيپلومات O. B. Bradford د شانګهای له سواحلو د ښار پر لور د «بار وړونکو موټرو سړک» جوړولو کار پيل لپاره د ځمکې اجاره ترلاسه کړه. له چين سره د امريکا متحدو ايالتونو د معاهدې د ماتېدو مخنيوي لپاره، برفورډ خپل اجاره ليک پر يو بريتانوي شرکت وپلوره، چې هغه شرکت د جبهه يې سازمان لپاره خپل اصلي هدف د « Woosung Road Company» تر نامه لاندې پټوه.» [۳۸] د ۱۸۷۸ کال د فبروري په نيمايي کې، شرکت د رېل پټلۍ شاوخوا يو ميل لاره جوړه کړه. د دې پروژې له ترلاسه کولو وروسته يې د ځايي مقاماتو اعتراضونو ته په نه پام يو لوی کېږېنګ وارد کړ، خپل کار يې پيل کړ او تر اګست مياشتې پورې يې د رېل لارې پراختيا ته دوام ورکړ، تر هغو چې يو چينايي سړي د لارې د جوړېدو مخه ونيوه او ووژل شول.

دواړو لوريو غوښتل جنجال راکم شي او يوې هوکړې ته ورسېدل چې پر اساس يې د چين دولت اجازه ترلاسه کړه دغه رېل پټلۍ وپېري. چينايان راضي وو، ځکه بيا يې خپل کنټرول ترلاسه کړ او بهرنۍ پروژه يې خپله کړه. بريتانويان هم راضي وو، ځکه باوري وو چې له دې پروژې يې خپل هدف ترلاسه کړی دی. Woosung Road Company ان د عادي وخت د کسر پر مهال هم زياته ګټه ترلاسه کړه. وړاندې تر دې چې د رېل پټلۍ کاروونه ودرېږي، په کافي کچه يې مسافرين لېږدول چې له سوداګريز نظره يې ګټه لرله. بريتانوي ملاتړو فکر کاوه دغه سوداګريز برياليتوب په طبيعي ډول د رېل پټليو د نورو پروژو ترلاسه کولو لامل کېږي.

د چينګ دولت راتلونکي ګام د بريتانيا دولت حيران کړ. د رېل لارو جلا کول يې پيل کړل، هغه حرکت چې بريتانويانو د مقابل پرمختګ نقطه وبلله. په حقيقت کې، چينايي مقاماتو د ځايي اقتصادي ګټو ساتنه کوله. دې رېل لارو کولی شول توکي ولېږدوي او پر دې سربېره چينايي بېړيو کولی شول د Woosung نهر په اوږدو کې حرکت وکړي. [۳۹] همدا راز چينايي چارواکو وېره لرله بهرني شرکتونه به د شانګهای او ووسانګ ترمنځ له دې ليکو څخه د توکو د قاچاق استفاده وکړي او ډېر ژر به نورې رېل پټلۍ هم دې کار ته متوجه شي.[۴۰] رېل لارو کې د خنډ رامنځته کېدو مخنيوي لپاره د هڅو په لړ کې، چينايي چارواکو ان له خپلو لويديځو همپوړو څخه په ښه ډول د رېل پټلۍ غير عمدي عواقب درک کړل.

دې ته په پام چې ووسونګ رېل پټلۍ د بهرنیو ګټو ساتنې لپاره د بهرنیو کمپنیو له لوري جوړه شوې وه، چینايي چارواکو هڅه وکړه دغه پروژه په داسې ډول بدله کړي چې د دوی د ګټو ساتنه وکړي. دوی پلان درلود د (تایوان) په فارموسا کې رېل لارې بیا سره یو ځای کړي، ترڅو د برید پر مهال خپله دفاع پیاوړې کړي. کتارونه ځای پر ځای شول، خو هېڅکله هم سره یو ځای نشول، ښايي د بودجې د کموالي له وجې.[41] د ووسونګ تر حذف وروسته، په وروستیو دوو لسیزو کې د رېل یوازې یو څو ګوته په شمېر پروژې څرګندې شوې، خو د دولت د دریغ بدلولو لپاره نظامي شکست حتمي و.

په ۱۸۹۴ کال کې د چین ـ جاپان جګړې په پیل کې، د چینګ دولت له دوه سوه میلو څخه کمه رېل پټلۍ درلوده او د هغه ماته د دولت په صنعتي پالیسۍ کې د عطف یوه لویه نقطه وه.[42] چینايي چارواکو رېل پټلۍ او د جاپان د عصري کولو پروګرام د ملي ځواک د کلیدي عنصر په توګه معرفي کړل. په مشخص ډول، د چین د بهرنیو چارو مسوول دولتي بنسټ، د رېل پټلۍ چارو مسوول شو.[43] همدا چې د چینګ د رېل پټلۍ لومړنۍ پالیسۍ پر وړاندې بهرني ګواښونه راڅرګند شول، چې په عمده ډول د دفاع وړ وو او د بهرنیو قدرتونو د نفوذ محدودلو په لټه کې وو، هغوی د نوولسمې پېړۍ په وروستیو کې یو عمده بدلون رامنځته کړ.[44]

دې بدلون چین په داسې موقعیت کې واقع کړ چې د (BRI) ډېرې ګډونوال ورسره بلد وو. د رېل پټلیو جوړول بهرنۍ پانګې او تخصص ته اړتیا لري او چین د دواړو له کمي سره مخ و. د درنو پورونو اخیستل یې پیل کړل. لومړنیو پورونو معمولاً له ۵ ـ ۶ سلنې د ګټې اخیستنې قېمت درلود او په دېرشو کلونو کې بېرته ورکول کېدل، خو راتلونکو ژمنو د اداء کولو لوړ قېمت او کمه موده درلوده. یوه ډېره فاحشه بېلګه یې، په ۹,۵ سلنه ګټه یو کلن پور و ـ زېربناوې د عصري پور ورکولو معادل وې ـ د پور ورکولو درغلي.[45]

په دې مذاکراتو کې د کمزوري لوري په توګه، چین له داسې شرایطو سره هوکړه وکړه چې د هغه د لویو بهرنیو شریکانو په ګټه وو. پور ورکوونکو همداراز د رغاونې د ټول لګښت تضمین ورکاوه، چې د اضافي کمېسیونونو د استخراج په موخه به د توکو د تامین لپاره ترې استفاده کېده او د پور د بېرته ورکولو تر وخت پورې یې د رېل پټلۍ له ګټې څخه د استفادې حق درلود. تر ۱۹۳۱ کال پورې، د رېل پټلیو جوړولو لپاره بهرنیو پورونو د چین دولت د نږدې ټول پور نیمایي برخه جوړوله او د دې پیسو نږدې ۴۰ سلنه یې په هغې کټه ګورۍ کې وې چې په دقیق وخت باید ادا شي.[46] چین د ښکار په ډول د پورونو ادا کولو طریقې قرباني و، چې اوس هم پرې انتقادونه کېږي.

«د بامونو له سره چیغې ووهئ»

د امریکا متحدو ایالتونو او سوئیس کانال د بین القاره یي رېل پټلۍ په څېر، دربیم نړیوال پیوند په ۱۸۶۹ کال کې بشپړ شو، چې بالاخره به پراخ او ناخوښې پیغامونه هم له ځان سره ولري. دغه کال، کله چې بریتانویانو د هند پر لوري د سوئیس بحري لارې ته سترګې نیولې وې، د یو باور وړ ټیلګراف اړیکې په لټه کې وو.[47] په ۱۸۵۳ کال کې بریتانوي حکومت د هند د لویو ښارونو د اتصال چارې پیل کړې او تر ۱۸۶۵ کال پورې، هند اته ویشت زره کیلومتره ټیلګراف درلود. بریتانوي چارواکو دوه کاله وروسته د قیام ځپلو لپاره له همدې لیکو استفاده وکړه او د امپراتورۍ لپاره یې خپل ستراتېژیک اهمیت تثبیت کړ. په ورته مهال، لندن د نړۍ په ټیلګراف شبکو کې د

مرکزي نقطې په توګه د ځان تثبیتولو په حال کې و، خو امپراتورۍ د خپل تاج له زیور سره ګړندۍ او باوري اړیکه نه درلوده.

د موجود اتصال کمزوري چلند د یوراشیا لوېې وچې د لومړنیو ټیلګرافونو تخنیکي ستونزې او جیوپولیټیکي منظره منعکسوله. په ۱۸۶۵ کال کې، له بریتانیا څخه هند ته د یو پیغام استولو به له پنځو تر شپږو ورځو وخت نیوه او له دولسو تر څوارلسو ربړ تمځایونو څخه به تېرېده.[۴۸] د لېږد په هر تمځي کې به کارکوونکو پیغام ترلاسه کاوه، کوډونه او په فزیکي ډول به یې پیغام بل مامور ته سپاره، هغه به پیغام ترلاسه او راتلونکي سیستم ته لېږدوه.[۴۹] ځینې مهال به پیغام د مخابره کېدونکي شخص له لوري ګډوډ ترلاسه کېده. دا تر ټلیفون وړاندې د ټلیفون یوه نړیواله لوبه وه او لګښت یې هم لوړ و. یو شل کلمه یي پیغام پنځه بریتانوي پونډه قېمت درلود، چې د اوسنیو ۸۰۰ امریکایي ډالرو معادل کېده.

د لومړنیو ټیلګرافونو سیمونه په طراحۍ او عمل کې له ستونزو سره مخ وو. د ټیلګراف په لومړنیو څو لسیزو کې، نړیوال معیارونه نه وو او سیمونه د مختلفو مشخصاتو پر اساس تولیدېدل.[۵۰] د ازموینې او تېروتنې له لارې، لا تر اوسه انجینران په دې هڅه کې وو چې د مختلفو موسمونو لپاره کوم مواد غوره دي او څه ډول کېدلای شي سیمونه د بېړیو له لنګر اچولو نیولې تر طوفاني سیندونو پورې له عامو ګواښونو خوندي کړي. هند ته لومړنی کېبل په دوو برخو کې وغځول شو، له سرې بحیرې تر عدن او له عدن تر کراچۍ پورې.[۵۱] دواړه ناکام شول او د بریتانیا دولت مجبور شو له هغه سیم څخه استفاده وکړي چې په ۱۸۶۵ کال کې له فارس خلیج قسطنطنیې ته غځول شوی و. عثماني امپراتورۍ د بریتانیا او د هغه د امتیاز حق ترمنځ واقع وه.

د بریتانیا دولت هغه هېوادونه چې سیمونه ترې تېر شوي وو، پړه بلل. په همدې ډول د پارلمان یوه غړي وړاندیز وکړ چې یو کار باید وشي، ترڅو «د ځنډ او د هغو کسانو له لوري د لېږد له امله د تېروتنو رامنځته کېدو مخنیوی وشي چې په دې مسیر کې کار کوي، په دغو کسانو کې د نیمه زده کړو، نیم ذاتي، ترکان، اتریشان او نور شامل دي... هغوی چې په ساده انګلیسي ژبه کې زموږ پیغام مثله او ګډوډوي.»[۵۲] همکارانو یې ورته چکچکې ووهلې. نورو د جاسوسۍ خطر ته اشاره وکړه، ځکه پیغامونه په ټوله اروپا کې د شطرنج سیالیو له تختې تېرېدل.

حللاره دا وه چې ډېری سیمونه باید له دوستانه قلمرو او ځانګړو امپراتوریو تېر شي. په ۱۸۶۶ کال کې د عوامو مجلس له لوري یوه ټاکل شوې کمېټه دې پایلې ته ورسېده: «دا چې . د سیاسي، سوداګریزو او ټولنیزو . ګټو لویوالي ته په پام چې د دې هېواد او هند ترمنځ شاملې دي، مناسبه نه ده د ټیلګراف ارتباطي وسایل په یوې لیکې یا یوه سیستم پورې تړلي وي، هر څومره چې د څو بهرنیو دولتونو په لاسونو او تر بېلابېلو مسوولیت لرونکو شرایو لاندې وي، هماغومره به یې خدمتونه ټولیز او په ارامه شرایطو کې وي.» راتلونکی کال، د بریتانیا دولت ژمنه وکړه چې خپلو ختیځو مستعمرو ته د نویو لارو د ارزونې لپاره له بهرنیو دولتونو سره د مذاکرې او کېبلونو غځولو ملاتړ وکړي.[۵۳]

د پریمانه ګټې په احساسولو، د پرشیا زیمنس او Halske شرکت د ایران او روسیې له لارې د یوې نوې لارې وړاندیز وکړ چې دغه مسیر یې له عثماني امپراتورۍ څخه لرې کاوه. دا د زیمنس ورونو لپاره یوه کورنۍ هڅه وه. یو ورور له بریتانیا سره مذاکرات وکړل، بل ورور له روسیې، دریېم له ایران او څلورم ورور د ترلاسه کوونکو تمځایونو ترمنځ د پیغام استولو بهیر له اتوماتولو سره مرسته وکړه. دا پروژه په ۱۸۶۹ کال کې بشپړه او راتلونکی کال ګټې اخیستنې ته وسپارل شوه. له لندن څخه کلکتې ته لومړنی پیغام په اته ویشت دقیقو کې ورسېد. وارخطا

www.sikaraam.com

ویرنر زیمنس خپل وررو کارل ته ولیکل: «د بامونو له سره چیغې ووهئ چې تهران ته په یوې دقیقې او کلکتې ته په ۲۸ دقیقو کې د پیغام په استولو سره، سرې بحیرې ته له ۱۰ تر ۱۲ساعتونو کې د پیغام استولو ته ماته ورکړه.»[۵۴] د ۱۸۷۰ کال په لومړیو کې، یو سیال کېبل د سرې بحیرې له لارې چې یوازې په مصر تېرېده، وغځول شو او په بهرنیو ځمکو یې د بریتانیا اتکا حد اقل ته راکمه کړه.[۵۵]

ډېر وخت نه و تېر شوی چې د نړۍ د ټیلګراف پر شبکو د بریتانیا سوداګریز تسلط ستراتېژیکه ګټه وکړه. د پېړۍ په پیل کې، د بریتانیا دولت د «ټول سره» په نوم د کېبلونو یو جلا سیستم رامنځته کړ، چې یوازې له بریتانیا او د هغې له ملکیتونو تېر شوی و. د شبکې له غوړېدو سره، د بریتانیا خزانه لرونکو د اقتصادي دلایلو له وجې د دې پروژو له یوې برخې سره مخالفت وکړ. خو هماغسې چې تاریخپوه پال کېنیډي ولیکل: «دا په لویه کچه د بریتانوي اردو، بحري ځواکونو او نورو دفاعي ځواکونو له لوري له منځه یوړل شول، هغوی چې د لیکو لپاره یې (مجازي لېوالتیا/ لېونۍ مینه) رامنځته کړې وه.[۵۶] دې پانګونې کم سوداګریز ارزښت درلود، خو په راتلونکو کلونو کې د اروپا لویو قدرتونو ترمنځ د سیالۍ زیاتېدو او بالاخره له کنټرول څخه د وتلو وړاندوینه یې هم کېده.

د جرمني مقاماتو لپاره، د اګست وسلو مرګونې چوپتیا لرله. د ۱۹۱۴ کال د اګست پر ۵، له جرمني سره د جګړې تر اعلان یوه ورځ وروسته، بریتانیا د جرمني پنځه کېبلونه چې د جګړې پر مهال له کاره لوېدلي وو قطع کړل.[۵۷] بریتانیا نه یوازې د فزیکي زېربناوو له مالکیت او ګټې اخیستنې، بلکې د هغوی د شرکتونو له وړتیاوو او ټاکلو نړیوالو معیارونو څخه هم ګټه ترلاسه کوله.[۵۸] د بریتانیا د ټیلګراف تر ټولو لوی شرکت په نوولسمه پېړۍ کې د استفاده کېدونکو کېبلونو دوه پر درېیمه او تر تولید وروسته نږدې نیمايي برخه استفاده کوله. په ۱۸۹۶ کال کې، په نړۍ کې د کېبل غځونې دېرش بېړۍ موجودې وې، چې له ډلې یې ۲۴ د بریتانیا اړوند وې.[۵۹] د کېبل غځونې پر مهارتونو د بریتانیا انحصار په دې معنی و چې سیالانو به یې یوازې د زیانمنو کېبلونو د رغاولو هڅه کوله.

هغه څه چې بریتانوي چارواکو یې وړاندوینه نه کوله، له منځه د هغوی د امپراتورۍ ماتولو لپاره د ټیلګراف قوت و. د هند . اروپايي ټلګراف کېبل او هغه پراخه شبکه چې یوه برخه یې وه، نه یوازې د بریتانیا استعماري فرمانونه، بلکې د بدلون لپاره قوي نظرونه هم لرل. ملتپالو خوځښتونو د خپلواکۍ لپاره له دې وسایلو څخه استفاده وکړه او بریتانوي سانسورچیانو ونشوای کولی د دې خبرونو د جریان او اړیکو مخه ونیسي. هماغسې چې تاریخ لیکوونکی دانیل هیډریک تشریح کوي: «د نظرونو او معلوماتو ترلاسه کولو او خپرولو لپاره د هندیانو د وړتیاوو زیاتوالي، له هغو ارتباطي رسنیو څخه په استفادې چې بریتانویانو معرفي کړي وو، د بریتانیا حکومت دایمي نه، بلکې کمزوری کړ.»[۶۰]

د نړۍ ډېری دولتونو د ۱۸۶۰ او ۱۸۷۰ لسیزو پر مهال د ټیلګراف منلو لېوالتیا درلوده، خو د چین دولت یې د مخنیوي او وروسته د شدید کنټرول هڅه وکړه. نوې ټکنالوژۍ ته په پام، شین بائوژن، هماغه چینايي چارواکی چې وروسته یې د ووسانګ ریل پټلۍ په لمنځه وړو ځار درلود، په ۱۸۶۵ کال کې اندېښنه څرګنده کړه: «په ورځپاڼو کې د هغو بې اساسه شایعاتو مخنیوي به ډېر ستونزمن وي چې د خلکو د وېرولو لامل کېږي.»[۶۱] د ریل پټلۍ په اړه د چین د احتیاط په څېر، د ټیلګراف پر وړاندې لومړنی مقاومت او بالاخره یې منل تر ډېره د ملي امنیت د اندېښنو له امله و.

په لومړیو کې، تر ټولو لوی ګواښ معلومات نه وو چې د ټیلګراف مزو له لارې لېږدول کېدل، بلکې د جوړولو لپاره یې د بهرنیو قدرتونو لېوالتیا وه. هماغسې چې د چین په بهرنیو چارو کې مخکښ بنسټ په ۱۸۷۰ کال کې

www.sikaraam.com

دې پایلې ته ورسېد: «کله چې بهرنیانو ته د یو ګام وړاندې تللو اجازه ورکړل شي، هغوی په چټکۍ مخې ځي... بې ځنډه چټکتا [هغوی] هڅه کوي د هېواد په داخل کې نفوذ وکړي او تل د بدلون په حال کې پانګونو سره، خپلې هوښیارې طرحې تعقیب کړي.»[62] چینایي چارواکو استدلال وکړ چې د ټیلګراف مزي د رېل پټلیو په پرتله د غلا او ورانولو لپاره ډېر زیانمن دي او هر ډول زیان کولی شي بهرنیو قدرتونو ته د مخامخ مداخلې زمینه برابره کړي.

دقیقاً، د چینګ دولت دریځ د مختلفو لیدلوریو منعکسونکی و، هغوی ټول د ټیلګراف مخالف نه وو. د بېلګې په توګه، د چین د سوداګریز قشر په منځ کې د ټیلګراف شبکې له پراختیا سره لېوالتیا موجوده وه، خو د مخالفت ځینې نور دلایل یې هم موجود وو. ولایتي چارواکي اندېښمن وو چې د ځواب ویني او د مرکزي دولت د غوښتنو زیاتوالي سره به، ټیلګراف د هغوی خپلواکي له منځه یوسي.[63] بهرنیو ډیپلوماتانو هم ورته اندېښنې لرلې. په رسمي ډول، بریتانوي ډیپلوماتان په چین کې د ټیلګراف مزو د عاملو لپاره له تر ټولو فعالو مدافعینو څخه وو. په خصوصي ډول، هغوی له لرې ځایه پخپلو چارو کې د لندن د مایکرو منجمنټ په اړه اندېښنه څرګنده کړه.[64] د امپراتوریو استازو چې کله خپل ځواک ګواښه، له استبداد څخه بېزاره و.

بهرنیو شرکتونو په چین کې د کېبلونو غځولو لپاره یو لړ نوښتي او مشکوکو هڅو ته دوام ورکړ. د ۱۸۶۰ لسیزې په وروستیو کې، چینایي چارواکو هوکړه وکړه چې تر اوبو لاندې کېبلونو ته چې په بېړیو کې ښکته کېږي، اجازه ورکړي. دوی ښایي دلیل درلود چې تر اوبو لاندې غځېدونکي کېبلونه د غلا او خرابېدو له اړخه کم زیانمن دي یا ښایي تشخیص کړې یې وه چې نشي کولی د بهرنیو شرکتونو د کار د دوام مخنیوی وکړي. د سره او شنه څراغ لوبې پر اساس، بهرني شرکتونه له رسمي اجازې اخیستو پرته ساحل ته نږدې شول. دوی په لویو بېړیو کې د بندرونو پر لور وخوځېدل، ترڅو ساحل ته نږدې موقتي ځایونه جوړ کړي او بالاخره په ازاده فضا کې معاهده شویو بندرونو او د بهرنیانو له لوري کنټرول کېدونکو ځمکو ته ورسېږي. په ازاده فضا کې لومړنی کېبل د ووسونګ رېل پټلۍ په اوږدو کې تېر شو. په لومړیو کې، چینایي چارواکو په ۱۸۷۸ کال کې له رېل پټلۍ سره د یادې لیکې د له منځه وړو حکم ورکړ، خو وروسته یې دریځ بدل شو.[65]

د ۱۸۷۰ لسیزې په وروستیو کې، چینایي چارواکي متوجه شول چې د هغوی سیاست له منځه د ماتېدو په حال کې دی. په پیل کې، هغوی اندېښمن وو چې له ټیلګراف څخه استفاده به بهرنیانو ته د معلوماتو ترلاسه کولو زمینه برابره کړي. د لیکو جوړول خو پر ځای پرېږده، چین ان د تطبیق لپاره د تخنیکي ماهرینو له کموالي سره مخ و. هغه بهرنیان چې دغه خدمتونه وړاندې کوي، وړاندې تر دې چې مطلوب کسان یې ترلاسه کړي، دوی به د چین رسمي پیغامونو ته لاسرسی ولري. خو بهرنیو قدرتونو په داسې حال کې چې پخپله پر پخوانیو مېتودونو تکیه کوله، پخپلو سواحلو کې له همدې ټکنالوژۍ ګټه اخیسته. شېن بائوژن په ۱۸۷۰ کال کې ولیکل: «په ښکاره بهرنیان د ټیلګراف لیکو جوړولو لپاره پخپل هوډ ډېر ټینګار کوي. که موږ یوازې هغوی ته اجازه ورکړو چې پخپله ټیلګراف جوړ کړي او اړتیا وي پر یو لړ محرمو مسایلو بحث وشي، نو دوی به په یوه او دوه ورځو کې خبر شي، په داسې حال کې چې لس ورځې به تېرې شي، خو موږ به لا هم له پامه غورځول شوي یوو.»[66]

په راتلونکو لسیزو کې امنیتي اندېښنې په چین کې د ټیلګراف شبکې د پراختیا لامل شوې. په لومړیو کې په بهرني ملاتړ، په ځانګړي ډول د ډنمارکي شرکت (the Great Northern) په مرسته د انجینرانو، تجهیزاتو او ان د ټیلګراف ښوونځي د ښوونکو لپاره، چینایي دولت په تدریجي ډول خپل متخصصین زیات کړل. له امنیتي ګواښونو سره د مبارزې لپاره نوې لیکې جوړې شوې.[67] د ۱۸۸۰ لسیزې په منځ کې، په ویتنام کې فرانسوي

ځواکونو ته په غبرګون کې، چین پخپلو سویلي ولایتونو کې لیکې زیاتې کړې. یوه لسیزه وروسته، په کوریا کې د جاپاني ځواکونو د فشارونو له زیاتېدو سره هممهاله، چین په شمال کې نورې لیکې هم جوړې کړې. هغه ټکنالوژي چې د بهرنیو قدرتونو لپاره یوه خطرناکه ملاتړې دروازه ګڼل کېده، د بهرنیو قدرتونو د لرې ساتلو لپاره پر یوې اړتیا بدله شوه.

خو د بریتانیا په څېر، د چینګ دولت ونشوای کولی د ټیلګراف تورې بل اړخ پڅ کړي. هماغه مزي چې د مرکزي دولت امرونه به یې لېږدول، له هغو انقلابي ډلو سره هم مرسته وکړه چې د هغو د تطبیقولو په لټه کې وو. په ۱۹۱۱ کال کې، د خلکو د نارضایتۍ او د حکومت د تېروتنې د انفجار کال و، کله چې له دولت څخه د چین د پوځي واحدونو او ولایتونو جلا کول پیل شول. ټیلګراف د چینګ د سقوط لامل نه و، خو یوه وسیله وه او د هغو ډلو په واک کې وه چې د موجود وضعیت او همداراز هغو ځواکونو ساتنه یې کوله چې د بدلون لپاره جنګېدل. ورته پېښې ښايي لسیزې وړاندې د اس سپرو په زمانه کې په ارامۍ پېښې شوې وای او دولت ته یې زمینه برابره کړې وای، چې لومړني پاڅونه وځپي. خو په ټیلګراف سره، خبرونه تر دولتي ځواکونو په چټکۍ خورېدل او پاڅونونه په انقلابونو بدل شول.[۶۸] له ټیلګراف سره تر ناکامه مبارزې وروسته، د چینګ کورنۍ د هغه د منلو باوجود هم سقوط شوه.

د چین نوبت

د استعمار لپاره د چین تجربه ښايي د یادې امپراتورۍ د ماضي په پرتله ډېره مهمه وي. د نوولسمې پېړۍ په دویمه نیمايي کې، چین په بهرنۍ پانګونې د خپلو اقتصادي هیلو د تعقیبولو او د خپل حاکمیت ساتلو لپاره د سیاسي الزامیت ترمنځ له ناممکن انتخاب سره مخ و. له بریتانیا څخه د ماتې تر منلو لږ څه وروسته، چین په پام وړ ډول دفاعي حالت کې و او د نوې ټکنالوژۍ په قیمت یې چې د جاپان په ګډون نورو ترې په بریالیتوب استفاده کوله، د خپل حاکمیت ملاتړ وکړ. دغه احتیاط بالاخره په یوه مسوولیت بدل شو او د چین . جاپان جګړې پر مهال یې خپل د ربړ پټلۍ سیستم ته د پراختیا نه ورکولو قیمت پرې کړ، د باکسر پاڅونونو پر مهال د دې سیستم پراختیا او وروسته یې چې کله درانه پورونه واخیستل او بېرته یې نشوای ادا کولی.

له ولسمشر شي څخه ښکته ټولو چینايي چارواکو په یوه ډول او قاطعیت د (BRI) په اوږدو کې د استعمار تورونه ردول. په ۲۰۱۷ کال کې شي د کمونیست ملي ګوند په کانګره کې تشریح کړه: «مهمه نه ده چې د پراختیا کومې مرحلې ته ورسېږي، چین به هېڅکله په تسلط یا پراختیا کې د شاملېدو لټه ونه کړي.»[۶۹] د چین د راتلونکو اهدافو په اړه د نړۍ ډاډه کولو لپاره، چینايي چارواکي او اکاډمیک قشر تېر ته اشاره کوي او ادعا کوي چې د نورو هېوادونو استعمار د چین په (DNA) کې نشته.[۷۰] دقیقاً، چینګ د قدرت سلسلې له تثبیت سره، د خپلو پراختیا په حال کې سرحدونو د کنټرول لپاره له ډېری هغو تاکتیکونو استفاده وکړه چې اروپايي قدرتونو له خپلو سرحدونو بهر ترې استفاده کوله.[۷۱]

په خطرناک ډول، چین اوس له هغو ګواښونو سره مخ دی چې پخوانۍ امپراتورۍ ورسره مخ وې، خو پرته له دې چې د پخوانیو امپراتوریو په څېر نړیوالې تېروتنې وکړي. تر دوو نړیوالو جګړو وروسته، لویدیځو قدرتونو نړیوال بنسټونه جوړ کړل چې د بهرنیو پورونو د ورکړې، د ګټو د نرخونو کنټرول او د نورو اړتیاوو له ډلې د

چاپېریال او ټولنیزو اغېزو ارزونې لپاره به یې لارښوونې رامنځته کولې. چینایي چارواکو ژمنه وکړه چې دوی به هم دې اهدافو ته اهمیت ورکړي، خو په هماغه ډول یې د عملي کولو لېوالتیا نه لرله.

د دې پر ځای چې چینایي چارواکي د اوسنیو زېربناوو د هڅو په اړه انتقادونو ته ځواب ووایي، دوی دا کار د تاریخ زېږنده بولي او د ریاکارۍ فریاد کوي. په هر حال، نني پرمختللي هېوادونه چې په نوولسمه او شلمه پېړۍ کې د پراختیا په حال کې وو، د لوړو چاپېریالي او ټولنیزو معیارونو په رعایت مکلف نه وو. ایا نړیواله ټولنه اوس لوړ خنډونه یا دوه ګوني معیارونه جوړوي؟ خو دا له تاریخ څخه ناسم خطرناک برداشت دی، د بېلګې په توګه، د ناخوښو پېښو له امله نه، بلکې د کینې له امله په امریکا متحدو ایالتونو کې رېل پټلۍ پراختیا وموندە. که په امریکا متحدو ایالتونو کې د رېل پټلۍ جوړېدو کار ډېر سوکه مخته تللی وای او د خپلو کورنیو ګټو پر ځای یې د بازار اړتیاوو ته پام کړی وای، په کمو لګښتونو به یې له رېل پټلیو څخه ډېره ګټه ترلاسه کړې وای. هماغسې چې راتلونکی څېړکی شیي، (BRI) د امپراتورۍ پروژه کې یوه ریښه لري، چې د پخوانیو اهدافو لپاره له نویو ټکنالوژیو استفاده کوي. د دوی یوه برخه د اساسي ټکنالوژیو هغه وروستی نسل دی چې د اتومات بندرونو، چټکو رېل پټلیو او نوري فایبر کېبلونو په ګډون تري په نوولسمه پېړۍ کې استفاده کېده. د ریموټي سینسرونو په ګډون چې د معلوماتو لویه برخه راټولوي او د هغوی مصنوعي ځیرکتیا ترتیبوي، نورې ټکنالوژۍ کولای شي انقلابي بدلونونه رامنځته کړي. همدا راز د هغې اړیکې چې بیجېنګ یې د (BRI) له لارې د تعقیبولو ادعا کوله او هغه کنټرول چې د پرېښودو لېوالتیا یې نه لرله، ترمنځ اساسي اندېښنه موجوده وه، چې په لسم څېرکي کې به تشریح شي.

له شک پرته، د چین (BRI) به له ځان سره ناخوښي عواقب هم ولري. ډېری وخت اتصال لېونۍ مینه ګرځول شوې، په سیلیکون دره کې هدف ته د رسېدو لپاره د یوې وسیلې پر ځای پخپله یو توکی ګڼل کېږي. تاریخي یادښتونه پام ور دي. د وریښمو لارې نه یوازې درمل او نظریې لېږدولې، بلکې بوبونیک طاعون یې هم لېږداوه.[۷۲] رېل پټلۍ د وېشل شوې امریکا لپاره ویاړ او د دوو بحرانونو لپاره کټلست و. بریتانوي ټېلګراف مزو د خپلو ارزښتناکو استعماري ملکیتونو له لاسه ورکولو بهیر چټکتیا څخه وړاندې سوداګریزې او ستراتېژیکې ګټې هم برابرې کړې وې. په داسې حال کې چې چین په تاریخ کې د بهرنیو زېربناوو له تر ټولو لوی فشار سره مخکې روان دی، د هغه بهرني ملګري، سیالان او ان د دې هېواد چارواکي به هم حیران شي.

دویمه برخه

د اروپا پر لور

www.sikaraam.com

مرکزي اسیا

د ستراتېژیکو او نړیوالو مطالعاتو مرکز، د اسیا بیانښلولو پروژه

درییم څپرکی

څلورلارې

مرکزي اسیا

د نړۍ مرکز په حیرانوونکې ډول د (هېڅ ځای) منځ ته نږدې دی. له انساني نظره، د نړۍ مرکز هغه ښار دی چې د ځمکې پر مخ له هر فرد سره تر ټولو کمه فاصله لري. د نفوس د زیاتېدو او کمېدو له وجې تل د تغییر په حال کې دی، خو په یو اټکل د قزاقستان الماتا ښودل کېږي.[1] له هر اقیانوس څخه تر ټولو لرې نقطه، د (هېڅ ځای) منځ، د چین په سویل کې د قزاقستان سرحد ته نږدې ځای دی. جغرافیه پوهان یې «د یوراشیا د نه لاسرسي وړ نقطه» بولي.[2] نږدې سل میله لرې، چین او قزاقستان د یو لوی شرط تړلو په حال کې دي، ترڅو دغه نښان پخپل سر ووهي.

د ۲۰۱۷ کال د مې یو سهار وختي، زه له الماتا څخه روان شوم ترڅو خرګوس دروازې ته ځان ورسوم، د لویو لوجستیکي تاسیساتو لرونکې صنعتي سیمه چې د چین او قزاقستان په سرحد کې موقعیت لري. په موټر کې د درې ساعته مزل پر مهال ما پر سړک تر انسانانو زیات څاروي ولیدل. تر لږ مزل وروسته به یو ځل زموږ موټر درېده، ترڅو د وزو یا پسونو یوه رمه تېره شي. ډېری یې له کوم څار پرته په شنو او صافو دښتو کې پرېښودل شوي وو. په سویل کې، غرونه واورو پوښلي وو، د تیان شان غرونو یوه برخه شاته لکه د ښکتنیو غاښونو په څېر څوړنده وه. لویه لار د جوړېدو په حال کې وه او نوې رغاول شوې برخې له پخوانیو برخو سره چې ښکارېدې تر سړک زیاتې کندې پکې وې، یو ځای شوې وې.

له خرګوس څخه څو کیلومتره لرې، زموږ موټر د پولیسو له لوري ودرول شو. موږ وړاندې ولاړو او د موټرو له یو کوچني کتار سره یو ځای شو. یو افسر رانږدې شو او زما چلوونکی له ځنډ پرته سمدستي ښکته شو. ما په شیشه کې کتل چې هغه یې له ځان سره لرې بوت او د پولیسو موټر شا سیټ ته پورته شو. څو دقیقې وروسته بې حوصلې راستون شو. ما ترې وپوښتل څه وشول. هغه په روسي ژبه وویل: «پیسې»، موټر یې شاته بوت، ترڅو مخ پر وړاندې پر سړک حرکت ته تیار شي او غټه ګوته یې د شهادت له ګوتې سره موښله (د پیسو اشاره). دغه اندازه د هغو پیسو یو پر پنځمه برخه وه چې ما د کرایې په ډول هغه ته ورکړې وې او هغه باید رشوت هم له همدې کرایې ورکړی وای، ځکه خو یې د نورو هغو غوښتنه له ما ونه کړه. دغه ټکان د ګازو ډکولو په څېر عادي و.

په خرګوس دروازه کې زما کوربه په خندا رانه وپوښتل: «ښه راغلاست! ډریوري څنګه وه؟ له پولیسو سره دې کتنه وشوه؟» د کلکو نارنجي خولیو په اغوستو، چې په محوطه کې د تګ راتګ لپاره لازمي وې، د تاسیساتو کتلو لپاره راووتو.

«نوې دوبۍ»

www.sikaraam.com

تر رسېدو وړاندې، د ۲۰۱۰ کال د سپوږمکۍ تصویرونو ته ځیر شوم، چې شاړه قهوه یي دښته یې ښودله. همدغه سیمه اوس په ګمرکونو، کډوالو ته په اسانتیاوو او زرګونه کارګرو ته د خوب ځای پر تجهیزاتو سنباله وه، که څه هم په ۲۰۱۸ کال کې دلته یوازې ۲۵۰ تنه په کار بوخت وو.[3] د دې تاسیساتو لومړنیو جوړونکو ژمنه کړې وه چې دا ځای به په «نوې دوبۍ» بدلوي او وړاندوینه یې کړې وه چې تر ۲۰۲۰ کال پورې به په خرګوس کې اقتصادي فعالیتونه شل برابره زیات او پنځوس زره کاري فرصتونه برابر شي. ډراماتیک تحول چې لا تر اوسه نه دی رامنځته شوی.[4] د نورکېنټ نږدې ښار چې د ۲۰۱۷ کال تر پایه یې ۱۲۰۰ اوسېدونکي لرل، وړاندوینه کېږي چې تر ۲۰۳۵ کال پورې به یې نفوس سل زرو کسانو ته زیات شي.[5] قزاقستان یې د جوړولو په حال کې دی، خو داسې هېڅ تضمین نشته چې د خوبونو دا دښته به په حقیقت بدله شي.

د خرګوس د ژوند وینه د ریل پټلۍ ترافیک دی او تپانده زړه یې لوی کانټېنر پورته کوونکي کېرنګونه دي، چې د چین او روسیې د ریل پټلیو د موازي لیکو ټولګه جوړوي. دا چې په روسیه او ټول پخواني شوروي اتحاد کې ریل پټلۍ په چین او اروپا کې د استفاده کېدونکو ریل پټلیو د معیار تر کچې زیاتې دي، نو کارګو باید په سرحد کې تبادله شي. د عامو شویو افسانو روایت دا دی چې تزاري روسیې د یرغل پر وړاندې د دفاع لپاره نور معیارونه انتخاب کړي دي. په حقیقت کې، په ډېر احتمال دغه تصمیم په لومړیو کې د مؤثریت او خوندیتوب دلایلو له وجې نیول شوی دی.[6] دا چې لاره ډېره جوړه شوې، هغه لګښت چې سټنډرډ وګرځي، ډېر لوړ دی. خرګوس یو قمار دی چې د تېرې نیمې پېړۍ په پرتله به په راتلونکې کې ځمکنۍ سوداګري لا زیاته رقابتي کړي. د پنځلسمې پېړۍ په وروستیو کې، د لویو اقیانوسي بېړیو او د ځار نویو مېتودونو اختراع، سمندري سوداګري ډېره ارزانه او پراخه کړه. د اروپايي استعماري قدرتونو ترمنځ Mercantilism یا د سوداګرۍ سیاست او خپلمنځي سیالیو، سوداګري سواحلو ته کش کړه. د یوراشیا په زړه کې سیاسي پاشلتیا، چې د سختو شخړو او سرحدونو رامنځته کېدو لامل شوه، دغه بدلون پیاوړی کړ. له هغه وخته، عمدتاً د اسیا او اروپا ترمنځ سوداګري د بحر له لارې ترسره کېږي. په ۲۰۱۶ کال کې، ریل پټلۍ د چین او اروپا ترمنځ د حجم له نظره ۱ سلنه او د ارزښت له نظره ۲ سلنه سوداګري لېږدوله. سمندري بېړیو د چین . اروپا ترمنځ، د وزن له نظره ۹۴ سلنه او د ارزښت له نظره دوه پر درې برخې سوداګري ترسره کوله.[7]

د اسیا د شوروي اتحاد ماضي لا تر اوسه هم په دې سیمه کې د ختیځ . لویدیځ پر مسیرونو خپل سیوری غوړولی دی. کله چې د شوروي اتحاد پلان جوړونکو پر سویل تمرکز وکړ، دوی د جمهوریت غوښتونکو ټولګو ته پام ونه کړ، بلکې ټول پام یې یو سیاسي واحد ته و. دوی په مرکز کې له مسکو سره له شمال . سویل پورې د سړکونو، ریل پټلیو، هوايي او انرژۍ شبکې جوړې کړې. دغه شبکې د کار د هغه وېش له امله چې هوډ یې درلود جمهوریت غوښتونکي له مسکو سره تړلي وساتي، لا زیاتې پیاوړې شوې. د دې پر ځای چې اجازه ورکړي هره برخه د ریل پټلۍ ټکنالوژۍ په تولید کې اغېزناکه واقع شي، دندې د مختلفو جمهوریتونو ورکشاپونو ته ورکړل شوې، په داسې ډول چې یوه د مسافرینو ګاډۍ جوړې کړې، نورو ډیزلي لوی بار کشوونکي ورغاول او همداسې نور.[8] د نویو ودانیو جوړولو یا بیارغاولو وړاندیز د مسکو له لارې واستول شو. د شوروي اتحاد د اقتصادي چټکتیا له کمېدو سره ریل پټلۍ هم کمې شوې. د ۱۹۸۰ کال په وروستیو کې، د بودجې د کموالي له وجې د ریل پټلیو ودانۍ او ساتنځایونه نږدې یو پر درې برخې خالي وو. د یو اټکل له مخې، د یوې ریل پټلۍ جوړولو ۶۶ کاله وخت نیوه.[9]

کله چې په ۱۹۹۱ کال کې پخوانی شوروي اتحاد پر پنځلسو جلا هېوادونو ووېشل شو، دغه مغلقې، خو په ورته مهال کار وړ شبکې هم ټوټه، ټوټه شوې.[۱۰] د قرغیزستان له پلازمېنې بېشکېک څخه د دې هېواد دویم تر ټولو لوی ښار اوش ته رېل پټلۍ وړاندې تر دې چې بېرته قرغیزستان ته ورسېږي له قزاقستان، اوزبیکستان، تاجیکستان او بیاځلي له اوزبیکستان څخه تېره شوه.[۱۱] دقیق د پخواني شوروي اتحاد تر پاشل کېدو وړاندې، هره اونۍ به نږدې ۱۵۰ رېل کتارونو د اوزبیکستان، تاجیکستان، قرغیزستان او د شوروي اتحاد په نورو سیمو کې، ډېری یې په روسیه کې تګ راتګ کاوه. لس کاله وروسته، یوازې څوارلس کتارونه له روسیې سره نښتي وو.[۱۲] د سیمې ډېری الوتنې همدا اوس هم د مسکو له لارې ترسره کېږي. د سیاسي اړو دوړ له امله، د تاجیکستان او اوزبیکستان پلازمېنو ترمنځ لومړنۍ سوداګریزه الوتنه تر ۲۰۱۷ کال پورې هم ترسره نشوه.[۱۳] د ترکمنستان دولتي هوایي شرکت الوتکې چې د مرکزي اسیا د پنځو هېوادونو ترمنځ جزیره یې هېواد دی، مستقیم لندن، مسکو او بیجېنګ ته الوتنې کوي، خو د مرکزي اسیا پلازمېنو بېشکېک، دوشنبې او تاشکند ته یې نشي کولی.

د شوروي اتحاد تر پاشل کېدو وروسته، د «ورېښمو لارې» بیا جوړولو وړاندیز بیا راوټوکېد، سره له دې چې د دې کار لپاره یې کافي منابع هم نه لرل، خو ټولو یې د ترسره کولو هیلې لرلې. د دوی په منځ کې اروپایي ټولنه لومړنۍ هغه وه چې د دې کار لپاره یې موزې په پښو کړې او یو نوښت یې رامنځته کړ چې هغه یې «د ورېښمو لوېې لارې رنسانس» ونوموه. دغه تخیلي جذابیت ښایي د کمرنګه ورېښمي نوم په هڅو کې ورک شوی وي، که یې لنډ ووایو د لېږد رالېږد اروپا. مرکزي اسیا قفقاز یا TRACECA کوریډور.

TRACECA تازه خپلواکې ته د مرکزي اسیا د رسېدلو دولتونو او قفقاز شخړې په اختلافاتو کې راګیر شو. له سیاسي نظره د هغه تمرکز د باکو، اذربایجان، پوتي او جورجیا له لارې پر لېږد رالېږد و، ځکه دې مسیر د روسیې مخنیوی کاوه، خو له اقتصادي نظره د سیالۍ وړ نه و او دلیل یې دا و چې د بېړیو دوه بندرونه او لا زیاته تعرفه پکې شاملېده.[۱۴]

څو نور هم له دې مبارزې سره یو ځای شول. په ۱۹۹۶ کال کې، د ملګرو ملتونو سازمان یوې کمېټې له اسیایي لوېې لارې شبکې یا AHN سره د مرکزي اسیا هېوادونو یو ځای کېدل تصویب کړل. AHN په رسمي ډول په ۱۹۵۹ کال کې پیل شوه، خو تر ۱۹۷۵ کال پورې یې پام وړ بودجه ترلاسه نه کړه او د یو کټلېست پر ځای په یوه کمزوري همغږي کوونکي او څارونکي بدله شوه.[۱۵] د کمېټو غونډې د دې لپاره جوړېدې ترڅو له اصلي لېست څخه لومړیتوب لرونکې پروژې زیاتې یا کمې کړي، چې د معلوماتو له شریکولو سره مرسته وکړي، خو د هڅو شریکولو لپاره یې پر هېوادونو هېڅ الزامیت یا محدودیت نه لګوه. په هرو څو کلونو کې یو ځل، د ترانسپورټي اړیکو د وضعیت په اړه تازه معلومات خپروي چې ګویا ګډونوالو هېوادونو ورته برابر کړي دي. دا په بیروکراسۍ د ورېښمو لاره ده.

د مرکزي اسیا له لارې د اتصال د ټولو پلانونو ترمنځ، د مرکزي اسیا د سیمه ییزو اقتصادي همکاریو پروګرام (CAREC) ښایي تر ټولو ډېر بریالی هغه وي. له ۱۹۹۷ کال راهیسې یې په ۶ هوایي دهلېزونو کې د لېږد رالېږد لګښت او د سفر وخت راکم کړی دی چې د څو هېوادونو د ګډې پروسې له لارې جوړ شو او د اسیا پراختیایي بانک یې څارنه کوله. پنځو نورو څو اړخیزه سازمانونو هم د دې پروسې په پلان جوړونه او مالي لګښتونو برابرولو کې برخه واخیسته.[۱۶] همدا چې پر دې لومړیتوبونو هوکړه وشوه، پرمختګونه حک شول او په وخت او

www.sikaraam.com

ترانزيټ کې د سپما رامنځته کولو له نظره به په دقت ارزول کېده. په مقابل کې، د چين (BRI) تر اوسه د سيمه ييزې اجماع له رامنځته کولو، منظمو او ثابتو پلانونو يا د فعاليت له ازمېښت پرته، پيسې ګټلې دي.

ان د امريکا متحدو ايالتونو کانګرس په ۱۹۹۹ کال کې د «وريښمو لارې ستراتېژۍ قانون» په تصويبولو سره له دې بهير سره يو ځای شو. موخه يې په «ختيځ ـ لويديځ محور» د زېربناوو پراختيا او د سوداګرۍ لوړول و، خو يوازې يې له شته بهرنيو مرستو استفاده وکړه. دغه بيل تېر ته په کتو پيل شو. تر دې وړاندې يې ادعا کوله: «متقابله اقتصادي اتکا د وريښمو لارې په اوږدو کې د خلکو ترمنځ د همکاريو لامل کېږي. د دغو خلکو ترمنځ د تاريخي اړيکو او اقتصادي تړونونو بيا را ژوندي کول د هغوی د حاکميت د تضمين او همداراز د ډيموکراسۍ او مارکېټ د اصلاحاتو بريالي کېدو لپاره مهم عنصر دی.»[۱۷] دا د واشنګټن اجماع وه چې د وريښمو لارې په توګه بيا بسته بندي شوه. هماغسې چې په ۷ څپرکي کې تشريح شوې، د امريکا متحدو ايالتونو دولت يوه لسيزه وروسته، په افغانستان کې د جګړې پر مهال، د وريښمو لارې د نوم او نښان ګرد او غبار پاک کړ. ډېری دغه هڅې اوس هم په هماغه ډول دوام لري، خو سيمه لا غوره اتصال ته اړتيا لري. په مرکزي اسيا کې، په متوسط ډول دوه ورځې وخت نيسي چې تاسو د ګاونډي هېواد له يوه اصلي ښار څخه بل ښار ته سفر وکړئ.[۱۸] ټول د لا زيات اتصال پر اړتيا موافق دي، خو د شوروي اتحاد د پلان جوړونکو په څېر چې د سيمې زنګ وهلې زېربناوې يې جوړې کړې دي، هر نوی ليډلوری پخپله د هغه د ليکوونکي ګټې منعکسوي. د نويو هڅو اعلان د موجودو پروژو د پای ته رسولو يا د ګټورو پروژو تر لغوه کولو ډېر اسانه کار دی. د کمو متصلو سيمو لپاره، دغه تکرار ډېر عام دی.

خرګوس پخپله تکرار دی. په شمال کې، د چين Alashankou ته مخامخ په Dostyk کې د زړې رېل پټلۍ شبکه موجوده ده. د چين ـ شوروي جنجالونو له امله يې د نښلېدو کار کلونه په ټپه ولاړ و، بالاخره په ۱۹۹۰ کال کې بشپړه شوه. لومړنی سوداګريز کتار ورته په ۱۹۹۱ کال کې ورسېده او په ۱۹۹۲ کال کې ترې د خپلواک قزاقستان او چين ترمنځ د مسافرينو کتار تېر شو. په زړه پورې خبره خو دا ده چې دې پخواني اتصال ته لويديځو رسنيو چې په هرو څو مياشتو کې به يې يو ځل د خرګوس په اړه نوي معلومات خپرول، هېڅ پاملرنه ونه کړه. د Dostyk تاسيسات ډېر کم کارول کېږي او د رېل هر کتار تېرېدل نيمه ورځ زيات وخت نيسي، خو تر ۲۰۱۸ کال پورې، په کلني ډول پکې لا هم ډېر مالونه ښکته پورته کېدل.[۱۹]

خرګوس ښايي په راتلونکو کلونو کې د Dostyk ځای ونيسي.[۲۰] د الماتا او خرګوس ترمنځ د رېل پټلۍ ۲۰ لارې د Dostyk له واټن څخه څلور سوه کيلومټره لنډې دي. خرګوس پرمختللي امکانات لري او که چېرې اقتصادي مؤثريت ترې استفاده ونشي کولی، د قزاقستان دولت کولی شي له Dostyk څخه خرګوس ته لا زيات کتارونه واستوي، که څه هم دا کار کولی شي د Dostyk کارکوونکي او اوسېدونکي له اقتصادي فعاليتونو محروم کړي. له ټولو مهم دا چې، خرګوس په چين کې يو ملاتړی لري. په ۲۰۱۷ کال کې، په بيجېنګ کې د (يو کمربند؛ يوه لار) په جوړښت يا فورم کې، د چين د COSCO بېړۍ چلوونکو د دغو تاسيساتو ۴۹ سلنه واک ترلاسه کړ. د COSCO رئيس خو ليرونګ ژمنه وکړه چې خرګوس به په «سيمه ييز مرکز» بدلوي او «د قزاقستان په ګډون به د مرکزي اسيا محصولات د بحر له لارې نړيوال مارکېټ ته رسوي.»[۲۱] نړۍ ته د مرکزي اسيا د پلور تصوير ډېر پياوړی دی، خو د ختيځ ـ لويديځ نړدې ټول اقتصادي فعاليتونه له مرکزي اسيا څخه سرچينه نه اخلي، بلکې له دې ځايه تېرېږي.

چین د ختیځ . لویدیځ کتارونه د (BRI) لپاره په اغېزناکو، که څه هم ګمراه کوونکو تبلیغاتو بدل کړي دي.[۲۲] په داسې حال کې چې په لوېې سوداګرۍ کې د هغوی رول کم دی، خو د چین . اروپا رېل پټلۍ خدمتونو په وروستیو کلونو کې پام وړ وده لرلې ده. تر ۲۰۰۸ کال پورې، له چین څخه اروپا ته د لېږد رالېږد مخامخ خدمتونه موجود نه وو.[۲۳] د ۲۰۱۹ کال له مارچ څخه، هغوی د چین نږدې شپېته ښارونه د اروپا له نږدې پنځوسو ښارونو سره نښلولي دي.[۲۴] شپږ برابره د هوا او دوه برابره د بحر له لارې په چټک ډول د ترسره کېدو له امله، رېل پټلۍ کولای شي د لیپ ټاپ، موبایلونو او کوچنیو پرزو په توګه د لوړ ارزښت لرونکو توکو لپاره متوسط قانع کوونکی انتخاب وي.[۲۵] Hewlett Packard هغه لومړنی شرکت و چې د چین په لویدیځ کې یې له خپلو تولیدي تاسیساتو څخه مخامخ د رېل محمولې د اروپا تر مارکېټونو پورې ورسولې. یوه خوشبینانه مطالعه چې د رېل پټلۍ صنعت د یوې ډلې په سپارښتنه ترسره شوی اټکل کوي چې د چین او اروپا رېل پټلۍ خدمتونه کولای شي د ۲۰۱۶ او ۲۰۲۷ کلونو ترمنځ له حجمي نظره د خپلې سوداګرۍ کچه دوه برابره کړي.

چین د دې لارو لپاره سخاوتمندانه سبسایډي برابروي او د هغوی د واقعي اقتصادي وړتیا ارونه ستونزمنوي. سبسایډي په عمل کې متفاوتې دي، خو راپورونه ښیي چې کولای شي د محمولو د ټول لګښت نیمایي برخه جوړه کړي. له ۲۰۱۱ تر ۲۰۱۶ کال پورې، د چین ولایتي دولتونو د چین . اروپا بلوک کتارونو لپاره چې د یوه واحد په توګه به یې له مبدا تر مقصد پورې حرکت کاوه، د سبسایډي په توګه له ۳۰۰ میلیون ډالرو څخه ډېر لګښت وکړ. ولایتي دولتونه دومره د نویو کتارونو د خدمتونو اعلان لېواله وو چې په سبسایډي یې یو بل راکمول. هر نوی خدمت د ځايي اتلانو په نوم ونومول شو او د احتمالي پېرېدونکو ترمنځ یې د خدمتونو او سرخوږیو لوی لېست رامنځته کړ. په ۲۰۱۶ کال کې، د چین د رېل پټلۍ شرکت د عمل ډګر ته داخل شو او اعلان یې وکړ چې د چین . اروپا رېل پټلۍ ټول کتارونه باید په «د چین رېل پټلۍ اکسپرس» ونومول شي.[۲۷]

د رېل پټلۍ اقتصادي لید مبهم دی، خو د چین لپاره یې اقتصادي ګټې څرګندې دي. دوی د چین د ارتباطي هیلو په یوې تر ټولو څرګندې، که څه هم ګمراه کوونکې ارزو باندې بدل شوي دي. د چین تر ټولو لوی دولتي خبري اژانس شینهوا به هره اونۍ د چین . اروپا رېل پټلیو په اړه مقالې خپرولې. هغوی د دې لارو دومره لېواله وو چې ان دغه لارې چې ان په مرکزي اسیا کې ختمېږي «د چین . اروپا» خدمتونو په توګه ستایلې.[۲۸] په یوراشیا لویه وچه کې د حرکت په حال کې کتارونو تصویر هغه هوښیاره بازار موندنه ده، چې (BRI) عملي، سوله ییز او تاریخي ښيي. دا چې په وروستیو کلونو کې په نورو هېوادونو کې فرانسې، لېتوانیا او فنلنډ ته د لومړنیو داخلېدونکو کتارونو لپاره جشن نیول کېده، د دې باور منلو هڅه وه چې کتارونو په وریښمو لرغونې لاره کې د اوښانو ځای نیولی دی.

ان هغو هېوادونو چې د (BRI) د تائید لېوالتیا نه لرله، د چین . اروپا رېل پټلیو هرکلی وکړ. کله چې د ۲۰۱۷ کال په جنوري کې د چین له یوو څخه رېل پټلۍ تر لندن پورې ورسېده، ټلیګراف [ورځپاڼې] هغه «د څو سوه کلنو لرغونو سوداګریزو لارو په تاریخ کې نوی څپرکی» وباله او ګارډین وویل، «د نوې سوداګریزې دورې د ګهیځ غږ دی.»[۲۹] په واقعیت کې، دا لاره په ۲۰۱۴ کال کې د چین او اسپانیې ترمنځ د ترسره شوي ورته تبلیغاتي سفر په څېر وه او د دې دوو لارو ترمنځ تفاوت په بشپړ ډول په اروپايي ټولنه کې شته دی. د المان ډیسبورګ ته په

رسېدو، رېل د مادريد پر ځای لندن ته روان شو. د بریتانیا او المان ترمنځ د لېږد رالېږد زیاتو خدمتونو ته په پام، دغه تفاوت په سختۍ لار پرانېستونکی دی.

په خرګوس کې په کانټېنري محوله کې تر ګرځېدو راګرځېدو وروسته، موږ د کنټرول مرکز ته داخل شو. د مېزونو څو کتارونه، هر یو له خپل کمپیوټر سکرین سره، یو لوی پراجیکټور ته مخامخ ایښودل شوي وو چې په مختلفو ویډیويي فیډونو تقسیم شوي وو. زما لارښوود د هغو منځ کې ودرېد، ترڅو هغه ځایونه راته وښيي چې په وروستیو کې مو لیدلي وو. کامرو په اتومات ډول تاسیساتو ته د ټولو داخلېدونکو او وتونکو موټرو د لېسنونو پلېټونه راټولول. د بندر د مدیریت سافټویر دا چې څه ډول کتارونه په اغېزناک ډول تخلیه شي، کانټېنرونه چېرته کېښودل شي او د دندې ترسره کولو لپاره کوم تجهیزات او کارکوونکي غوره دي، توصیه کوله. په عالي ټکنالوژۍ دغه ځانګړنې قانع کوونکې دي، خو په دې معنی دي چې په تاسیساتو کې د کار کولو لپاره کمو خلکو ته اړتیا ده. په بریالیو لوجستیکي تاسیساتو کې، کارګو زیاتې او خلک کم دي.

د چین په سرحد کې او تر هغه هاخوا، نوي زېربناوو او ساده ګمرک په چټکیتا د کانټېنرونو له حرکت سره مرسته کړې ده. په پرمختللو تجهیزاتو، خرګوس کولای شي په Dostyk کې د پخوانیو تاسیساتو په پرتله یو کتار ته شل ساعته چټکتیا ورکړي. په دوبۍ کې مېشت لوجستیکي شرکت DP World، له دې تاسیساتو څخه له استفادې سره مرسته کوي تر ټولو غوره طریقې له ځان سره راوړي او ځایي کارګر روزي. یوه لسیزه وړاندې، احتمالي بېړیو قبلوونکو باید له هر هغه هېواد سره همغږي کړې وای چې رېل پټلۍ ترې تېرېده او د تکراري اسنادو یو غر یې باید طی مراحل کړی وای. په داسې حال کې چې دغه پروسه ستونزمنه ده، تخصصي شرکتونه اوس جزیات مدیریت کوي. په ۲۰۰۶ کال کې، شپږ دېرش ورځې تېرې شوې ترڅو یو ۴۰ فوټه کانټېنر له شانګهای څخه هامبورک ته په رېل پټلۍ واستول شي. په ۲۰۱۸ کال کې یې یوازې شپاړس ورځې وخت ونیوه.[۳۰]

خو نوې لارې د پایداره کېدو لپاره له څو ننګونو سره مخ دي. په ۲۰۱۶ کال کې، اروپايي ټولنې د چین د صادراتو په پرتله له ۱۹۰ میلیارد څخه د زیاتو ډالرو توکي له چین څخه وارد کړل، د تعادل هغه نشتوالی چې د رېل پټلۍ د لېږد رالېږد په بېلګو کې منعکسېږي. د خدمتونو پرمخ وړونکي اټکل کوي چې د رېل پټلۍ له لارې د محمولو لېږد نږدې ۶۰ تر ۷۰ سلنه د لویدیځ پر لور دی. د ختیځ په دغو سفرونو کې، کانټېنرونه تر ډېره خالي دي. اروپا ته تر رسېدو وروسته، نور کانټېنرونه د سمندر له لارې چین ته بېرته ګرځول کېږي.[۳۱] سمندري محمولې د کچې پر اساس ګټه لري چې رېل پټلۍ ورسره هېڅکله برابري نشي کولی. عصري بېړۍ کولای شي د یو معیاري کتار په پرتله سل برابره توکي ولېږدوي. ټول دغه څه ښيي، څومره هم چې ترانسپورټېشن زیات شي، د ټولیزې سوداګرۍ یوازې متوسطه برخه جوړوي.

همدا چې خرګوس ته زما سفر پای ته رسېده، یوازې یو څه کم و: یو واقعي کتار. په پرمختللو سیستمونو او راتلونکې دوبۍ د خرګوس د بدلولو په اړه په خبرو سرېره، ډېر کم سوداګریز فعالیتونه د ترسره کېدو په حال کې وو. مرکزي اسیا په مېلمه پالنه کې تر هېچا کمه نه ده، خو زه فکر کوم زما د کوربه پاملرنه د رقابتي ژمنتیاوو نشتوالي له امله وه. زما همکار چې په ۲۰۱۶ کال کې راغلی و هم بریالی نه و. یو کارګر په داسې حال کې چې د ترانزیټ خالي زون یې ارزوه، په روښانه څېره هغه ته وویل: «ښايي نن ناوخته ورسېږي.»

زما کوربه هیله نه لرله؛ یا ښايي د هغوی د تعقیب سیستمونه پرمختللي وو او ډېر دقیق معلومات یې لرل. ما هغه ته وویل: «نن نه.»

د هغه ځه تر منځ خالیګاه چې خرګوس دی او غواړي پرې بدل شي، تخیل ازموېي. په کمزورۍ د بدلولو لپاره دغه هوښیاره هڅه . د نړۍ له اقیانوسونو څخه انزوا .ګڼه لري. دې هیلې لسګونه خبریالان جلب کړي دي او د قزاقستان او چین تر ټولو لوېي ګډې پروژې ته یې د نړۍ پاملرنه جلب کړې ده. دا چې د دې «خبر» د ټوټو بهیر څو کاله دوام درلود، د راپور لپاره له کمو واقعي بدلونونو سره، زه ځینې وخت دا فکر کوم چې لیدونکي د خرګوس له لارې د ترافیک د کومې برخې په اړه لیکي . هغه بهیر چې واقعاً ما پکې مشارکت درلود.

د دې مرکز د مدیرانو په اعتبار، خرګوس تل په راتلونکو پنځو کلونو کې ژوند کوي. د هغو څېړونکو او خبریالانو کاروان چې له دې لارې څخه تېرېږي، د هغو ژمنو یوه اوږدمهالې کارنامه یې جوړه کړې چې تر اوسه عملي شوې نه دي. په همدې حال کې، ډېری لیدونکي تر اوسه د هغه ځه لېواله دي چې خرګوس کولای شي واوسي. خبریالان د دې پر ځای چې ولې دغه تاسیسات په ۲۰۲۰ کال کې له خپلې ټاکل شوې موخې څخه په وړاندې کلونو کې هدف ته ونه رسېدل پوښتنه وکړي، د وروستیو کلونو فعالیت او وروسته د هغه د ودې لوړو ټاکل شویو اټکلونو ته اشاره کوي. د پروژو مدیران لوی خوبونه لري او د پروژو په اړه ځینې تبلیغات عملي شوي دي. دا چې نوي مسیرونه رامنځته شي، خلک باید پوه شي چې دوی شته دي.

خرګوس مرکزي اسیا ته د تر ټولو غوره طریقو د راوړلو لپاره د یو ماډل په توګه قانع کوونکی دی، نه د یو داسې ځه په توګه چې پخپل کور کې د کم مقدار سوداګرۍ په ترسره کولو سره، د نړۍ په نورو نقطو کې تغییرات رامنځته کړي. دا د قزاقستان د پخواني ولسمشر نور سلطان نظربایوف لپاره یو لومړیتوب دی، هغه چې له صفر څخه د پیلولو وړتیا لري. د ۱۹۹۷ کال په ډسمبر کې، نظر بایوف د هېواد پلازمېنه شپږ سوه میله شمالي لوري ته له الماتا څخه استانه ته ولېږدوله. په داسې حال کې چې له اقتصادي اړخه د نظر بایوف اقدام کمزوری و، ښایي دا یو هوښیار سیاست و چې د هغه د سیاسي مخالفینو له څنډې ته کولو او د هغه د قدرت له تثبیت سره یې مرسته وکړه.[۳۲] یوازې په شلو کلونو کې، د ښار نفوس له درې برابرو څخه زیات شو او له ۲۹۰۰۰۰ څخه ۱,۱ میلیون کسانو ته ورسېد. په ۲۰۱۹ کال کې د نظر بایوف د تقاعد له اعلان څخه لږ څه وروسته، د دې ښار نوم رسماً په نور سلطان بدل شو.

په ورته غیرت سره، نظر بایوف د چین د (BRI) په اوږدو کې د قزاقستان لپاره ځانګړې مقام رامنځته کړی دی. د ۲۰۱۳ کال په سپټمبر کې، په نور سلطان کې په نظر بایوف پوهنتون کې، شي په لومړي ځل د «وریښمو لارې په اوږدو کې د یو اقتصادي کمربند» جوړېدو غوښتنه وکړه.[۳۳] قزاقستان له هماغه وخته د دې پلان په لومړۍ لیکه کې واقع و او د قزاقستان چارواکي په شوخۍ وایي، هېواد یې هوډ لري د چین په کمربند کې «نښلوونکی» واوسي.

تر ټولو مهم، هغوی له دې بیاناتو څخه د ملاتړ د سرچینو په توګه استفاده کړې ده. یو کال وروسته، د ۲۰۱۴ کال په نومبر کې، نظر بایوف د قزاقستان د زیربناوو ښه کولو لپاره له خپلې طرحې پرده پورته کړه. دغه پلان «نورلي جول» یا «روښانه لار» نومول شوی، چې تر ۲۰۲۰ کال پورې به پرې ۴۰ میلیارد ډالره پانګونه کېږي او موخه یې په ختیځ . لویدیځ سوداګریز مرکز د قزاقستان بدلول دي. د مطلوبې جغرافیې او طبیعي منابو په لرلو سره، قزاقستان د مرکزي اسیا هېوادونو ترمنځ پر دې قطب د بدلېدو لپاره تر ټولو غوره موقعیت لري.

خو د قزاقستان د ودې په حال کې نسل ډېرې هيلې لري. د ۲۰۱۸ کال په مې مياشت کې، ما په نظر بايوف پوهنتون کې يو پرېزينټېشن ورکړ او يو زده کوونکي د ستر مفهوم يوه ساده پوښتنه وکړه: «ايا قزاقستان کولی شي (يو کمربند؛ يوه لار) په داسې ځای بدل کړي چې خلک غواړي په کې پاتې شي، هغه ځای چې نړۍ ته شيان استوي، نه هغه ځای چې هر څه ورڅخه تېر شي؟» که چېرې له (BRI) څخه د قزاقستان ګټه د ترانزيټ د يو ټکي په ډول وي، ګټه به يې ډېره کمه او د هغو شرکتونو او کارګرو ترمنځ به يې تمرکز ډېر لوړ وي چې په سرحد او ټول هېواد کې خدمات وړاندې کوي. که چېرې نوې زېربناوې له قزاقستان سره مرسته وکړي ترڅو خپل صادرات ډېر کړي او نوې صنايع يې مارکېټ ته په لاسرسي سره پراختيا ومومي، د ټولنې پراخه برخه به وکولی شي ورڅخه ګټه واخلي.

په ۲۰۱۷ کال کې د نړيوال نندارتون د کوربه په توګه د قزاقستان نوبت، په دې لوري د هېواد د حرکت لپاره له لګښت ډکه هڅه وه. موضوع يې، «راتلونکې انرژي» په پام کې نيول شوې وه چې چې مرکزي اسيا د انرژۍ برابرونکي په نوم د انرژۍ د نوښت په توګه بدل کړي. نظر بايوف «په اقتصادي انکشاف کې د قزاقستان لپاره د نوې صفحې د پيل لپاره د عطف ټکی» ياد کړ.[۳۴] په ناغوښتونکي ډول، دې ستر نندارتون د هېواد عيبونه د صحنې په مرکز کې واقع کړل. ۳,۵ ميلیارده ډالر قيمت په يو داسې هېواد کې چې په اوسط ډول يې مياشتنۍ تنخواه ۵۰۰ ډالره وي، نيوکې راپورته کړې او د دې نندارتون لومړی اجرائيه مدير تالګات يرمګيايوف په فساد تورن شو.[۳۵] د هيلټن يو براند (نمونوي) هوټل چې د نندارتون په کمپلکس کې جوړ شوی و، چارې يې وځنډول شوې او بالاخره له نندارتون څخه اوه اونۍ وروسته پرانېستل شو.[۳۶]

د ۱۱۵ ګډونوالو هېوادونو له لوري تنظيم شوې غرفې شايي د ويلو لپاره ډېرې ګويا وې.[۳۷] د چين غرفه د چټک سرعت ريل ته ورته وه، د ۲۰۱۷ کال په جون کې د شي د سفر پر مهال، هغه او نظر بايوف پخپل وار د چلوونکي ځای (کابين) ته ننوتل. دوی همداراز په ژوندۍ بڼه له ويډيو کال څخه په استفادې خرګوس دروازه «وارزوله».[۳۸] روسانو خپلې غرفې ته د شمالي قطب د يخ يوه ستره ټوټه راوړې وه او کله چې پوتين ترې ليدنه کوله، د روسيې د هستوي يخ ماتونکو د وضعيت په اړه ورته توضيحات ورکړل شول. په مقابل کې، امريکا متحدو ايالتونو ان د کابينې په کچه چارواکی هم وانه ستوه او فدارلې قانون د داسې نندارتونونو لپاره د پيسو ورکړه منع کوي او مسوولیت يې د خصوصي سکتور د ګډونوالو پر غاړه غورځوي.[۳۹] د امريکا متحدو ايالتونو په غرفه کې، د مشهورو امريکايي نوښتګرو ويډيو او د دوی ګراجونه ښودل کېدل.[۴۰] په داسې حال کې چې چين او روسيه بهر وتل، امريکا متحدو ايالتونو په کور د پاتې کېدو ګټې برجسته کولې.

ستر ځواکونه په مرکزي اسيا کې مختلفې لوبې ترسره کوي. هماغه ډول چې عالم اريک مک ګلينچي وايي: «چين د انحصاري لوبې په حال کې دی. روسيه له خطر سره لوبه کوي. امريکا متحد ايالتونه د قطعو (Solitaire) لوبه کوي. په بيجينګ کې د پاليسي جوړونکو لپاره، دا لوبه يوه سوداګري ده. په مسکو کې د پاليسي جوړونکو لپاره، دا لوبه وجودي ده. په واشنګټن کې د پاليسي جوړونکو لپاره بيا دا لوبه يو وروستی تفکر دی. د بيجينګ لپاره مرکزي اسيا مادي ده؛ که چېرې طبيعي سرچينې او زېربنايي پانګه والې يې کمزورې شي، چين کولی شي په اسانۍ ترې ووځي. د مسکو لپاره مرکزي اسيا امپراتوري ده؛ د روسيې نفوذ که تر پوښتنې لاندې راشي کېدای

شي ترې تېر نشي. د واشنګټن لپاره مرکزي اسيا بې ارزښته ده؛ اوس چې له افغانستان څخه توجه بل لوري ته اوښتې، امريکا متحدو ايالتونو سيمه له ياده اېستلې ده.»[۴۱]

په هر حال، «لوبه» د بدلون په حال کې ده، ځکه چين د مرکزي اسيا ژورو ته ځي. چينايي پانګونې او کارګر په مرکزي اسيا کې امنيت ته اړتيا لري.[۴۲] په ۲۰۱۶ کال کې، د قزاقستان په پلازمېنه بېشکيک کې، د چين په سفارت په يو ځانمرګي بريد کې درې قزاقستاني کارګر ټپيان شول. له ايغور لرګيو سره د چين چلند کېداى شي په سيمه کې د اسلامي ملېشو ګروپونو لپاره د ډېرو بريدونو الهام وبښي. په همدې حال کې، هره نوې پانګونه له سياسي او مالي نظره، په ځانګړې توګه هغه پروژې چې په (BRI) پورې تړاو لري، لرې کېدل يو څه ستونزمنوي. د انحصار په دوروکې له کافي برياوو وروسته، چين له خپل ځان څخه وړاندې د نورو ځواکونو په څېر، ښايي خپل ځان د خطر په لوبه کې ووينې.

د دې بدلون شواهد له وړاندې په تاجيکستان کې څرګند و، چېرته چې چين په خاموشۍ نظامي حضور را ټول کړی دی. چين له افغانستان څخه د نظامي ملېشو د ډله ييزو بريدونو د مخنيوي لپاره له دېرشو تر څلوېښتو پورې سرحدي پوستې په تاجيک ـ افغان سرحد کې جوړې يا پياوړې کړې دي، تاجيکستان له دوی څخه ځينې برخې د اغېزناک کنټرول لپاره چين ته سپارلې دي.[۴۳] په افغانستان کې د امريکا متحدو ايالتونو له کلونو ازاد نظامي حضور څخه وروسته، چېرته چې د د امريکا متحدو ايالتونو ځواکونه په چين پورې د اړوندو کانونو او نورو پانګونو ساتنه کوي، ښايي چين ډېر مسؤليت پر غاړه واخلي.

همداراز دا اقدامات د هغه څه لپاره چې دوی يې د سيمه ييزو اړيکو په اړه څرګندوي د پاملرنې وړ دي، په ځانګړې توګه دا چې تاجيکستان د چينايي ځواکونو د کوربه توب لېواله دی، روسيه دوی زغمي. ډېر کم د بهرنيو ځواکونو کوربه توب د رهبرانو لپاره د خوښې وړ ټاکنه وي، دا سيمه ډېره لرې پرته ده او ښايي تاجيک رهبران د دې مرکزونو له مالي او امنيتي ګټو څخه برخمن شي، په داسې حال کې چې له عامه امينت څخه لږ ځوريږي. په قرغيزستان او قزاقستان کې په مرکزونو سربېره، روسيه په تاجيکستان کې يو نظامي مرکز لري چې د شاخوا اوه زره سرتېرو پرسونل پکې مېشت دی. خو داسې نه ښکاري چې روسي چارواکي د چين په پانګونې په هغه سيمه کې چې له ډېر وخت راهيسې پرې مسلط دي، وګواښل شي، ښايي په دې دليل چې د روسيې له سرحدونو لرې ده او د ګډو ګټو منعکسوونکې ده. دربيواړه هېوادونه به په دې سيمه کې د امنيت له ښه کېدو څخه چې له ډېر وخت راهيسې ملېشې او د نشه يي توکو قاچاقبر پکې ښکته پورته کېږي، ګټه واخلي.

په داسې حال کې چې د چين امنيتي حضور يوازې د پېښو ټينګول دي، په وروستيو کلونو کې يې اقتصادي پل له روسيې څخه تېر شوی دی. تر ۲۰۰۹ کال پورې، چين په سيمه کې په سوداګرۍ کې د مخکښ شريک په توګه، له روسيې څخه مخکې شو. په همدې کال، د چين ـ مرکزي اسيا د ګازو نلليکه چې له ترکمنستان، اوزبيکستان او قزاقستان څخه تېره شوه، بشپړه شو او سيمه يې د ختيځ پر لور له روسيې څخه لرې کړه. همداراز چين په سيمه کې په مخکښ پور ورکونکې بدل شوی دی، نه يوازې روسيه بلکې نړيوال بانګ او نور نړيوال مالي بنسټونه يې شاته کړي دي.[۴۴] دې هېواد د پور له معاملاتو څخه د ترکمنستان ګازو او د قزاقستان تېلو ته په لاسرسي سره د سرچينو په توګه ګټه اخيستې ده. قزاقستان په سيمه کې د چين د پانګونې او سوداګريزو شريکانو د فهرست په سر کې ځای لري، خو ګاونډيو يې (BRI) د ژغورنې وسيلې په توګه په پام کې نيولې دی.[۴۵] په مرکزي اسيا کې، له چين سره سيالي کول کله نا کله د (BRI) له استعداد ښودلو سره مشابه کېږي. د قرغيزستان ولسمشر المازبيک

اتامبایوف د خپلې ولسمشرۍ پر مهال وویل: «موږ کولای شو یوراشیا او اروپا ته د چیني توکو د لېږد لپاره په اغېزناک مرکز بدل شو.»[46] د تاجیکستان ولسمشر امام علي رحمان وویل: «تاجیکستان کېدای شي د سیمې د ټولو ګاونډیو هېوادونو او چین ترمنځ د ارتباط پُل شي» او همداراز د چین پروژې به «د وربښمو لوېې لارې سویلي څانګې بیا را ژوندۍ کړي.»[47] اوزبیکستان په ۲۰۱۶ کال کې د دې هېواد د اوږد مهاله ولسمشر اسلام کریموف له مرګ راهیسې، په سیمه کې ځایناستی و. د هغه جانشین شوکت میر ضیایوف، د (BRI) په اړه معتدله کړنلاره غوره کړه او وې ویل: «اوزبیکستان له پیله د (یو کمربند؛ یوه لار) نوښت ملاتړ کړی او عملي کول یې زموږ هېوادونو د باثباته انکشاف لپاره یو مهم عامل دی.»[48] په ۲۰۱۷ کال کې، د ترکمنستان ولسمشر قربانقلي بیردي محمدوف (ترکمنستان د وربښمو لوېې لارې زړه) په نوم یو کتاب خپور کړ او دا عبارت یې راتلونکې کال د رسمي ملي شعار په توګه معرفي کړ.[49] دقیقاً، په شخصي توګه، د منځنۍ اسیا چارواکې ملاحظات لري. دوی وایي، چین نرمښت او ټیټ کیفیت وړاندې کوي. یو چارواکي ماته وویل: «دوی هغه بودجه چې تاسو یې لرئ، په جوړولو کې تر ټولو غوره دي. خو لس یا پنځلس کاله وروسته باید تاسو هر څه بیا جوړ کړئ.» ډېر وایي، د دوی دولتونو له چینایانو سره سختې چانې وهلې ترڅو ډاډ ترلاسه کړي چې د سیمه ییز کاري ځواک لوړه سلنه کارول کېږي، په افریقا کې د چین ځینو پانګونو ته په اشارې چې په پیل کې یې چینایي کرګر کارول. دا لږه روښانه ده چې ایا دوی د پایداره پورونو د خطرونو ستاینه کوي کنه. په قرغیزستان او تاجیکستان کې د کورنیو ناخالصو تولیداتو د فیصدي په توګه د پور کچه د چین د (BRI) شریکانو ترمنځ تر ټولو لوړه ده.

همداراز د چین مخ پر ودې حضور د دولتي نابرابرۍ او فساد په اړه د خلکو د نارضایتۍ زیاتېدو لامل شوی دی. په ۲۰۱۶ کال کې، د قزاقستان دولت پلانونه اعلان کړل، چې د بهرنیانو لپاره د کرنیزو ځمکو د اجارې موده له لسو تر پنځه ویشتو کلونو پورې غځوي. دا بدلونونه د قزاقستان دولت پر ضد د چین د نفوذ او شکایتونو په اړه د پراخې وېرې لپاره د عطف په ټکي بدل شول، چې له خپلواکۍ راهیسې یې د دې هېواد تر ټولو لوی لاریونونه را وپارول. په قرغیزستان کې، اوسېدونکي تقریباً په دې اړه چې ایا چین ډېر مهم اقتصادي شریک یا ستر اقتصادي ګواښ دی، سره وېشلي دي.[50] د دې غبرګونونو جلا کول ډېر سخت دي، خو تر یو حده موضوع همدا ده. اوسېدونکي شک کوي چې د (BRI) د اصلي ګټه اخیستونکو تر منځ فاسد بیروکراتان هم شته دي.

له کسپین څخه تېرېدل

له چین سره د قزاقستان له ختیځې پولې تر تېرېدو یو کال وروسته، ما د کسپین بحیرې لویدیځې پولې ته سفر وکړ. کسپین په نړۍ کې د اوبو تر ټولو لویه برخه جوړه وي، چې د تر ټولو لوی جهیل پنځه برابره او له ټول جاپان څخه لوی دی. د تېلو زېرمو یې له اوږدې مودې راهیسې د نړۍ د ځواکونو پاملرنه ځانته جلب کړې او د شوروي اتحاد له سقوط وروسته یې بهرنیو شرکتونو ته دروازې پرانېستې دي.[51]

تېل تر ټولو غوره ارزښت پاتې دی، خو بله سیالي د ګرمېدو په حال کې ده. کسپین د سیالۍ په مرکز کې چې د اسیا او اروپا نوې رېل پټلۍ، بندرونه او زېربناوې سره نښلوي، موقعیت لري. د چین (BRI) د دوو دهلېزونو وړاندوینه کوي چې د لویدیځ پر لور د سیمې له لارې اروپا ته غځېږي. هند او روسیه له شمال . سویل دهلېز

څخه ملاتړ کوي چې د ایران او اذربایجان له لارې تېرېږي. په ۲۰۱۸ کال کې پې، امریکا متحدو ایالتونو د سمندر له لارې قزاقستان ته او د اوزبیکستان له لارې افغانستان ته د تجهیزاتو استولو تړون وروستی کړ.

د کسپین بحیره لکه د نورو ځایونو په څېر په منځ کې، د منځګړو لخوا پورته او ښرته یې مخه نیول کېږي. له بحر سره پر پوله پراته هېوادونه . اذربایجان، قزاقستان، ایران، روسیه او ترکمنستان . د را څرګندېدونکو لارو په اوږدو کې د مرکزونو په جوړولو بوخت دي. په متضاد ډول، دوی د (BRI) د ملاتړو ترمنځ پیاوړي دي، خو له سترو ننګونو څخه یې یوه په خپل ځان کې ځای کړې ده. ټول هېوادونه د روڼتیا نړیوال سازمان د فساد انګېرنو شاخص په درېیم مقام کې ځای لري. د دوی اوسط نومرې د افریقا صحرا له سویلي هېوادونو، په ۲۰۱۷ کال کې د نړۍ تر ټولو خراب فعالیت کوونکې سیمې، څخه ټیټې دي.

د دې ټولو هڅو هدف د توکو او خلکو ګړندي او لږې وړل دي او د سمون لپاره کافي ځای موجود دی. زما د سفر په دوران کې، داسې ښکارېده وخت او ځای د پراخېدو په حال کې وو. سمندر په خپله ارامه و، خو له هغه څخه تېرېدل په سواحلو کې ګډوډ حرکت ته اړتیا لري. د لارې په هر ګام کې، یو څوک مرستې ته لېواله و . په طبیعي توګه، په بیه.

کسپین ته زما سفر د قزاقستان له اکتائو څخه پیل شو، هغه ښار چې په حقیقت کې یې کوڅو نومونه نه درلودل. هغه سیستم چې په ۱۹۵۰ لسیزه کې یې انکشاف وکړ، لا هم د شوروي اتحاد د وخت شبکوي سیستم کاروي، چې ولسوالیو او بلاکونو ته شمېرې ورکوي. له رسېدو سره سم، ما د کسپین د بېړۍ چلولو شرکت ته زنګ ووهه، کوم چې د کسپین د بېړیو ټکټونه انحصار کړي دي. ماته یې وویل: «راتلونکې بېړۍ؟ سبا، بله ورځ، یا ښایي له هغه وروسته بله ورځ وي.» پخوانیو مسافرینو ویل: ښایي څو ورځې وخت ونیسي.

د تلونکو بېړیو لپاره، کوم چې د ریل پټلیو ډېې، وسایط او کله ناکله مسافر لیږدوي، هېڅ مهالوېش موجود نه دی. د سفر په اړه هېڅ هم چټک یا ارزانه نشته. له اکتائو څخه باکو ته الوتنه یو ساعت وخت نیسي او شاوخوا ۱۰۰ ډالره لګښت لري. د بېړۍ په وسیله همدا لار له شلو تر څلوېښتو ساعتونو پورې وخت نیسي او ۸۰ ډالره لګښت لري. د زړورو بایسکل چلوونکو او موټرسایکل چلوونکو لپاره، اضافي وخت د تکلیف ګاللو ارزښت لري. د کسپین بېړۍ چلولو شرکت تلونکې بېړۍ په انلاین بڼه لېست کوي، خو کله چې ما چیک کړ، د تلونکو بېړیو ځایونه له یوې میاشتې څخه نه و اپډیټ شوي. د انتظار لوبه پیل شوې وه.

په اکتائو کې د حواسو لړ بدلېدل موجود و. لونلي پلانېټ (Lonely Planet)[1] د سفر لارښود، د لیدلو پنځه «عالي ځایونه» لېست کوي چې له دوی څخه یو یې سمندر دی او کولی شې ټول یې په پنځلسو دقیقو کې په پلې تګ سره وګورې. د دغو زړه راښکونکو په منځ کې کولی شو د شوروي له کاره لوېدلې MiG الوتکه، د امپراتورۍ پاتې شوني او د اوکرایني شاعر تاراس شیو چینکو مجسمه، چې د اوکراین د ملتپالنې په سمبول بدله شوې، ته اشاره وکړو.

د ټکټونو دفتر ته له ناکامه اړیکې او یوې ناقراره ورځې وروسته، په ویبسایټونو کې د تلونکو بېړیو نوم لټول مې پیل کړل، چې د بېړیو له ټرانسپورټ چارو پرمخ وړونکو څخه تازه معلومات را ټولوي. په زړه پورې توګه، دوه بېړیو

[1] لونلي پلانېټ: د اسټرالیا د سفر د لارښود کتاب ناشر دی. دا شرکت په ۱۹۷۳کال کې تاسیس شوی دی، چې تر ۲۰۱۱ کال پورې یې ۱۲۰ میلیونه کتابونه پلورلي دي. ویکیپیډیا

www.sikaraam.com

خپل وروستی ځای د اکتائو په سویل کې د پنځوس دقیقو په واټن سره کوریک ذکر کړی و. په یوې بلې پلټنې کې مې هلته د نوې بېړۍ د کمپلکس په اړه اعلان پیدا کړ. ما بیا د ټکټ دفتر ته زنګ وواهه او داډ مې ترلاسه کړ چې یوازې د اکتائو بېړۍ پاتې دي. ما د کسپین د بېړۍ چلولو څو شرکتونو ته د زنګ هڅه وکړه، له دې ډلې په غلطۍ ما د «مرستې لیکه» چې زه وروسته پوه شوم د سرګردانه مسافرینو لپاره نه وه، بلکې د بېړو اخیستو او اخلاقي سرغړونو د راپور ورکولو لپاره و، اړیکه ونیوه.

له یو څه چانس سره، ما له ډېرو بېړیو څخه په یوې کې ځای پیدا کړ. په اکتائو کې له دوو ورځو وروسته، ما د کوریک پر لور حرکت وکړ، له لس زرو څخه د لږ نفوس لرونکې کلی چې ټاکل شوې دولت یې د وربښمو نوې لاره کې په یو بل کلیدي مرکز بدل کړي. ولسمشر نظر بایوف د ۲۰۱۷ کال په ډسمبر کې، د کوریک وړو موټرو وړونکو بېړیو ترمینل د پرانېستې مراسمو کې اعلان وکړ: «اوس کولی شو ووایو قزاقستان په وچه کې را ګیر یو هېواد نه دی او د فارس خلیج په ګډون ټولو بحرونو ته لاسرسی لري.»[۵۲] تېر او راتلونکې له کوریک څخه بهر یو ځای کېږي. دلته یوه هدیره شته چې د ۱۹۵۰ لسیزې شناختې هم پکې تر سترګو کېږي او څو شېبې وروسته، د سړک پر غاړه پر لویو سپینو حروفو لیکل شوي وو: قزاقستان ۲۰۵۰. همواره سطحې ته په کتو، زه حیران شوم چې په واقعیت کې په تېرو اتیا کلونو کې په دې سیمه کې څومره بدلون راغلی او په راتلونکو دېرشو کلونو کې به نور څومره بدلون راشي. د یو ساعت مزل په اندازه د بې پایه لیکو منظره وه، تر ټولو مهم یې هغه ځای و چې قهوه یي غونډۍ یې ابي اسمان ته رسېدلې. نللیکې او د بریښنا مزي د افق پر لور موازي او عمودي سره یو ځای روان وو. همدې هموارې غونډیو د شوروي اتحاد راپورته کېدل او سقوط لیدلي، د یو خپلواکه قزاقستان را پورته کېدل یې لیدلي او اوس له کسپین بحیرې څخه د چین د تېرېدو هڅې ګوري.

د بندر اداره د لیدونکو لپاره نه وه. د ګمرک یو چارواکي تشریح کوله چې ټکټونه یې نه دي پلورلي، یو سړی چې توربخن ابي کمیس یې اغوستی و له شاتنۍ خونې راښکاره شو. هغه یو لېږونکی و، د هوایي ترافیک کنټرولونکي چې له سمندري هغه سره ورته و. د هغه همکار، چې زه به یې نوم امیر کېږدم، هم په اکتائو کې اوسېده او کولی یې شول ما وګرځوي.

راتلونکې سهار، له څو ټیلفوني زنګونو وروسته، امیر په سخاوت زه پورته کړم. موږ درې ځایه تم شوو، یو د خوړو لپاره او دوه د نورو همکارانو پورته کولو لپاره. د دوی دقیقې دندې ناڅرګندې وې، خو ټول ـ له دولت، پوځ، بار وړونکو شرکتونو او پیرېدونکو سره په همغږۍ کې ښکېل وو. په طبیعي توګه، ډېر انتظار هم پکې شامل و. دوی اړ وو شپه او ورځ د تیارسي په حال کې واؤسي او معمولاً یوازې د راتلونکو بېړیو په اړه یوه ورځ وړاندې یا د بېړیو له راتلو مخکې خبر ترلاسه کوي. هر یو یې په میاشت کې څو سوه ډالر اخیستل. هېڅ نشوای کولای ووایي، بېړۍ کله حرکت کوي، خو زه یوازینی سړی وم چې د تللو په اړه اندېښمن وم.

کوریک ته نږدې، موږ له یو بل بندر څخه تېر شوو. په لوړو کټارو او تابلوګانو یې ژمنې کولې، چې په «خوندي لاسونو سختې پروژې» احاطه شوې دي او چارې یې د ایټالوي شرکتونو د یوې څانګې له لوري پرمخ وړل کېږي. زما یو نوي ملګري څرګنده کړه، دوی ډېر سخت وو او کلکو خولیو، په کمپلکس کې د موټر چلولو لپاره د چټکتیا محدودیت او نورو مقرراتو رعایت ته جدي اړتیا وه. کله چې موږ په سړک له کندو تاوېدو، هغه وویل: «دوی د سوداګرۍ لپاره خپله لار لري. موږ د سوداګرۍ لپاره خپله لار لرو.» یو نوی سړک چې قیر پرې اچول کېده، هغه یادونه وکړه، دا چې هر څه یوه کوچنۍ برخه کار نیولی و، نو ځکه یې بشپړېدو دوه برابره وخت ونیوه.

www.sikaraam.com
موږ ورسېدو، سره له دې چې د ټکټ په دفتر کې یې کار نه کاوه، خو امیر په لېوالتیا زما ټکټ برابر کړ. درې قوي روسي بایسکل چلوونکي له موږ تېر شول او بېړۍ ته پورته شول. زه په داسې حال کې چې رېل پټلۍ د حرکت په حال کې وه، پورته شوم. شل دقیقې وروسته، د رېل پټلۍ تخته په لړزېدو شوه او د رېل پټلۍ له دوو دودکشونو تور دود پورته شو. موږ ولاړ وو.

«یوازې د طبیعت مور پرې پوهېږي»

څومر چې سیند ارامه وه، هماغومره بیا ساحل له غالمغال ډک و. وروسته له هغه چې وچه له نظره ووته، یوازې بېړۍ، لمر او سیند ښکارېدل. د پروفیسور ګل په سپارښتنه په ۱۹۸۶ کال کې د جغرافیې د یو اذربایجاني پروفیسور په نوم ونومول شو. له پنځه سوه فوټو زیات اوږدوالی لري او د رېل پټلۍ اته ویشت کانټینرونه پکې ځاېږي. زما په سفر کې یوازې د دې ظرفیت له کسر څخه استفاده کېده. په دې بیابان کې مې په سختۍ بېړۍ ونیوه، زه باید د هغو خلکو د نوي اغېز قدرداني وکړم چې دا «په منځ کې ځایونو» ته تګ کوي او هغو اوږدمهاله ننګونو سره مقابله کوي چې ښايي دوی ورسره د چین د (BRI) په اوږدو کې مخ شي.

تر هر څه وروسته، (BRI) یو منځګړی خوب دی. د هغه لوېې پروژې او زیات شمېر نوي ارتباطات د رشوت ورکولو، رشوت اخیستو او غلا فرصتونه برابروي.[53] د نړۍ تر ټولو فاسد سکتورونه ساختماني، ټرانسپورټي او (د تېلو او کانونو په ګډون) د استخراج دي. (BRI) پر دې درېیواړو ژور تمرکز لري.

ستونزه یوازې فساد نه دی چې چین غواړي ورته ورسېږي، بلکې دا ده چې څه ډول غواړي هلته ورسېږي: په کم شفافیت او ځواب ویني د لویو زېربنايي پروژو جوړول. لویې زېربنايي پروژې د سکیمېنګ (سرسري اخیستنې) لپاره لوی فرصتونه برابروي. یو متخصص دا چې ولې په ساختماني چارو کې د فساد امکان موجود دی پېژندلي دي او د نورو سکتورونو په ګډون د پروژو کچه، د دولت مداخله، د قراردادونو د لېنکونو شمېر، د پروژو پېچلتیاوې، د کار پټوالی او ریښه لرونکي ملي ګټې یادې کړې دي.[54]

د چین د پروژو اړوند د فساد تورونو له وړاندې د سیمې دولتونو ته ټکان ورکړی دی. په تاجیکستان کې، یوه لویه لار د چین د پراختیايي بانک په مالي ملاتړ جوړه شوه او په ښکاره د تاجیکستان د ولسمشر د زوم جمال الدین نورالیف دستیارانو ته د میلیونونه ډالرو د لېږد لپاره استفاده شوه.[55] دې لارې په ۲۰۱۰ کال کې ارتقا وکړه او په ښکاره د ۲۸۰ میلیون ډالره پور د بېرته ورکولو لپاره په عوارضي لارې [هغه لار چې موټر چلوونکي یې د استفاده کولو په بدل کې باید پیسې ورکړي] بدله شوه. دغه قرارداد Innovative Road Solutions شرکت ته ورکړل شو، چې د لویو لارو جوړولو تجربه یې نه لرله او له بریتانیا سره د شنډې جزیرې په نوم ثبت شوی دی. له څو مالیاتو معاف وه او په لومړیو کې دولت ادعا وکړه چې د هغه مالکیت یو «سوداګریز راز» دی.[56] یو دولتي چارواکی چې د دې قرارداد مخالف و له دندې لرې شو او هغه خبریال چې په دې اړه یې راپور جوړ کړ په دولس کاله بند محکوم شو، هغه تصمیمونه چې وروسته په نغدي جریمې او ټولنیزو خدمتونو بدل شول.[57] دې لویې لارې د تاجیکانو لپاره چې د جوړولو لپاره یې د هغوی ډېر شمېر نه ووګمارل شوي، درې ضررونه لرل؛ ترې د استفادې لپاره باید له خپل جیب څخه زیات لګښت ورکړي او احتمالاً بیاځلي یې باید د عمومي مالیاتو ورکولو له لارې هم پرې کړي، ځکه د پورونو د ورکړې پر ځای عوارضي عواید یوه مالیاتي پناه ځای ته ځي.[58]

په قرغیزستان کې، د ځایي نخبه ګانو د مالداره کولو لپاره د چین په مالي ملاتړ ترسره کېدونکې پروژې زیاتې شوې دي. د سړک د یوې پروژې لپاره یو کیلو ګرام سیمنټ په ۱,۱۰ ډالرو په داسې حال کې حساب شول چې په ځایي بازار کې کېدای شول په ۰,۰۷ ډالرو وپېرل شي. چینایي قرارداديان او قزغز چارواکي چې په بیشکېک کې د بریښنا پر یوې پروژې نظارت کوي، د چین د صادراتو . وارداتو بانک په ۳۸۶ میلیلون ډالرو پور، اجازه ورکړه چې په نورو متورمو لګښتونو سربېره د ۳۲۰ میلیون ډالرو په ارزښت پلاسونه او د ۱,۶۰۰ میلیون ډالرو په ارزښت اور وژونکي بالونونه هم واخلي. تر پرانېستې میاشتې وروسته، په دې کارخونه کې یوه پېښه رامنځته شوه او د بیشکېک اوسېدونکي يې له ګرمښت پرته پرېښودل. مدیر يې وروسته وویل: «شاوخوا ۹۰ سلنه توکي او لازم تجهیزات په لوړ قیمت اخیستل شوي وو.»[۵۹] د چینایي قراردادیانو او د قرغیزستان د دوو پخوانیو لومړیو وزیرانو په ګډون ۳۰ کسه په دې پروژه کې د فساد په تړاو ونیول شول او پنځه جنایي دوسیې هم جوړې شوې.

هماغسې چې په کلمبیا پوهنتون کې د هریمن موسسې مدیر الکساندر کولي خبرداری ورکړی، په ډېری هغو هېوادونو کې چې د چین (یو کمربند؛ یوه لار) يې د اتصال هوډ لري، دغه ستونزې ځایي دي او په اسانۍ به له منځه ولاړې نشي.[۶۰] همداراز حللارې په اسانۍ له بهر څخه نه تحملېږي. دا هغه درس دی چې امریکا متحدو ایالتونو په دردناک او ډېر لګښت، په افغانستان کې زده کړی دی، هغه ځای چې د امریکا متحدو ایالتونو په مالي ملاتړ لویو پروژو نخبه ګان مالداره کړل، فساد ته يې لمن ووهله او سیالۍ يې شدیدې کړې.[۶۱]

دقیقاً، چینایي شرکتونه یوازې نه دي چې د نفوذ په پلورلو تورنېږي. خو امریکا متحد ایالتونه او اروپايي ټولنه له خپلو هېوادونو څخه بهر د خپلو شرکتونو په څارنه کې هوښیار دي. چین په ۲۰۱۱ کال کې په بهر کې د رشوت خوړولو مخنیوي قانون تصویب کړ، خو د عملي کولو لپاره يې ډېر اقدامات ونه کړل. په پنځلسو نویو راڅرګندېدونکو مارکېټونو کې پر سلو شرکتونو د ترسره شوې مطالعې پر اساس، چینایي شرکتونه هم د هغو شرکتونو په ډله کې دي چې ډېر کم يې شفاف دي.[۶۲] هغوی لېوالتیا لرله له کمو څانګو سره کار وکړي، ان هغه پروژې چې د فساد د تخلفاتو له امله د نړیوال بانک، د اسیا پراختیايي بانک او نورو سختګیرو پور ورکوونکو له لوري پرېښودل شوې دي، انتخاب کړي. چینایي چارواکي د دې مواردو یوه برخه د سوداګرۍ لګښتونو ترسره کولو په څېر بولي.

د چین لوی پور ورکوونکي په تاریکۍ کې فعالیتونو ته ترجیح ورکوي او د هغوی لوېي کچې دا په یوې نړیوالې ستونزې بدلوي. د چین پراختیايي بانک او د چین د صادراتو . وارداتو بانک د لویدیځ د ملاتړ لویو څو اړخیزه پراختیايي بانکونو د شتمنیو له دوو برابرو څخه زیاته يې په واک کې لري او د پراختیا په حال کې هېوادونو ته لا زیات پور ورکوي.[۶۳] وروسته له هغه چې قراردادونه وشي د هغوی پروژې خپرېږي او ډېر کم د پور ورکولو شرایط څرګندېږي. د دې تصمیمونو تر شا محاسبې ښايي عملي په نظر راشي: زیات فرصتونه او کم خنډونه له زیات نفوذ سره مساوي دي.

د بیجېنګ له اړیکې پرته تګلاره مثبتې نقطې لري، خو د خپل ورکاوي تخم هم له ځان سره لري.[۶۴] پرته له دې چې د حکومتولۍ ستونزمن اصلاحات پلي کړي، له خپلو شریکانو سره څنګه چې دي هماغسې چلند کوي. د بېلګې په توګه، د واشنګټن د وربښمو لارې قانون، د قانون حاکمیت پراختیا، خپلواکه قضائیه قوه او په سیمه کې شفافیت خپل لومړیتوب بولي. له شرایطو پرته، بیجېنګ چېرته چې غواړي ولاړ شي ازاد دی او تړونونه يې کېدای شي لا زیات نور تړونونه ولري. په ستونزمنو ځایونو کې د سوداګرۍ ترسره کولو پر مهال، کولای شي

پخپلو ګټو ټینګار وکړي او ډاډ ترلاسه کړي چې چینايي شرکتونه او کارګر هغه لومړني کسان دي چې ګټه ترلاسه کوي. په پيل کې ښايي چین له خپلو شریکانو څخه کم څه وغواړي، خو ډېر څه هم غوښتلی شي.

په غیر شفاف ډول لویو معاملو ترسره کولو ته لېوالتیا سیاسي ګټې اخیستنې ته لا زیات فرصتونه برابروي. د بېلګې په توګه، د پروژو د لګښتونو له زیاتوالي سره په هوکړې بیجېنګ کولای شي په لوړو مقامونو کې خپلو دوستانو ته پیسې واستوي. د خونې شاته یوه معامله کولی شي پخپله د ګټې اخیستنې سرچینه وګرځي، څکه هر لوری کولای شي خپلې غوښتنې ولري او بل لوری په افشا کولو وګواښي. خو بیجېنګ لا زیات واک لري. د زېربناوو لپاره ډېرو زیاتو غوښتنو ته په پام، چین ډېر هېوادونه لري چې د خپلو شریکانو په پرتله د پانګونې بدیل سرچینې لري.

دغه بدبینانه چلند ښايي تېر ابستونکی ښکاره شي، خو له خطر څخه ډک دی. که چېرې اقتصادي لګښتونه یوې څنډې ته کړو، فساد د نارضایتۍ لامل کېږي. د مالي، بشري حقونو، چاپېریال ساتنې او نورو اغېزو ارزونې ته اړتیا ډېره علمي ده. دا ارزونې لا زیات وخت ته اړتیا لري، خو د پروژو اړوند مستند خطرونه حد اقل ته رسوي. که چې خطرونه له پامه وغورځول شي، ښايي بیا رهبرانو ته متوجه شي او په ځانګړي ډول هغوی چې په لا زیاتو ډیموکراتیکو هېوادونو کې دي. هماغسې چې راتلونکی څپرکی تشریح کوي، (BRI) د نړۍ د متحدولو لپاره د څو لسیزو هڅه ده، چې اوسمهال د پرشاتګ رامنځته کولو په حال کې دی.

په کسپین کې د لمر له ډوبېدو سره، د پروفیسور ګل موټرونو موږ سوکه په ساعت کې لس یا یوولس نیم میله مخکې وړلو. خدمتګار یو دقیقه برنامه تعقیب کړه، د موټرونو سرعت چټک شو او په مشخص وخت کې ډوډۍ خوړلو ته ورسېدو.

تر دې دمه هېڅ‌چا هم زموږ د رسېدو وخت په اړه مخامخ اټکل نشوای کولای. د بېړۍ کوچنی انجینر چې د اذربایجان سمندري دولتي اکاډمۍ زده کوونکی و وویل، له دوه سوه ځلونو زیات په دې ځای تېر شوی یم. هغه په سمندر او بندر کې د ځنډ دلیل روښانه کړ، هلته چې د بیروبار له امله بېړۍ تر لنګر اچولو وړاندې تر یوې اونۍ هم منتظر پاتې کېږي. ښايي هوا هم بدتره شي. په ۲۰۰۳ کال کې، یوه بېړۍ چې له اکتائو څخه باکو ته روانه وه په اوبو کې غرقه شوه او له یو پنځوس نفره سورلۍ څخه یې دري ځلوېښت تنه ووژل شول.

هغه څه چې ما د بې اعتنايۍ په توګه په تېروتنې په پام کې ونیول، احتیاط و. زموږ په سفر د شلو ساعتونو او دوه کاسې ګل ګاوزبان [د دې خوړو په پخولو] په تېرېدو، اذربایجان ته په نږدې کېدو باد تېز شو. بېړۍ په ناهیلې کوونکي ډول ساحل ته نږدې لنګر واچوه او د اوبو او هوا ښه کېدو ته منتظر پاتې شوه. له پخوونکې مې وپوښتل څومره وخت به ونیسي؟ هغه وخندل وې ویل: «یوازې د طبیعت مور پرې پوهېږي.» بالاخره د راتلونکې ورځې د سهار په دوه بجې موږ باکو ته نږدې الات بندر ته ورسېدو.

له لنګر ځای په لنګر ځای، سفر شاوخوا دوه دېرش ساعته وخت ونیوه. دا په سختۍ په ننۍ نړۍ کې یو انقلاب دی، خو کولای شي د موجود وضعیت په ښه والي بدل شي، په ځانګړي ډول که د نوي بندر ملاتړي وکولای شي د یو اتلس ساعته تېرېدونکي لارې په اړه خپله ژمنه عملي کړي. په وچه کې د انتظار وخت کمېدل کولای شي د لویو لاسته راوړنو لامل هم وګرځي.

خو ټولې بې کفايتۍ په تصادفي ډول او اسانۍ د سمبېدو وړ نه دي. د منځګړتوب هنر ناځرګندتيا په ګټه بدلوي. هرڅومره چې دغه پروسه پېچلې وي، منځګړتوب د لاربښوونکي په توګه لا زيات ارزښت ورانديې کوي. هرڅومره چې د بندښت نقطې ډېرې وي، د قطع کېدو لپاره لا زيات فرصتونه رامنځته کېږي. په فساد انتقاد کول اسانه دي. دا يو بل شی دی چې خلک وهڅوي په مياشت کې يوازې څو سوه ډالر ترلاسه کړي، ترڅو يو څه پرېږدي او هغه هم په دې هيله چې د شرکت لويه ګټه به کمه شي. کله چې هتکړۍ ترلې وي، فساد بدرنګه ښکاري، خو معمولاً دوستانه څېره لري. کله چې زموږ بېړۍ بالاخره اذربايجان ته ورسېده، ما د ګمرک حسابونه تصفيه کړل او له يو ساتونکي مې وپوښتل تر باکو پورې څه ډول ټکسي ونيسم. په دې درکولو سره چې زه د عادي مسافرينو له ډلې نه وم، نه په رخصتيو کې پر موټر سايکل يا بايسکل سپور وم او نه هم په سکورټ کېدونکې سوداګريزه کارګو کې وم، ما د خپل سفر د ماهيت په اړه د ډېرو پوښتنو توقع درلوده. ولې په بېړۍ کې يوه يا نيمه ورځ سپور شم، په داسې حال کې چې کولای مې شول يو ساعته الوتنه وکړم؟

خو ساتونکي هلته زما د حضور د دليل په اړه ډېره کمه لېوالتيا هم نه لرله، يوازينۍ لېوالتيا يې له هغه ځای سره وه چې ورته تللم. هغه خپل موبايل را وايست، شمېره يې ډايل کړه او په اذربايجاني ژبه يې څو کلمې خبرې وکړې. بېرته زما پر لور راوګرځېد او وې ويل: «زما د تره زوی کولای شي ستا ډریوري وکړي. پنځه ويشت ډالر؟»

روسیه

د ستراتېژیکو او نړیوالو مطالعاتو مرکز، د اسیا بیانښلولو پروژه؛ ګازپروم

څلورم څپرکی

دروازه ساتونکې

روسیه

لکه کوم مهم راز چې پټې وي، روسي سرتېري زما د پاسپورټ ورقې اړولې او راته یې وویل: «له دې سیمې څخه لیدنه منعه ده.» موږ د روسیې په ختیځ ښار بلاګووېشچېنسک کې په یوې کوچنۍ خونې کې چې دوه لوېې کړکۍ یې لرلې کېناستو او بهر مو په پراخې قهوه یې دښته کې پام وړ جوړېدونکې ځای ته کتل. باد د برقي وسیلو بوی او غږ زموږ پر لوري راوړه او روسي کارګر چې کلکې خولۍ یې پر سر وې پر کار بوخت وو، دوی دوه یا درې تنه ښکارېدل. دوی د چین د Heihe پر لور د پُل جوړولو په حال کې وو. دوه ښارونه یو ګډ سیند لري، چې په روسي کې ورته امور او په چینایي کې ورته هیلونګجیانګ یا «د تور ښامار سیند» ویل کېږي.

دوی همدارز یوه ګډه خونړۍ ماضي لري. بلاګووېشچېنسک په لغت کې «د ښو خبرونو ښار» ته ویل کېږي، خو تاکل کېدونکې شېبې یې په قاطعیت متفاوتې دي. دغه ښار د یوې نظامي پوستې په توګه د نوولسمې پېړۍ په منځ کې له دوو تړونونو وروسته چې دغه سیند یې د سرحد په توګه وټاکه، تاسیس شو. په ۱۹۰۰ کال کې د باکسر پاڅونونو پر مهال، روسانو چینایي توکمه وګړي له ښاره وابستل او په وروستۍ نقطه کې یې هم دوی مجبور کړل له بېړیو پرته له سیند څخه تېر شي. پنځه زره چینایي سړي، ښځې او ماشومان ووژل شول.[۱]

په ۱۹۶۹ کال کې، امریکایي چارواکې د ننداړچیانو په توګه د سیند په ښکتنۍ برخه کې د شوروي او چینایي ځواکونو د جګړې شاهدان وو. د امریکا متحدو ایالتونو د بهرنیو چارو وزارت یوه چارواکې خبرداری ورکړ: «د چین او پراختیا په حال کې شوروي اتحاد ترمنځ یوه جګړه پېښېدونکې ده. ممکن د نړۍ نورو برخو ته هم پراخه شي او په واقعیت کې به د نړۍ د نفوس لویه برخه وګواښي.»[۲] خونسرده سرونه بریالي شول، خو د شوروي - چین بې باوري په جوش راغله؛ او دې انشعاب چین ته د هنري کیسینجر او ریچارډ نیکسون داخلېدو ته زمینه برابره کړه.

چینایي او روسي چارواکې اوسمهال پخپلو ټولو سرحدونو کې د پُلونو په جوړولو، په واقعي او مجازي معنی، د ستراتېژیک مشارکت د یوې برخې په توګه ویاړي. Blagoveshchensk-Heihe پُل په لومړي ځل د ۱۹۸۰ لسیزې په وروستیو کې وړاندیز شو او بالاخره یې د جوړولو کار په ۲۰۱۶ کال کې پیل شو.[۳] دا د نړۍ د لویو اټومي وسلو لرونکې او د نړۍ د دویم لوی اقتصاد لرونکې ترمنځ د ګرمو اړیکو پر یوه سمبول بدل شو.

د یوراشیا پر قارې د یوولسو زماني زونونو او له مرکزي اسیا سره د ژورو اړیکو په لرلو سره، روسیه د چین د ځمکنیو ځان غوښتونکو هیلو دروازه ساتونکې ده. بل هېڅ هېواد د چینایي (BRI) د خرابولو لپاره دومره غوره موقعیت نه لري. چین د روسیې همکاریو ته اړتیا لري، خو یوې پېړۍ جګړې او سیالۍ د بې باورۍ او شک ژور درز رامنځته کړی دی.

سرتېري پوښتنه وکړه: «دلته د څه لپاره راغلی یې؟»

بېرته د خپل کالج ژبې ته وګرځېدم او د روسي کلمو یوه ټولګه مې رایاده شوه، ځواب مې ورکړ: «غواړم دغه پُل ووینم.»

«ولې غواړې دغه پُل ووینې؟»

«غواړم یو عکس یې ولرم.»

«د دې کار اجازه نشته. د سفر هدف دې څه دی؟»

«سیاحت.»

«څومره وخت کېږي چې په روسیه کې یې؟»

«همدا نن.»

بهر باد ډېر یخ و، خو د ودانۍ داخلي هوا په لندمهالې توګه زړه تنګوونکې وه. ما په یوه بنیان کې خولې کړې وې او نه پوهېدم چې هغه لا تر اوسه هم څه ډول خپلې پرېړې ځنګلي جامې اغوستې وې.

هغه ځواب راکړ: «له دې ځایه لیدنه منعه ده.»

ودرېدم او خپل پاسپورټ ته مې لاس کړ ومې ویل: «سمه ده، ستونزه نشته.»

«دا یوه ستراتېژیکه پروژه ده.»

«سمه ده، ستونزه نشته، زه همدا اوس ځم.»

«خو ته له وړاندې همدلته یې.»

«زه نه پوهېږم.»

«ته یو ژباړونکي ته اړتیا لرې؟»

«سمه ده، زه ځم.»

هغه ټینګار کاوه، خالي کاغذ یې پر مېز کېښود او له قلم یې سري لرې کړ وې ویل: «اوس باید ته زما پوښتنو ته ځواب وواېې.»

زړه مې په درزا شو. یو شی په مخامخ ډول د هغه له لوري زما څخه د پوښتنې او ځواب په توګه پیل شو. پُل څخه د لیدنې غوښتنه. پلان خراب شو او ډېر ژر پر یوه تحقیق بدل شو.

«ډېر باوري ستراتېژیک ملګري»

هغه پارانویا [یو ډول رواني حالت چې انسان ته ځان ډېر لوړ ښکاري] چې د روسيې د پولو په اوږدو کې حرکت کوي پخپله د Amur په کچه واقعي او ځواکمنه ده. د وچې له نظره روسیه د نړۍ تر ټولو لوی هېواد دی او د

پېړیو په اوږدو کې، د هغې حاکمانو د خپلو تر ټولو سختو سرحدونو څخه د دفاع لپاره خپله وړتیا ښودلې ده. په دیارلسمه پېړۍ کې، مغولانو د مرکزي اسیا له دښتو څخه د روسیې پر ځمکو یرغل وکړ. په تېرو څلور سوه کلونو کې، روسیې ته ډېر ګواښونه له لویدیځ لوري وو، هغه ځای چې لویو دښتو یې اروپایي لښکرو. پولنډي، سویډني، فراسوي او دویم ځل جرمنیانو ته. د روسیې په خاوره کې د ژور نفوذ اجازه ورکړه.[۴] هماغسې چې د امریکا متحدو ایالتونو ډیپلومات جورج کینان په ۱۹۴۶ کال کې پخپل مشهور پیغام کې چې ډېرى وخت دا د هغه تر ټولو اوږد ټلګرام یادېږي، ولیکل: «روسیې هېڅکله خپل دوست ګاونډی نه دی پېژندلی.»[۵]

د پخواني شوروي اتحاد پاشل کېدو د روسیې تر ټولو بده وېره لا زیاته کړه. په لویدیځ کې یې د روسیې او د هغې د سیالانو ترمنځ د خنډ په توګه واقع شوې سیمې راکمې کړې. له اروپایي ټولنې او ناټو سره د تازه خپلواکو شویو هېوادونو له یو ځای کېدو سره، کرملین ولیدل چې فضا پرې لا زیاته تنګه شوه. د روسیې د اطلاعاتو رئیس یوګني پریماکوف چې د بهرنیو چارو وزیر او لومړی وزیر به شي، د ناټو د پراختیا په اړه خبرداری ورکړ: «دا زموږ لپاره یوازې یوه رواني موضوع نه، بلکې یوه امنیتي پوښتنه ده.»[۶]

څو امریکایي کارپوهان هم ورته خطر ته متوجه شول. کینان په ۱۹۹۷ کال کې خبرداری ورکړ چې د ناټو له پراختیا سره «ښایي د روسانو په افکارو کې د ملتپالنې، لویدیځ ضد او نظامي تمایلات زیات شي؛ د روسیې د ډیموکراسۍ پر پراختیا به ناوړه اغېزې ولري؛ ختیځ. لویدیځ اړیکې به بېرته د سړې جګړې دور ته وګرځوي او د روسیې بهرنۍ سیاست به داسې لوري ته یوسي چې موږ یې هېڅکله نه غواړو.»[۷]

په داسې حال کې چې لویدیځو پلازمېنو د ډیموکراسۍ او ازاد بازار د بریالیتوب جشن نمانځه، په مسکو کې پالیسي جوړونکو احساسوله د هغوی له کمزوریو ناوړه استفاده کېږي. پریماکوف وروسته ولیکل: «د پرمختګ بهیر د روسیې موقعیت په نظر کې نه نیسي، بلکې روسیه باید له دې بهیر سره ځان عیار کړي.» [۸]

د روسیې په لویدیځو څنډو کې د نا امنیو زیاتوالي دغه هېواد له ختیځ سره د اړیکو ښه کولو ته اړ کړ. د ۱۹۹۰ لسیزې په لومړیو کې، د روسیې او چین چارواکو پخپلو سرحدونو کې د اوږدمهاله جنجالونو د حل لپاره کار پیل کړ. بهیر ډېر سوکه پر مخ تلو. هغه نهایي هوکړه چې په ۲۰۰۸ کال کې وشوه، په شپږ ویشت سوه میله ګډه پوله یې ادعاوې په پام وړ ډول حل کړې او راتلونکو پرمختګونو ته یې لار پرانېسته. هغه مهال د روسیې د بهرنیو چارو وزیر سرګي لاوروف وویل: «ټول شرایط برابر شوي، ترڅو د روسیې. چین پوله د تل لپاره د ثبات، پرانیستې، ملګرۍ، پرمختګ او هوساینې پوله وي.» [۹]

د یو بل په ستایلو، پوتین او شي په چټکۍ د خپلو هېوادونو اړیکې پراخې کړې.[۱۰] د خپلې واکمنۍ پر مهال، دوی ۳۰ ځله له یو بل سره وکتل او هر ځل ښکارېده دوی څرګندوله ملګرتیا یې لا زیاته پیاوړې شوې ده. د ۲۰۱۷ کال په جولای کې، پوتین د روسیې تر ټولو لوړ دولتي مډال شي ته ډالۍ کړ او د هغوی «د هر اړخیز مشارکت او ستراتېژیکو همکاریو» ستاینه یې وکړه.[۱۱] د دې احساساتو په تکرار شي وویل، چین او روسیه د یو بل «تر ټولو باوري ستراتېژیک ملګري» دي او دغه اړیکې «د تاریخ تر ټولو غوره وخت» کې دي.[۱۲] په متقابله مهربانۍ کې په ۲۰۱۸ کال کې شي د چین لومړنی دولتي مډال پوتین ته ډالۍ کړ.[۱۳]

www.sikaraam.com

دوی پوهېدل چې لویدیځ یې څاري. د چین دفاع وزیر وي فینگ په ۲۰۱۸ کال کې مسکو ته د خپل سفر پر مهال وویل: «موږ راغلي یوو، ترڅو امریکا د چین او روسیې د وسله والو ځواکونو ترمنځ له نږدې اړیکو خبر کړو.»[۱۴]

دا عاشقانه رومان یوازې په خبرو کې نه دی. د ملگرو ملتونو په امنیت شورا کې، چین او روسیې له خپلو چوکیو څخه د نړیوالو مداخلو د مخالفت لپاره استفاده کړې ده. هغوی د شمالي کوریا، پر سایبري فضا د دولتي کنټرول او نورو برخو په اړه چې ډېری د امریکا متحدو ایالتونو د گټو خلاف دي، ورته دریځونه نیولي دي. په ۲۰۱۷ کال کې د دوی گډ پوځي تمرینات د اروپا اوبو ته پراخ شول او راتلونکي کال، له سړې جگړې وروسته روسیې څو زره چینايي ځواکونه پخپلو تر ټولو لویو پوځي تمریناتو کې شامل کړل.[۱۵] روسیې او چین د انرژۍ قراردادونه لاسلیک کړي، په شمالي قطب کې یې گډې پروژې پیل کړي او ان د فضايي چلند د یو گډ شرکت جوړولو اعلان یې کړی چې هوډ لري له بوئېنگ او ایرباس سره سیالي وکړي.[۱۶] د امریکا متحدو ایالتونو له بندیزونو د خوندیتوب لپاره، روسیې د خپلو بهرنیو پیسو ذېرمې په چینايي پیسو بدلې کړې دي.[۱۷]

د ډېری معیارونو پر اساس، له یو بل سره د روسیې او چین یو ځای کېدل تر ډېره روسیې ته سخاوتمندانه دی. روسیه اټومي وسلې لري، خو پر فرد محوره اقتصاد تمرکز لري، چې انرژي صادروي، زنگ وهلی پوځ او کمېدونکی نفوس لري. کولی شو د روسیې غیر قانوني چلند په ټوله نړۍ کې وگورو، د کریما له غیر قانوني یو ځای کېدو نیولې په سوریه کې د بشارالاسد تر ملاتړ او د امریکا متحدو ایالتونو په ټاکنو کې تر لاسوهنې پورې. خو څو لسیزې وروسته، ښايي امریکا د ځېونکو عمومي بیانیو، تحریمونو او تعرفو له لارې چې پر خپلو تاریخي دښمنانو یې فشار راوړی دی، پښېمانه شي.

د روسیې او چین ژوره ملگرتیا به د کیسینجر تر ټولو بد ډارونکی خوب وي. له دویمې نړیوالې جگړې راهیسې د امریکا متحدو ایالتونو د بهرني سیاست د تزلزل هدف د یوراشیا پر لویې وچې د یوه قدرت د تسلط مخنیوی دی. له تاریخي اړخه، مخ پر ودې قدرتونه چې دې مسئلې ته رسېدلي جگړه یې پراخه کړې او نړۍ یې له یو بل سره پر جگړې اړولې ده. چین تر نورو ډېر چلېنجونه خوښوي او د (BRI) تر ټولو اندېښمنونکی تفسیر دا دی چې د چین لارنقشه د هژمونیک قدرت پر لور ده. منزوي شوي لویدیځ څخه له اقتصادي او ډیپلوماتیک نظره، شي اوسمهال په لېوالتیا ټولې کیلیگانې د پانگونې او پوتین ته د احترام په چوکاټ کې له ځان سره لري.

د (BRI) اعلانولو پر مهال روسي چارواکي شکمن شول. د کارینگي بنسټ یو څېړونکي لوړپوړي روسي چارواکي الکساندر گابویف ته وویل: «موږ پوهېږو د چین دغه نوښت له موږ څخه د مرکزي اسیا د غلا کولو یوه بله هڅه ده.»[۱۸] د روسیې په امنیتي سازمانونو کې چارواکي له خپلو اقتصادي همپوړو څخه ډېر اندېښمن دي، خو هماغسې چې گابویف یې یادونه کوي، دریو اقتصادي خطرونو د هغوی اغېز بدل کړ. هغوی اندېښنه لرله چې (BRI) به وکولای شي د سیمې لپاره د روسیې وړاندیز شوي سوداگریز جوړښتونه کمزوري کړي، د روسیې په شاوخوا کې به اروپا ته د سوداگرۍ جهت ورکولو لپاره د Trans-Siberian رېل پټلۍ کمزورې او په مرکزي اسیا کې اومه توکو ته پر لاسرسي او د زېربناوو پر قراردادونو تسلط پیدا کړي.

خو مسکو هم له انتخابونو وتلی و. په ۲۰۱۴ کال کې، په اوکراین کې تر جگړې وروسته، روسیه د انرژۍ، پانگونې او ټکنالوژۍ پر لویدیځو بازارونو خپلې تکیې ته په پام په پراخ ډول منزوي او زیانمنه وه.[۱۹] همدغه مهال، کرملین له بیجېنگ سره د خپل مشارکت د گټو او زیانونو په اړه لومړنۍ جامع ارزونه وکړه. له چین سره مشارکت پر

يوه لوی شریک د نوې تکيې په ګډون اوږدمهاله زیانونه لرل، خو دا له لویدیځ لوري د روسيې د زیانونو کمولو لپاره یوازینۍ عملي لاره وه. د ارزونې پایله دا شوه چې ګټې . په ځانګړي ډول په لنډمهال کې . له خطرونو څخه زیاتې دي.[۲۰]

که چین تر دې زیات ګواښ پېښونکی وګرځي یا لویدیځ تر دې زیات هرکلی وکړي، د مسکو محاسبات به بدلون ومومي.[۲۱] څومره چې د چین اقتصادي نقش قدم زیاتېږي، هماغومره به یې امنیتي نقش قدم هم زیات شي. د چین د نظامي موټرو او د افغانستان په واخان دهلېز کې د ساختماني چارو د نښو څرګندېدو او همداراز د چین د نظامي مرکز او تاجیکستان ته نږدې د سرحدي پوستو جوړول، ټول ښيي چې د پراختیا دغه چارې له وړاندې پیل شوې دي، هماغسې چې په ۳ څپرکي کې ورته اشاره وشوه. [۲۲]

امریکایي پالیسي جوړونکي کولای شي له دې تحولاتو څخه د روسيې او چین پر ضد د پارولو استفاده وکړي، خو هغوی تر اوسه برعکس عمل کړی دی. د امریکا متحدو ایالتونو د دفاعي اطلاعاتو اژانس په ۲۰۱۷ کال کې دې پایلې ته ورسېد: «مسکو او بیجېنګ د امریکا په کمزورۍ او نړیوال نفوذ کې ګډې ګټې لري او په دې برخه کې له یو بل سره فعاله همکاري کوي.»[۲۳] د ټرمپ ادارې د ملي امنیت ستراتېژۍ چین او روسیه د هغو سیالانو په توګه مشخص کړي چې کولای شي «د امریکا ځواک، نفوذ او ګټې له خطر سره مخ کړي او هڅه کوي د امریکا امنیت او هوساینه له منځه یوسي.»[۲۴] ښايي ځینې امریکایي لیدونکي د دې کرښو ستاینه وکړي، خو د چین او روسيې لپاره د لاریون غبرګ هم پورته کوي. پر امریکا متحدو ایالتونو د فشار راوړلو لپاره هېڅ ستراتېژیک څه نشته. سیالان د سختو عمومي بیانیو له لارې یو بل ته نږدې کېږي.

«د یوراشیا اتحاد»

پوتین او شي همداراز ژمنه وکړه چې خپل لاسلیک شوي اقتصادي لیدلوري به سره نښلوي. د پوتین لیدلوری د یوراشیا اقتصادي اتحادیه (EAEU) ده، چې موخه یې د توکو، خدمتونو، پانګې او کاري ځواک لپاره په یوه واحد مارکېټ کې د روسيې او پخواني شوروي اتحاد د څلورو هېوادونو یو ځای کول دي.[۲۵] «د یوراشیا اتحادیه» په لومړي ځل په ۱۹۹۴ کال کې د قزاقستان د جمهوررئیس نور سلطان نظر بایوف له لوري وړاندیز شوه. په ۲۰۱۱ کال کې کله چې پوتین لومړی وزیر و او بېرته ولسمشرۍ ته د ګرځېدو پلان جوړولو په حال کې و، د خپلې دې نظریې په اړه یوه مقاله ولیکله. هغه تشریح کړه، (EAEU) د شوروي اتحاد له میراث او د اروپايي اتحادیې له تېروتنو د درس اخیستو لپاره تر ټولو غوره فرصت دی.[۲۶] د هغه هدف دا و، له هغو روسي نشنلېستانو سره چې هیله لري د ختیځ او لویدیځ ترمنځ یوه ځانګړې لاره جوړه کړي، یو ځای شي.[۲۷] له هماغه پیله، له (EAEU) څخه د پوتین تصور د سیمه ییز اقتصاد پر ځای تر ډېره د روسيې د سیاست په اړه و.

خو د (BRI) په څېر، د (EAEU) پنځه غړي هېوادونه په عمل کې ډېر کم اغېزناک و. روسيې، قزاقستان او بیلاروس په ۲۰۱۴ کال کې لومړنی ډله جوړه کړه. په ۲۰۱۵ کال کې، ارمنستان عمدتاً له روسيې څخه د امنیتي مرستو د ترلاسه کولو لپاره له دې ډلې سره یو ځای شو. د هماغه کال په پای کې، قرغیزستان هم ورسره یو ځای شو او ډېر ژر پخپل تصمیم پښېمانه شو، ځکه د چین په ګډون له دې ډلې څخه بهر په نورو هېوادونو د تعرفې لوړولو غوښتونکی و. په ۲۰۱۶ کال کې، د قرغیرستان صادرات ۳۰ سلنه، واردات ۸ سلنه او د ټولو ناخالصه

www.sikaraam.com

کورنیو تولیداتو کچه ۲ سلنې ته راکمه شوه. [۲۸] د (EAEU) مبارزې تر ټولو څرګنده نښه له دوی سره د یو ځای کېدو لپاره د هېوادونو ترمنځ د لېوالتیا کموالی دی. روسیې له تاجیکستان او ازبیکستان او همداراز له مولدوا، جورجیا او اوکراین څخه هم د یو ځای کېدو غوښتنه کړې ده. څو هېوادونو د څارونکو په توګه قراردادونه لاسلیک کړي، خو له ۲۰۱۹ کال څخه، د بشپړ غړیتوب لپاره هېڅ یو کوم جدي ګام نه دی اخیستی.

په هر حال، جغرافیا ایجابوي چې چین له (EAEU) سره معامله وکړي. د (BRI) له شپږو څخه درې وړاندیز شوي اقتصادي دهلېزونه له هغه څخه تېرېږي. د چین، منګولیا او روسیې اقتصادي دهلېز په هغه مسیر کې واقع دی چې د چین له Manzhouli او د روسیې له Zabaykalsk مقابلو سرحدي ښارونو څخه تېرېږي. په داسې حال کې چې د چین . مرکزي اسیا . سویلي اسیا اقتصادي دهلېز (CCWAEC) کې روسیه شامله نه ده، هغه د ایران او ترکیې پر لاره د (EAEU) له غړو هېوادونو قزاقستان او قیرغزستان څخه تېرېږي. دریېم دهلېز، د یوراشیا نوی ځمکنی پُل، د منګولیا، روسیې او بیلاروس له لارې چین او اروپایي اتحادیه سره نښلوي.[۲۹] دغه دهلېزونه لا تر اوسه په ابتدایي مراحلو کې دي او د ودې لپاره د روسیې او چین همکاریو ته اړتیا لري.

له اقتصادي اړخه، پوتین او شي د یو بل د بشپړونکي په توګه د خپلو لیدلوریو وړاندې کولو لپاره پیاوړې سیاسي انګېزې لري. په (یو کمربند؛ یوه لار) غونډه کې شي پخپلې پرانېستونکې وینا کې، هغه (EAEU) د سیاسي نوښتونو په منځ کې لومړی هغه ګام وباله چې د (BRI) همغږي یې زیاته کړې ده.[۳۰] ورپسې پوتین خبرې وکړې او (BRI) یې لومړنی «مدغمونکی چوکاټ» وباله، چې د هغه په وینا، کولای شي د «یو لوی ارواشیایي چوکاټ» جوړولو لپاره ترې استفاده وشي.[۳۱] د (EAEU) او (BRI) یو ځای کولو له لارې د یوه لوی یا «ډېر لوی» یوراشیایي مشارکت جوړولو لپاره د پوتین غوښتنه، چې مسکو پرې لا زیات کنټرول ولري، یوه ناکامه هڅه وه.[۳۲] دا مفهوم، په اقتصادي نابرابریو سربېره، روسیه او چین برابر بولي. شي د دې لوبې پر مهال خوښ و، ځکه د پوتین وینا دا شکونه چې (BRI) په مرکزي اسیا کې د چین د نفوذ زیاتولو وسیله ده، کمرنګه کوي.

دا دواړه رهبران د لویدیځ په مشرۍ د اقتصادي نظم منتقدین دي او د (BRI) او (EAEU) یو ځای کولو په اړه خبرې د ځایناستې تګلارې رهبرانو په توګه له هغوی سره مرسته کوي. شي په ۲۰۱۷ کال کې د نړیوال اقتصادي فورم کلنۍ غونډه کې د خبرونو سرټکی وګرځېد، کله چې یې د protectionism یا (ملاتړ) پر ضد خبرداری ورکړ او د خپلو ځینو لویدیځو همپوړو په څېر د ازادې سوداګرۍ او liberalization پلوی ښکاره‌ده.[۳۳] پوتین د «یو کمربند؛ یوه لار» لومړنۍ غونډې په څېر ورته څرګندونې لرلې، کله چې نوموړي «هغه بحران چې د نړیوالتوب ماډل پکې خپل ځان مومي» ته اشاره وکړه.[۳۴] هېڅ یو هم منسجم بدیل وړاندې نه کړ، خو د موجود وضعیت په اړه د هغوی انتقاد په ډېرې مخ پر ودې هېوادونو کې انګازې وکړې.

د پوتین او شي ګډ روایت روښانه او فرصت طلبه دی. دا د نړیوالتوب په اړه له لویدیځې ژبې څخه استفاده وه او په ډېرې هغو ځایونو کې چې له نړیوالتوب څخه یې ډېره ګټه کوله، غوسه راپورته کوي. سره له دې چې لا تر اوسه یې حللاره هم نه ده وړاندې کړې، خو داسې ترسیموي چې هره حللاره باید د لویدیځ خلاف تعریف شي، په اصل کې ستونزه لویدیځ بولي. د هغوی پیغام د لویدیځ له نسبي سکوت سره پورته کېږي. په داسې حال کې چې د امریکا متحد ایالتونه او اروپایي ټولنه له خپلو کورنیو ستونزو او نسبتاً خطر سره لاس او ګرېوان دي، روسیه او چین هڅه کوي د نړیوالتوب په اړه د بحثونو مشري وکړي.

پر دې ګډ دلیل سربېره، د چین ـ روسیې ملګرتیا لا تر اوسه مصنوعي بریښي، ځکه پر ځمکه د ارګانیک پرمختګونو پر ځای یې تر ډېره د لوړ پوړو رهبرانو له لوري ملاتړ کېږي.[۳۵] له (Heihe) هوايي ډګر څخه بهر د دوو خرسونو (پانډا او ګریزلي) په توګه، چې یو بل ته یې لاسونه ورکړي دي، یوه لویه ونه ولاړه ده. د ښار مرکز ته نږدې، هغو هټیو سره چې له ګمرکي مالیې معاف دي او روسي سیلانیانو ته خدمتونه وړاندې کوي، ډېرې شنه ساحه د دوو لویو کفترو په څېر موجوده ده چې دولتي بیرغونه د یو بل پر لور پرانېستل کېږي. په دې ناخوښې معاشقه کې، دولتي رسنۍ ان د چین ـ روسیې د واده ډولونه د یوې بریالۍ ملګرتیا شواهد بولي.[۳۶]

په تئوري کې، د شي او پوتین اقتصادي لیدلوري کولای شي د یو بل بشپړونکي واوسي. (BRI) پر سختو زېربناوو ډېر ټینګار کوي، په داسې حال کې چې (EAEU) پر «نرمو» زېربناوو ډېر ټینګار کوي، هغه قوانین او مقررات چې پر حرکت او سوداګرۍ حاکمیت لري. غیر ضروري کاغذونه، بې ځایه پوستې او په سرحدونو کې نور ټکرونه په یوراشیا کې د صادراتو ارزښت تر ۳۰ سلنې پورې حسابوي.[۳۷] دې کې شک نشته چې اسیا او په ځانګړې ډول مرکزي اسیا، چېرته چې د چین او روسیې لیدلوری سره یو ځای کېږي، کولای شي دواړه نرم او سخت پرمختګونه وکاروي.

خو هماغسې چې ما درک کړه، په دربېمو هېوادونو کې، خپلو سرحدي ستونزو ته له رسېدو پرته، هغو ځایونو کې چې بې باوري لا تر اوسه هم شته، د همکاریو پیلېدل لرې خبره ده.

له ساتونکي مې وپوښتل: «څومره لرې دی؟ لس دقیقې؟ دېرش دقیقې؟»

«څومره ساعتونه ـ دغه پوښتنه ده. ته ژباړونکی غواړې؟»

«زه نه پوهېږم. زه باید ولاړ شم.»

ساتونکي چوکۍ ته اشاره وکړه وې ویل: «موږ به ژباړونکی راولو. ته هلته کېنه»، او له خونې ووت.

د امنیت په اړه د هغه اندېښنو ته په پام، دا په زړه پورې انتخاب و. د کړکۍ پر لوري، چوکۍ څخه مخامخ یو ځای ښکارېده چې تر کار لاندې و. همدا چې ما وکتل، د زېړو موټرونو ـ لاریو، کرېن او کېندونکي ـ حرکت سوکه شو. څو دقیقې وروسته، د کارګرو یوه لویه ډله زما د څنګ خونې ته راورسېدل، د هر موټر له درېدو سره به یو یو تېرېده. دا د غرمنۍ خوړلو وخت و.

ژباړونکې، چې زه یې نادیه بولم، شاوخوا یو ساعت وروسته راغله. یو ځایي پولیس د هغې ملتیا کوله، اجازه راکړئ چې زه یې نوم دیمیتري وبولم، د چا چې خاموشه خندا ښوده هغه سات تېرې دی.

نادیه: دوی وايي، تاسو د دې ځای د لیدو اجازه نه لرئ.

زه: ما غوښتل ویې ګورم او کله چې د دوی ځواب نه و، نو ما وغوښتل ولاړ شم. زه نه پوهېدم چې دغه غوښتنه غیر قانوني وه.

نادیه: دوی وايي، سره له دې چې له وړاندې په قانون هم نه پوهېدئ، خو قانون مو مات کړی دی او لا تر اوسه يې هم ماتوئ.

تر څه وخت تګ راتګ وروسته، ما ومنله چې د بهير د چټکتیا لپاره د پنځلسو ډالرو معادل د جريمې لړ څه پیسې ورکړم. پورته شوم، د پيسو بټوه مې را واېسته او د دې ځای د پرېښودو تیاری مې ونيوه، د هغه رسټورانت په څېر چې تر بېخونده خوړو وروسته يې پرېږدې . توپير همدومره و چې خدمتګارانو یوازې وسلې نه لرلې. ما فکر وکړ، ښايي دوی د دې سخاوتمندانه انعام ستاينه وکړي. پر اوږه مې لاس کېښودل شو.

سرتېري تشريح کړه: «لومړی بايد رسمي راپور وليکل شي.» هغه په ارامۍ او خوارۍ په لاس د راپور ډکولو کار پیل کړ. د څو پراګرافونو تر ليکلو او املايي تېروتنو وروسته يې کاغذ وشکوه او بيا يې ليکل پيل کړل. سرتېري به چې هر څومره ډېر پخپلو ليکلو کار کاوه، نو په هرو څو دقيقو کې به يې يو ځل زما د پاسپورټ په اړه له نادیه سره مشوره کوله، ديميتري به په وضاحت لا ډېر بې حوصلې او غوسه کېده.

ديميتري: د امريکا متحدو ايالتونو د کوم ځای يې؟

زه: د واشنګټن ډي سي.

ديميتري: زه پلازمېنه واشنګټن سره مینه لرم. اووچکين. کوزنتسوف. اورلوف تر نورو غوره دي.

زه: دا تر ټولو غوره دي.

ما پلازمېنې له نږدې ډېرې نه وې ليدلې، خو پوهېدم دا روسي لوبغاړي وو چې هغوی يې تر ستنلي جام پورې ورسول.

ديميتري (په خندا): تر ټولو غوره.

بالاخره، سرتېري د کاغذونو بنډل راواخيست او ښه يې په مېز پورې وموښه او له خپل ځایه پورته شو.

زه: اوس موږ کولای شو ولاړ شو؟

نادیه: دوی وايي، موږ يو بل سند ته اړتيا لرو. د دوی همکار به يې له مرکزي دفتر څخه راوړي.

زه: تاسو يو کمپيوټر لرئ؟

ديميتري: روسيې ته ښه راغلاست.

په داسې حال کې چې خولې خولې وم، ټليفون مې وکوت: ماسپښين دوه بجې . له هغه وخت څخه څلور ساعته تېر شوي وو چې وروستۍ بېړۍ Blagoveshchensk پرېښې و. ما تصميم ونيوه د هماغې ورځې په ماسپښين د پُل تر ليدو او په شاوخوا ښار کې تر ګرځېدو وروسته، بېرته هايه ته وګرځم. د امريکا متحدو ايالتونو پر لور زما الوتنه په هماغه سهار د هايه تر کتنې وروسته وه، چېرته چې ما خپل بېک پرېښی و.

«د امور متشبثین»

د روسیې او چین ترمنځ چټک سفر کول خندونکې بریښي، خو د مرګ په حال کې متشبث نسل لپاره د ژوند لاره ده. په ۱۹۹۲ کال کې، چین د سرحدي سوداګرۍ د ودې لپاره د ازادې سوداګرۍ یوه سیمه پرانیستله او هره ورځ سهار، د د واړو لوریو خلک د کوچنیو، خو ځلېدونکو بېکونو لرونکو سوداګرو په توګه، له سېند څخه تېرېږي. د ګمرکي مالیاتو د مخنیوي لپاره، په روسیه کې چینایي متشبثین ډېرې وخت د اقلامو د تحویل لپاره روسان ګماري. د بلاګووشچنسک په مرکز کې، په ۱۹۹۰ لسیزه کې بېک لرونکو سوداګرو ته د درناوي په پار، د یو سړي د برونزو مجسمه جوړه شوه چې یو لوی بېک په یوه لاس او بل په شا لېږدوي، ښيي. په کتیبه یې لیکل شوي دي: «د امور متشبثینو د سخت کار او خوشبینیو لپاره.»

د امور نوي متشبثین چندان ډېر متفاوت نه دي. هماغه ورځ سهار په هایه کې، ما د روسي ځوانانو یوه ډله ولیده چې له ګمرکي مالیې څخه معاف هېڅ څخه راوتل او په دواړو لاسونو کې یې نایلوني ډکې کڅوړې نیولې وې او د بېړیو د ترمینل پر لور تلل. د ترمینل شاته، Ferris wheel یا لویه ګرده زانګو په اسمان کې څرخېده، چې د اوږد مهال لپاره یې د لیدونکو پام ځانته جلبوه. د ترمینل شاته یو لارۍ موټر ودرېده او سړیو وړاندې تر دې چې موږ له دې ځایه لرې ولاړ شو په بېړه پکې بار بېکونه بېړۍ ته لېږدول. له یو څو خړو روسي بېړیو پرته چې د ګزمې په حال کې وې، سېند خالي و.

په بېړۍ کې سفر ایله لس دقیقې وخت نیوه، خو بیروکراسي سفر نږدې دوو ساعتونو ته غځوه. د ټکټ تر پېرلو او د ګمرکي حسابونو تر پاکولو وروسته، مسافرین راتلونکې بېړۍ ته منتظر پاتې کېږي. چینایي او روسي مسافرین جلا، جلا ډلبندي کېږي. څه د اغېزمنتیا یا کوم بل څه لپاره، دغه تفکیک «د تر ټولو باوري ستراتېژیکو ملګرو» لپاره په زړه پورې دی. دا کار په لوحو او نیم کاره کارکوونکو شوی و. ماته لارښوونه وشوه چې له روسانو سره یو ځای شم.

په ژمي کې، بېړۍ په (pontoon bridges) یا د بېړیو پُل کې ځای پر ځای کېږي، هغه طرحه چې لرغونیت یې ۴۸۰ ق میلاد کال ته رسېږي، هغه مهال چې (Xerxes) په ټول نني داردانل کې د ایراني ځواکونو پر وړاندې لښکرکشي وکړه. پُلونه پخپل وزن پورې محدود دي او باید موسمي حالاتو ته په پام ترتیب شي. دغه محدودیتونه د ټولو هغو کسانو لپاره چې د پیاوړو اړیکو په ارزښتونو باوري نه دي، د قوت نقطه ده. د بېړیو پُلونه هم ارزانه او هم په اسانه د لرې کولو وړ دي. کله چې د دوو ښارونو ترمنځ نوی پُل پای ته رسېږي، هغه به دایمي پُل وي.

له زرو مترو څخه په کمې فاصله کې جلا شوی، د پُل چینایي او روسي هر لوری ځانته یوه متفاوته نړۍ ده. یوه ورځ وړاندې، د پُل چینایي لوري کې، زما موټر چلوونکی د سېند په ساحل کې تر کار لاندې د یو جوړېدونکي ځای ترڅنګ ودرېد. یو ملکي ساتونکی له کوچنۍ خونې راڅرګند شو. موږ یو بل ته لاسونه ورکړل او وروسته چې کله ما له هغه وغوښتل یو عکس یې واخلم، د تائید په بڼه یې سر وخوځاوه. زه د اوبو ښکتني لوري ته ولاړم. په مقابل کې، د روسیې امنیت دومره محدود دی چې ډېرې وخت ځایي کب نیوونکي له همدې سېند څخه په اوښتو چین ته سفر کوي. تر تللو وړاندې، ما وغوښتل د ساتونکي عکس واخلم. هغه وخندل او ویې منله. له پُل سره زما لېوالتیا ګواښ نه، بلکې د هغه د اهمیت ستاینه وه.

www.sikaraam.com

د لېږد رالېږد پيوندونه چې د همکاريو په توګه معرفي کېږي، همدا راز د چين او روسيې د مشارکت محدوديتونه هم څرګندوي. د روسيې او چين ترمنځ تېرېدونکې يوازې څلور رېل پټلۍ فعالې دي.[۳۸] د امريکا متحدو ايالتونو او کاناډا ترمنځ سرحد د دې دوه برابره لوی دی، خو تر شپږو زياتې تېرېدونکې رېل پټلۍ لري.[۳۹] د روسيې ـ چين د رېل پټلۍ لومړنی پُل چې د چين تونګ جيانګ د روسيې له نيژنلنينسکويې سره نښلوي، په لومړيو کې يې کارونه په ښه ډول مخکې ولاړل.[۴۰] د چين لوري ته يې د جوړولو چارې په ۲۰۱۶ کال کې بشپړې شوې او روسي لوري چې مخکې والی کاوه، چارې يې تر ۲۰۱۹ کال پورې هم پای ته ونه رسېدې. تر هغه مهاله، د سپوږمکۍ تصويرونو يو جوړښت ښوده چې د چين له قلمرو تېر شوی او تر يوې کچې د سيند پر سر پای ته رسېږي. چين منتظر و چې روسيه يې هم چارې تر نيمايي پورې ورسوي.

د لرې ختيځ ژمنې

له (BRI) څخه ډېر وړاندې، چينايي او روسي چارواکو په سلګونو ګډې پروژې په ډېرې لېوالتيا خو لږ تعقيب اعلان کړې. په ۲۰۰۹ کال کې، ولسمشرانو هو جين تاو او ديميتري ميتيودوف د ۲۵۰ ګډو پروژ يو لېست خپور کړ.[۴۱] تر ۲۰۱۵ کال پورې، يوازې ۱۹ پروژې تر کار لاندې وې.[۴۲] د ستونزو يوه برخه دا ده چې ناکام شوي وړانديزونه ډېر کله د نويو وړانديزونو په توګه په دې هيله بيا بسته بندي کېږي چې بهرني پانګه وال يې وړتيا وګوري، په داسې حال کې چې کورني پانګه وال له دې ډلې دولت دا کار نه کوي. د هغو ننګونو لېست چې له لرې ختيځ څخه د بهرنيو پانګه والو مخه نيسي اوږد دی: فساد، د ملکيت کمزوري حقونه، د مارکېټ کوچنۍ اندازه او کمزورې زېربناوې. په ۲۰۱۷ کال کې، روسيې د چين د مستقيمې بهرنۍ پانګونې يوازې ۲ سلنه جلب کړې وه.[۴۳]

چين د نفوسو له نظره تر روسيې لوړ دی او دا د لرې ختيځ په پرتله له بل هېڅ ځای څخه ډېر نه ښکاري. لرې ختيځ د روسيې نږدې يو پر درې برخه خاوره، خو په سختۍ د نفوسو ۵ سلنه په بر کې نيسي. د پرتلنې له مخې، د چين شمال ختيځ له کاري ځواک څخه ډک او ځمکه پکې کمه ده. يوازې د چين د هيلونګجيانګ ولايت نفوس د روسيې له ټول لرې ختيځ څخه شپږ برابره ډېر دی.

روسي چارواکو دې توپيرونو ته اشاره کړې چې د کډوالۍ په اړه وېره څرګنده کړي. هماغه ډول چې پوتين په ۲۰۰۰ کال کې خبرداری ورکړ: «که چېرې موږ په نږدې راتلونکې کې هڅې ونه کړو، ان په څو لسيزو کې به د روسيې د لومړني موجود نفوس ډېری برخه په جاپاني، چينايي او کوريايي ژبو خبرې وکړي.»[۴۴] د روسيې دولت ان په لرې ختيځ کې د مېشتېدو لپاره د روسانو په هڅولو سره، د وړيا ځمکو د ورکړې وړانديز کړی او له بهرنيو پانګه والو يې غوښتي روسي اتباع په کار وګماري.[۴۵]

خو د چين د کډوالو څپې به په دومره چټکۍ د روسيې له سرحد څخه تېرې نشي.[۴۶] ډېری چينايان، د ډېرو روسانو په څېر، د روسيې په لويديځو ښارونو کې ژوند ته ترجيح ورکوي، چېرته چې ډېرې دندې د لاسرسي وړ دي. په روسيه کې د معاشونو کمېدل يو بل خنډ دی، په ځانګړې توګه کله چې په چين کې د منځنۍ کچې معاشونه لوړ وي.[۴۷] هماغه شرايط چې روسان له لرې ختيځ څخه وېروي، جذابيت يې چينايان هم را محدودوي.

د چین او روسیې تر ټولو ستر اقدامات د انرژۍ په برخه کې شوي دي.[۴۸] چین په نړۍ کې د انرژۍ تر ټولو ستر واردونکی دی او روسان په نړۍ کې د تېلو او طبیعي ګازو لوی مالکین او تولیدونکي دي. د سړچینو لپاره د چین لوږه د پانګونې لپاره د روسیې له اړتیا سره برابره ده او په انرژۍ کې د دوی شریکې ګټې د څو لسیزو د قراردادونو له لارې پرمخ تللې دي. په ۲۰۱۰ کال کې، د دوی لومړۍ لویه ګډه زېربنایي پروژه، په روسیه کې له ډېرو سکرو څخه د چین تر دقنګ پورې د تېلو د نللیکې بشپړېدل و.

په ۲۰۱۴ کال کې، له یوې لسیزې خبرو اترو وروسته، ګازپروم او د چین د نفتو ملي شرکت د طبیعي ګازو لپاره، د ۴۰۰ ملیارده ډالرو په ارزښت، د دېرشو کلونو لپاره تړون لاسلیک کړ. د «سایبریا ځواک» په نوم یوه نوې نللیکه، د ګازو له ساحو څخه د سربیا په ختیځ کې د چین تر پولې پورې د هایهه ښار ته درې زره کیلومتره غځوي. دا د شوروي اتحاد له وخت راهیسې د روسیې تر ټولو ګران بیه پروژه ده. کارګرو هره ورځ د نږدې دوه کیلومترو په جوړولو سره، تر صفر ټیټه درجه هوا او ان یران وزغمل، تر دې چې په ۲۰۱۹ کال کې یې د هغه له بشپړېدو ډاډ ترلاسه کړ.[۴۹]

د روسیې پالیسي جوړونکو نوې نللیکه د دوی د ټاکلو د واک ثبوت باله. د روسیې د دوما[2] د بهرنیو چارو کمېټې مشر الیکسي پوشکوف د تړون له پای ته رسېدو وروسته وویل: «بارک اوباما باید د روسیې د منزوي کولو سیاست پرېږدي: دا کار ګټه نه ورکوي.»[۵۰] په هر حال، چین د روسیې د بدیل له نه موجودیت ګټه واخیسته او د ګازو په بیه او د نللیکې پر لار یې سخته معامله ترسره کړه.[۵۱] همداراز روسیه به په هغه اهرام کې چې کوچنې هېوادونه د خپلې انرژۍ په صادراتو متکي دي خوند وانخلي. برعکس ډېر احتمال لري: د روسیې د پلور د واک په پرتله چین د انرژۍ اخیستو لپاره ډېر واک لري.

د شمال پر لور، چین هم شمالي قطب ته په لاسرسي کې د روسیې د مرستو غوښتونکی دی.[۵۲] په ۲۰۱۸ کال کې، د شمالي قطب په اړه چین خپله رسمي پالیسي خپره کړه، هغه چې دا ادعا یې بیا تکراره کړه چې چین «شمالي قطب ته نږدې ځواک» دی. دې هېواد له چین څخه د شمالي قطب له لارې شمالي اروپا ته د «ورېښمو قطبي لارې» جوړولو وړاندیز کړی. چین حاضر ته دی پیسې ورکړي. د چین د نفتو ملي شرکت یا (CNPC) او د چین د ورېښمو لارې صندوق د روسیې یامال مایع . طبیعي ګازو په پروژه کې چې د ۲۰۱۷ کال په ډسمبر کې یې فعالیت پیل کړی، ونډه لري. په همکاري سره کېدای شي د سپین سمندر ارخنجیلسک کې د یو بندر په جوړولو سره، له بندر څخه مرکزي روسیې ته رېل پټلۍ وغځول شي. د شمالي قطب له لارې سوداګریز ترانسپورټ ښایي د لسیزو لپاره ګټور نه وي، چې د نظامي انګېزو په اړه د شکونه را پورته کېدو لامل ګرځي.[۵۳]

د سوداګرۍ پالیسي د ادغام لپاره یوه بله لاره ده، خو د چین او روسیې وروستۍ هڅې په همدې کچه نمایشي وې. په ۲۰۱۵ کال کې، د امریکا متحدو ایالتونو په مشرۍ د ټرانس . پاسفیک شرکت په اړه د مذاکرتو پای، دوی وهڅول خپل سوداګریز تړون تعقیب کړي.[۵۴] درې کاله وروسته، چین او (EAEU) د سوداګرۍ او همکاریو تړون لاسلیک کړ چې د ګمرکونو او سوداګرۍ کړنلارې اصلاح کوي.[۵۵] یو روسي چارواکي دا د «EAEU او د چین د (یو کمربند؛ یوه لار) نوښت د سمون پر لور یو لوی ګام» بللی، خو تعرفې نه را کموي. د (EAEU) د فاعي ګټې د هر ډول ژور اقتصادي او معنی لرونکي ترتیب په لار کې خنډ دي. چین به یې تر دې دمه تر ټولو لوی سوداګریز

---

[2] په روسیه او د پخواني شوروي اتحاد په ځینو جمهوریتونو کې د واکمن مجلس یو مقننه بنسټ ته دوما وای.

شریک وي، تر ډېرې کچې، د (EAEU) پالیسي جوړونکې غواړي پخپلو کورنیو صنعتونو کې د چینايي صادراتو اغېز را محدود کړي.

یوه ډېره هوښیاره تګلاره، د شانګهای همکاریو سازمان (SCO) تر چتر لاندې د یوې ازادې سوداګریزې ساحې رامنځته کول دي. شانګهای همکاریو سازمان سرحدي ستونزو او امنیتي مسایلو ته په پام پیل شو، خو په وروستیو کلونو کې یې پراخو دندو او لا زیات اقتصادي تمرکز ته پام کړی دی. روسي او چینايي چارواکو شانګهای همکاریو سازمان د (EAEU) او (BRI) د همغږۍ لپاره د یو ترجیحي میکانېزم په توګه یاد کړی او د دې سازمان د پراختیا سراتېژۍ په ۲۰۱۵ کال کې د خپلو اهدافو ترمنځ «د وریښمو لارې اقتصادي کمربند جوړولو لپاره د ګډې تګلارې پراختیا» ذکر کړې ده.[57] خو د (EAEU) او (SCO) غړي په منظم ډول له یو بل سره ورته والی نه لري، او یو شمېر نور هېوادونه هم د دویمي غړیتوب لري. کله چې پاکستان او هند، د لوړو تعرفو او سیاسي جنجالونو لرونکي دوه هېوادونه، په ۲۰۱۷ کال کې شانګهای همکاریو سازمان سره یو ځای شول، د ازادې سوداګریزې سیمې جوړېدو احتمال زیات شو.

دقیقاً، چین کولای شي له (EAEU) سره یو ځای شي. خو دا تصور چې مسکو یا بیجېنګ به په دغه کچه د ادغام ملاتړ وکړي ناممکنه دی. مسکو له اقتصادي او سیاسي نظره پر (EAEU) تسلط لري او د چین منل به دغه نفوذ راکم کړي. په واقعیت کې، دا به ډېره دقیقه وي ووایو چې (EAEU) له چین سره یو ځای کېږي، چې له اقتصادي او ډیموکرافیکي نظره د (EAEU) د غړو تر مجموعې اوه برابره لوی دی. چین به پخپل وار، د (EAEU) د لوړو تعرفو او قوانینو په منلو سره ډېره ګټه ونه کړي.

لا تر اوسه هم ډېر څه شته چې روسیه او چین له یو بل څخه جلا کوي. د متقابلو نه خلاصېدونکو ستاینو او مشارکت خبرو لاندې، هغوی په اساسي ډول نابرابره دي او چین له اقتصادي او د نفوس له نظره له روسیې څخه پورته دی. ان هغه ژبې چې دوی یې د مشارکت د ستاینې لپاره کاروي، پخپله ګویا دي. چینايي چارواکي د (BRI) او (EAEU) په اړه د ډیوي جي یا «یو ځای» لفظ کاروي. روسي چارواکي د sopryazhenie کلمه چې د «پیوستون» معنی ورکوي کاروي او ښيي لا زیات مشارکت له واقعیت سره په تضاد کې دی.[58]

د ژور ادغام لپاره تر ټولو لوی خنډ ورته والی دی: روسیه او چین حاضر نه دي له زیات کنټرول څخه تېر شي. د دواړو لیدلوریو هدف د یوه واحد دولت د نفوذ زیاتوالی دی. د (EAEU) په مرکز کې مسکو واقع دی، په داسې حال کې چې د (BRI) په مرکز کې بیجېنګ واقع دی. دواړه لیدلوري همداراز په کور دننه د خپل دفاعي حالت ساتنه کوي. (EAEU) د روسیې د صنایعو ساتنه کوي، په داسې حال کې چې په ټولو هغو خبرو سربېره چې د (BRI) د اتصال د عاملو لپاره کېږي، چین د پانګونې له کنټرول څخه استفاده کوي، ترڅو مالي جریانونه محدود کړي، د اطلاعاتي جریانونو محدودلو لپاره انټرنیټي محدودیتونه او د خلکو او توکو د حرکتونو محدودولو لپاره له امنیتي پالیسیو استفاده کوي. دواړه دولتونه له هر څه زیات د خپل کورني ثبات او ځان ساتنې پلویان دي. لوی اتصال کولای شي لا زیاته وده رامنځته کړي، خو همداراز کولای شي د لا زیات اختلال او لږ کنټرول لامل هم وګرځي.

دا چې کنټرول د چا په لاس کې دی، هېڅ توهم موجود نه و، ځکه له روسي سرحدي ساتونکو سره زما وخت ډېر ووت. سرتېري وويل: «موږ ځو سند راوړو.» په ښکاره، زما په ګډون «موږ» په زور او جبر له دريو سرتېرو او نادېې سره موټر ته پورته کړای شو. کله چې ما د خونديتوب کمربند راکش کړ، يو سرتېري راته وويل: «ته ورته اړتيا نه لرې.» ما وپوښتل: «دا د قانون خلاف کار نه دی؟» هغه وويل: «کله چې ته له موږ سره يې، نه!» ديميتري پخپل موټر کې په موږ پسې را روان شو. سفر يوازې پنځلس دقيقې و، خو د ښار په مخالف جهت. ساعت د مازديګر څلور بجې وې او هايه ته د ګرځېدو لپاره د بېړۍ نيولو لپاره زما چانس دقيقه په دقيقه کمېده.

د سرحدي ساتونکو د ځايي قوماندان ځای پر خامه سړک، له خرابو ساتل کېدونکو سړکونو هاخوا، د لرګه يي دروازې او موقتي مزي تر شا موقعيت درلود. همدا چې موږ نږدې شو، سرتېري ما او نادېې ته اجازه راکړه چې له موټر څخه کوز شو او دروازه يې پرانېسته. موږ د ديميتري په موټر کې کېناستو او دروازې راپسې بندې شوې. مچان راننوتل او وتل. زه يوازينی کس نه وم چې خپل موبايل مې چک کاوه. ديميتري او نادېې نور ځايونه هم لرل. سپيانو د محوطې له منځه غپل.

د مازديګر شاوخوا ۵:۱۵ بجې سرتېری له نورو کاغذونو سره راڅرګند شو. نادېې څرګنده کړه، دا د پخواني راپور د کاپيانو په ډول دي، يوازې په لاس ليکل شوې برخې يې ټايپ شوې دي. ما د شوروي محکمې له لوري په نښه شويو يو بنډل کاغذونو لاسليک وکړ.

نادېه: هغوی وايي، که غواړې کولای شي دويمه کاپي هم برابره کړي.

زه: نه، مننه.

ديميتري: د لا زياتو کاغذونو ترلاسه کولو لپاره، دوی ښايي د يوې ونې پرېې کولو ته اړ شي.

ناڅاپي، له تشريفاتو پرته زموږ کار پای ته ورسېد. موږ دروازې وتړلې او ديميتري په چټکۍ روان شو. هغومره چې هغه چټکې کوله او په سرعت يې په خامه سړک موټر چلوه، نو ما فکر وکړ هغه کور ته د ګرځېدو لېواله دی، يا نمايش ورکوي، يا هم په واقعي ډول له ما سره مرسته کوي بېړۍ ګيره کړم. شاوخوا ۵:۴۵ دقيقې ښار ښکاره شو. ۵:۵۶ دقيقې د بېړۍ داخلېدو ځای ته ورسېدو. ما ټوپ کړ او د بېرونۍ ودانۍ پر لور مې منډې کړې. خو ۵:۵۸ دقيقې دروازه بنده شوه. ما وټکوله. د ګمرک يو مامور راښکاره شو او دروازه يې همدومره خلاصه کړه چې خپله خبره پرېې ماته وکړای شي: «راتلونکې بېړۍ، سبا سهار ۸:۳۰ دقيقې.»که چېرې يوازې پُل بشپړېدای، کولای يې شول د بېړۍ دوه ساعته او د ګمرک بهير شلو دقيقو ته راکم کړي او په سيند د توکو او خلکو لېږد رالېږد زيات کړي. د ټولو نويو اتصالاتو په څېر، دې بدلون له اوسني سيستم څخه ټول ګټه اخيستونکي ځان عيارولو ته اړ ابېستل. ښايي لارۍ د لاسي ببکونو سوداګرۍ ځای نيولی وای. که ډېر خلک په دې ځای تګ راتګ وکړي، رسټورانټونه او هوټل چې ما يکې هلته شپه تېره کړه، چې دواړو د بېړيو ترمينل ته نږدې موقعيت درلود، ښايي د خپل کار دوام لپاره له ستونزو سره مخ شوي وای [بسنه به يې نه کوله]. له هر څه زيات، که چېرې پُل بشپړېدای، دا به يوه منعه شوې سيمه نه وای. ښايي هغه ورځ به مې له روسي سرحدي ساتونکو سره نه وای تېره کړې.

خو هماغسې چې راتلونکې سهار ماته یادونه وشوه، دقیقه ارزونه هم له لاسرسي لرې نه وه. هایه ته د لومړۍ روانېدونکې بېړۍ تر نیولو وړاندې ما باید خپل ګمرکي حساب تصفیه کړی وای. څو دقیقې زما د پاسپورټ تر کتلو وروسته، یو روسي چارواکي ټلیفون راپورته کړ. شېبې وروسته، په شخصي لباس کې یو امنیتي جاسوس په شاتنۍ خونه کې له ما پوښتنې وکړې. کله چې بالاخره ما د خروج اجازه ترلاسه کړه، د پاسپورټ د خفه کوونکې ټاپې غبر زما لپاره د (slot machine)[3] په څېر و، چې jackpot پکې له یو بل سره لګېږي.

یو ساعت وروسته هایه ته ورسېدم، چینايي قلمرو ته په رسېدو هېڅکله خوښ نه وم. ما خپل امریکايي پاسپورټ د ګمرک په پوهېدونکي ډول ګنګس شوي یو بل مامور ته ورکړ، هغه له خپل سوپروایزر یا څارونکي سره اړیکه ونیوه. څارونکي په چټک نظر زما ویزې ته وکتل، وېې خندل او راته یې لاس وخوځوه. د پُل په هر لوري کې د هرکلي په ډول، تفاوت پخپله ګویا و. طبعاً دواړه لوري د روسانو او چینایانو د دوامدراه جریان ترمنځ د یو امریکايي په لیدو حیران شول. چینایانو ته په زړه پورې وه. روسانو ته اندېښمنونکې وه.

---

[3] - د ګیم یو ډول ماشین دی چې د دوو کتارونو جنګېدو پر مهال لوبغاړی ناکامېږي.

مرکزي او ختیځه اروپا

د ستراتیژیکو او نړیوالو مطالعاتو مرکز، د اسیا بیانښلولو پروژه

پنځم څپرکی

د پُل سر

مرکزي او ختيځه اروپا

په بلګراد کې د Moskva هوټل د پذيرش مسوول په احترامانه ډول وويل: «زه فکر کوم، ښايي ته ترجيح ورکوې بوداپست ته په موټر کې ولاړ شې.» ډېری خلک همداسې کوي. چټک دي او ايرکنډېشن يې هم کار کوي. خو ما غوښتل په رېل پټلۍ کې ولاړ شم، هغه لاره چې اساس يې په ۱۹۳۴ کال کې د اګاتا کريسټي له «وژنه» ناول څخه اخيستل شوی او پر Orient Express پېژندل کېږي او په دې وروستيو کې د ګرندۍ کرښې رامنځته کولو لپاره د چين د جنجالي فشارونو له وجې مشهوره ده. ۳ ميليارد ډالري پروژه، په اروپايي ټولنه کې د چين لومړنۍ رېل پټلۍ، د ازموينې هغه ډګر ګرځېدلی چې قوانين به يې په ختيځې او مرکزي اروپا کې حاکم وي.[1]

تر اوسه هېڅوک د «وژنه» غبر نه دی کړی، خو په ۲۰۱۷ کال کې، اروپايي کمېسيون د بلګراد - بوداپست رېل پټلۍ شاوخوا د داوطلبۍ پروسې په اړه څېړنې پيل کړې. پوښتنه دلته ده چې ايا د هنګري دولت دغه قرارداد له ازادې سيالۍ پرته چينايي شرکتونو ته ورکړی چې د اروپايي ټولنې د قوانينو پر اساس الزامي دی؟ په ځواب کې، هنګري د دې پروژې لپاره يوه نوې داوطلبي اعلان کړه. ګټوونکی په سختۍ ډاډ ورکولی شي: هنګري - چينايي کنسرسيوم، چې د هنګري د لومړي وزير Viktor Orbán د کوچينوالي ملګري لورينچ مسزاروس د شرکت اړوند دی.

په بروکسل او لويديځې اروپا کې نور شامل . په ځانګړي ډول جرمني او فرانسه . د اروپايي کمېسيون چارواکي انديښنه لري، چې د چين پانګونه د اروپايي ټولنې خپلمنځي يووالی له منځه وړي او د هغې د ختيځې څنډې دولتونه کمزوري کوي. د اروپايي ټولنې کمېشنر جوهانس هان، چې د نويو غړو د يو ځای کېدو په بهير او له اروپايي ټولنې سره د ګاونډيو هېوادونو پر اړيکو څار کوي، د چين په اړه وويل: «هغوی هڅه کوي د خپل ژوند طريقه وارده کړي او دا د پانګونې او سياسي ديکتاتورۍ د يو ځای کولو په معنی ده. دا به اروپا ته يو لوی ګواښ وي.»[2]

نور تر دې هم واضح وو. د جرمني د بهرنيو چارو وزير زيګمار ګابرېل د ۲۰۱۸ کال په فبروري کې د مونيخ په امنيتي کنفرانس کې وويل: «د وريښمو نورې لارې نوښت.... د مارکوپولو احساس کومه نښه نه، بلکې د چين د ګټو مطابق د نړۍ جوړولو لپاره د يو هر اړخيز سيستم جوړولو هڅه ده. چين د لويديځ ماډل په پرتله د ځای ناستي هر اړخيز سيستم د پراختيا په حال کې دی چې زموږ د ماډل خلاف د ازادۍ، ډېموکراسۍ او فردي بشري حقونو پر اساس نه دی.»[3]

دغه انديښنې د پراختيا په حال کې دي.[4] د اروپايي ټولنې رهبرانو، د خپل قضاوت تر درېغولو وروسته د شي پر ليدلوري ښکاره انتقادونه پيل کړل. د فرانسې ولسمشر امانوئل مکرون وويل، (BRI) نشي کولای «يو طرفه» وي.[5] د بريتانيا لومړۍ وزيرې تريسا مې د ۲۰۱۸ کال په جنوري کې بيجينګ ته د خپل سفر پر مهال، د خپل کوربه په ناراحته کولو، د تفاهم ليک يادښت له لاسليکولو ډډه وکړه.[6] د ۲۰۱۸ کال په اپرېل کې، جرمنۍ ورځپاڼې Handelsblatt راپور ورکړ چې په بيجينګ کې له يوه پرته، د اروپايي ملي ټولنې ټولو سفيرانو د (BRI) په يو انتقادي راپور لاسليک کړی او څرګنده يې کړه، دغه راپور «د سوداګرۍ ازادولو لپاره د اروپايي ټولنې د

کاري طرزالعمل خلاف دی او د قدرت توازن د دوستو چینايي شرکتونو په ګټه تر فشار لاندې راولي.»[۷] هنګري یوازینی پناه ځای و. تر ټولو عجیبه دا ده یونان، چې ډېری مهال پر چین د اروپايي ټولنې د انتقادونو کموالي لپاره د هنګري ترڅنګ ولاړ و، له دې اعلامیې سره یو ځای شو.

د لویدیځې اروپا له لوري د غفلت تر احساسولو وروسته، د مرکزي او ختیځې اروپا هېوادونه، په ځانګړې ډول د ۲۰۰۸ کال تر مالي بحران وروسته، په زیاتېدونکي ډول د پانګونې لپاره چین ته مخه کړه. د جمهوري چک ولسمشر میلوش زمان خپل هېواد چین ته «د نه ډوبېدونکو الوتکو لېږدونکي» په توګه وړاندیز کړ.[۸] په ۲۰۱۶ کال کې، د یونان لومړي وزیر الکسېس سیپراس وویل، هېواد یې کولای شي «اروپا ته د ننوتو لپاره د چین دروازه وي.»[۹] د هنګري اوربان په لا زیات صراحت بیان کړل: «که اروپايي ټولنه مالي ملاتړ نشي برابرولی، موږ به چین ته مخه کړو.»[۱۰]

چین خوښ دی چې ژمنه وکړي. په ۲۰۰۸ کال کې په اروپا کې له یو میلیارد ډالرو څخه د دې هېواد مخامخ کمه پانګونه په ۲۰۱۶ کال کې د ریکارډ تر کچې ۴۲ میلیارد ډالرو ته ورسېده. هغه مهال په بهرنۍ پانګونې د چین د محدودیتونو او همدارز له بهر څخه د امنیتي اندېښنو زیاتوالي له امله له چینايي پانګونې پرشاتګ وکړ، خو اروپا لا هم اصلي تمرکز دی. د چین د پیسو بهېدو په ځانګړي ډول د اروپايي ټولنې د ناغړو هېوادونو هرکلی کړی دی، ځکه کولای شي د ډېرو کمو محدودیتونو له امله په چټکۍ نغدې پیسې ووېشي.[۱۱]

د چین لپاره، مرکزي او ختیځه اروپا، اروپايي ټولنې ته د رسېدو لپاره یو پُل دی، له یوراشیا لويې وچې سره د مخالفت په پای کې لویه جایزه. چینايي قراردادیانو د اروپايي ټولنې په بازارونو کې، هغه ځای چې پروژې د خطر دقیقې ارزونې ته اړتیا لري او ډېری هېوادونه له وړاندې رقابتي مالي سرچینو ته لاسرسی لري، د پښو ایښودو ځای موندلو هڅه کړې ده. په ۲۰۰۹ کال کې، له چین څخه بهر د انجینرانو ډله (COVEC) لومړنی چینايي شرکت و چې د یو اروپايي سړک د جوړولو قرارداد یې ترلاسه کړ. د دې پروژې لپاره، هغه لویه لار چې وارسا او برلین سره نښلوي، د (COVEC) وړاندیز په حیرانوونکي ډول کم و. د دولت له لوري په پام کې نیول شوې بودجې له نیم څخه هم کم. تر ګټلو وروسته، (COVEC) ادعا وکړه چې توکي په غیر متوقع ډول قېمته دي او په چټکۍ د نغدو پیسو له ستونزې سره مخ شوي دي. پولنډ دغه قرارداد لغوه کړ او د چین لومړۍ منډه یې په شرمونکې ماتې بدله کړه.

په بیجېنګ کې چارواکو دغه برخه له یاده ونه اېسته او د بلګراد . بوداپست رېل پټلۍ د رښتینولۍ چانس برابر کړ. د رېل پټلۍ دواړه برخې د بیجېنګ لپاره ارزښتناکې دي. هنګري برخه په اروپايي ټولنه کې د چین د رېل پټلۍ پروژو لومړنۍ برخه ده.[۱۲] دا د چین دولتي شرکتونو لپاره یوه عملي ازموینه ده، ترڅو د اروپايي ټولنې غوښتنې پوره کړي او ثابته کړي هغه څه چې په کور دننه له لویدیځو شرکتونو سره د سیالۍ لپاره ترې استفاده کوي، لري. دا همدارز د هنګري له رهبرۍ سره اړیکې پیاوړې کوي، چې د چین پر وړاندې د اروپايي ټولنې د ګډ دریځ کمزوري کولو لېوالتیا لري.

د رېل پټلۍ سربیايي لورى د چین لپاره فرصت برابروي، ترڅو له هغو هېوادونو سره چې کولای شي د اروپايي ټولنې برخه وګرځي اقتصادي او سیاسي اړیکې ژورې کړي. که څه هم سربیا د اروپايي ټولنې یو کاندید دی، خو د هغو تدارکاتي مقرراتو رعایت ته ژمن نه دی چې هنګري او نور موجود غړي یې رعایتولو ته ژمن دي. کله چې سربیا او د مرکزي او ختیځې اروپا نور هېوادونه له اروپايي ټولنې سره یو ځای شي، په هغو هېوادونو کې له وړاندې

مېشت چينايي شرکتونه به وکولای شي په اسانۍ د اروپايي ټولنې مارکېټ ته داخل شي. په وروستيو کلونو کې، د چين زېربنايي پانګونې په نامتناسب ډول پر بالکان هېوادونو چې هوډ لري له اروپايي ټولنې سره يو ځای شي، متمرکزې شوې دي.[۱۳] د سربيا د ساختماني چارو وزير په ۲۰۱۷ کال کې وويل: «دا بې حيايي يا تېروتنه نه ده چې سربيا په اروپا کې د چين اصلي شريک وبولو.»[۱۴]

«اوسپنيزه لار»

په هغې پاملرنې سربېره چې د چين د بلګراد ـ بوداپست کرښې ځانته جلب کړې، په سختۍ له بهرني قدرت سره دا د سربيا د رېل پټلۍ لومړنۍ معامله ده. دا د يوه خپلواک هېواد په توګه لومړنۍ رېل پټلۍ ده چې د برلين د ۱۸۷۸ کال تر کانګرس وروسته، چې د رېل پټلۍ پر جوړولو د ځار لپاره يې يوه ځانګړې کمېټه جوړه کړې وه، پيل شوه. دا پروژه د نړيوالې اندېښنې يوه موضوع وه، ځکه له ۱۸۵۰ لسيزې څخه، اروپايي قدرتونه له عثماني امپراتورۍ سره د رېل پټلۍ اړيکې جوړولو په لټه کې وو. کله چې په ۱۷۷۸ کال کې د روسيې ـ ترکيې جګړه پای ته ورسېده، سربيا د عثماني امپراتورۍ او اتريش ـ هنګرۍ دوو امپراتوريو ترمنځ واقع شوه او تر ټولو لنډه لار يې ترمنځ تېرېده.

اروپايي قدرتونو چې د رېل پټلۍ جوړول خپل لومړيتوب باله، پر لاره يې د نفوذ لپاره هڅې کولې. اتريش ـ هنګرۍ او روسيې رېل پټلۍ ته د جمع صفر شرايطو په سترګه کتل. په بلګراد کې د اتريش ـ هنګرۍ ډيپلوماټانو په بهرنيو چارو وزارت کې خپلو لوړپوړو چارواکو ته وضاحت ورکړ: «روسيه، که چېرې د سربيا رېل پټلۍ ونيسي، زموږ د پادشاهۍ په سويل کې به دايمي او باور وړ نظارت، قوت او زموږ په سويلي سرحد کې د ګډوډۍ رامنځته کولو نوی ځواک ترلاسه کړي او بالاخره به په سربيا کې متحدين ومومي.» په روسيه کې چارواکو پخپل وار، رېل پټلۍ په سربيا کې د اتريش ـ هنګرۍ د نفوذ پراختيا مخنيوي لپاره فرصت بللی دی.[۱۵]

په سربيا کې، دغه پروژه ستايل شوې او غندل شوې ده. د سربيا يو شمېر نخبه ګانو د ډېر وخت لپاره استدلال کاوه چې د رېل پټلۍ جوړول د عصريتوب کيلي ده. د سربيا سلطنتي کورنۍ شهزاده ميهايلو اوبرنوويچ په ۱۸۶۵ کال کې اندېښنه څرګنده کړه: «سربيا به وپاشل شي، تر دې چې اوسپنيزه لاره به پرې جوړه شي!» نورو د بهرني نفوذ لپاره نورې لارې وليدې. د رېل پټلۍ يو مخالف وروسته خبرداری ورکړ: «په اوسپنيزه لاره کې، چې د سربيا له زړه به تېره شي، زه پکې قهرجنه اژدها وينم، هغه چې... زرګونه کورنۍ يې له ستونې تېرې کړې دي، زموږ باباګانو او پلرونو د دې هېواد د ازادۍ لپاره دا ټولې قربانۍ وزغملې.»[۱۶]

په واقعيت کې، اژدها چين نه، بلکې اتريش ـ هنګري وه. سربيا چې د نن په څېر کافي بودجه نه لرله، د بهرنۍ پانګونې په لټه کې وه. اتريش ـ هنګرۍ، د هغه تاريخي ګاونډي او تېري کوونکي، د رېل پټلۍ لپاره تر ټولو غوره مالي شرايط وړاندې کړل. د رېل پټلۍ منتقدينو استدلال کاوه چې دا مهم لومړيتوب نه دی او رېل پټلۍ د سربيانو د شتمنولو پر ځای، هغوی تر خپل تسلط لاندې راولي. هماغسې چې يو سربيايي اقتصاد پوه خبرداری وکړ: «ټول هغه څه چې زموږ رېل پټلۍ به يې صادر کړي اومه توکي دي، هغه چې د اتريش ـ هنګرۍ فابريکې ورته اړتيا لري. همدا چې زموږ د اومه توکو صادرات پای ته ورسېږي، وروسته به موږ د بهرنيو کارخونو او پانګه والو کارګر

وګرځو.»[۱۷] مخالفینو همداراز په لوېې وړاندیز شوې شبکې کې ورکو شویو کرښو ته اشاره کوله، چې هېڅوک یې د جوړولو تضمین نشي ورکولی او د رېل پټلۍ لیدلوری نور هم بې باوره کوي.

رازونو او رشوتونو د رېل پټلۍ چارې مخته یوړې. سربیایي چارواکي د دې موضوع په درکولو سره چې اتریشي شرکتونه به احتمالاً د دې پروژې د هرې علني داوطلبۍ ګټوونکي وي، له روسیې سره پټ مذاکرات ترسره کړل، هغه هېواد چې د دې پروژې د مالي لګښت ورتیا یې نه لرله، خو غوښتل جوړه یې کړي. دواړو لوریو هوکړه وکړه د فرانسې او بریتانیا له لوري د مالي لګښت تر برابرولو وروسته، سربیا کولی شي د هغې د جوړولو واک یو روسي شرکت ته ورکړي. Société de l’Union Générale فرانسوي بانک، بالاخره سلطنتي کورنۍ ته د رشوت په ورکولو، د کرښې امتیاز ترلاسه کړ. په ۱۸۸۲ کال کې، له جوړولو څخه یو کال وروسته، ماته شوه او سربیا یې پر ځای یو بل فرانسوي بانک وګماره. په ۱۸۸۴ کال کې تر ګټې اخیستو وروسته، رېل پټلۍ دولت ته زیانونه واړول او د هغو ضمانتونو په ورکولو مجبور شو چې غوښتنونکو سره یې ژمنه کړې وه.[۱۸]

د بلګراد د رېل پټلۍ لومړنی تمځای د کرښې تر بشپړېدو سمدستي وروسته جوړ شو او د هغه لوی ژېړ رنګ ښوده چې د پرمختللې ټکنالوژۍ کتارونه وو. ودانۍ همداراز د ښار زیانمن تاریخ منعکسوه. زېربناوې یې ډېری وخت د نظامي عملیاتو لومړنی هدف و او د امپراتوریو په تقاطع کې د بلګراد موقعیت په دې معنی دی چې پر رېل پټلۍ او پلونو یې ډېری وخت بریدونه شوي دي. جرمني سرتېرو په ۱۹۴۱ کال کې، د دویمې نړیوالې جګړې د پیل په ورځو کې، تمځي ته زیان واړوه او په ۱۹۴۴ کال کې متحدو ځواکونو، کله چې هېواد اشغال شو، همدا طریقه وکاروله. په ۱۹۹۹ کال کې، د ناټو مهماتو په بلګراد کې د چین سفارت په نښه کړ، هغه پېښه چې چین او سربیا یې سره نږدې کړل. دغه ښار شاوخوا څلوېښت ځله وران او بیا جوړ شوی دی.

«د ترانسپورټېشن تر ټولو لویه فاجعه»

تر ۱۳۴ کلونو فعالیت وروسته، د بلګراد اصلي تمځای د ۲۰۱۸ کال په جولای کې، زما تر رسېدو یوازې څو ورځې وړاندې، له کاره ولوېد. بالاخره به د موزیم په څېر پرانېستل شي. نوی تمځای، زما د لیدنې پر مهال لا تر کار لاندې او نیمه پاتې و. دا په یوې بېوزله سیمه کې له دې توقع سره جوړ شوی و چې د ښاري ژوند ساختماني بلاکونه . اپارتمانونه، ادارې، رستورانتونه او هټۍ. به یې شاوخوا پراختیا ومومي. خو ډېره کمه برخه یې جوړه شوې وه او له پاتې ښار سره د تمځای اړیکه لا هم شلېدلې پاتې وه. ترې استفاده کوونکي مسافر باید په بس یا ټکسي کې ولاړ شي. په پنسلوانیا پوهنتون کې د ترانسپورټېشن پیاوړي کارپوه او د بلګراد ځایي اوسېدونکي ووکان ووچیچ ماته وویل: «دا په بلګراد کې د ترانسپورټېشن تر ټولو لویه فاجعه ده».[۱۹]

په داخل کې، تمځای د خړ یخ سمنټ او په ابي ترپال پوښل شوې تل خونه وه. په دېوالونو یې یوازې د رېل پټلۍ د کتارونو تزئیني نقاشي وه. لوی او neon [له رنګه برېښنایي سیمونو څخه جوړېدونکي توري] پوکانۍ لرونکو تورو، یو کتار چې څو مسیره لرې وو، پوښلی و. د سپرې رنګ کله کله کښتنۍ برخې او د هر کتار کړکۍ څخه تېرېدې. تمځای په وحشتناک ډول خاموشه و، په ځانګړي ډول د شنبې ورځې په سهار. د تاریخ پر ځای، کله چې یو کس دننه کوي، داسې احساسوي لکه څوک چې په یوه ډارونکي فلم کې لنډ رول لوبوي.

په هر حال، تر ټولو مهم ځای چې تر سترګو کېږي دا دي چې نوی تمځای په تر ټولو سم ځای جوړېږي. هلته د معلوماتو یوه غرفه شته چې مسافرینو ته د ټکټ پلورلو دفتر پر لور لارښوونه کوي. په ۹ ساعته سفر کوونکي کتار کې تر سپرېدو وړاندې مې له یوه کارکوونکي وپوښتل، ایا په ریل پټلۍ کې خواړه ورکوي او کنه. هغه د لارې ترڅنګ دوو اتومات ماشینونو ته په اشارې وویل: «نه، دا کافي [څښاک] ده.» ما سمدستي د قهوې پیسې ور داخل کړې او له ماشین څخه قهوه یې مایع په یوه نازک پلاستیکي ګیلاس کې راتویه شوه. په داسې حال کې چې زما لاسونه یې سوځول، خو ما نه غوښتل راسره شته یوازینۍ کافي هم پرېږدم او سپور شوم.

ما توقع نه درلوده د مشهورې Orient Express د سپینو سرمیزیانو او لرګه یې میزونو او چوکیو له تجمل او ښکلا څخه خوند واخلم. په ۱۸۸۲ کال کې، د Orient Express لومړنی کتار چې له پاریس څخه اویسترس ته روان شو، خپلو مسافرینو ته له سوپ سره ایټالوي مکروني، turbot [یو ډول ماهي] له شنې چکنې، د غوایي کباب کړې غوښه، د ښکاري حیواناتو chaud-froid، کاهو، ویلې شوي ککو او د خوږو بوفه ورکړل.[۲۰] Orient Express یو طرفه کرښه نه وه، بلکې د کرښو هغه ټولګه وه چې د پاریس او استانبول ترمنځ چلېدې. په وروستیو کلونو کې د «وریښمو نوې لارې» د طرحو پراختیا په څېر، اورینټ اکسپرېس دومره په زړه پورې براند و چې ترې ګټه واخیستل شوه، بیا ترې ګټه واخیستل شوه او بالاخره هم د استفادې وړ و. وروستی معمولي ریل پټلۍ چې کولای یې شول ادعا وکړي د دې شبکې یوه برخه ده، خپل وروستی حرکت په ۲۰۰۹ کال کې له ویانا څخه ستراسبورګ ته ترسره کړ.[۲۱]

په کریستي فلم کې د بریټونو لرونکی اتل، هرکول پوایروټ جاسوس، ډېر کم کسان پیدا کوي چې پوښتنه وکړي، خو په ننیو کتارونو کې یې نښې ډېرې زیاتې موندل کېږي. کله چې د هغې ورځې د لومړي کتار په حرکت کې لومړۍ درجه کابین ته داخل شوم، د پخوانۍ پېړۍ [حرکت یا نوبت] د ډوډۍ ټوټې مې ولیدلې چې پر سپټونو پاشل شوې وې. له کارکوونکو پرته، هلته ما یوازیني ژوندي موجودات مچان ولیدل. په ژوول شویو ژاولو د کړکیو لاندنۍ برخې چې هوا ترې راتله، بندې شوې وې. قالینې قهوه یې او کلکې شوې وې، د خیرن والي ډېرې ټاپې او نښې یې یقیناً په ځان کې پټې کړې وې. په Orient Express کې ځای پر ځای شوي شیان.

زوړ خو وخت پېژندونکی کتار، د سهار په ۷:۴۲ دقیقې حرکت وکړ او ډېر ژر له هغې سیمې څخه تېر شو چې چین او سربیا پکې د ۲۰۱۷ کال په نومبر کې د نوې ریل پټلۍ د پرانېستې مراسم جوړ کړي وو. یو چینایي چارواکي تر دې مراسمو وروسته وویل: «زه هیله لرم د دواړو هېوادونو کارکوونکي په ژمنتیا کار وکړي او پروژه په لوړ کیفیت پای ته ورسوي.» خو کله چې ما له هغه ځایه لیدنه وکړه، د جوړولو هېڅ کومه پام وړ نښه یې نه درلوده. تر لومړنۍ ژمنې وروسته چې دغه پروژه به په ۲۰۱۷ کال کې بشپړه شي، چارواکو څو ځله چارې وځنډولې.[۲۲]

دغه کتار دومره زوړ و چې په تصادفي ډول یې په زیاتېدونکي کمساري ډول یو بې ارزښته څه وړاندې کول. دا له دې اعلان سره چې Wi-Fi نشته، یو غږ لرونکی بکس و. ساکټونو کار نه کاوه. له کړکیو بهر، د غنمو او لمرګلو هموارې کروندې بیا بیا تکرارېدې. هغه څه چې په لومړي ساعت کې یې وینې، هماغه څه دي چې د ۹ ساعتونو لپاره ترلاسه کېږي. په ډېر کم ډول څو حواس پارونکي خدمتونه وړاندې کوي او کله چې نږدې ټول څه کار نه کوي، ذهن واقعاً کار کوي.

د رېل پټلۍ نوي لار له ځړېدونکو تجهیزاتو ځورېده. چارواکي ژمنه کوي چې دا به «چټک سرعت» لري، ان که چېرې لومړني پلانونه په ساعت کې تر دوه سوه کیلومټرو څخه کم. عمومي منل شوی معیار. هدف هم وښيي. ځينې راپورونه ښيي، هغوی دې نقطې ته د رسېدو لپاره د پروژې د لا زياتې ارتقا د ارزونې په حال کې دي، چې په ناچارۍ به د پروژې قیمت هم ورسره زیات شي. اوسنۍ رېل پټلۍ په باوري ډول له چټک سرعت څخه ګټه اخیستی شي. په هغې نړۍ کې چې د ترانسپورتېشن ډېرى ډولونه چټک شوي، په واقعیت کې د بلګراد. بوداپست کرښه وروسته پاتې ده. د ۱۹۸۰ لسیزې په لومړیو کې، رېل پټلۍ نږدې ۶ ساعته وخت نیوه، له نن څخه یو پر درې کم وخت.[۲۳]

خو له یوې ځانګړې نقطې هاخوا، د سرعت جذابیت ډېری وخت پر اقتصاد د سیاست بریالي کېدو نښه ده. سیاستوال د لویو پروژو اعلانولو عاشقان دي، چې رسنیز پوښښ ځانته جلب کړي او د میراث جوړولو هڅې پرمخ یوسي. معمولاً نور انتخابونه هم موجود دي. د بلګراد. بوداپست په څېر د شته رېل پټليو لپاره، د ارتقا په موخه پانګونه او د غوره ساتنې عملیات د نوې پروژې پیلولو پر ځای اغېزناک تمامېدای شي. مالیه ورکوونکي اتباع باید د دغو محتاطانه پرېکړو په اړه تشویق شي، خو د سیاست تیاتر ډېری وخت نور څه ته اړتیا لري. د پروژې جوړولو لپاره د پټۍ پرېکولو مراسمو ترسره کول سخت کار دی.

چټک سرعت لرونکې رېل پټلۍ دوه چنده اندېښنې لري، ځکه له هغه څه څخه چې ټولنپوهان یې «غوره ټکنالوژي» بولي ګټه اخلي، هغه هیجان چې پلان جوړونکي او سیاستوال یې د وروستۍ ټکنالوژۍ او ځينې مهال ان د ټکنالوژۍ د سرحدونو په لمنځه وړو ترلاسه کوي.[۲۴]

غوره طرحې ډېری وخت د نویو پروژو ملګرتیا کوي. تر ټولو اوږد پُل، تر ټولو چټکه رېل پټلۍ، تر ټولو لوړه ودانۍ .او کولای شي د طرحو پر انتخابونو اغېز وکړي. غوره ټکنالوژي د چټکې رېل پټلۍ په نوم جوړه شوې ده، چې د راتلونکو عصري رېل پټليو چې له یوه ښار څخه بل ښار ته د تېرېدو په حال کې دي، تصویرونه ښيي. د نړۍ د نورو نقطو په پرتله په کور دننه په کیلومټرونو د چټکو رېل پټليو په جوړولو سره، چینايي شرکتونه لېوالتیا لري دغه کشش لا زیات کړي.

دا چې چین د پرمختللې ټکنالوژۍ او زېربنا سکتور پر نورو برخو د تسلط هوډ لري، د چټکو رېل پټليو جوړول د هغه د لویدیځو سیالانو لپاره خبرداری ورکوونکی داستان دی. له کاناډايي، جرمني، فرانسوي او جاپاني شرکتونو سره د ګډې پانګونې تر پیلولو وروسته، چینايي شرکتونه وتوانېدل د چټکو رېل پټليو رامنځته کولو لپاره پخپله د ټکنالوژۍ د تولید وړتیا او تخنیکي پوهه ترلاسه کړي. په ۲۰۱۰ کال کې، د صنعت یو کارپوه اټکل وکړ چې د چین د چټکو رېل پټلیو ۹۰ سلنه ټکنالوژي له بهرنیو مشارکتونو یا تجهیزاتو ترلاسه کېږي.[۲۵] موسمي عوایدو ته په پام، لویدیځ شرکتونه ونه توانېدل په هغو لویو لویو کې چې چین پکې ښکېل کړي وو ولوېږي، یا یې په اسانۍ مقاومت ونشوای کړای. دې معاملاتو د چین لویو کورنیو بازارونو ته د بهرنیو شرکتونو د لاسرسي امکان برابر کړ، خو دغه لاسته راوړنې لنډمهاله وې.

د چین ډېری لومړني شریکان د هغه پر سیالانو بدل شول او له هغه وخت راهیسې، د هغوی ډېری یې پر زیان اړونکو لوریو بدل شول. په ۲۰۰۵ کال کې، زیمنس الماني شرکت د چین د رېل پټلۍ ملي شرکت سره ګډه پانګونه وکړه، ترڅو د ۹۱۹ میلیون ډالرو په ارزښت د بیجینګ. تیانجین لپاره چټکه رېل پټلۍ جوړه کړي.[۲۶]

د رېل پټلۍ جوړولو پر مهال، چیني شریک د الماني شرکت پر ټکنالوژۍ تسلط وموند او یو پر درې لګښت باندې یې یوه «ځایي» نسخه عملي کړه او سره بېرغونه یې پورته کړل چې د زیمنس معنوي مالکیت یې له خطر سره مخ کړ.[۲۷]

کله چې راتلونکې پروژه په ۲۰۰۸ کال کې اعلان شوه، د چین د رېل پټلۍ چارو وزارت ټینګار درلود چې له «چینایي» ټکنالوژۍ باید استفاده وکړي او ۵٫۷ میلیارد ډالري قرارداد یې د چین د رېل پټلۍ ملي شرکت ته ورکړ.[۲۸] دغه تورونه داسې مهال مطرح کېږي چې چینایي شرکتونو ان بهرني شرکتونه د چین د رېل پټلۍ ټکنالوژۍ پر غلا تورن کړي دي.[۲۹]

په سیاسي جذابیت سربېره چټکې رېل پټلۍ ډېرې کمې ګټورې دي.[۳۰] د سخت قانون په توګه، وړاندیز شوی مسیر باید له دوو تر پنځو سوو میلو واټن ولري. له دې محدودې څخه بهر، لنډ مسیرونه ډېری وخت له معیاري رېل پټلیو یا بسونو او اوږده مسیرونه له الوتکو څخه په ګټې اخیستو ښه خدمتونه وړاندې کولای شي. د ډېری نویو مسیرونو جوړول حد اقل یو میل ۱۰ میلیون ډالره لګښت لري او ترې د ګټې اخیستو لپاره دولتي سبسایډي ته اړتیا وي. ان د ماتېدو مخنیوي لپاره، چټکې رېل پټلۍ حد اقل په کال کې شپږ میلیونه مسافرینو ته اړتیا لري، ترڅو د جوړولو لګښت او وخت سپما په اړه اړوند خوشبینانه فرضیې عملي شي.[۳۱] له هغه وخت راهیسې چې د ۱۹۸۰ لسیزې په لومړیو کې په فرانسې او جاپان کې لومړنۍ چټکې رېل پټلۍ راڅرګندې شوې، د چټکو رېل پټلیو یوازې دوو پروژو ګټه وکړه او درېیمې ماته وخوړه.[۳۲]

داسې ښکاري بلګراد ـ بوداپست کرښه به هم د زیانمنو په لېست کې زیاته شي. ان سره له دې چې نږدې ۲۲۰ میله اوږدوالی یې مناسب دی، خو د کافي خلکو لپاره یې د خدمتونو وړاندې کول ستونزمن دي. د شپږ میلیونه مسافرینو جذبولو لپاره باید په بلګراد او بوداپست کې مېشت هر نارینه، ښځه او ماشوم په کال کې دوه ځله ټکټ واخلي. ان د دې کچې د ماتولو لپاره ډېری مهال باید په کال کې د مسافرینو حجم له نهو میلیون کسانو څخه زیات شي. په بوداپست پوهنتون کې اسېستانت پروفیسور تاماس ماتورا اټکل وکړ چې د جوړولو او ساتلو لګښت ته له پام پرته به، ۲۵۰۰ کاله وخت ونیسي ترڅو دغه نوې کرښه ګټه وکړي.[۳۳]

د رېل پټلۍ پر ابهاماتو سربېره ـ یا ښایي د هغوی له وجې ـ د هنګري، سربیا او چین چارواکو له وړاندې سویل ته خپل پام زیات کړی دی. دوی وړاندوینه وکړه رېل پټلۍ به د هغو دهلېزونو په یوې برخې بدلې شي، چې د (BRI) نمونوي پروژو یو بل تاریخي هدف بشپړوي او هغه په یونان کې پیرئوس بندر په هېواد کې دننه له لرې پرتو اروپایي مارکېټونو سره نښلول دي. له چین څخه ورتلونکې بېړۍ به په پیرئوس کې تخلیه کېږي او توکي به یې د بلګراد مسیر په اوږدو کې په رېل پټلۍ کې بوداپست ته لېږدول کېږي. چینایي چارواکو دا د «چین ـ اروپا ځمکنۍ سمندري چټکه کرښه» نوموړې ده.[۳۴]

خو د سربیا د لومړنۍ رېل پټلۍ په څېر، دا نظریه په راتلونکو کلونو کې د نورو رېل پټلیو پر جوړولو متکې ده. د بلګراد او پیرئوس ترمنځ په سربیا، مقدونیه او یونان کې سلګونه میله رېل پټلۍ موجوده ده چې ارتقا ته اړتیا لري. د عملي اندېښنو ترڅنګ، دا نظریه انکار نه کېدونکې هوښیاري او د (BRI) د نورو برخو په څېر تخیلي کشش لري. د بالکان د وریښمو لار هم ورته ویل کېږي او په واقعبینانه یا غیر واقعي ډول، دا ګټه لري چې د بلګراد ـ بوداپست نامشخصه لار له پیرئوس سره نښلوي، چې له وړاندې د چین د سوداګریزو پروژو یوه تر ټولو بریالۍ هغه معرفي شوې ده.[۳۵]

کله چې د ۲۰۱۸ کال په اکتوبر کې زه د پیرئوس بندر لیدو ته ورغلم، کارکوونکو یې د یوه تر ټولو مهم لیدونکي له کوربه توب وروسته بېرته خپلې چارې منظمولې. څو ورځې وړاندې، د چین د ټرانسپورټ وزیر لي شیائوپینګ په بېړۍ کې له دې تاسیساتو لیدنه وکړه. دغه مهال، د هغه درې کلنه بودجه د ارجنټاین له کورنیو ناخالصو کلنیو تولیداتو زیاته وه. چینايي چارواکي له پیرئوس څخه د نمایش په توګه استفاده کوي او د ګوندونو رهبرانو ته اجازه ورکوي له بریالیتوب څخه یې خوند واخلي او له افریقا او نورو ځایونو د بهرنیو چارواکو کوربه توب کوي، ترڅو له چین سره د مشارکت په اړه ورته اجمالي نظر ورکړي. کله چې شي د ۲۰۱۹ کال په نومبر کې لیدنه کوله، دا یې په سیمه کې د چین لپاره «د اژدها سر» ونوموه.[۳۶]

ډېر وړاندې تر دې چې پیرئوس د چین د (BRI) یوه برخه وګرځي، دا د لویو قدرتونو د راڅرګندېدو او سقوط اصلي صحنه وه. تر میلاد وړاندې څلورمه پېړۍ کې، سردار اتني تمیستوکلس خپل دولت وهڅوه چې په پیرئوس کې سمندري بېړۍ جوړې کړي. هغه مهال پر دې تصمیم له دې وجې انتقادونه وشول چې عمومي سرچینې پرې ضایع کېږي، خو کله چې تر میلاد وړاندې په ۴۸۰ کال کې د ایران پادشاه خشایارشا پر یونان برید وکړ، ګټور ثابت شو. په تاریخ کې په تر ټولو لویې لومړنۍ سمندري جګړه کې، تمیستوکلس ایراني بېړۍ د سالامیس په تنګو اوبو کې ښکېلې کړې، هغه ځای چې یوناني بېړیو له درې سوو څخه زیات ایرانیان په اوبو کې غرق کړل. پر یو سوداګریز مرکز د بندر تر بدلېدو وروسته، د پلوپونز جګړې پر مهال، کله چې سپارټا اتن ته ماتې ورکړه، وران شو. د مقدوني سکندر پر مهال بېرته ورغاول شو او وروسته بیا د روم امپراتورۍ له لوري ویجاړ شو. تر هغو چې په ۱۸۳۲ کال کې یونان هېواد جوړ شو، بندر بیا راڅرګند شو.[۳۷]

چین بندر له کوم تاوتریخوالي، که څه هم له کوم مخالفت پرته، ونیوه. پنځه کاله بعد په پیرئوس کې د یوه کانټینري ترمینل تر اجاره کولو وروسته، په ۲۰۱۴ کال کې، د چین د لویو بېړیو چلولو شرکت (COSCO) د بندر د ډېرې برخو د اخیستو لپاره هوکړې ته ورسېد. د الکسېس سیپراس په مشرۍ کیڼ اړخي ګوند د نورو وړاندیز شویو لومړیتوبونو پر اساس د دې هوکړې مخالفت وکړ او ژمنه یې وکړه، بهیر دې ودرېږي او په غوره شرایطو دې بیا مذاکرات وشي. کله چې سیریزا په ۲۰۱۵ کال کې واک ته ورسېد، د هغه د بېړیو چارو وزیر پخپلې لومړنۍ کاري ورځ اعلان وکړ: «د [بندر] پلور همدلته ودرېد.»[۳۸] خو د یوناني غوښتونکو «ترویکا» . اروپايي کمېسیون، د اروپا مرکزي بانک او د پیسو نړیوال صندوق . تر فشار لاندې سیپراس دا معامله ومنله او یوازې یې په حاشیو کې ورته بدلونونه راوستل. د دغو بدلونونو راوستو له امله پانګه والو سیپراس وستایه او د اتحادیې کارګرو د هغه د دفتر پر وړاندې لاریون وکړ.[۳۹]

د (BRI) تر لوحې لاندې کمې پروژې د پیرئوس سوداګریز بریالیتوب ته ورسېدې. په ۲۰۱۸ کال کې یې کانټینري ترافیک د ۲۰۱۰ کال په پرتله پنځه برابره زیات شو، کله چې COSCO په لومړي ځل له یوناني شرکتونو څخه د مدیریت رول پخپله غاړه واخیست.[۴۰] لا تر اوسه هم یو یوناني شرکت له دریو څخه یو ترمینل اداره کوي، خو ډېره ګټه هغه دوه ترمینلونه کوي چې د چینایانو له لوري اداره کېږي. کله چې زه ورغلی وم، د یوناني ترمینل شاته د لاریو یو اوږد کتار ولاړ و، په داسې حال کې، چې چینايي ترمینلونو ته داخلېدونکې لارۍ به په اسانۍ تاسیساتو ته ننوتې.

د بندر فعالیت له بحث او جنجال پرته زیاتوالی نه دی موندلی. د کارګرو اتحادیې څو ځله اعتصاب کړی او ادعا کوي COSCO د کارګرو خوندیتوب په اړه پخپلو ژمنو عمل نه دی کړی.[41] د مدیریت نوي ټیم ۱۱۰ هغو کارګرو ته چې له وخت وړاندې تقاعد شوي وو او نږدې ۱۰ سلنه مزد یې کم شوی و، پیسې ورکړې.[42] تر دې وړاندې، د بندر چارواکو کارګرو ته اجازه ورکوله چې د سهار له ۷:۳۰ څخه د ماسپښین تر ۳:۰۰ بجو پورې کار وکړي او اوس دوی موظف و په معیاري سوداګریزو ساعتونو کې د سهار له ۹ بجو د ماښام تر ۵ بجو کار وکړي. دقیقاً، ډېری دغه تنظیمات یوازې د چینایي مالکانو له لوري نه، بلکې امکان لري د نورو خصوصي مالکانو له لوري هم مراعت شي.

د اروپایي ټولنې چارواکي شکمن دي چې د جنایتکارو قاچاقبرانو یوه شبکه بندر ته لېږدول شوې ده. په ۲۰۱۸ کال کې، دوی په دې اړه چې ایا چینایي شرکتونه په سیستماتیک ډول د وارداتي توکو لګښت کم ښيي، ترڅو د اروپایي ټولنې له لوري د مالیاتو ورکولو مخنیوی وشي، څېړنې پیل کړې. درغلیو سره د مبارزې لپاره د اروپایي ټولنې دفتر، د کمزورو مقرراتو او څارنې له امله د یونان دولت ۲۰۰ میلیون یورو جریمه کړ.[43] په پیرئوس کې، د نورو ځایونو په څېر، غوره اتصال نه یوازې ډېر «ښه» شیان رامنځته کوي، بلکې د غیر قانوني فعالیتونو لپاره هم دروازه پرانېزي.

له وېرې پرته، چین د لا زیاتې پراختیا لېواله دی. دا شرکت هوډ لري تر ۲۰۲۰ کال پورې، پیرئوس په مدیترانې بحیره کې په تر ټولو لوی کانتینري بندر بدل کړي او سمدستي د اسپانیې تر والنسیا بندر وروسته دویم ځای لري. د ۲۰۱۹ کال په اکتوبر کې، د یونان دولت په عصري هوټلونو د زړو ګودامونو بدلولو، د نویو ذخیرو او لوجستیکي اسانتیاوو زیاتوالي او له ګمرکونو څخه د معافو هټیو یو کروز ترمینل [په بحر کې د بېړیو د څار ترمینل] جوړولو په اړه د COSCO ماسټر پلان تر یوې کچې تصویب کړ.[44] COSCO همداراز غواړي له ۳۰۰ میلیون یورو څخه په زیاتې پانګونې څلورم کانټېنري ترمینل جوړ کړي.

د چین د یوې تر ټولو بریالۍ پروژې په توګه، پیرئوس همداراز په عموم کې په بهرنیو زېربناوو او په ځانګړي ډول بندر کې د ښه نیت ارتقا لپاره خپل محدودیتونه لرل. ځینې مهال سوداګریز بریالیتوبونه له عمومي احساساتو سره په تضاد کې وي، په ځانګړي ډول هغه مهال چې په کمو کارګرو لوړ تولید کېږي. په یوه عصري بندر کې تګ راتګ د یو لوی مکانیزه سمپوني کټلو په څېر دی: نرم او همغږي حرکات او ډېر کم موجود خلک. پیرئوس خپل کانتینري ترمینلونه په نیمه کاره ډول کاروي او د خوندیتوب په دلایلو یې توجیح کوي، خو د زیاتو کارګرو ګمارلو له امله په ګټه کې دی. د بندر ډېری لوړپوړي چارواکي چینایان دي، خو عمومي کارګر یې یونانیان دي. یوازې بهرنۍ زېربنایي پروژې د تولید او ګمارنو ترمنځ په جنجال نه دي اخته، بلکې د عمومي اعتراض کوونکو لپاره بهرني مالکان اسانه اهداف دي. ان که چېرې پروژې یې بریالۍ هم شي، د خلکو له نظره کېدای شي بېجېنګ ماته وخوري.

د ډېرو نورو په څېر، یونانیان هم د چین په اړه جنجالي لیدلوری لري.[45] له یوه لوري د اقتصادي شریک په توګه ډېری یونانیان د چین په اړه مثبت نظر لري. له بل لوري، هغوی د ټولې اروپایي ټولنې لپاره د چین راپورته کېدل منفي بولي. پېچلي مسایل د هغو انتخابونو په اړه د یونانیانو نارضایتي ده، چې ورسره مخ دي. وروسته له هغه چې یونان د دولتي شتمنیو پلورلو امر وکړ، د اروپایي ټولنې چارواکو د چین د مخ پر ودې پانګونې په اړه اندېښنه وښوده.

دا ابهام ځایي سیاستوالو ته د بندر د پراختیا پر وړاندې د خنډونو رامنځته کولو لپاره لازم مهمات برابروي. د یونان د لرغون پېژندنې مرکزي شورا د ۲۰۱۹ کال په اپرېل کې د پیرئوس لوېي برخې د میراثي ځایونو په توګه وټاکلې او دا کار د یونان د لرغون پېژندنې د دقیقې ساتنې په دلیل په بندر کې د لا زیاتو تاسیساتو جوړولو مخنیوي په توګه یو ګواښ و.[۴۶] د ډیزاین له نظره، دغه ګواښونه به احتمالاً یوازې جزیي تنظیماتو ته اړتیا ولري. سیاستوال په ښکاره د چین پر وړاندې له دریځو او د یونان د میراث او فرهنګ د ملاتړ په اعلانولو ګټه ترلاسه کوي. په دې بهیر کې، شاېي امکان ولري دوی چین هڅوي چې د هغوی د تائید ترلاسه کولو لپاره د خپلې پانګونې کچه زیاته کړي.

«د بالکان شاتنۍ دروازه»

که د بلګراد ـ بوداپست رېل پټلۍ پیرئوس ته وهم رسېږي، دا له وړاندې د چین لپاره د سیمه ییز مشارکت په یوې نمونوي پروژې بدله شوې ده. له ۲۰۱۲ کال راهیسې، هر کال د اروپايي ټولنې د یوولسو غړو او پنځو ناغړو هېوادونو رهبرانو په ګډون د مرکزي او ختیځې اروپا د شپاړسو دولتونو رئیسان د چین شاخوا راټولېږي. دغه ګروپ چې په لومړیو کې یې «۱۶+۱» چوکاټ نوم درلود، په ۲۰۱۹ کال کې یونان ته هم پراخ شو.

دغه سیمه ییزه ګروپ بندي له موجودیت څخه یو څه کمه او زیاته ښکاري. په لومړي نظر کې، وسوسه راپورته کوونکې دی چې د خبرو خالي هڅې په توګه یې باید رد کړو. نږدې هر کال، بیانیې ښیي چې همکاري د هر هېواد د «اړوندو قوانینو او مقرراتو» مطابق ترسره کېږي، بروکسل ته پر دې اساس چې د اروپايي ټولنې قوانین به نه کمزوري کېږي، د ډاډ ورکولو هڅه. په ۲۰۱۲ کال کې د جوړېدو له وخت راهیسې تر اوسه دغه ګروپ ډېر کم ګټور ثابت شوی. د هدف لپاره یې د مبارزې په تشریح کې ابهام موجود دی. د نورو شیانو ترمنځ دا یو میکانېزم، فارمټ، چوکاټ او یو پلېټفارم نومول شوی دی.

هغه څه چې د دې ټولو نښانونو په خپلولو کې پاتې راغلی د چین وړتیا ده، چې په اغېزناک ډول تر دوه اړخیزه او څو اړخیزه پوښ لاندې خپل ځواک وکاروي.[۴۷] د ډېرو هېوادونو په یو ځای کولو سره، دې ګروپ بندۍ د ټولشمولیت او اجماع جوړولو ظاهري بڼه وښوده. په بیانیو کې، ګډونوال پرانېستوالي، شفافیت او د څو اړخیزه واقعي بنسټونو لکه د سوداګرۍ نړیوال سازمان او ملګرو ملتونو اصولو ته خپله ژمنتیا تائیدوي.[۴۸] د چین لومړي وزیر لي کچیانګ په ۲۰۱۸ کال کې ګډونوالو ته وویل: «موږ څو اړخیزېزم (multilateralism) ته اړتیا لرو.»[۴۹]

په ښکاره، د چین ۱۷+۱ چوکاټ اساس له هغو اقداماتو او څو اړخیزه بنسټونو سره چې له هغوی د ملاتړ ادعا کوي، متفاوت دی. چین او شریکان یې د هغو ګډو عمومي قوانینو پېروي نه کوي چې د هغوی پر چلند پام وړ اغېز لري. هېڅ شی هم د اجماع پر اساس نه ترسره کېږي. د ۱۷+۱ چوکاټ او (BRI) له لارې د چین څو اړخیزېزم په ټولیز ډول ژورتیا نه لري او پر انګېزو او دوه اړخیزه معاملو تکیه کوي. ورته «غوړه مالېزم» ویلی شو.

ډېری وخت، ۱۷+۱ له دوو سره برابر دی: چین او هغه کوچنی هېواد چې ورسره د مذاکرې په حال کې دی. دا د بیجېنګ لپاره هغه معادله ده چې پخپل اقتصادي ځواک یې د اروپايي ټولنې د اوسنیو غړو د وېشلو او په کاندیدو هېوادونو کې د ریښو ژورولو لپاره کاروي، ښه کار ورکړی دی. په ۲۰۱۶ کال کې، هنګري، کروشیا او

یونان د چین په سویلي سیند کې د چین د ادعاوو په اړه د اروپايي ټولنې د بیانیې نرمولو سره مرسته وکړه. ورته تاکتیکونو د چین د بشري حقونو پر سابقې د انتقادونو مخنیوی کړی دی.[50]

دلته علمي او سیاسي ګټې هم شته دي. دې کلنۍ غونډو چینايي چارواکو ته زمینه برابره کړې، چې په اغېزناک ډول کوچنیو اقتصادونو ته د لوړې کچې پاملرنه جلب کړي. او کله چې چین ښار ته راځي، د اوربېدونکو په پرتله د هغوی سرمشریزې غونډې لرې سترې کوونکې وي. دغه ۱۷ هېوادونه د یوه هېواد د توجه جلبولو لپاره هڅه کوي. چین د دې ماډل له بدلونونو څخه په نورو ځایونو کې استفاده کوي او په افریقا او لاتینې امریکا کې پخپل مرکزیت سرمشریزې جوړوي.

خو لا تر اوسه يې چین په پرتله ژور څو اړخیزېزم نه دی ورانديې کړی. د هغه تر ټولو نږدې هڅه، د اسیا پر زېربناوو د پانګونې بانک (AIIB) ځانته پراخ مشارکت جلب کړی او د نړیوال بانک قوانینو ته يې ورته قوانین رامنځته کړي دي. خو د ۲۰۱۹ کال په پای کې یوازې د ۱۲ میلیارد ډالرو پور په ورکولو سره، AIIB په اسانۍ د بیجېنګ د دوه اړخیزه پور ورکولو میکانېزم تر شعاوو لاندې راوست.[51] د چین د پراختیا بانک، چې په نړۍ کې د مالي پراختیا تر ټولو لویه مؤسسه ده، ژمنه وکړه چې په یوې پنځه کلنې دوره کې به د (BRI) شریکانو ته ۲۵۰ میلیارده ډالره پور ورکړي.[52]

په تفاهم لیکونو کې د چین د دوه اړخیزه تګلارو محدودیتونه، چې بیجېنګ يې په لاسلیکولو ډېری هېوادونه مجبور کړي، مشهوره ده. چینايي چارواکي ادعا کوي (BRI) به د ځايي پراختیايي اهدافو د پرمخ وړو لپاره طرحه کړي، خو تفاهم لیکونه له غیر الزامي ژبې استفاده کوي. ځینې مهال، د یو شریک له پراختیايي پلان سره د (BRI) «پیوندولو» یا «برابرولو» ته اشاره کېږي، خو دا چې څه ډول به کېږي مشخصه نه ده.

د دغو اسنادو ارزښت یوازې نمایشي دی، که څه هم په ډېر ډول هغسې چې چین يې په پام کې لري، نه دی. د چین دولتي رسنۍ عادت لري د جلبولو لپاره له هېوادونو او نړیوالو سازمانونو سره د لاسلیک کېدونکو اسنادو شمېر تبلیغ کړي. خو د پانګونې لپاره تضمیني مشارکت نشته او هر څومره چې د (BRI) د همکاریو د اسنادو لېست اوږدېږي، لاسلیکول يې کمېږي. له هر بندر او چټکې رېل پټلۍ څخه زیات، ښايي دا تفاهم لیکونه وي چې په غوره ډول ښيي (BRI) څه شی دی او کنه.

په ټولو هغو خدمتونو سربېره چې په پرانېستوالي ورکول کېږي، د چین د یادښتونو کتابچه په نامتناسب ډول د اروپايي ټولنې د پنځو ناغړو هېوادونو په ګټه ده، هلته چې د پانګونې قوانین ډېر کم شفاف او پرانېستي دي. په ټوله کې، د اروپا پنځه ناغړي هېوادونه (البانیا، بوسنیا او هرزګوونیا، شمالي مقدونیه او سربیا) دومره کورني ناخالص تولیدات لري چې د اروپايي ټولنې د یوولسو غړو د اقتصاد نږدې یو پر شپاړسمه برخه جوړوي. اوس په ۲۰۱۶ او ۲۰۱۷ کلونو کې، هغوی د ترانسپورټي زېربناوو، انرژۍ، املاکو او د ادغام او استملاک معاملاتو په شپاړسو اقتصادونو کې د چین د اعلان شوې پانګونې نږدې نیمايي برخه جذب کړې ده.[53] د دې لویو پانګونو پر اساس، ځینې اروپايي چارواکي اندېښمن دي چې چین «د بالکان له شاتنۍ دروازې» څخه تېرېږي.

د پانګونې لپاره د چین ژمنو ته باید د یوې دانې په سترګه وکتل شي، نه لکه د مالګې غر. د هرې پیلېدونکې پروژې لپاره، ډېرې نورې لا هم یوه هیله پاتې وي. د بېلګې په توګه، په ۲۰۱۶ کال کې جمهوري چک ته د شي د سفر پر مهال، هغه د داسې کانالونو جوړولو ورانديز وکړ چې دانوبې، اودر او ایلبې سیندونه به سره ونښلوي. د

بشپړېدو په صورت کې به بېړیو ته زمینه برابره کړي، چې له بالتیک بحیرې او شمال څخه تورې بحیرې ته سفر وکړي. دا د چین نظریه نه وه او نه کومه نوې هغه وه، ځکه له سلګونو کلونو راهیسې په مختلف ډول مطرح شوې ده. خو داسې ښکاري د هغه لویوالی به د چین د هیلو او د چیني ساختماني شرکتونو نه مړېدونکې اشتها لپاره مناسب وي. په هر حال، د لومړنۍ مېنې او لېوالتیا تر یوې برخې وروسته، ډېر کم څه عملي شوي دي.

«سیکولر مبارزه»

بوداپست ته په رېل پټلۍ کې یوه غبږ حیران کړم، لومړنۍ غبږ چې له څو ساعتونو وروسته ما واورېد. یونیفورم لرونکې ښځې چې زما د کابین په داخلېدونکې دروازه کې ولاړه وه او یو لاس یې راغځولی و راته وویل: «پاسپورټ». د هغې په بل لاس کې یو کوچنی بکس و. دا چې زما اسناد ټاپه شوي وو، ما له کړکۍ بهر کتل او متوجه شوم چې د بدلون لپاره مې د فزیکي منظرو لیدو هیله لرله. مګر سره ورته ساحو دوام درلود. ځینې سرحدونه په طبیعي فزیکي ډول وېشل شوي دي: بحر، غر یا سیند. د سربیا او هنګري په څېر نور، په بشپړ ډول خپلسري دي. خو دوی د هغو کسانو لپاره چې د دوی په منځ کې راګیر دي، عواقب لري. د هنګري په پرتله په سربیا کې منځنی معاش ۴۰ سلنه کم دی.[۵۴]

د کارکوونکو له ډېر کم بدلون او د ګمرکي مامورینو له راځرګندېدو پرته، د سربیا او هنګري په سرحدونو کې تمېدل په پام وړ ډول د نورو ټولو تمځایونو په څېر و. په هر تمځي کې، د رېل پټلۍ یو چارواکی له یوې کوچنۍ کتابچې سره له ودانۍ راوته، په احتیاط به رېل پټلۍ ته متوجه کېده او په چټکۍ به یې له لارښوونکې سره شوخي وکړه. په سرحد کې، دې ټولې پروسې له پنځلسو دقیقو څخه کم وخت ونیوه، ځکه ډېرو کمو پاسپورټونو ټاپه کېدو ته اړتیا درلوده. موږ خپل مزل ته دوام ورکړ او بالاخره له ۲۴ تمځایونو او ۹ ساعتونو وروسته رېل پټلۍ بوداپست ته سیخه شوه.

د چین دولتي ساختماني شرکتونو لپاره، اروپايي ټولنې ته داخلېدل ډېر ستونزمن دي. تر ټولو لوی خنډونه د اروپايي ټولنې بودجه او قوانین دي. د اروپايي ټولنې د پروژو سیالۍ لپاره، چین باید د هغو پورونو په اړه، چې چینايي شرکتونه باید ترې استفاده وکړي، له خپلې ترجیحي تګلارې تېر شي او د قراردادونو ترلاسه کولو لپاره لا ډېره مخامخ سیالي وکړي. چینايي شرکتونه د مبارزې په حال کې دي، خو یادوي او د وخت په تېرېدو سره به د اروپايي ټولنې د چاپېریال ساتنې او نورو مقرراتو په پوره کولو کې یقیناً ښه شي. خو د زېربناوو لپاره د اروپايي ټولنې بودجې ته لاسرسی او همداراز خصوصي پانګونه په دې معنی ده چې د چین پورونه چندانې ډېر جذاب نه دي. د پراختیا په حال کې او راځرګندېدونکو مارکېټونو په پرتله، چېرته چې د چین (BRI) زیات فعال دی، چین په اروپايي ټولنه کې د پاکوالي لپاره زیات بار او د مذاکراتو لپاره کم نفوذ لري.

دغه بار کېدای شي لا زیات شي. د چینايي پانګونې لا زیاته ارزونه کېږي، په ځانګړي ډول هغه چې پر ټکنالوژۍ او حیاتي زېربناوو کېږي.[۵۵] د بهرنۍ پانګونې د سختګیره ارزونې ترڅنګ، د اروپايي ټولنې هېوادونه د صنعتي پالیسیو د ارزونې په حال کې دي چې د چین د لویو او درندو سبسایډي کېدونکو دولتي شرکتونو پر وړاندې د

خپلو شرکتونو ملاتړ کوي.[۵۶] همداراز د چین د متقابلې لاسرسي پر وړاندې د اروپايي ټولنې مارکېټونو ته د چین د لاسرسي مشروطولو غوښتنې د زياتېدو په حال کې دي.

د دې بحثونو په مرکز کې ازغی [خنډ] دا دی چې ايا اروپا بايد تر ډېره لکه د چين په څېر شي، ترڅو وکولای شي ورسره سيالي وکړي. که چېرې اروپايي ټولنه څه کار ونه کړي، د هغه څه پر وړاندې به چې ډېری اروپايي چارواکي باور لري د لوبې لپاره شرايط برابر نه دي، د ماتې خطر رامنځته کړي. که چېرې تر حده زيات غبرګون وښيي، د اروپايي شرکتونو د ساتنې ټينګار کولای شي د دوی د سيالۍ په قېمت تمام شي.

اروپايي ټولنه لا هم د مناسب بېلانس موندلو په لټه کې ده. د چين د رېل پټليو شرکتونو سره د سيالۍ لپاره، د فرانسې او چين مشرانو د خپلو دولتي رېل پټليو شرکتونو الستوم او زيمنس د مدغمولو ملاتړ وکړ. په هر حال، د ۲۰۱۹ کال په فبروري کې، دغه معامله په بروکسل کې د انحصار ضد چارواکو له لوري په دې دليل چې د مصرفوونکو لپاره لګښت زياتوي او سيالۍ راکموي، ودرول شوه. د مدغمولو ارزونې پروسه يوازې د اروپايي ټولنې مارکېټونو ته ګوري. د اروپايي ټولنې کمېشنر مارګرېټ ويستاګر چې د سياليو پاليسۍ مسوول هم و تشريح کړه: «په نږدې راتلونکې کې اروپايي مارکېټونو ته د چينايانو د ننوتو هېڅ امکان نشته دی.»[۵۷]

په هر حال، د دې راتلونکې تصور ډېر ستونزمن نه دی او نړيوال ليدلوری متفاوت ښکاري. د چين دولتي شرکتونه له اندازې او همداراز دولتي سخاوتمندانه سبسايډي څخه ګټه اخلي او له چين څخه بهر د پروژو وړاندې کولو لپاره له (BRI) څخه استفاده کوي. دې ته په پام چې ان که دغه ادغام ترسره هم شي، د چين د رېل پټلۍ تر ټولو لوی شرکت CRRC Corporation Limited به لا هم د زيمنس او الستوم په پرتله دوه برابره کلنۍ پلور ولري.[۵۸] د اروپا سوداګريزې ګټې، په ځانګړي ډول په فرانسه او جرمني کې، پر هغو پاليسيو فشار راوړي چې دغه ادغام اسانه کوي.[۵۹]

بالاخره دا د سيالۍ څرنګوالي په اړه يوه پوښتنه ده. د ازاد بازار ملاتړي لا هم د چين د نړيوال پل د پراختيا په پرتله په داخلي محافظه کارۍ کې لا زيات خطر ويني. د بېلګې په توګه، د زيمنس او الستوم په قضيه کې به تر ټولو بده پايله د اروپايي ټولنې د رېل پټلۍ اتل ته وي، چې په رېل پټلۍ کې د تر حده زياتې محافظه کارۍ په دليل کمزورۍ کېږي. په دې سناريو کې، د اروپايي ټولنې يو کمزوری اتل به مسول وګرځي او ان کېدای شي د چينايي استملاک هدف وګرځي. ان د اروپايي ټولنې لپاره، په يوې اوږدمهاله ستراتېژۍ کې څرخېدل دوام نشي کولی، ځکه د نړيوال اقتصاد له څلورو درې برخې له هغه څخه بهر دي.

واقعاً، اروپايي ټولنه د سوکه قدم اخيستو په حال کې نه ده او هېڅکله به نه وي. حد اقل د اروپايي ټولنې لسو غړو، عمدتاً په مرکزي او ختيځې اروپا کې، د ۲۰۱۹ کال تر منځ پورې د (BRI) تفاهم ليکونه لاسليک کړي وو.[۶۰] کله چې شي جين پينګ د ۲۰۱۹ کال په اپرېل کې روم ته ولاړ، د ايټاليا دولت د کلمې په واقعي معنی ورته سرې قالينې وغوړولې او (BRI) يې لاسليک کړ. دې تصميم د امريکا متحدو ايالتونو عمومي انتقادونه راوپارول، خو دا يو بل غير الزامي سند و چې د سوداګرۍ پر ځای تر ډېره نمايشي سياسي و. د يوه نوي ايټالوي دولت په کشولو سره چې تر خپلو اسلافو زيات بيجېنګ ته مطلوب و، دې معاملې له سياسي فرصتونو څخه د چين د استفادې وړتيا وښوده. په هر حال، له روم وروسته، شي د خپل سفر په دوام فرانسې ته ولاړ، چې تفاهم ليک يې لاسليک نه کړ، خو د ۴۵ ميليارد ډالرو معاملې يې اعلان کړې، تر ايټاليا شپاړس چنده زيات.[۶۱] په ناخبره ډول، د شي سفر همداراز وښوده چې دغه تفاهم ليکونه څومره کم ارزښت لري.

ان «بې طرفه» سویټزرلېنډ (BRI) لاسلیک کړ. د ۲۰۱۹ کال په اپرېل کې د (یو کمربند؛ یوه لار) دویمه غونډه کې، سویټزرلېنډ چې د اروپايي ټولنې غړی نه دی، خو د اروپايي ټولنې د واحد مارکېټ برخه ده، په درېیمو مارکېټونو کې د همکاریو اسانولو سند لاسلیک کړ. د چین اصلي لېوالتیا دا ده چې خپلو پروژو ته لا زیاته خصوصي پانګونه جذبه کړي. دقیقاً، تفاهم لیکونه د هغو خطرونو راکمولو لپاره هېڅ شی هم نشي کولای چې پانګه وال ورسره په بهرنیو مارکېټونو کې مخ کېږي. په ټولو هغو سرلیکونو چې دغو اسنادو رامنځته کړي دي، دوی له چین سره د سوداګرۍ لپاره نه اړین دي او نه هم کافي.

خو د اروپايي ټولنې بحث د وسیلې په پرتله د اهدافو په اړه کم دی، چې د چین پر وړاندې د هغوی په دریځ کې د بدلون ښودنه کوي.[۶۲] د کلونو لپاره، له چین سره د اروپايي ټولنې تعامل په دې هیله و چې خپل اقتصاد به ازاد او پرانېزي. د بېلګې په توګه، تازه په ۲۰۱۶ کال کې، د چین لپاره د اروپايي ټولنې د ستراتېژۍ اصلي سند نسبتاً محتاطانه دریځ خپل کړ او وې ښوده: «د چین د وزن زیاتېدل او پر «نړیوالتوب» نوی ټینګار په دې معنی دی چې دغه هېواد د نړیوالې حکومتولۍ د تحول په حال کې سیستم کې د لوی رول لوبولو او لا زیات نفوذ خپلولو په لټه کې دی.»[۶۳] درې کاله وروسته یې، چین «ستراتېژیک سیال» او «د ټکنالوژیکې مشرۍ په لټه کې اقتصادي سیال او د یوه داسې سیستم رقیب چې د حکومتولۍ ځای ناستي ماډلونه عاموي.» ونوموه.[۶۴]

دا د تحول رامنځته کوونکو په پرتله معتدل شعاري ګامونه دي: خو هغوی د پالیسي جوړونکو ترمنځ د زیاتېدونکي اجماع منعکسوونکي دي او لورۍ یې روښانه دی. هماغسې چې اروپايي ټولنه د پانګونې نمایش زیاتوي او د صنعت نوې پالیسۍ په پام کې نیسي، له (BRI) سره د سیالۍ په موخه یې د خپل اتصال نوښت پخپل کور کې پیل کړی دی. دې هېواد همداراز د سوداګرۍ نړیوال سازمان کې چین ته د بازار اقتصاد وضعیت له ورکولو ډډه کړې ده. د اروپايي ټولنې کمېشنر جوهانس هان چې د یو ځای کولو مسول و، د ۲۰۱۹ کال په مارچ کې وویل: «ښايي موږ روسیې ته له حده زیات پام کوو او چین مو کم ګڼلی دی.»[۶۵] که څه هم ډېر اروپایان موافق وي او چین د اصلي ګواښ په توګه معرفي هم کړي، په ادراک کې بدلون به نه یوازې له چین سره د اروپايي ټولنې د اړیکو، بلکې پخپله د اروپايي ټولنې لپاره هم بل ډول وي.

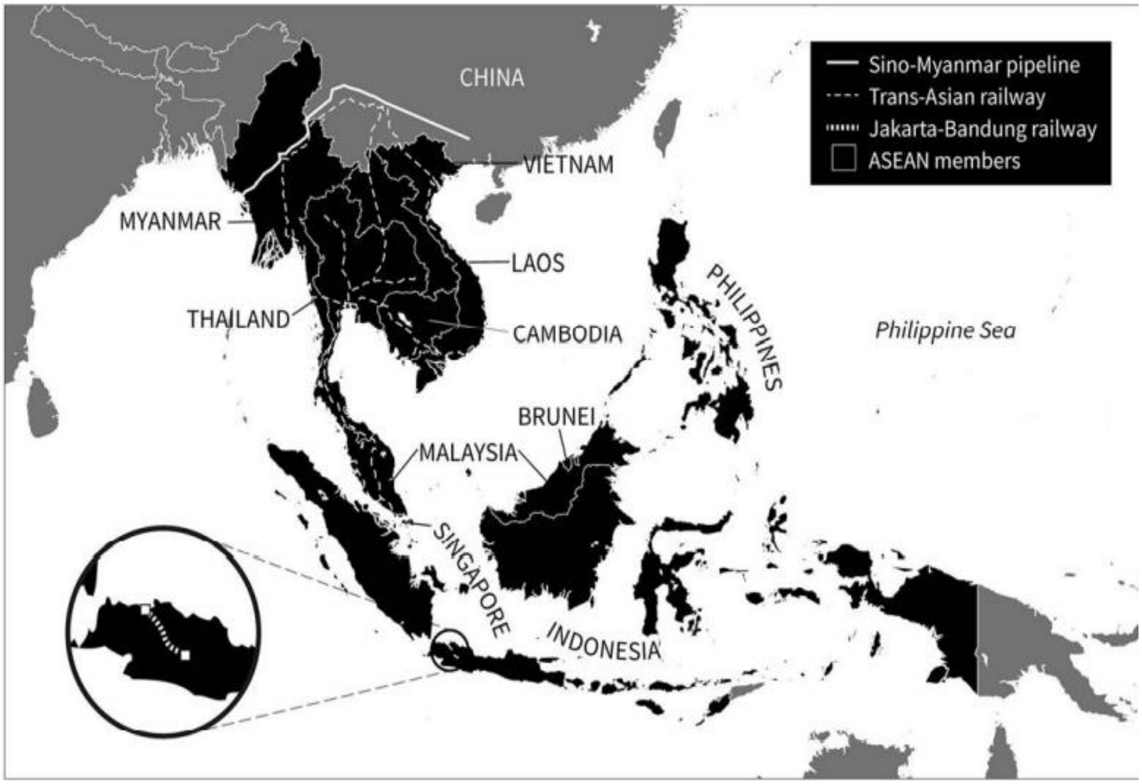
دغه بدلون لا تر اوسه په عمومي اذهانو کې نه دی رامنځته شوی. په ۲۰۱۸ کال کې د یوې عمومي نظر پوښتنې پر اساس، د فرانسې او جرمني نږدې همدومره سلنه خلک د چین او روسیې د ځواک او نفوذ په اړه اندېښمن وو.[۶۶] د بریتانیا، ایټالیا، اسپانیا، هنګري او پولنډ په ګډون د اروپايي ټولنې نور غړي هم چې وارزول شول، ډېری سلنه خلک یې د روسیې په اړه اندېښمن وو. په جرمني او فرانسه کې ډېرو خلکو د چین یا روسیې په پرتله د امریکا متحدو ایالتونو ځواک او نفوذ ډېر ګواښوونکی باله. هرڅومره چې د امریکا متحدو ایالتونو او اروپا لیدلورې سره جلا شي، چین ته به یو متحد ځواب ورکول ستونزمن وي.[۶۷]

دقیقاً، (BRI) د چین د ځواک او نفوذ یوازې یو اړخ دی. په لنډمهال کې، د چین په اړه د اروپایانو لیدلورې احتمالاً ډېری د چین د کورنیو پېښو پر اساس رامنځته کېږي. بیجېنګ له څارنیزې ټکنالوژۍ استفاده کوي، د قومي لږه کیو ځورول او له لویدیځو شرکتونو سره چلند، د اروپا د اندېښنو تر ټولو مهمې برخې دي. خو د (BRI) له لارې، ځینې دغه خنډونه به اروپايي ټولنې ته نږدې شي. د بېلګې په توګه، د ۲۰۱۹ کال په لومړیو کې، بلګراد د چینايي هواوې ټکنالوژي کمپنۍ په ملګرتیا د زرو څارونکو کامرو نصبولو پلان اعلان کړ. هماغسې چې چینايي

شرکتونه زده کوي د اروپايي ټولنې مارکېټونو ته داخل شي، د لويديځو شرکتونو د سيالۍ له لارې رامنځته شوی اصطکاک به لا شديد شي.

د اروپايي ټولنو د ګاونډيو پر لور د چين تفرقه رامنځته کوونکې فشار بالاخره کولای شي هغوی نور هم متحد کړي. پر دې ټولو سربېره، شوروي اتحاد د اروپايي ټولنې د رامنځته کېدو لامل شو. تر هغه وړاندې، په شپاړسمه پېړۍ کې به عثماني امپراتورۍ او په ديارلسمه پېړۍ کې مُغل امپراتورۍ ګواښونه رامنځته کول. بريتانوي جغرافيه پوه هالفورډ مکېنډر ادعا وکړه چې اروپايي تمدن پخپله د ختيځ له لوري ګواښونو ته غبرګون دی. هغه په ۱۹۰۴ کال کې وليکل: «اروپايي تمدن په واقعي معنی، د اسيايي يرغل پر وړاندې د سيکولر مبارزې پايله ده.»[۶۸] ځينې مهال به بهرونيو دښمنانو تفرقه اچوله او حکومت به يې کاوه؛ په نورو مواردو کې به اروپا متحدېده او مقاومت به يې کاوه.

(BRI) پخپل اوسني شکل يو متفاوت ګواښ دی. بريدګر د اروپايي ټولنې په سرحدونو کې له اسونو او ټانګونو سره نه راټولېږي، بلکې له خپلو لاسي بېکونو سره د اروپا پلازمېنو ته داخلېږي. اوس د چين نفوذ او د سياسي اهدافو ترلاسه کولو لپاره له اقتصادي وسيلو استفادې، د اروپايي رهبرانو پاملرنه ځانته جلب کړې ده. ان کله چې هغوی د خپلو ځوابونو په اړه بحث کوي چې ايا د چين په خبر شوي دي، دا اجماع رامنځته شوې چې چين ډېر د اروپايي ټولنې په خبر نشي کېدای. د بېړې احساس مخ پر زياتېدو دی، خو هغه ګواښ چې چين يې رامنځته کوي لا تر اوسه رامنځته شوی نه احساسېږي. د اروپايي ټولنې د واقعي يووالي لپاره، (BRI) بايد لا نږدې شي او د اروپايانو په اذهانو کې بايد لا ډېر خطرناک وګرځي.



سویل ختیځه اسیا

د ستراتېژیکو او نړیوالو مطالعاتو مرکز، د اسیا بیانښلولو پروژه؛ د اسیا او ارام سمندرګي لپاره د ملګرو ملتونو اقتصادي او ټولنیز کمېسیون

درېيمه برخه

د سمندر پر لور

www.sikaraam.com

شپږم څپرکی

کمزوري ځواکمن دي

سویل ختیځه اسیا

د مالیزیا لومړي وزیر مهاتیر محمد د ۲۰۱۸ کال په جولای کې، د یونايي تاریخ لیکوونکي توسیداس هغه نقل قول بیان کړ چې د چین له لوري د وړاندې کوونکو ننګونو خلاصه یې بیانوله: «ځواکمن هغه څه چې غواړي ترلاسه کوي او کمزوري هغه څه ترلاسه کوي چې کرلي یې وي. دوی ډېر ځواک لري او موږ نشو کولای ورسره مقابله وکړو. موږ به څه ډول د هغوی له مال او ځواک څخه ګټه واخلو؟»[۱] دا هغه پوښتنه ده چې د پراختیا په حال کې ډېری هېوادونه ورسره لاس و ګرېوان دي، د سویل ختیځې اسیا هېوادونو په کچه هېڅ وارخطايي نه لري. په هوښیارانه ډول، دا همداراز د کوچنیو هېوادونو هغه ځواک پټوي چې کله چین او د هغه سیالان له یو بل سره د لوبې پر مهال ورسره مخ کوي.

د جغرافیوي جوړښت په توګه، سویل ختیځه اسیا لومړی د بهرنیو افرادو له لوري تعریف شوه. د ماساچوست د بوسټون کشیش هوارډ مالکوم ډېری وخت د هغه لومړني کس په توګه پېژندل کېږي چې دغه اصطلاح یې سویل ختیځې اسیا ته د سفرونو په اړه پخپل لیکل شوي کتاب کې یاده کړې ده، هغه کتاب چې په ۱۸۳۹ کال کې خپور شوی دی. دغه مفهوم د دویمې نړیوالې جګړې پر مهال، کله چې فرانکلین روزولټ او وینسټون چرچیل د سویل ختیځې اسیا قوماندانۍ رامنځته کړه، تثبیت شو. د بریتانیا او امریکا متحدو ایالتونو دولتي سازمونه ډېری د سیمې د تعریفونو، غړیتوب او د هغوی د سرحدونو په اړه بحث او پخپل نظر بیاکتنه کړې ده، خو اصلي نظریه تلپاتې ده.[۲]

په جګړې او استعمار پسې، سیمې خپل ځان پخپله تعریف کړ. په ۱۹۶۷ کال کې یو مهم پرمختګ د سویل ختیځې اسیا هېوادونو اندونیزیا، مالیزیا، سنګاپور، تایلنډ او فلیپین له لوري د (ASEAN) ټولنې رامنځته کول و. له هماغه وخت راهیسې ورسره پنځه نور هېوادونه هم یو ځای شوي او په سیمه، ختیځ تیمور، کې نور پاتې هېوادونه څارونکي دي. اساساً په سیمه کې د کمونیستي شورشونو خنثی کولو په موخه رامنځته شوي (ASEAN) په تدریجي ډول خپل اقتصادي تمرکز پراخ کړ.

که څیر شئ، (ASEAN) د نهنګ د داستان په څېر دی. تایلنډ د سویل ختیځې اسیا د اصلي ځمکې د ستون فقرات، د هغه د دویم لوی اقتصاد او په ختیځ کې د سویلي چین سیند او په لویدیځ کې د خلیج بنګال ترمنځ د ځمکنیو ارتباطاتو دروازه ساتونکی دی. دغه هېواد د کمبودیا، لائوس او میانمار له لوري احاطه شوی دی، د چټکې ودې لرونکې درې اقتصادونه چې سرنوشت یې په زیاتېدونکي ډول په چین پسې تړلی دی. په سمندري فضا کې، اندونیزیا د سیمې د انرژۍ مرکز دی او د (ASEAN) د نږدې دوه . پنځم نفوس او د هغه د کورنیو تولیداتو د درې برخې مسؤل دی.[۳]

د هغو هېوادونو لپاره چې له بهر څخه یې ګوري، د سیمې کشش د مقاومت وړ نه دی. که (ASEAN) یو واحد اقتصاد وای، په ۲۰۱۸ کال کې به د نړۍ تر ټولو لوی پنځم اقتصاد وای.[۴] دا د صادراتو په حال کې یوه لویه بېړۍ ده، چې د یو شمېر چټکو ودو او د متوسطو عوایدو نفوسونو کور دی، چې پخپله د ودې په حال کې

www.sikaraam.com

مارکېټونو باندې بدلېږي. ان هغه هېوادونه چې له (ASEAN) سره د سوداګرۍ په لټه کې نه دي، په سختۍ يې ردولی شي. دغه هېوادونه چې د اسيا د تر ټولو لويو اقتصادونو په منځ کې واقع دي، په نړۍ کې د ډېرو بېړيو د تېرېدونکې دويمې لارې، مالاکا تنګي، کوربانه دي چې هر کال ترې نږدې سل زره بېړۍ. چې د نړۍ يو پر څلورمه برخه سوداګريز توکي لېږدوي . تېرېږي.[5]

د (ASEAN) د لاسرسي او پرې د نفوذ لپاره سيالۍ څو اړخيزه دي، خو تر ټولو لويه مقابله د چين او جاپان ترمنځ ده. چين شمال . سويل لوبه کوي، له يوننان څخه ښکته، سويلي ولايت چې د چين يو امريکايي عالم اوون لاتيمور يو وخت هغه د سويل ختيځې اسيا «محور» ونوموه.[6] د چين نږدې والی يو نعمت او لعنت دی. له بندرونو سره، کولای شي ځمکنۍ زېربناوې . د نوري فايبر کېبلونه، نلليکې، رېل پټلۍ او سړکونه . جوړ کړي او د خپلې عرضې زنځيرونه د سويل پر لوري پراخ کړي. د چيني مزد په زياتېدو سره، ويتنام ته د خپلو توليدي فعاليتونو د لېږد احتمال يې، چېرته چې مزد ټيټ دی لا ډېر په زړه پورې کېږي.

خو د چين اندازه او زياتېدونکی سخت چلند په سيمه کې د ناراحتۍ رامنځته کېدو لامل شوی دی. چينايي چارواکي د چين په سويلي سيند کې د چينايي ځمکو ادعاوو په اړه پراخ ليدلوری لري او د ځمکو د اختلافاتو د څو اړخيزه مذاکراتو لپاره د هڅو پر وړاندې او د نړيوالو محکمو د احکامو په له پامه غورځولو مقاومت کوي. په ۲۰۱۰ کال کې، د (ASEAN) کلنۍ امنيتي غونډې پر مهال، وروسته له هغه چې د امريکا متحدو ايالتونو بهرنيو چارو وزيرې هيلري کلنټن د چين ادعاوې وننګولې، د چين د بهرنيو چارو وزير يانګ جيچي توپان راپورته کړ. هغه د (ASEAN) هېوادونو لپاره له يو يرغليز پيغام سره راستون شو: «چين يو لوی هېواد دی او نور کوچني هېوادونه دي، دا يو حقيقت دی.»[7]

د چين په سويلي سيند کې د چين اقدامات ان تر خبرو ډېر اندېښمنوونکي دي. دا چې د ځمکې د سر واقعيتونه د هغه د موقعيت لپاره مناسب نه دي، چين شرايطو ته تغيير ورکړی دی. د ۲۰۱۳ او ۲۰۱۷ کلونو ترمنځ، چينايي کېندونکو ماشينونو د سپراټلي جزيرې پر ځمکو ۳۲۰۰ ايکړ ځمکې زياتې کړې، نږدې د لاس انجلس نړيوال هوايي ډګر معادل.[8] همدا چې چين مصنوعي جزيرې پر ځغاستليکو او د بېړيو او الوتکو ضد ميزايلو سنبال کړې، نړيوال محکومت هم زيات شو. خو «salami-slicing: د مخالفينو وېرولو لپاره د ګواښونو پروسې او ائتلافونو رامنځته کول» تاکتيکونه اغېزناک وو، ځکه په کافي کچه هېڅ کوم داسې بدلون نه تر سترګو کېږي چې کافي ځواب وينه تضمين کړي.

جاپان د ختيځ او لويديځ لوبې په حال کې دی. د سمندر له لوري په نږدې کېدو دی؛ خو په سويل ختيځې اسيا کې د ژورې تجربې لرلو له امله، جاپان د قدرت خاوند دی او چين تازه داخل شوی دی. په سيمه کې ډېری زېربناوې له وړاندې د جاپاني شرکتونو ګټې منعکس کوي، د هغوی د عرضې زنځير له سمندري ارتباطاتو سره تړلی دی. جاپان نشي کولای په نړيواله کچه د چين (BRI) سره برابري وکړي، خو په شدت پر سويل ختيځې اسيا متمرکز دی، هغه ځای چې په څو هېوادونو کې له چين څخه ډېر لګښت کوي او په نورو هېوادونو کې ورسره قدم په قدم مخکې ځي.

د جاپان د ختيځ . لويديځ ترجيحات کولای شو له څو «اقتصادي دهلېزونو» څخه د هغه په ملاتړ کې وګورو چې لوی ښارونه له ترانسپورټي زېربناوو سره نښلوي. دغه سازمان د يوه «سويلي اقتصادي دهلېز» ملاتړ کوي چې د څلورو هېوادونو په لويو ښارونو: هوشي مين (ويتنام)، پنوم پن (کمبوديا)، بانکوک (تايلنډ) او داوي

(میانمار) ښارونو کې تېرېږي. په شمال کې، «ختیځ ـ لویدیځ اقتصادي دهلېز» په مرکزي ویتنام کې له دانانګ بندر څخه پیل او له لائوس او تایلنډ څخه په تېرېدو په میانمار کې تر مولامین بندر پورې رسېږي. همداراز په مالیزیا، اندونیزیا، بروني او فلپین کې بندرونه د پراختیا په حال کې دي.[۹] د دغو هڅو مشترکه وجهه، ساحلي کرښو ته د لا ډېرې سوداګرۍ د تمایل هیله ده.

جاپان همداراز د باور وړ محصولاتو وړاندې کولو له امله ځانګړې شهرت لري او کیفیت ته یې د خپلو هڅو په مرکز کې ځای ورکړی دی. په ۲۰۱۵ کال کې، لومړي وزیر شینزو ابې «د کیفیت زېربناوو لپاره مشارکت» پیل کړ، د چین له زېربناوو سره د جاپان د زېربناوو د سیالۍ لپاره ډېره د باور طریقه هم نه وه. په ۲۰۰ میلیارد ډالري ملاتړ یې هدف د هېوادونو هڅول وو، ترڅو د هغو پروژو لپاره چې د خپل عمر په اوږدو کې کم لګښت لري، ډېر لګښت وکړي. جاپان همداراز په شدت د نړۍ د پرمختللو اقتصادونو لپاره، له هغې ډلې چین، فشار راوړی ترڅو «د کیفیت زېربنا» اصول تائید کړي. خوندیتوب، پایښت او اعتبار له ذکر شویو اهدافو څخه دي. دغه اصول نه یوازې له چین سره د سیالۍ د تمایل له امله، بلکې په سیمه کې د جاپان له خپلې تجربې څخه سرچینه اخلي. په ۱۹۷۰ او ۱۹۸۰ لسیزو کې، جاپان ډېرې هماغه تېروتنې تکرار کړې چې چین د (BRI) په لومړنیو کلونو کې ترسره کړې وې.

جاپان یوه بله ګټه هم لري، چې چین یې نه لري: متحدین. بل هېڅ هېواد د سیمې لپاره د امریکا متحدو ایالتونو د وروستۍ پالیسۍ په جوړولو کې د جاپان هومره بریالی نه و. ابې د ۲۰۱۶ کال په نومبر کې سمدستي پیل وکړ، کله چې منتخب ولسمشر لپاره د ډالۍ ورکولو په موخه ټرمپ ټاور ته د سرو زرو تختې سره ګلف کلپ ته ننوت. دې په زړه پورې برید په څلوېښتو دقیقو خبرو دوام وکړ. د ټیټې کچې چارواکو ترمنځ ډېرو غونډو د یو بل منلو سیاستونه ښودل. په ۲۰۱۶ کال کې، ابې د «هند ـ پاسفیک ازادې او پرانیستې» په اړه له خپلې ستراتېژۍ پرده پورته کړه او راتلونکی کال، د ټرمپ دولت د «هند ـ پاسفیک ازادې او پرانیستې» په اړه خپله ستراتېژي اعلان کړه.

خو په داسې حال کې چې د جاپان او امریکا متحدو ایالتونو نمبر پلېټونه سره ورته دي، جاپان د چین د (BRI) په اړه نسبتاً ډیپلوماتیکه تګلاره خپله کړې ده. جاپاني چارواکو د سیمې د اړتیاوو لپاره پر زېربناوو ټینګار کوي او د خپل ملاتړ وړ «باکیفیته زېربناوو» لپاره چې دوی یې ملاتړ کوي معیارونه وړاندې کړي دي. په هر حال، دغه تعامل باید په تائیدولو سره مغشوش نشي. طبعاً ډېرې چینايي پروژې دغه معیارونه نه پوره کوي. جاپان همداراز په درېیمو هېوادونو کې د جاپاني او چینايي شرکتونو ترمنځ د همکاریو ملاتړ کوي. دغه ترتیبات د چین د تګلارې پر لور جاپان ته یوه کړکۍ پرانېزي او د مېز تر شا ورته یوه چوکۍ برابروي. وروسته له هغه چې د (ASEAN) یو شمېر غړو هېوادونو ادعا وکړه دغه سیمه تر حده زیاته نفاق راپارونکې ده، ابې ان د خپل خرڅلاوو کچه رانرمه کړه او «هند ـ پاسفیک ازاده او پرانیستې» یې د یوې ستراتېژۍ پر ځای یو لیدلوری یادوه.[۱۰]

له بحراني اړخه، هغه هېوادونه چې د دې سیالۍ په مرکز کې واقع دي، له پلو لارو لرې دي. د دوی ترمنځ هوښیارو یې د بهرنیو قدرتونو ترمنځ سیالي د خپلو ځانونو لپاره د بوفې په انتخابونو بدله کړې ده. دوی دا کار مخامخ د لویو پروژو ترسره کولو لپاره د ازادو سیالیو له لارې ترسره کوي. د بېلګې په توګه، کله چې اندونیزیا په ۲۰۱۵ کال کې د یوې چټکې رېل پټلۍ لپاره د داوطلبۍ غوښتنه وکړه، دا داسې وه لکه سوتبي چې مونا لیزا له لیلام څخه وباسي. هغوی دا کار غیر مستقیم پلازمېنو ته په سفر او د معاملاتو په ترسره کولو، د لویو قدرتونو له

لوري په تر ټولو غوره وړاندیزونو چې ډاریږي د نړۍ له یو شمېر چټکو وده کوونکو مارکېټونو څخه بهر نشي، ترلاسه کوي. په ۲۰۱۶ کال کې، د نوې سیمې څلورو واړو رهبرانو چین او جاپان ته سفر وکړ او د خپلې خوښې په لېست کې یې ټولو زېربناوو ته لومړیتوب ورکړی و.[۱۱]

پایله د زورواکو او کمزورو ترمنځ ساده اختلاف نه دی. که څه هم د چین سیوری د ودې په حال کې دی، جاپان په هغو مارکېټونو کې د خپلې لوړتیا ساتلو لپاره مبارزه کوي چې لسیزې یې پکې لویې پانګونې کړې دي. امریکا متحد ایالتونه پخپل وار سوداګریزه پانګونه او امنیتي شریکان لري، د فلپین او تایلنډ په ګډون د متحدینو په توګه او اندونیزیا، مالیزیا، سنګاپور او ویتنام د امنیتي شریکانو په توګه. په راتلونکو کلونو کې د هند وده په شدت د زیاتېدو په حال کې احساسېږي. په دوامداره توګه معاملې کېږي، روابط تنظیمېږي او بیا تنظیمېږي. توسیدېس به د عملونو چټکتیا ځانته جلبوه، خو په ورته مهال یې بایلله. په سویل ختیځه اسیا کې، ځواکمن هغه څه ورکوي چې باید یې ورکړي او هغه څه اخلي چې کولای یې شي.

«ختیځ ته کتل»

د مهاتیر په پرتله هېڅوا هم دغه لوبه اوږده نه ده ترسره کړې، هغه چې د مالیزیا د لومړي وزیر په توګه یې دوه ویشت کاله کار وکړ. یو روزل شوی ډاکتر، صریح او بربنډ ویناوال چې د لویدیځ او یهودیت ضد څرګندونو یې د جنجالونو چینه رامنځته کړې ده.[۱۲] نړیوالو ته د حیرانتیا په ډول، د ۲۰۱۸ کال په مې میاشت کې، هغه په ۹۲ کلنۍ کې دندې ته را وګرځېد او په دې حیرانونکې بریا سره یې د عوامو غوسه را وپاروله. په ټاکنیزه مبارزه کې، هغه له چین څخه پور اخیستل په یوې مهمې موضوع بدل کړ او خبرداری یې ورکړ چې مالیزیا د خپل حاکمیت د پلور په حال کې ده. په داسې حال کې چې د اسیا په سویل او سویل ختیځ کې اپوزیسیون مشرانو د مهاتیر بریا کتله، دوی متوجه شوي وو چې له کوم څه سره لاس او ګرېوان دي.

د مهاتیر تاکتیکونو ډېر ښه کار ورکړ، په دې دلیل نه چې هغه بدلون وکړ، بلکې په دې دلیل چې ډېر څه ثابت پاتې شول. د هغه د واک په دوه لسیزو کې ډېر څه موجود وو چې هغه یې دې ننګونو ته برابر کړ. مهاتیر په خپلو خاطرو کې لیکي: «زه تل په دښتو کې استوګنیزو ښارګوټو، صنعتي ښارونو، لویو لارو، پلونو او نورو ساختمانونو جوړولو ته لېواله یم.»[۱۳] په واقعیت کې، هغه د مالیزیا د یادګاری پروژو تر شا لاس درلود: پنانګ پُل، KL څلي، د شمال . سویل لویه لار او ان د سیالۍ چټکو موټرو یوه طرفه سړکونه. د دې لویو پروژو ډېری یې د خصوصي کولو او صنعتي کولو تر عنوان لاندې ترسره شوې، خو مهاتیر باور درلود چې دا روحي ګټې هم لري او مالیزیا له نورو هېوادونو سره برابروي. که چېرې د پروژو تفصیل د بحث وړ و، مهاتیر منتقدین د مالیزیا د انکشاف په مخالفت تورن کړل.[۱۴]

د دې تحول رامنځته کولو لپاره، مهاتیر جاپان ته نږدې شو، چې دا مهال یې د اقتصاد په نړۍ کې ستوری په ځلېدو و. د دویمې نړیوالې جګړې له ایرو څخه، جاپان خپل صنعتي ظرفیت بیا ترلاسه کړ او په ۱۹۸۰ لسیزه کې دومره بریالی و چې ځینو مشاهده کوونکو وړاندوینه کوله له امریکا متحده ایالتونو څخه به وړاندې شي. دوه لسیزې وړاندې، په لومړي ځل توکیو ته د مهاتیر سفر هغه ته دا فکر رامنځته کړ چې مالیزیا هم دغسې څه ترلاسه کولی شي. هغه او مېرمن یې سیتي هاسما د توکیو له ربل پټلۍ تمځای څخه بهر ولاړ وو او د ربل پټلیو

www.sikaraam.com

تګ راتګ يې لیده. مهاتیر یادونه کوي: «دا یو بې پایه جریان و او په واقعیت کې ډېر ساه نیوونکی و، ځکه ما هېڅکله دې ته ورته څه نه وو لیدلي، په ۱۹۶۱کال کې د توکیو د تمځای دغه صحنه زما په ذهن کې ځای پر ځای شوه او هېڅکله به مې له یاده ونه وځي. د مالایا لپاره د ورته اغېزناکې رېل پټلۍ لرل یو خوب و.»[۱۵]

په ۱۹۸۱کال کې، واک ته له رسېدو شپږ میاشتې وروسته، مهاتیر «ختیځ ته کتل» پالیسي پیل کړه. هغه جاپان ته د الهام، ځیرکتیا او پانګونې سرچینې په سترګه کتل. په دې پالیسۍ کې جاپان او کوریا ته د زده کړو او روزنې لپاره د مالیزیایانو استول شامل و. مهاتیر څرګنده کړه، هدف دا نه دی چې په هر څه کې باید له جاپان څخه کاپي کول وشي، جاپاني کېدل هم نه، بلکې له مدیریتي روشونو، صنعتي پالیسیو او کاري اخلاقو څخه اقتباس چې د جاپان په صادراتو تکیه وو. جاپاني پالیسي جوړونکو ته د هغه وړاندیزونو جذابیت درلود، هغوی چې په نړیوال بانګ او د لویدیځ تر واک لاندې ټولو بنسټونو باندې په انکشاف کې د خپلې تګلارې د رسمیت پېژندلو لپاره شدید فشار راوړل پیل کړ، په کوم کې چې دولت فعال او ستر رول ولوبوه.

جاپان د بهرنیو مرستو د برجسته برابرونکي په توګه د را څرګندېدو په حال کې و او د لسیزې تر پایه به د نړۍ په ستر ډونر بدل شي.[۱۶] په اسیا کې یې پانګونه په ژوره توګه په زېربناوو متمرکزه ده او احصائیوي ارقام يې حیرانونکي دي. د ۱۹۸۰ لسیزې په پای کې، جاپاني مرستو د سویل ختیځې اسیا د هر هېواد د بودجوي لګښتونو له ۱۵ تر ۲۰ سلنه برخه جوړوله.[۱۷] په یوه ټکي کې، له جاپان څخه د اندونیزیا ۶۰ سلنه پور د جاپان د پور ورکولو خدمتونو لپاره کارول کېده.[۱۸] د ۱۹۹۰لسیزې په پیل کې، د جاپان دوه پر درې برخې مرستې اسیا ته تللې او ځینې کلونه، نږدې ۴۰ سلنه دوه اړخیزه مرستې به يې زېربناوو ته تللې.[۱۹] د همدې دورې په جریان کې، متحدو ایالتونو له اسیا سره له شپږمې برخې کمه مرسته وکړه او د امریکا متحدو ایالتونو له ۴ سلنې کمه دوه اړخیزه مرسته زېربناوو ته ځانګړې شوې وه.

توکیو له بهرنیو مرستو څخه جاپاني شرکتونو ته د رسېدو لپاره د ځغاستلیکې په توګه ګټه اخیسته، ترڅو خپلې تولیدي وړتیاوې بیا ځای پر ځای کړي. د ۱۹۸۰ لسیزې په جریان کې، له ظرفیت څخه زیات تولید [تولید تر تقاضا کم و] وشو، ین ځواکمن شو او د جاپاني شرکتونو د صادراتو ظرفیت یې تر فشار لاندې راوست. هماغه ډول چې په ۱۹۹۱کال کې د جاپان د مالي مرستیال وزیر وویل: «جاپان به په ډېرېدونکي ډول له خپلې مرستې ګټه واخلي... په لومړنیو پیسو به د پانګونې په یوه په زړه پورې چاپېریال کې جاپاني تولیدونکي یا نورې صنعتي اندېښنې را جذب کړي.»[۲۰] جاپاني چارواکو غوښتل د «خرابېدو» مخنیوی وکړي، هغه څه چې دوی په امریکا متحدو ایالتونو کې لیدلي وو، چېرته چې د امریکا متحدو ایالتونو د تولیدي کارخونو تولیداتو په امریکایي ټولنو کې په کمو تولیدي لګښتونو اقتصادونو ته ټیټ زیان اړولی و.[۲۱]

په هر حال، د کنټرول ساتل، د ټکنالوژۍ د قیق کنټرول ته اړتیا لري. سویل ختیځې اسیا ته د تولید په لېږدولو، جاپاني شرکتونه د کاپي کولو او د خپلې پوهې بیا پراخولو مېتودونو کې له خطر سره مخ وو، چې اساساً یې خپل راتلونکي سیالان ځواکمنول. د خپل لوړوالي ساتلو لپاره، په سویل ختیځې اسیا کې جاپاني شرکتونو ډېری وخت جاپاني مدیریت ته لومړیتوب ورکاوه. دوی د ماشین الاتو او تجهیزاتو اداره کولو لپاره سیمه ییزو کارکونکو ته روزنه ورکړه، خو د دې پروسو تر شا ډېر اساسي څه په جاپان کې ساتل کېدل. هماغه ډول چې عالمانو والټر هاچ او کوزو یامامورا لیدلي وو، دوی «ځنګه» شریک کړ، خو «ولې» نه.[۲۲]

د سویل ختیځې اسیا پر لور د جاپان له ژور پرمختګ سره، له دې امله انتقادونه پیل شول چې بهرنۍ مرستې یې عمدتاً د جاپاني شرکتونو په ګټه دي. د نورو برجسته ډونرانو په پرتله، جاپان د مالي مرستو له لارې لږه مرسته کوله او د پور په سختو شرایطو ډېر متکي و. په ۱۹۸۰ لسیزه کې په کمه ګټه د جاپان پورونه د ین په څواکمنېدو سره ترلاسه کوونکو ته قیمته تمام شول. دا پورونه ډېری په دې پورې «تړلي» وو، چې ترلاسه کوونکو باید له جاپاني شرکتونو څخه کار اخیستی وای. کله چې جاپان د خپلو مرستو د بېرته پرانېستو اقدام وکړ، په پای کې یې یوازې مخ پر ودې هېوادنو ته اجازه ورکړه د جاپاني شرکتونو پر وړاندې مناقصه وکړي او په نړیوال رقابت کې د خپلو شرکتونو ساتنه وکړي. د پالیسۍ له بدلون وروسته، جاپاني شرکتونو لا هم د ټولو تدارکاتو دوه پر دریمه برخه ترلاسه کوله.[۲۳]

جاپان همداراز د پروژو پر پایلو د اغېز لپاره غیر رسمي لارې درلودې. د جاپان د مرستو پروسې د ترلاسه کوونکو غوښتنو ته اړتیا درلوده، د کوم لپاره چې جاپاني شرکتونو په لېوالتیا ورته پروژې وړاندې کولې او د پروپوزلونو په مسودې کې یې ورسره مرسته کوله.[۲۴] د طرحو ډېری ډیزاین کوونکي سلاکاران جاپانیان وو او له داسې مشخصاتو یې ګټه اخیسته چې قصداً یا په نه غوښتونکي ډول، د جاپاني شرکتونو په ګټه وو. ځینې وختونه رشوت د سوداګرۍ ترسره کولو د لګښت په نوم حسابېده. کله چې د فیلیپین ولسمشر فردیناند مارکوس په ۱۹۸۶ کال کې له خپلې دندې لاس پر سر شو او هاوایي ته وتښتېد، د هغه ورقو د فساد داسې سیستم چې له ۵۰ ډېر جاپاني شرکتونه پکې دخیل وو افشا کړل.[۲۵] دې څرګندونو په جاپان کې ځپې راپورته کړې، چېرته چې د جاپان پارلمان «مارکوس غذایي رژیم» رامنځته کړ، چې د اصلاحاتو لپاره د غوښتنو څواکمنېدو سبب شو او په ترڅ کې یې په ۱۹۹۲ کال کې د جاپان د رسمي مرستو لومړۍ منشور جوړ شو.[۲۶]

مهم ټکی دا دی، چې ان که جاپان پروژې جوړې هم نه کړي ګټه ترلاسه کوي. د ترلاسه کوونکو هېوادنو له نظره، غوره زېربناوې ډېرې مهمې وې، خو یوازې له یوه مورد څخه لرې چې له بهرنۍ مرستې څخه یې ګټه اخیسته. د بېلګې په توګه، د زده کړو او روغتیایي خدمتونو لپاره تر فشار لاندې اړتیاوې موجودې وې. په زېربناوو دغه تمرکز د جاپاني قراردادیانو په ګټه و او په اوږد مهال کې یې ډېر جاپاني شرکتونه د تاسیساتو جوړولو ته وهڅول.[۲۷] زېربناوې یوازې یو پای نه، بلکې د سیمه ییزې زنځیروي پراختیا لپاره یوه وسیله وه چې د جاپان ګټې یې منعکسولې.

مهاتیر له دې کړنلارو سره مخالفت وکړ. په ۱۹۸۴ کال کې، هغه د جاپاني دولت له حاضرو استازو او متحدو شرکتونو پوښتل: «ایا څواکمن جاپان پخپلو سیاسي، ټولنیزو او اقتصادي انکشافي اړیکو کې له مخ پر ودې مالیزیا سره په کافي کچه جدي او رښتینی دی؟» هغه دوام ورکړ: «چېرته چې تاسو په څرګند ډول خپلې شخصي ګټې وښودلې، زه تاسو ته مبارکي وایم. خو زه باروي یم باید یو داسې کار وکړو چې د دواړو هېوادونو اقتصادي اړیکې په نمونوي ډول سمون ومومي. دا نمونه له ډېرو اړخونو له کلاسیکې استعماري اقتصادي نمونې سره مطابقت لري. دا یوه داسې نمونه ده چې نشي کولي په راتلونکو کلونو کې تشنج رامنځته کړي.»[۲۸] دا د برید یوه پیاوړې کرښه وه چې درې لسیزې وروسته ترې هغه دورې پاکې کړې او د چین پر لور یې جهت ورکړ.

مهاتیر متوجه شوی و چې د ټکنالوژۍ لېږد پخپله خوښه نه رامنځته کېږي او هغه د مالیزیا د چانه وهونکي موقعیت لپاره له لوړ دریځ څخه ګټه اخیسته. هماغه ډول چې هغه په ۱۹۸۴ کال کې حاضرینو ته وویل: «موږ نشو کولی او نه به یې وکړو چې یوازې لرګي تراشونکي او د اوبو ذخیره کوونکي پاتې شو... موږ همداراز باید د

ټکنالوژۍ لېږد لپاره له غوره تصویر، له سیمه ییزو موادو ګټه اخیستل، سلاکارانو ته په پاملرنې برابره ملګرتیا او ګډون، فرعي قراردادیانو او متخصصینو څخه ډاډ ترلاسه کړو. موږ باید د بشري ځواک روزنه او انکشاف له یاده ونه باسو.»[۲۹] دا اساسي اندېښنې په دې اړه چې په سویل ختیځه اسیا او له دې ورها خوا، څوک د چین د (BRI) په اوږدو کې له لوی مقدار پروژو څخه ګټه اخلي، را پیدا کېږي.

«داړونکی» اقتصاد

په وروستیو کلونو کې په چین شوي ډېرې انتقادونه ـ په زېربناوو له حده ډېر ټینګار، له خپلو شرکتونو ملاتړ، له سوداګریزو پورونو ګټه اخیستل چې په خطرناک ډول د کوچنیو اقتصادونو پورونه ډېروي، د ټکنالوژۍ د انتقال محدودولو له امله وو ـ چې د ۱۹۸۰ لسیزې په جریان کې د جاپان پر ضد ترسره شول. په امریکا متحدو ایالتونو کې، د جاپان د بهرنیو مرستو د طریقې په اړه انتقاد د دې هېواد د سوداګریزو سیاستونو په اړه له اندېښنو سره ورته والی لري. د ۱۹۸۶ کال په اپرېل کې، د امریکا متحدو ایالتونو کانګرس د «کانګرس احساس» په نوم یو پرېکړه لیک تائید کړ چې د «داړونکو» مرستو اقداماتو په نوم یادېده، هغه اصطلاح چې د امریکا د بهرنیو چارو پخواني وزیر ریکس ټیلرسن، د ولسمشر مرستیال مایک پېنس او د ټرمپ د دولت نورو چارواکو د چین د پورونو تشریح کولو لپاره کارولې ده.[۳۰]

د اسیا د صنعتي کولو لپاره د جاپان دولت رسمي پلان یوازې دې ویرې ته شدت ورکړی دی. په ۱۹۸۷ کال کې، د جاپان د نړیوالي سوداګرۍ او صنعت وزارت (MITI) د نوې اسیا د صنعتي انکشاف په اړه خپل پلان خپور کړ، چې پکې اسیایي هېوادونه د مختلفو تخصصي محصولاتو صادرونکي تصور شوي دي. هماغسې چې په توکیو کې د وال سټریټ ژورنال د دفتر رئیس برنارډ ویسوکي جونیور دا پلان خلاصه کړ:« لومړی، جاپاني پورونه، چې ډېری یې د دولت له پیسو څخه وو سرکونه، پلونه او دې ته ورته نور موارد جوړوي. دویم، د جاپان دولت تخنیکي متخصصین استوي. دریم، د جاپان پورونه د اسیایي هېوادنو د داخلي صنعت، د ګډې پانګونې لپاره د مالي امکاناتو برابرولو او نورو سوداګریزو ائتلافونو لپاره فلټر کېږي. څلورم، جاپان له دې ساحل څخه لرې د کارخونو وارداتو لپاره خپلې دروازې پرانېزي.»[۳۱] په لنډ ډول، دا پلان د جاپان شاوخوا اسیا د مدغمولو لپاره و.

د چین د چارواکو په څېر چې د وریښمو لرغونې لارې ته یې درنښت درلود، جاپاني چارواکو له رنګارنګ استعارو ګټه واخیسته ترڅو دا پلان او خپل اقتصادي اهداف په سیمه کې بې ضرره معرفي کړي. د الوتونکو غازاتو تیوري، چې په ۱۹۳۰ لسیزه کې راڅرګنده شوه او په ۱۹۶۰لسیزه کې یې محبوبیت پیدا کړ، د لېوالتیا وړ وه. ملاتړو یې ادعا کوله چې جاپان د سربو غازو په څېر د الوتونکو غازاتو په جوړښت پسې دی، چې د اسیا د کمو پرمختللو اقتصادونو لپاره هوا څېرې کوي. دې تئوري ګومان کاوه چې هغوی د ټکنالوژۍ په څنډو کې د جاپان له پرمختګونو ګټه اخلي، ځکه جاپان صنعت تر ځان وروسته هېوادونو ته خپروه. د MITI یو سند غوښتنه کوله چې جاپان دې د سیمې د «مغز» په ډول عمل وکړي. د دې خرڅلاو ځینو برخو معکوسه نتیجه درلوده. د دې ټولو تصاویرو ګډه وجه دا وه چې جاپان به د هر څه په مرکز کې مسؤل او د مراتبو په سلسله کې لوړ مقام ولري.

د دویمې نړیوالې جګړې د لسیزو خاطرې تر اوسه هم باقي پاتې دي او د جاپان د نهايي اهدافو په اړه د غلط فهمۍ پیدا کېدو لامل ګرځي. د ځینو مشاهده کوونکو له نظره، د جاپان اهداف د سترې ختیځې اسیا د ګډې بریا د نوې حوزې له جوړېدو سره ورته والي لري، هغه مفکوره چې جاپاني امپریالېستانو په ۱۹۳۰ لسیزه کې ترې د نظامي اقداماتو د توجیح لپاره ګټه واخیسته.[۳۳] ویسوکي وړاندیز وکړ: «هغه څه چې جاپان ۵۰ کاله وړاندې په نظامي ځواک نشول ترسره کولی، نن په پیسو، ډیپلوماسۍ او خپلو تخنیکي مهارتونو ورته لاسرسی لري.»[۳۴] هاچ او یامامور په ۱۹۹۶کال کې خبرداری ورکړ: «په ټوله سیمه کې دولتي چارواکي او سوداګریز مدیران دا وېره لري چې ډېر ژر به د جاپان په غېږ کې د دوی د اقتصاد مخه ونیول شي.»[۳۵]

تېر ته په کتو، د جاپان د زېربناوو فعالیتونو او مرستو په اړه اندېښنې له حده زیاتې شوې دي. له ټولو هغو خوښیو سره چې د نویو مرستو طرحې لپاره وشوې، عمدتاً د جاپان د ټول دولت پر ځای یې د یو دولتي سازمان لیدلوری منعکس کړ. هماغه ډول چې عالم او جاپاني سوداګر چې وروسته بیا د اسیا انکشافي بانک کې د امریکا متحدو ایالتونو سفیر شو، رابرټ اور ولیکل: «دا تصور چې جاپان له خپلو پولو هاخوا د اقتصادي پروګرامونو هژمونیک اهداف لري، له دې فرضیې استنباطېږي چې د دولت او خصوصي سکتورونو ترمنځ له مرستو د ګټې اخیستو په اړه اجماع موجوده ده.» په حقیقت کې، هغه څرګنده کړه: «د اهدافو په اړه د نظریو هېڅ توافق نشته» او دا «د جاپان د مقصد په اړه د مرسته کوونکو او ترلاسه کوونکو ترمنځ د یو ډول ګډوډۍ لامل کېږي.»[۳۶] د ستراتېژیکې لارښوونې پر ځای شايي د جاپان ځواک شریک کړي. د مشخصو اهدافو پر لوري چې دولت ټاکلي وو، په ټولیز ډول «نوي» پلان هغه څه چې څو ملیتي جاپاني شرکتونو وړاندې کول، بیا تصدیق کړل.

ان که د نظریو دا ډول اجماع هم موجوده وای، جاپان به یې په ترسره کولو کې له ستونزو سره مخ وای. د بېلګې په توګه، په ۱۹۸۷ کال کې په اندونیزیا کې، جاپان شپږویشت متخصصین لرل چې د ۷۰۰ میلیون ډالري مرستې څارنه یې کوله.[۳۷] په ورته مهال، جاپان امریکا متحدو ایالتونو ته د مرستې رسولو نږدې یو پر درې متخصصین لرل، هغوی چې کمه همکاري کوله.[۳۸] د مرستې نوی پلان او په پراخه کچه د جاپان د فعالیتونو څرګندولو لپاره کارېدونکې استعاره، د دې لامل شوه چې په تئوري کې د جاپان اقدامات له هغه څه څخه چې په صحنه کې و ډېر همغږي ښکارېدل. د جاپان دولت د لاس ځواکمنه اله نه وه، بلکې په سیالۍ کې یو له څو ګډونوالو څخه و او له هغه څه څخه چې تصدیقېږي، ډېر یو کتوونکی و.

دقیقاً، د ۱۹۸۰ لسیزې په اوږدو کې په سویل ختیځه اسیا کې د جاپان او د چین د (BRI) ترمنځ د تجربو عمده توپېرونه موجود دي.[۳۹] جاپان د سړې سر عوایدو له نظره ډېر انکشاف کړی او بډایه و. په واضحه توګه، جاپان ډیموکراتیک دی، په داسې حال کې چې چین نه دی. چینايي قراردادیان د عوامو له فشار څخه خوندي دي او کولی شي له هېواده بهر د فساد رسوايي وزغمي. جاپان د امریکا متحدو ایالتونو یو متحد و او وي به. د ۱۹۸۰ کال په لومړیو کې، د امریکا متحدو ایالتونو او جاپان چارواکو هوکړه وکړه چې د مرستو پروژو کې به همکاري کوي.[۴۰] ان په داسې حال کې چې جاپان د «داړونکو» اقتصادي اقداماتو له امله له نیوکو سره مخ و، له امریکا متحدو ایالتونو سره یې ډېرې نږدې ډیپلوماتیکې اړیکې درلودې.

تر اوسه، د ۱۹۸۰ لسیزې په اوږدو کې، د چین را پورته کېدو څخه ملاتړ یوه موضوع وه چې امریکا متحدو ایالتونو او جاپان کولی شول پرې هوکړه وکړي. د شوروي اتحاد پر ضد د یو مورچل په توګه د چین په نظر کې

نیولو سره، د امریکا متحدو ایالتونو پالیسي جوړونکو په چین د نظامي تجهیزاتو د پلور جواز صادر کړ. دوی همداراز جاپان وهڅوه چې چین ته خپلې بهرنۍ مرستې ډېرې کړي. جاپان چې د چین ستر او مخ پر ودې مارکېټ ته د لاسرسي لېواله و، د دې کار په ترسره کولو خوښ و. چین سره د جاپان مرسته په ۱۹۷۹ کال کې پیل شوه، تر یوې کچې د ډینګ شیائوپینګ له لوري د اعلان شویو اقتصادي اصلاحاتو هڅولو په موخه چې په چټکۍ یې صعود وکړ. د مرستو دروازه خلاصه شوه او تر ۱۹۸۳ کال پورې، چین د جاپان د مرستو ستر ترلاسه کوونکی و.

له ډېرو لوریو جاپان ګډون وکړ. د چین په شراکت کې یې مرسته وکړه. د ۱۹۸۰ او ۱۹۹۰ لسیزو په اوږدو کې، جاپان له چین سره نږدې ۲۴ میلیارده ډالره مرسته وکړه چې ډېره یې د زېربنایي پروژو لپاره وکارول شوه. په ۱۹۹۸ کال کې د جاپان دولت یوه سروې ښيي چې د چین د رېل پټلیو بریښنایي شبکه د جاپان له پورونو په ګټې اخیستنې جوړه شوې ده.[۴۱] په ۲۰۰۰ کال کې، د دوه اړخیزه مرستو له ۶۰ سلنې ډېره مرسته د جاپان له لوري وه.[۴۲] د چین د دفاعي بودجې له زیاتېدو سره، د جاپاني چارواکو لېوالتیا راکمه شوه، دوی همداراز شکایت درلود چې چینايي چارواکي د چین په داخل کې د جاپان د سفارت لپاره تبلیغ نه کوي.

د چین کوچني ګاونډیان له وړاندې عصباني وو. کله چې په ۱۹۸۴ کال کې مهاتیر د امریکا متحدو ایالتونو بهرنیو چارو وزیر جورج شولټز سره وکتل، هغه د څواکمن چین له لوري د ګواښونو رامنځته کېدو خبرداری ورکړ. د مهاتیر ویاند له غونډې ورسته له شولټز سره د خبرو د پیغام لنډیز په دې ډول وواېه: «یو هوسا او پرمختللی اقتصادي چین به په هماغه کچه له نظامي پلوه څواکمن چین وي، چې بیا کولی شي بېرته هژموني پالیسیو ته وګرځي او له تاریخي نظره به د نړۍ دا برخه تل یوه جدي اندېښنه وي.»[۴۳] په ۲۰۱۸ کال کې واک ته له بېرته ګرځېدو سره، مهاتیر دا ګواښ کم ارزښته وباله. هغه وویل: «زه هېڅکله له چین څخه وېره نه لرم... دوی هېڅکله موږ نشي فتحه کولی.»[۴۴]

تر بل هر هېواد ډېر، جاپان د بهرنیو مرستو د اقداماتو په اړه د چین نظریو ته شکل ورکړ. په چین کې د جاپان ډېری لومړني زېربنایي قراردادونه په تېلو تادیه شوي دي، هغه ماډل چې وروسته مخ پر ودې هېوادونو کې له هغه څخه په استفادې چین له انتقادونو سره مخ شو. هماغه ډول چې د چین د مرستو متخصص دیبورا براتیګام یې تشریح کوي: «چین دا ټول تاکتیکونه د چین د انکشاف لپاره ګټور بلل، جاپان او لویدیځ کولی شي له خپلو عصري ټکنالوژیو څخه په استفادې له طبیعي منابعو ګټه واخلي چې د چین ټکنالوژۍ یې تر اوسه په خلاصولو نه ده توانېدلې. له کشف شویو سرچینو وروسته چین کولی شي د پانګونې لګښتونه ورکړي. سبسایډي او مرستې چې لویدیځ او جاپان د چین په مارکېټونو کې د خپلې لوړې ختمولو لپاره کارول، په دې معنی وو چې چین د هېواد د عصري کولو لپاره په اړتیا وړ مالي تامین کې تخفیف ترلاسه کاوه.»[۴۵]

چینايي چارواکو د جاپان عمل له نږدې مطالعه کړ. په ټولیزه توګه په چین کې د جاپان د اقتصادي طریقو د درکولو واقعي لېوالتیا موجوده وه، چې بهرنۍ مرستې یې له برجسته ځانګړنو څخه وې. په چین کې د جاپان د MITI رسمي تاریخ تر بل هر ځای په ډېرې چټکۍ وژباړل شو.[۴۶] جاپان لویو پروژو ته د پورونو په برابرولو سربېره، همداراز تخنیکي مرستې برابروي او په زرګونو چینايي چارواکي یې روزلي دي. د جاپان د نړیوالې همکارۍ استازولۍ تر ۲۰۰۴ کال پورې له پنځلس زرو څخه زیات چینایان د روزنې لپاره منلي وو. د چینايي مدیرانو روزنې دا احتمال زیات کړ چې راتلونکي چارواکي په توکیو کې د ټاکل شویو معیارونو او پروسس په ترلاسه کولو سره د جاپاني شرکتونو ملاتړ وکړي.

www.sikaraam.com
پر ځان پوهېدنې دا ماډل تر لوړو کچو پراخ شو. کله چې د چین د لومړي وزیر مرستیال زو رونګجي په ۱۹۹۴ کال کې جاپان ته سفر وکړ، هغه د جاپان د اقتصادي پالیسۍ د ستایلو ترڅنګ د دې هېواد د تدریجي پراختیا بریا ته اشاره وکړه. په توکیو کې زو، د جاپان د بهرنیو چارو وزیر تسوتومو هاتا ته وویل: «د چین او جاپان د اقتصادي اړیکو د ودې له امله به «دوه اړخیزه تړاو ډېر شي او له همدې امله موږ د جاپان ټکنالوژي لېږد او ډېرې پانګې ته اړتیا لرو.»[۴۷] د همدې کال په پای کې، چین د خپل صادراتو. وارداتو بانک، د چین انکشافي بانک او یو کرنیز بانک جوړېدل اعلان کړل، چې ټول یې د جاپان د تجربو پر اساس وو. په یوه لسیزه کې، چین به د نړۍ په تر ټولو لوی صادراتي پور ورکوونکي بدل شي.[۴۸]

پان ـ آسیایي خوب

په ۱۹۹۵ کال کې، مهاتیر د «پان ـ آسیایي» رېل پټلۍ شبکې لپاره پلان بیا احیا کړ. د دې نظریې نسخه د ۱۹۰۰ لسیزې له لومړیو څخه موجوده وه، هغه مهال چې بریتانوي او فرانسوي استعمارګرو د سیمې د ځینو برخو لارې جوړې کړې او د شبکو پراخولو لپاره یې د پلانونو جوړول پیل کړل.[۴۹] دا مفهوم د لوړې هیلې په شکل په ۱۹۶۰ کال کې بیا را څرګند شو، هغه مهال چې په ملګرو ملتونو کې د پلان جوړونې یو سیمه ییز بنسټ د سیمې د اتصال لپاره د رېل پټلۍ او لویو لارو شبکې وړاندیز وکړ. که چېرې د ملګرو ملتونو «ټرانس ـ اسیایي» رېل پټلۍ بشپړه شي، نږدې ۱۱۸۰۰۰ کیلومټره رېل پټلۍ به ولري، چې تقریباً درې ځله د ځمکې کُرې څخه د تاوېدلو لپاره به کافي وي.

خو په سویل ختیځه اسیا کې د دې خالیګاه وړاندیز ډېر پراخ و. له ۲۰۱۷ کال څخه، (ASEAN) هېوادونه د ټرانس ـ اسیایي رېل پټلۍ د پاتې نږدې ۴۰ سلنه لیکې جوړېدو مسؤل وو.[۵۰] هغه مهال چې د ملګرو ملتونو تخنیکي سلاکارانو د سیمې زېربناوې په ۱۹۹۰لسیزه کې مطالعه کړې، دوی د لاریو یوې نړۍ لار ته چې د یو متر په اندازه ډېرو سپکو، کم سرعته او کوچنیو کتارونو ترې استفاده کوله، اشاره وکړه.[۵۱] دا کار ددې لامل شو چې سیستم په معیاري ډول او د ډېر حجم بارونو د ځایولو لپاره مجهز نشي. که څه هم په ټوله سویل ختیځه اسیا کې یو متر رېل پټلۍ رواج ده، خو چین او اندونیزیا له مختلفو رېل پټلیو ګټه اخلي چې د ځمکې او سمندر له لارې د لېږد را لېږد لپاره ننګونې رامنځته کوي.

له هغه وخته چې مهاتیر بیاځلي دې پلان ته انرژي ورکړه، (ASEAN) د چین د یوننان ولایت له مرکز کونمینګ څخه د تایلنډ تر بنکاک پورې په دربېو اصلي لارو تمرکز کړی دی. ختیځه لار به د ویتنام له لارې کمبودیا ته، منځنۍ لار به د لائوس له لارې او لویدیځه لار به له میانمار څخه تېرېږي. په بنکاک کې، لارې د همپالنې او سویل پر لور، د مالیزیا له کلالمپور څخه په تېرېدو په سینګاپور کې پای ته رسېدو لپاره په پام کې نیول شوې دي.

پر دې دربېو اصلي لارو سربېره، په سیمه کې هېوادونو یو شمېر ګنګسوونکې ملاتړې رېل پټلۍ وړاندیز کړې دي. اندونیزیا په یوازې ځان ۳۲۰۰ کیلومټره رېل پټلۍ پلان کړې ده.[۵۲] ازاد لیکوال جمیز کلارک چې یوه مسافر وړونکې استازولي اداره کوي دا وړاندیزونه د یوه فرعي سبک په نقشه کې چې هر کال یې اپډېټ کوي، راټول کړي دي. دا نقشې چې د پان ـ اسیایي رېل پټلۍ تلپاتې جذابیت منعکسوي، په زړه پورې دي او حیرانونکې شیان معرفي کوي. زېربناوې د صحنې په مرکز کې دي او سویل ختیځه اسیا د منهاټن په کچه د لاسرسي وړ برېښي. د یوې

www.sikaraam.com
شيبې لپاره، د ټولو هغو شيانو چې د لارې په سر کې دي، له ياده اېستل اسانه دي. دا تصويرونه زمزمه کوي، چې رېل پټلۍ جوړې کړئ او دغه څه به يووالى رامنځته کړي.[۵۳]

دقيقاً، ان که ټوله شبکه په يوه شپه کې بشپړه شي، په راتلونکې کې کېداى شي ۷۵ ميليارده ډالره لګښت ولري، په سرحدونو کې د رېل پټلۍ په لارو او پروسيجرونه کې توپېرونه پراخ اتصال رامحدودوي.[۵۴] په بنکاک کې د تاماسات سوداګريز ښوونځي د ترانسپورټ څانګې رئيس روث بانوميونګ په دې اړه وضاحت ورکوي: «دا پوښتنه د رېل پټلۍ کټارونو د ټولو پانګه والو لپاره ده، ځکه دوی يوازې د ليکو جوړولو په اړه خبرې کوي او همدا بس دی. دوی د يو سيستم د واقعي مديريت څرنګوالي په اړه چې له سرحدونو تېرېږي، خبرې نه کوي. ښايي تاسو د سيمې د رېل نړيوال ترانسپورټ لپاره يوه نوي ترون ته اړتيا ولرئ.»[۵۵]

د پان ـ اسيايي رېل پټلۍ انځورول کېداى شي په دويمه معنى تېر اېستونکې وي: دوی فرض کړې وه چې د دې خدمتونو ترسره کولو لپاره کافي اړتيا موجوده ده. د رېل پټلۍ مينه والو او بې پروا مسافرينو ته په نه پاملرنې، ډېرى خلک چې له کونمينګ څخه سنګاپور ته سفر کوي، تر اوسه هم الوتنو ته چې ارزانه او چټک دي، ترجيح ورکوي. همداراز هغه مالونه چې د دې دوو ځايونو ترمنځ پر ځاى کېږي، که چېرې لومړ ساحل او بيا په بېړيو کې سنګاپور ته واستول شي، ارزانه به وي. ډېری مطالعو ښودلې چې پان ـ اسيايي رېل سيستم له بېړۍ چلولو سره د سيالۍ پر ځاى، د هغه بشپړونکی دی.

د پان ـ اسيايي رېل پټلۍ سياسي اړخ د سوداګرۍ په پرتله پياوړی دی. دا هغه څه دي چې بايد په برخو او ټوټو کې يې هڅه وشي موجوده سوداګريزه شبکه بشپړه کړي. دا هغه څه دي چې د يووالي، ادغام او سيمه ييز انکشاف په نوم ترې سياستوال ګټه اخلي. هماغه ډول چې مهاتير په ۱۹۹۶ کال کې قزاقستان ته د سفر پر مهال تشريح کړه: «موږ په جدي ډول د اسيا په ختيځ کې د رېل پټلۍ د يو سيستم د مطالعې په حال کې يوو چې سويل ختيځه اسيا له چين سره نښلوي. دا به يو منطقي ګام وي چې دا سيستم په پاى کې د مرکزي اسيا د رېل پټلۍ سيستم سره چې د قزاقستان او د هغه له لارې تېرېږي، وصل کړي. دا به د مرکزي اسيا ډېرى هېوادونه چې په وچه کې راګير دي سمندر ته د لاسرسي وړ وګرځوي.»

د همدې سفر په اوږدو کې، د مهاتير څرګندونې ښيي چې کوم څه د چين په (BRI) باندې بدلېږي. په حقيقت کې قزاقستان د چين ترمنځ په اروپا ـ اسيا کې يو ستراتيژيک موقعيت لري، هغه مهم ګاونډی چې په يوه مهم اقتصادي قدرت د بدلېدو په حال کې دی او د روسيې فدراسيون په شمال او د اروپا د ټولې قارې په لويديځ کې واقع دی. دا چې په سوداګرۍ کې د توکو لېږد رالېږد شاملېږي، ګورو چې قزاقستان د ختيځې اسيا، روسيې او اروپا ترمنځ يوه رېل پټلۍ او مهمه لاره رامنځته کوي.»[۵۷] دقيقاً، اوولس کاله وروسته به، شي قزاقستان ته د سفر پر مهال د (BRI) ځمکني اړخونه اعلان کړي.

خو ان د (BRI) له اعلان څخه وړاندې، چيناي چاروا کي د پان ـ اسيايي رېل پټلۍ په ملاتړ د خپل رول لوبولو په اړه د خبرو په حال کې و. په ۲۰۰۶ کال کې، يو چارواکي وړاندوينه وکړه چې ختيځه لار به تر ۲۰۱۰ کال پورې بشپړه شي.[۵۸] يو کال وروسته، د (ASEAN) په لسمه سرمشريزه کې، د چين لومړي وزير ون جيبائو پخپلو خبرو کې د پان ـ اسيايي رېل پټلۍ يادونه وکړه او د چين دولتي رسنيو تر ۲۰۱۵ کال پورې د دريېواړو لارو بشپړولو وړاندوينه وکړه.[۵۹] د دې ضرب الاجل له لاسه ورکولو سره، چين پان ـ اسيايي رېل پټلۍ د خپل سيمه ييز تعامل په مرکزي برخې بدله کړې ده. وخت په وخت، نوي چارواکي هڅې بياځلي احيا کوي. د پان ـ اسيايي نظريه

ځواکمنه پاتې شوه او یوازې د هغو کسانو لپاره کمزورې شوې ده، چې کولای شي د مخکینیو هڅو هغه ژمنې چې عملي شوې نه دي په یاد راوړي.

پخوانۍ بې کفایتي

د (BRI) تر بیرغ لاندې، چین خپله هڅه کړې ده. په ۲۰۱۶ کال کې، په (ASEAN) کې د چین سفیر اعلان وکړ چې د (BRI) پروژې «د پان . اسیاېزم رېل پټلیو جوړولو ته وده ورکوي، اتصال زیاتوي او د خلکو او توکو تبادله کوي.»[۶۰] هماغه ډول چې چین د رېل پټلۍ د اتصال اهمیت مطرح کوي، دغه هېواد همداراز په ټولې سویل ختیځې اسیا کې د درجنونه برېښنا بندونو، سړکونو او ځو بندرونو مالي ملاتړ هم کوي. خو دا رېل پټلۍ ده چې په تر ټولو غوره ډول د چینايي زېربناوو د هیلو او د هغه د ځواک محدودیتونو کچه تصویروي.

ایا چین کولای شي هغه څه ته چې ملګرو ملتونو ورته ځو اړخیزه لاسرسی نه درلود او (ASEAN) په سیمه کې ترلاسه نشوای کړای، لاسرسی ومومي؟ دا کار د پیسو غر د مېز سرته راوړي او دوه اړخیزه معاملې یې انعطاف منوونکي شرایط وړاندې کوي. خو هماغه اساسي خنډونه چې د پان اسیایېزم رېل پټلۍ پراختیا یې محدوده کړې ده، د لویو لارو د همغږۍ سیاسي خنډونه او دوی ته د لګښتونو ورکولو مالي خنډونه لا تر اوسه هم پر ځای پاتې دي.

د چین د قدرت محدودیتونه له وړاندې څرګند دي. هماغسې چې چین د سویل پر لور مخکې ځي، د لویو اقتصادونو په پرتله د سیمې په کوچنیو اقتصادونو کې له کم مقاومت سره مخ کېږي. په ۲۰۰۹ کال کې، تر مالي بحران وروسته، چین له سویل ختیځې اسیا سره د مرستو لویې بستې اعلان کړې. د دغو مرستو ډېری برخې د زېربنا پروژو ته ځانګړې شوې وې او ترلاسه کوونکو باید له چینايي قراردادیانو استفاده کړې وای، چې په دې توګه یې په اغېزناک ډول پخپله د چین ۵۰۰ میلیارد ډالري کورنۍ محرکې کڅوړې ته خدمت کاوه.[۶۱] د چین د وړاندیزونو ردول ستونزمن دي، خو د سویل ختیځې اسیا هېوادونه هم خپل انتخاب لري. که څه هم ډېرې معاملې کېږي، خو ډېرې کمې یې په واقعي ډول ترسره کېږي، چې په راتلونکې کې د مذاکراتو لپاره فضا پرېږدي.

په همدې دوره کې وه چې چین له خپلې پولې تر وینتیان، د لائوس پلازمېنه، پورې د رېل پټلۍ جوړولو لپاره مذاکرات پیل کړل. په سیمه کې د چین د رېل پټلیو ترمنځ، د چین . لائوس رېل پټلۍ دوه ګوټې ځانګړې لري: تر ټولو لرې او شاته تر ټولو لرې رېل پټلۍ. د اټکلونو پر اساس دغه رېل پټلۍ چې شاوخوا څلور سوه کیلومتره اوږدوالی لري، ۵،۹ میلیارد ډالره لګښت به ولري چې د لائوس د کورنیو ناخالصو تولیداتو یو پر درې برخې کېږي. چین د دې پروژې ۷۰ سلنه مالي لګښت برابروي او د لائوس ۳۰ سلنه مشارکت د خپلو اتباعو د بیا ځای پر ځای کولو لګښتونه تر پوښښ لاندې نیسي. خو په ۲۰۱۱ کال کې کله چې د پور پر شرایطو اختلاف رامنځته شو، د دې هوکړې جوهر په سختۍ وچ شو. د پروژې د چاپېریال ساتنې او ټولنیزو اغېزو مطالعه چې د پروژې ارزونه کوي بشپړه شوې نه وه.[۶۲] شپږ کاله نور وخت به ونیسي چې دواړه لوري هوکړې ته ورسېږي.

www.sikaraam.com
دا پروژه له تخنیکي نظره هم ننګوونکې ده. د پان ـ اسیایېزم رېل پټلۍ ورکې شوې حلقې، د لائوس له یو شمېر تر ټولو سختو لارو څخه تېرېږي. دا له غرونو او سیندونو ډک په وچه کې ایسار هېواد، د یوه غر مزلي ښه خوب او د رېل پټلۍ انجینرانو یو بد خوب دی. په دې لاره کې ۷۲ تونلونه او ۱۷۰ پُلونه شامل دي چې د ټول اوږدوالي ۶۰ سلنه تر خپل پوښښ لاندې راولي.[۶۳] د رېل پټلۍ د لارې پرانېستو لپاره، د لائوس دولت له ۴۴۰۰ څخه ډېرې کورنۍ بېځایه کړې دي او د هغوی د بیا ځای پر ځای کولو لګښت کېدای شي ۳۰۰ میلیون ډالرو ته ورسېږي.[۶۴] ډېری کورنۍ لا تر اوسه هم د غرامت ترلاسه کولو انتظار باسي.

چین په شدت دغه پروژه د «ګټې ـ ګټې» په نوم مارکېټ ته وړاندې کړې ده، چې د لائوس د خلکو او همدارز د خپلو شرکتونو په ګټه یې ده، خو داسې ښکاري دغه معامله بل لوري ته متمایله ده. د یوټیوب یوه ویډیو چې د یوې دولتي رسنۍ، New China TV، له لوري برابره شوې، وایي: «له رسمي دندې پرته، یو ځل Bounmy د معاش ترلاسه کولو هڅه وکړه.» دغه ویډیو تشریح کوي چې یوې لائوسۍ مور Bounmy ، د پخلنځي د مرستیالې په توګه کار پیدا کړ: «کله چې د چین لائوس رېل پټلۍ جوړولو لپاره د چین پاور کنسټرکشن شرکت راغی، وضعیت تغییر وکړ.»[۶۵] دغه ویډیو نه تشریح کوي چې هغه له چا سره مرسته کوي یا چاته خدمت کوي، خو د ګومان کولو چانس اسانوي. چین د دې پروژې د چارو پرمخ وړو لپاره د لائوس د اته زره ځایي کارکوونکو په پرتله، خپل له شلو تر پنځوس زره کارګر راوړي.

د رېل پټلۍ لپاره اساسي اقتصادي موضوع کمزوري ده. دغه کتارونه د بار وړونکو او مسافرینو د ځای پر ځای کېدو لپاره طرحه شوي دي، خو لائوس دغه یو هم نه لري. د لائوس د محدود تولید لویه برخه په ساوانناکت ولایت متمرکزه ده، هغه ځای چې رېل پټلۍ هلته نه ځي.[۶۶] په نړۍ کې د تر ټولو کمو عوایدو له امله، د لائوس ډېر کم خلک د رېل پټلۍ ټکټ اخلي. د رېل پټلۍ له منځه وړل او په تر ټولو غوره لویو لارو د څو میلیارد ډالرې کسرې پانګونه ورته، له مالي نظره خوندي او له عملي نظره هوښیاري ده.[۶۷] دغه ټول څه ښیي چې په اوږدمهال کې د لائوس د ګټې په پرتله پروژې تر ډېره په لنډمهال کې د چین په ګټه دي.

لائوس له دې پروژو څخه د لرې کېدو لېواله نه دی، خو د شرایطو په اړه یې لږ څه ښه مذاکرات کړي دي.[۶۸] د پورونو خطرونو ته په اشارې، لائوس چین وهڅوه چې د خپلو اسهامو کچه زیاته کړي او د دولتي ضمانت په اړه له خپل الزامیت څخه تېر شي. په دې له خبرېدو وروسته چې چین تایلنډ ته د خپلې رېل پټلۍ جوړېدو لپاره په ۲ سلنه د پور ورکولو وړاندیز کړی دی، لائوس په ورته شرایطو معامله وکړه چې له ۳ سلنې کمه وه. چین د رېل پټلۍ ترڅنګ کمه ځمکه لرله چې کېدای شول د پرچون او سیاحت لپاره ورته پراختیا ورکړل شي. تجربې ښودلې ان کله چې چین په کوچني اقتصاد دوه اړخیزه معامله کوي، نشي کولای شرایط وضع کړي یا له خپلو شریکانو تمه ولري چې له ورته معاملو سترګې پټې کړي.

د دې پر ځای چې سویل ختیځه اسیا د چین سندرې ته نڅا وکړي، بیجېنګ د نویو پروژو د اورېدو پر مهال ګډېدو ته مجبور دی، په ځانګړي ډول د سیمې په تر ټولو لویو اقتصادونو کې. کله چې د اندونیزیا ولسمشر جوکو ویډوډو، چې عموماً جوکووي نومول کېږي، په ۲۰۱۵ کال کې واک ته ورسېد، د هغه لومړنۍ دوه سفرونه توکیو او بیجېنګ ته وو. جوکووي چې په ټاکنیزو کمپاینونو کې زېربناوې په یوې مهمې موضوع بدلې کړې وې، لېوالتیا لرله د یوه لویې ودانۍ لپاره اړتیا وړ بهرنۍ پانګونه جذب کړي. د اندونیزیا د زېربناوو خالیګاه په کال کې

۱,۵ ترېلیون ډالره ده، چې تر اوسه په سیمه کې تر ټولو لوی رقم دی.[۶۹] دغه سفرونه بریالي او پخپل وخت کې په هوښیارانه ډول ترسره شول. جوکووي د پانګونې ژمنې وکړې او راتلونکو پروژو ته یې سیالي رامنځته کړه.

په سیمه کې د اندونیزیا د جاکارتا ـ باندونګ چټکې رېل پټلۍ په پرتله بلې هیڅ پروژې دومره د سیالۍ فضا نه ده رامنځته کړې. د هغوی پلازمېنو ته د سفر پر مهال جوکووي پر دې موضوعاتو له ابې او شي سره بحثونه وکړه او کله چې هغه په پوره لېوالتیا توکیو پرېښود، جوکووي ان له بیجېنګ څخه ډېر څه واېستل. د هغو قراردادونو له ډلې چې هغه په بیجېنګ کې لاسلیک کړل، د اندونیزیا د پلازمېنې او د هغه د څلورو لویو ښارونو ترمنځ د رېل پټلۍ چارو پیلولو د امکاناتو ارزولو مطالعه هم وه. چین همداراز ژمنه وکړه چې د ۵۰ میلیارد ډالري ګډ پور اسانتیاوې به رامنځته کړي، په کوم کې به چې هغه اصلي برخه واخلي.[۷۰]

یوه میاشت وروسته، توکیو له خپل وړاندیز سره د رېل پټلۍ جوړولو ته ځواب ووایه. دغه هېواد کولای شي د دې پروژې د لګښت ۷۴ سلنه پور په ډېرې کمې ګټې او اوږدمهالي مهلت سره ورکړي. د جاپان شینکانس یا د مرمیو کتار ټکنالوژي له وړاندې په چین، تایوان او بریتانیا کې استفاده شوې او جاپاني ډیپلوماتان خوښوي خپلو بهرنیو مخاطبینو ته یادونه وکړي چې د کتارونو د خوندیتوب مخینه بېساري ده.

چیناېي شرکتونو په نړۍ کې د هر چا په پرتله ډېرې چټکې رېل پټلۍ جوړې کړې دي، خو په بهر کې د دوی تجربه لا تر اوسه هم محدوده وه. دوی په کینیا کې د سوکه، منځنۍ چټکتیا رېل پټلۍ جوړولو په حال کې و او په روسیه او تایلنډ کې یې د چټکو رېل پټلیو پروژو په مختلفو برخو کې کار کړی و. د جاکارتا ـ باندونګ رېل پټلۍ به د چین لومړنۍ چټکه رېل پټلۍ وي چې د دې پروسې په اوږدوالي کې یې اصلي رول پر غاړه واخیست.[۷۱]

ښایي له همدې امله و چې بیجېنګ لېوالتیا لرله دوه شیان وړاندې کړي چې توکیو نه وو کړي. لومړی، که څه هم د چین د پورونو نرخ لوړ و، خو د اندونیزیا په دولت یې په پروژه کې مخامخ مشارکت یا د دولتي ضمانت وړاندې کولو الزامیت نه کېښود. دا د جوکووي ښکتنۍ کرښې لپاره په زړه پورې و، چې هغه ته یې اجازه ورکوله ترڅو په لنډمهال کې لا زیاتې پروژې تعقیب کړي، نه دا چې د رېل پټلۍ پروژو لپاره د خپلې دولتي بودجې ډېره برخه قفل کړي. دویم، بیجېنګ لېوالتیا لرله یوه لنډمهاله مهالوېش ته ژمن وي. هغه ژمنه کړې وه چې جوړول به یې په ۲۰۱۸ کال کې بشپړېږي او د پروژې چارې به په ۲۰۱۹ کال کې پیلېږي. تصادفي نه دی، دا دقیق د جوکووي د بیا انتخابېدو په وخت کې و.

کله چې جوکووي د چین له وړاندیز سره یو ځای شو، د سیمې غبرګونونه یې راوپارول. هغه ټینګار درلود چې دا پروژه د چین د (BRI) کومه برخه نه ده او د یوې تسلۍ ورکوونکې جایزې په توګه یې په جاکارتا کې جاپان ته یوه میټرو پروژه وړاندیز کړه. خو جاپاني چارواکو احساس کړه چې دوی باید خپلې وسیلې تېزې کړي. ابې د ۲۰۱۵ کال په سپټمبر کې «د باکیفیته زېربناوو لپاره مشارکت» په وړاندې کولو سره ځواب ورکړ او راتلونکی کال، جاپان په لومړي ځل په اولسو کلونو کې خپلې بهرنۍ مرستې زیاتې کړې. د زېربناوو او د نوې پانګونې څو وسیلو لپاره له اضافي بودجې سره، د جاپان دولت د خپل پور ورکولو دویمه مرحله چټکه کړه او د پور ځینې الزامیتونه یې راکم کړل. د سیالۍ لپاره، توکیو متوجه شو چې باید لا زیات چټک او انعطاف منوونکی شي.[۷۲]

د پروژې د اعلان لپاره د شدیدو سیالیو باوجود، پرمختګ ډېر سوکه و. هغه څه چې جوکووي د بیا پیاوړې کېدو په توګه په پام کې درلودل، د ۲۰۱۹ کال په اوږدو کې د ټاکنیزې مبارزې په یوه مسوولیت بدل شول. د

هغه سیال ژمنه وکړه چې د رېل پټلۍ قرارداد وارزوي او جوکووي یې د چین په پلویتوب تورن کړ.[۷۳] جوکووي بریالی شو، خو د پروژې چارې مخکې ولاړې. د اندونیزیا د دولتي پانګونې رئیس توماس لمبونګ په ۲۰۱۹ کال کې وویل: «دا جیوپولیټیک یا سیاسي یا پالیسي یا ایډیالوژي نه ده. دا یوازې پخوانی ناسم مدیریت او بې کفایتي ده.»[۷۴]

تر اوسه، د رېل پټلۍ تر ټولو لوی اغېز تر اندونیزیا بهر دی. اندونیزیا ته د چین وړاندیز د سویل ختیځې اسیا په نورو پلازمېنو کې توقعات بیا راپورته کړل. په بانکوک کې، تایلنډي چارواکو پخپلو چینايي همپوړو فشار راوړ ترڅو د بانکوک او نونک خای، لائوس سره په سرحد کې د پنځوس زر کسانو نفوس لرونکي ښار، ترمنځ د چټکې رېل پټلۍ جوړولو لپاره خپل شرایط ښه کړي. وړاندیز شوی مسیر د تایلنډ ډېری نفوسي مرکزونه له لاسه ورکوي او یوه موجوده باریکه رېل پټلۍ چې له بانکوک څخه د لائوس تر پولې پورې اوږدوالی لري، د پراختیا په حال کې ده.[۷۵] د چین نوې کرښه قیمته، تکراري او له سوداګریز نظره نامشخصه ده، ان که چېرې د چین ـ لائوس رېل پټلۍ په بریالیتوب هم بشپړه شي.

د دې پروژې سرنوشت نامشخص دی، خو تر ډېره د یوې سوداګریزې هڅې پر ځای د یوه قانع کوونکي چانه وهونکي په څېر ده. د بانکوک ـ نونګ خای چټکې رېل پټلۍ له منځه وړل اقتصادي برېښي. دغه پروژه سمدستي اړتیاوو او ان یوه وړاندوینې وړ مورد ته هم ځواب نشي ورکولی. دا یو غیر اړین تجمل دی، چې په ناخوښۍ ډول د رېل پټلۍ له یوه داسې سیستم سره یو ځای شوی چې روښانه او سمدستي اړتیاوې لري. له شر څخه یې خلاصېدل تایلنډي چارواکو ته امکان برابروي چې پر نورو لومړیتوبونو تمرکز وکړي او ان کولای شي چینايي چارواکي د دوامداره پروژو د ملاتړ پر لور بوځي.

خو له سیاسي نظره، د تایلنډ لپاره غوره ده د چټکو رېل پټلیو پروژې په سوکه مرګ ومري. د چینايي او جاپاني چارواکو له یو بل سره په اخته کولو، تایلنډ کولای شي د راتلونکو پروژو لپاره له دواړو لوریو غوره وړاندیزونه ترلاسه کړي. هماغسې چې د اندونیزیا مالیې وزیر سري مولیان ایندراواتي په ۲۰۱۷ کال کې وویل: «دا ښه سیالي ده. تاسو نه غواړئ زېربناوې په لوړ کیفیت جوړې کړې، بلکې نه غواړئ دا کار خلک پخپله غاړه واخلي او هېواد یې د پیسو ورکولو وړتیا ونه لري... د هغه فشار د ترکیب له امله چې د چین [او] نورو لوبغاړو له لوري واردېږي، داسې سیالي رامنځته کېږي چې لګښتونه راکموي.»[۷۶] دغه پوښ د هر هېواد د خپلواکۍ له ساتلو سره مرسته کوي او د سوداګرۍ لپاره ښه دی.

د دې لوبې ترسره کول د سیال د وړاندیزونو جذب او اغېزناکې چانې وهلو ته اړتیا لري. د مشکوکو پروژو لپاره په پیاوړې انګېزې د شنو ځراغونو ورکولو او د چټکو رېل پټلیو لویو قیمتونو ته په پام، دا کار خطرناک هم دی. یو غلط ګام کېدای شي میلیاردونه ډالره لګښت ولري، ان د سیمې د تر ټولو لویو اقتصادونو لپاره، دغه رقم ډېر کم دی. کوچنیو اقتصادونو ته دغه خطر بیخي ډېر لوی دی.

ورک شوي میلیاردونه ډالر

د مالیزیا تجربه د سیمې په زېربناوو کې ډېر زیات خطرونه افشا کوي. له ۲۰۰۹ تر ۲۰۱۸ کال پورې لومړي وزیر نجیب رزاق په شدت د چینايي پانګونې هرکلی وکړ. تر ۲۰۱۵ کال پورې، چین په مالیزیا کې د ټولو بهرنیو

ساختمانونو نیم یې جوړ کړي وو، خو نجیب د ژورو اړیکو لېواله و.[۷۷] کله چې هغه په ۲۰۱۶ کال کې بیجېنګ ته سفر وکړ، د ۴۷ میلیارد ډالرو په ارزښت د تړونونو یوه بسته یې اعلان کړه چې د ختیځ ساحل رېل پټلۍ، ملاکا دروازه او په ساراواک کې د فولادو یوه کارخونه پکې شامل وو.[۷۸]

نجیب ان چینا ډېلي . دولتي رسنۍ . کې یوه مقاله خپره کړه. هغه هڅه وکړه د مالیزیا او چین ترمنځ د ودې په حال کې مشارکت نندارې ته وړاندې کړي، خو په ښکاره یې د ناهیلۍ ښودنه کوله. په دې مقاله کې، نجیب لویدیځ ته اشاره کوي او څرګندوي؛ «پخواني استعماري ځواکونه» باید «هغو هېوادونو ته چې یو وخت د هغوی تر استعمار لاندې وو د خپلو کورنیو چارو د پرمخ وړو لارښوونه ونه کړي.» هغه د شي ستاینه کوي او (BRI) لید لرونکی بولي. هغه په ملاکا کې د یوې بندري پروژې ترسره کولو او «تر ځمکې لاندې راتلونکي ښار» ته اشاره کوي چې په کلالمپور کې به جوړ شي.[۷۹] دواړو پروژو د ډېرو نغدو پیسو ژمنه کوله او نجیب سره پیسې د خلاصېدو په حال کې وې.

په خصوصي ډول، نجیب په وروستیو کې د تاریخ د تر ټولو لوی فساد د افشا کېدو د مهار هڅه کوله.[۸۰] هغه د دولتي پانګونې ۱صندوق، MDB1، څخه د عمومي پیسو اخیستو لپاره استفاده کړې وه. دغه پیسې د هغه د ملاتړې شبکې د خوشالولو او د هغه د سیاسي راتلونکې د روښانه کولو لپاره په پام کې نیول شوې وې، خو دا یوه کورنۍ مسئله هم وه. د نجیب مېرمنې د ۳۰ میلیون ډالرو سره زر واخیستل، زوی یې د فلمونو تولیدولو شرکت چارې پیل کړې او کورنۍ یې په لاس انجلس، نیویارک او لندن کې څو میلیون ډالري ملکیتونه وپېرل. د صندوق ستونزې په لومړي ځل په ۲۰۱۵ کال کې راڅرګندې شوې، هغه مهال چې وال سټریټ ژورنال راپور ورکړ چې د نجیب شخصي بانکي حسابونو ته ۷۰۰ میلیون ډالر لېږدول شوي دي.[۸۱] نجیب هر ډول سرغړونه رد کړه او د مالیزیا لوی څارنوال، هغه چې ده ټاکلی و، یوه بیانیه خپره کړه او نوموړی یې په کې له دې حسابونو سره له هر ډول اړیکو پاک وباله.

خو د MDB1 مالي خفکان واقعي و او د نجیب همکارانو د نویو پانګونو لپاره هڅه کوله چې کولای یې شول د لا زیاتو ارزونو مخنیوي وکړي. طبعاً، لویې زېربنایي پروژې په زړه پورې هدف و. د دې صندوق اړوند معاملې لا تر اوسه هم د ارزونې په حال کې دي، خو راپورونه او د یوه پخواني مرستندوی شهادت ښیي چې نجیب غوښتل د ختیځ ساحل رېل پټلۍ نښلولو اړوند د دوو نللیکو او یوې رېل پټلۍ لګښتونه زیات کړي او د چین پانګونو څخه د MDB1 صندوق ژغورلو لپاره ګټه واخلي.[۸۲] د رېل پټلۍ ۲۰ میلیارد ډالري قرارداد د چین د ارتباطاتو ساختماني شرکت (CCCC) ته ورکړل شو چې نړیوال بانګ هغه د فساد له امله په ۲۰۰۹ کال کې په تور لېست کې اچولی و.

د ختیځ ساحل نښلولو رېل پټلۍ د مالیزیا بندر د اتصال لپاره، «تر ځمکې لاندې راتلونکی ښار» چې نجیب ورته په ۲۰۱۶ کال کې بیجېنګ ته د خپل سفر پر مهال تبلیغ کړی و، په پام کې نیول شوې وه. د مالیزیا سکندر واټرفرانټ هولډېنګ او د چین انجینرۍ همکاریو دولتي شرکت ترمنځ ګډې پانګونې د مالیزیا بندر د پروژې ۶۰ سلنه سهم له MDB1 صندوق څخه پېرلی و. پروګرام دا و چې دغه ساحه په یوې نړیوالې سوداګریزې سیمې بدله شي چې پرچون فروشي، رستورانتونه او نور جذبوونکي ولري.[۸۳]

ټاکل شوې وه د ۲۰۱۷ کال په مې کې نجیب د دې ساحې لیدنه وکړي، خو د هغه تر کتنې څو ساعته وړاندې، معامله له منځه ولاړه.[۸۴] د مالیزیا دولت ګډه پانګونه پړه وبلله او ادعا یې وکړه چې بېرته د پور ورکولو ضرب

الاجل دغه څه لمنځه یوړل. ماتې شوې پروژې د نجیب د منتقدینو یو بل اسانه هدف و. د مالیزیا د پارلمان غړي او د یوه اصلي مخالف ګوند ویاند توني پوا ولیکل: «د MDB1 سیاسي ډرامې تر ټولو ډېر پلورل شوي نوي فصل نشوای کولای په یوه په زړه پورې یادښت سره پیل شي.»[۸۵]

یوه اونۍ وروسته، نجیب په یوې مقاله کې په بیجېنګ کې د (یو کمربند؛ یوه لار) غونډې سره هممهاله انتقاد وکړ. هغه په South China Morning Post کې ولیکل: «ښایي د چینايي لوستونکو یا د غونډې نورو لیدونکو لپاره دا خندونکې وبرېښي، خو زما په هېواد کې د مخالفو سیاستوالو یو شمېر شته چې وايي، موږ له دې ډول پروژو سره په هوکړې خپل حاکمیت پلورو. خو دا چې زه غواړم د مالیزیا لپاره په نړیواله کچه زېربناوې جوړې کړم، هېڅ ښښنه نه غواړم، هغه چې د ځايي مالکیت په ساتلو زموږ د هېواد لویې برخې پرانېزي، زموږ د خلکو لپاره سوداګري او لا زیات فرصتونه، زرګونه کارونه، پرمختللی ژوند او هوساینه رامنځته کوي.»[۸۶]

نجیب د چین (BRI) ته د ژغورنې لارې په سترګه کتل، خو هغه یې د غاړې طوق په څېر وګرځېده. مهاتیر بار بار د دولت له لوري د MDB1 پر مدیریت انتقادونه وکړل او د بهرنیو پانګونو په اړه یې د لا زیات شفافیت غوښتنه وکړه. هغه د استعمار د تحرک په اړه دوه زړه نه و. هغه پخپل شخصي ویبلاک کې ولیکل: «موږ نشو کولای په فوق العاده پراخې، خو اشغال شوې او د بهرنیانو اړوند مالیزیا باندې وویاړو.»[۸۷] هغه ژمنه وکړه، که وټاکل شي د ټولو بهرنیو معاملو ارزونه به وکړي.

«لویې ریل پټلۍ»

د ۲۰۱۸ کال په مې میاشت کې د مهاتیر محمد حیرانوونکې بریا د چین (BRI) سوکه کړه، خو له مسیر څخه یې ونه ایسته. واک ته له رسېدو وروسته، هغه د ختیځ ساحل ریل پټلۍ او نللیکې چارې وځنډولې. سره له دې چې د نللیکې یوازې ۱۳ سلنه چارې ترسره شوې وې، خو په ښکاره د یوه مهالوېش پر اساس چې د هغه واقعي پرمختګ یا د کارونو کموالی یې له پامه غورځوه، ورته د ټولې پروژې ۹۰ سلنه بودجه لېږدول شوې وه.[۸۸] نجیب له یو لړ تورونو او دې احتمال سره مخ شو چې خپل پاتې عمر په زندان کې تېر کړي.

که څوک پوهېده چې د نجیب لپاره بیاځلي د دې پروژې تماشا به څه ډول وي، هغه به مهاتیر و. مهاتیر پخپلو خاطرو کې، په ۲۰۰۳ کال کې له واک څخه تر لرې کېدو وروسته د ریل پټلۍ د یوې پروژې چارو لغوه کېدو په اړه خپله حیرانتیا داسې شریکوي: «ادعا دا وه چې زما تر قبېمتي لارو وروسته د دې لارې د جوړېدو چارو دوام لپاره نورې پیسې نه وې.» که چې دولت د اوبو برېښنا یوه پروژه لغوه کړه، هغه یادونه کوي: «په ما دا تورونه پیل شول چې ما د دولت ټولې پیسې پر هغو لویو پروژو ولګولې چې په ښکاره ورته هېواد هېڅ اړتیا نه لرله.» او کله چې سنګاپور ته یو پُل لغوه شوه، هغه ولیکل: «زه حیران شوی وم. د شرایطو وضع کولو لپاره سنګاپوریانو ته د اجازې په ورکولو سره، حاکمې اداري عملاً زموږ د هېواد حاکمیت کمزوری کړ.»[۸۹]

خو ان کله چې مهاتیر (BRI) ته دقیقه کتنه کوله، هغه لا هم د مالیزیا د پراختیايي امکاناتو په اړه خوب لیده. د واک په لومړۍ ورځ د خبري کنفرانس پر مهال، مهاتیر په تېره نیمه پېړۍ کې د بېړیو پام وړ ودې، په ځانګړي ډول د معیاري کانټېنرونو نوښت ته اشاره وکړه. هغه اندېښمن و چې ایا امکان لري ورته دغه څه دې د ریل پټلۍ ترانسپورټ په اړه هم رامنځته شي. له وړاندې هغه یو شریک په ذهن کې درلود. هغه وویل: «ما په یوه شخصي لیک کې شي ته وړاندیز وکړ چې موږ باید لویې ریل پټلۍ ولرو او چین د لویو ریل پټلیو جوړولو ټکنالوژي

www.sikaraam.com
لري چې کولای شي توکي له چین څخه اروپا ته ولېږدوي، او موږ به همداراز مرکزي اسیا. قزاقستان او اوزبیکستان او ټولو ته لا زیات لاسرسی ولرو.»[۹۰]

ډېر ژر څرګنده شوه چې له (BRI) سره د مهاتیر مخالفت یوازې تاکتیکي و. د ۲۰۱۹ کال په اپرېل کې، مالیزیا او چین د ختیځ ساحل رېل پټلۍ لپاره نوی قرارداد اعلان کړ.[۹۱] ۲۰ میلیارد ډالري قېمت نږدې یو پر درې راکم شو، د ځايي کاري ځواک مشارکت زیات شو او مالیزیا د عملیاتي خطر یوه برخه چین ته ولېږدوله. څلور ورځې وروسته، مهاتیر اعلان وکړ چې د مالیزیا بندر پروژه به د اصلي قراردادیانو ترمنځ د ګډې پانګونې په توګه پرمخ یوړل شي.[۹۲] په دواړو اعلامیو کې کلیدي جزیات نه وو بیان شوي. د بندر د ټولې پروژې لګښت اعلان نشو. د ختیځ ساحل رېل پټلۍ نښلولو لپاره د پور پر شرایطو لا هم د چین صادراتو. وارداتو بانک سره مذاکرات روان وو.

د هماغې میاشتې په پای کې د (یو کمربند؛ یوه لار) دویمې غونډې په ترسره کولو سره، دواړه لوري د بریالیتوب اعلانولو لېواله وو. مالیزیا د (BRI) پر وړاندې د منفي غبرګونونو رامنځته کولو لپاره پر یوې عمده بېلګې بدله شوې وه او چیني چارواکو لېوالتیا لرله د دې روایت پر وړاندې پر شاتګ وکړي. مهاتیر لېوالتیا لرله پراختیایي پروژې اعلان کړي او د غوره معاملو د تضمین لپاره اعتبار ترلاسه کړي.

د مهاتیر د خبرې په اړه رسمي وضاحت څخه داسې ښکارېده چې ګنې هغه د تشریفاتي خبرو په تالار کې درلوده. د مالیزیا دولت مطبوعاتي اعلامیې تشریح کړه : «لومړی وزیر... لومړی فکر کېده [BRI] د سویل ختیځې اسیا د تسلط لپاره د چین هڅه ده، ځکه د دې پروژې په سوداګریز لاره کې د سویلي چین سیند او ملاکا تنګی شامل دي. په هر حال، د دې غونډې په جریان کې، ډاکټر مهاتیر وویل، دا د زېربناوو د پراختیا او د بانکونو د مالي ملاتړ له لارې د ګډون کوونکو هېوادونو د پراختیا لپار د یوې ګډې هڅې نوښت دی.»[۹۳]

مهاتیر دا لوبه اختراع نه کړه او د هغه د واک له پای ته رسېدو سره به پای ته هم ونه رسېږي. د مخالفت دایره، مذاکرات او په سویل ختیځه اسیا او تر هغه هاخوا به هوکړه دوام ولري. کله چې کاندیدان له چین سره مرسته کوي، د چین پر وړاندې اعتراض کوي. په هر حال، وروسته له هغه چې دوی واک ته ورسېږي، د شته پروژو د لغوه کولو لپاره یې انتخابونه او همداراز د نویو بهرنیو پانګونو د جذب لپاره انتخابونه محدود دي. دوی د خپلو اسلافو په څېر د تړونونو د اعلان لېواله دي، خو باید سختګر وي او د پخوانیو تړونونو د دقیقې ارزونې لپاره پخپلو ژمنو عمل وکړي. په همدې اساس، هغوی د پروژو لغوه کولو ګواښ کوي، چین د مذاکراتو مېز ته راځي او د دواړو لوریو لېوالتیا د معاملې له ژغورنې او د مرستندویه څېرې له ساتنې سره مرسته کوي.

دغه تحرکات (BRI) د اوږدې مودې اقتصادي فعالیت په لګښت له سیاسي پلوه انعطاف منوونکې ګرځوي. د بدو پروژو لغوه کول سخت، خو اړین دي. غرقوونکي لګښتونه کېدای شي قوي توجیح او په خطرناک ډول د لا زیاتو لګښتونو لپاره ګمراه کوونکي وي. په همدې دلیل دی چې د مدیریت کارپوهان، لویې پروژې «ویتنام» نوموي. پیل یې اسانه، خو درول یې سخت او قېمته وي.[۹۴]

ان د چین د پروژو وژل سخت دي، ځکه (BRI) د شي په لاسلیک د بهرنۍ سیاست نوښت دی. په ځانګړي ډول د مالیزیا د ختیځ ساحل نښلولو په څېر لویو پروژو سمبولیک ارزښت اهمیت پیدا کوي او لغوه کول یې د

لا زیات شهرت لګښت لري. له قبر څخه د لا زیاتو پروژو ساتل کولای شي د چین او د هغه د شریکانو لمنې ته وګرځي.

دغه دایره همداراز د بهرنیو قدرتونو ترمنځ له سیالیو څخه تغذیه کېږي چې ترلاسه کوونکي هېوادونه پخپله ګټه له یو بل سره سیالي کوي. مهاتیر د (یو کمربند؛ یوه لار) په دویمه غونډه کې وویل: «هو، د یو کمربند؛ یوه لار نظریه عالي ده.»[۹۵] د هغه ستاینه شي ته یوه ډالۍ وه، هغه چې په خندا په لومړي کتار کې ناست و. دا همداراز د چین د سیالانو لپاره د سیالۍ د ټلیفون یو کارت هم و.

www.sikaraam.com

پاکستان

د ستراتېژيکو او نړيوالو مطالعاتو مرکز؛ د اسيا بيانښلولو پروژه

اووم څپرکی

توره نقطه

پاکستان

د چین . پاکستان اقتصادي دهلېز یا (CPEC) د (BRI) د پراخو نښه شویو ځایونو ترمنځ موقعیت لري. د قراقورم له غرونو تر بحر العرب پورې اوږدوالی لري، هغه ځای چې د چین ځمکنۍ او سمندري سترې هیلې سره یو ځای کوي.[1] د (BRI) له شپږو دهلېزونو څخه، دا د چین د ژمنه شویو پانګونو تر ټولو لویه کڅوړه او د تر ټولو بحث پارونکو پروژو یوه برخه ده. شي جین پینګ شخصاً پخپله پر CPEC د تائید ټاپه ووهله، د ۲۰۱۵ کال په اپرېل کې یې د دواړو هېوادونو ترمنځ «د هر موسم ستراتېژیکو همکاریو ملګرتیا» پیاوړي کولو لپاره پاکستان ته سفر وکړ او د تړونونو یوه ټولګه یې لاسلیک کړه. په ورته مهال د چین د بهرنیو چارو وزیر وانګ یي وویل: «که چېرې (یو کمربند؛ یوه لار) د سمفوني [یو ډول موسیقي ده] په څېر وي، چې له هر هېواد څخه تېرېږي د هغوی ګټه پکې ده، نو د چین . پاکستان اقتصادي دهلېز جوړېدل د سمفوني د لومړۍ شېبې د خوږې نغمې په څېر ده.»[2]

خو CPEC تر همغږۍ وړاندې اختلاف وزېږاوه او د (BRI) له لارې یې د چین زړور حرکت په ستر ازمایښت بدل کړ. په پاکستان کې، چین شرط وتړه کولی شي په هغو ځایونو کې هم بریالی شي چې متحده ایالتونه او نړیوالې ټولنې پکې څو لسیزې ماته خوړلې ده. په ۱۹۴۸ کال کې خپلواکۍ ته د پاکستان له رسېدو راهیسې، د دوی چالاکه رهبرانو او مخ پر ودې نفوس د نړۍ پاملرنه او بهرني ملګري ځانته جلب کړل. د دوی ترمنځ تر ټولو مهمه امریکا ده، چې تر اوسه یې له پاکستان سره تر ۸۰ میلیارد ډالرو ډېره مرسته کړې ده، خو په نسبي توګه یې ډېره کمه یاده کړې ده.[3] د امریکا متحدو ایالتونو د ډیپلوماتانو ډېر نسلونه راغلل، ولاړل او بیا راوګرځېدل، ترڅو له هماغه ډول ورته ستونزو سره مقابله وکړي. که ګاونډی افغانستان د امپراتوریو هدیره ده، پاکستان د بهرنیو مرستو توره نقطه [Black hole] ده.

CPEC، د لویو پرمختګونو لپاره د پخوانیو ترسره شویو هڅو په څېر، له وړاندې ژمنه کړې چې کولای شي تر هغو اقداماتو ډېر څه ترسره کړي. سره له دې چې دا یو «دهلېز» دی، خو اتصال یې تر ټولو کمزوری بُعد دی. سړکونه، مخابرات او د اتصال نورې پروژې د ټولیزو هڅو یوه کوچنۍ برخه جوړوي. ان په کوچنیو برخو کې یې هغه پروژې شاملې دي چې چین او پاکستان په بر کې نیسي. که څه هم تر ټولو ډېرې پېژندل شوې پروژې یې هم نوې نه دي او اقتصاد یې ورته مناسب نه دی. د بېلګې په توګه، ګوادر بندر په ۱۹۵۰لسیزه کې طرحه شو، خو بالاخره یې چارې په ۲۰۰۱ کال کې پیل شوې او د موجودو بار وړونکو بېړیو ترمنځ به د سیالۍ هڅه وکړي. قرارقورم لویه لار چې د پاکستان . چین له ناهمواره سرحد څخه تېرېږي، په لومړي ځل په ۱۹۷۸ کال کې بشپړه شوه او CPEC ته له پراختیا او ارتقا وروسته، هر ژمی د درنو واورو ورېدو له امله بندېږي. «هر موسم» ښایي د چین . پاکستان د اړیکو لپاره د استعارې په توګه وکارول شي، خو د کلمې په واقعي معنی، دا به د CPEC لپاره د یو کشش په څېر وي.

د چین د اتصال پر ځای، CPEC د پاکستان د پراختیا لپاره په غوره ډول پېژندل کېږي. د اعلان شوې بودجې ډېره برخه یې په پاکستان کې د انرژۍ پروژو اړوند ده او که چېرې په لازمو اصلاحاتو سره ترسره شي، بریالیتوب

به يې تحول رامنځته کړي. د پاکستان لوړ پوړو چارواکو نږدې په ورته ډول CPEC د انرژۍ له کموالي نيولې د توليداتو او صادراتو تر زياتوالي پورې د خپل هېواد د ډېرى اقتصادي ستونزو لپاره حللار بللى دى. نواز شريف CPEC «د پرمختګ نوى دور... د نوې سوداګرۍ او پانګونې پيوندونو پرانېستل» وباله.[۴] شاهد خاقان عباسي «د لوبې بدلوونکي» په نوم ياد کړ.[۵] ان عمران خان چې تر ټاکنو وړاندې د CPEC په اړه شکمن و، په ۲۰۱۸ کال کې دا «مهم لومړيتوب» اعلان کړ.[۶] همداراز نړيوال مالي بنسټونه هم د دې ژمنو هڅې ستايي. د پيسو نړيوال صندوق (IMF) توقع لري چې CPEC به «ودې او کارموندنې ته پراختيا» او «سيمه ييز ادغام کې اسانتيا» رامنځته کړي.[۷] نړيوال بانک وايي: دا «د پاکستان لپاره ستر قوت» دى.[۸]

د چين اهداف تر اقتصاد لوړ دي. د ۲۰۱۷ کال په جون کې، پاکستانۍ ډان ورځپاڼې د اوږدمهاله پلان شوي پروګرام په اړه د يو افشا شوي سند جزيات خپاره کړل، چې ښيي چين څومره ژوره هيله لري په پاکستاني ټولنه کې نفوذ وکړي. تر ۲۰۳۰ کال پورې د CPEC لپاره د وړاندوينې وړ فعاليتونو ترمنځ، چينايي شرکتونه به زرګونه هکټاره کرنيزه ځمکه اجاره کړي. د چينايي ټکنالوژۍ په کارولو سره به، پاکستان پخپلو ښارونو د څارنې سيستم څخه کار واخلي. په دې اسنادو کې راغلي، CPEC «د فرهنګي لېږد لېږدونکی» و. د نوري فايبر کېبلونه به ډېرو پاکستانيانو ته چينايي محتوا ولېږدوي. چينايي سيلانيان به د ويزو وړيا پروګرام څخه برخمن شي، په داسې حال کې چې له چين څخه د پاکستاني ليدونکو لپاره متقابل ترتيب نه دی ذکر شوی. تر ډېرې کچې دغه لېږد يو طرفه و.[۱۰]

CPEC د چين د قدرت او د هغه د ازمايلو دواړو وسيله ده. هماغسې چې رابرټ کپلان ليکلي دي: «په ۱۹۴۷ کال کې د خپلواکۍ له وخت راهيسې بل هېڅ شی هم د پاکستان له ثبات سره دومره مرسته نشي کولی . د سرحدي بغاوتونو د اراموولو لپاره . لکه د دې پروژې بشپړول به يې چې وکړي او پر حاشيه يې سيمو د چين د تسلط ټينګښت لپاره بل هېڅ شی دومره کار نشي کولی.»[۱۱] د پاکستان په ثبات سربېره، د چين قدرت به د افغانستان عمق، بحر العرب او د هند سرحدونو ته د رسېدو لپاره خپلواک شي. د سياسي ناکراريو او فلجوونکو پورونو له امله په مات شوي هېواد کې د ثبات رامنځته کول، له ځواک څخه د استفادې لپاره د ځانګړې پېچلې وړتيا ښودنه کوي. برياليتوب به وښيي، بيجېنګ هغه کار کولی شي چې واشنګټن ونشواى کړاى.

ناکامي به وښيي چې چينايي چارواکو خپلې وړتياوې غلطې ارزولې دي او کولاى شي د (BRI) لپاره په طرحو کې د پراخو لاسوهنو نښه هم واوسي. پاکستان يوازې د (BRI) دهلېز دى، چې يوازې يو هېواد پکې شامليږي او نور په بريالي ډول د بشپړېدو لپاره لا زياتې همغږۍ ته اړتيا لري. په پاکستان کې د چين په اړه عامه افکار ډېر مثبت دي او غالباً په نړۍ کې د عالي افکارو ترمنځ ځاى لري.[۱۲] د (BRI) د نمونوي هڅو په توګه د CPEC په جوړولو سره به، چينايي چارواکي د باوري ماتې عواقب وزغمي. ښايي هغوى د (BRI) د ثبات ځاى په توګه د پاکستان په ټاکلو پښېمانه شي. د هغه هېواد تاريخ له غوره جوړو شويو پلانونو څخه ډک دى.

«موږ هر څه ته اړتيا لرو»

دا چې پاکستان تر اوسه هم موجود دى يوه ستره لاسته راوړنه ده. د خپلواکۍ پر مهال، د ختيځ او لويديځ پاکستان د وېشل کېدو په پايله کې بنګله دېش رامنځته شو. اقتصادپوه او د پاکستاني حکومت پخواني سلاکار

ګوستاو پاپانک «په پراخه کچه یوه اقتصادي بلا» یادوه.[۱۳] پاکستان ته سړکونه او رېل پټلۍ په میراث پاتې شوې، خو دا هر څه د ستر بنسټ د یوې برخې په توګه ډیزاین شوي وو چې اوس ټوټه ټوټه شوي دي. هند د پاکستان د دوه وزرونو ترمنځ واقع دی او تر دې ډېر مهم دا چې ډېره بشري پانګه یې خوندي کړې ده. پاکستان کم دولتي کارکوونکي او کم صنعتکاران لرل او د هغوی د روزنې لپاره کم پوهنتونونه.

د پاکستان حکومت مرستې ته اړتیا درلوده او امریکا متحد ایالتونه یې لېوال ملګری وموند. په ۱۹۴۹ کال کې د امریکا متحدو ایالتونو جمهوررئیس هري ټرومن د لوړې مراسمو کې د تخنیکي مرستې نړیوال پروګرام اعلان کړ. هغه وویل: «موږ باید د وروسته پاتې سیمو د پرمختګ او ودې په موخه له علمي او صنعتي پرمختګونو څخه د ګټې اخیستنې د لاسرسي لپاره یو نوی زړور پروګرام پیل کړو.»[۱۴] د څلورمې «اصلي کړنلارې» په توګه، د هغه د بهرني سیاست لپاره د څلورمې نقطې پروګرام په نوم وپېژندل شو. د همدې کال په وروستیو کې په بهرنیو چارو وزارت کې د پلان جوړولو یوه ډله جوړه شوه چې دې نظریې ته عملي بڼه او بودجه وړاندیز کړي. کانګرېس راتلونکي کال له دې پروګرام سره هوکړه وکړه او تصویب یې کړ.

د ښه نیت په اړه په ټولو خبرو سربېره، کمونیستي ګواښ د امریکا متحدو ایالتونو د مداخلې پر وړاندې اصلي خنډ و. په ۱۹۵۴ کال کې، امریکا او پاکستان د دفاع دوه اړخیزه تړون لاسلیک کړ. په همدې کال، د امریکا متحدو ایالتونو د سویل ختیځې اسیا د دفاع ډله ییز تړون یا د (مانیلا تړون) جوړېدو مشري وکړه. د امریکا متحدو ایالتونو بهرنیو چارو وزیر جان فوسټر ډالس، په جغرافیایي تناقض سربېره د پاکستان د غړیتوب کلک ملاتړ وکړ.[۱۵] راتلونکې کال، پاکستان د مرکزي تړون سازمان (CENTO) یا بغداد تړون چې ترکیه، عراق، ایران او بریتانیا پکې شامل وو، سره یو ځای شو. له بریتانیا او امریکا متحدو ایالتونو پرته، پاکستان یوازینی هېواد و چې په دواړو تړونونو کې شامل و.

پاکستاني رهبرانو په بریالیتوب خپل هېواد د امریکا متحدو ایالتونو په بهرني سیاست کې له نسبي ابهام څخه له کمونېزم سره د دې هېواد د مبارزې د هڅو مرکز ته ولېږداوه. بېزنس ویک په ۱۹۵۶ کال کې د پاکستان د پرمختللو پالیسیو په اړه ولیکل: «اسیا به کم تر کمه یو ستر هېواد ولري چې د لویدیځ د اقتصادي پراختیا اصولو ته ځانګړې شوی وي»، او «دا کولی شي د نړۍ وروسته پاتې هېوادونو ته د وفادارۍ لپاره د ختیځ او لویدیځ په شدیده مبارزه کې لوی توپیر رامنځته کړي.»[۱۶] له امریکا متحدو ایالتونو سره یو ځای کېدو ته د پاکستان لېوالتیا او پر کمونېست چین څرګندو انتقادونو خپله ګټه لرله. د ۱۹۵۰ لسیزه کې له پاکستان سره د امریکا متحدو ایالتونو مرستې زیاتې شوې او د امریکا متحدو ایالتونو نظامي تجهیزاتو ته پراخ لاسرسی هم پکې شامل و.

د امریکا متحدو ایالتونو د منابعو له جاري کېدو سره، د پاکستان دولت له هغو څخه د اغېزناکې استفادې هڅه وکړه. جان بیل، چې له ۱۹۵۵- ۱۹۵۷ پورې یې له پاکستان سره د امریکا په بهرنیو مرستو څار کاوه، وایي: «کله چې زه پاکستان ته تللی وم، ما د مصرف لپاره ۶۰ میلیون ډالر درلودل، خو نه مې کوم پلان، نه کوم پروګرام او هېڅ هم نه لرل. زما یادېږي چې کله مې د پاکستان د اقتصاد وزیر سید حسن څخه د هغوی د لومړیتوبونو په اړه وپوښتل، ترڅو په دې اړه خپل نظریات راته ووایي... هغه وویل: اوه، زه د پروژو یو اوږد لېست لرم. هر یو مو چې خوښ وي غوره یې کړئ... تفصیل نه و، یوازې نومونه وو. ما وویل: تاسې باید پخپل ذهن کې لومړیتوبونه ولرئ، همداسې نه ده؟ هغه وویل: اوه، نه موږ هر څه ته اړتیا لرو، هر څه ته اړتیا لرو.» [۱۷] دقیقاً دا سمه وه،

خو پاکستان په دې موقف کې نه و چې هر څه ترلاسه کړي. هغوی د لومړيتوبونو درجه بندۍ او د پروژو همغږۍ ته اړتيا لرله.

د هارورډ د پرمختګ د سلاکارانو ګروپ، چې تر ډېره له لويديځ اقتصادپوهانو څخه جوړ شوی و، د پاکستان د ظرفيت جوړونې پلان کې اساسي رول درلود. د فورډ بنسټ په ملاتړ، دغه ډله په ۱۹۵۴ کال کې له درېيو اهدافو سره پاکستان ته ورسېده: پاکستان سره مرسته وکړئ چې د پرمختګ اوږد مهاله پلان جوړ کړي؛ د مالياتي او مالي سياست، بهرنۍ سوداګرۍ او نورو هغو عمده مسايلو په اړه چې پر اقتصاد اغېز لري، دولت ته مشوره ورکړئ؛ او پاکستاني چارواکي وروزئ ترڅو دا دوه دندې ترسره کړي. د دې ټولو چارو پرمخ وړو لپاره، په لومړيو کې سلاکارانو اټکل کړی و، چې دا به شاوخوا اتلس مياشتې وخت ونيسي. دا پروژه له يوې لسيزې څخه په زيات وخت کې پای ته ورسېده.

سلاکارانو هغو ستونزو ته چې دوی به ورسره مخ کېږي چندان اهميت ورنه کړ او خپلې وړتياوې يې پورته وګڼلې. وېوښتل شول چې د يو برياليي سلاکار ځانګړتياوې تشريح کړي، د پروګرام يو تجربه لرونکي غړي ځواب ورکړ؛ «مغز، درايت، انعطاف پذيري او صبر... د قاطعيت ترڅنګ ښه قضاوت، د خلکو او حالاتو د «اندازه کولو/ درک کولو» رواني وړتيا، د شوخ طبيعتۍ احساس، رښتينولي، لازمه تواضع او د ناهيليو پر وړاندې مقاومت.»[۱۸] لږ وروسته يو بل سلاکار په غرور ووېل؛ «د انسان نوی ډول رامنځته شوی». هغه يو بهرنی سلاکار و، متخصص او کارپوه ـ هر څه مو چې زړه غواړي هغسې يې بللی شئ. هغه چې د بدایه هېوادونو د استازي په توګه د استعماري خدمتونو د افسر ځای ناستی و.... په تر ټولو بېوزله هېواد کې.»[۱۹]

په هر حال، د مخکښانو په توګه، لومړنيو سلاکارانو کمه عملي تجربه درلوده چې وکولي شي له هغه څخه استفاده وکړي. نږدې هېڅ يو يې هم په اسيا کې د کار تجربه نه لرله، د پاکستان په اړه ځانګړې پوهه خو پر ځای پرېږده. کمو يې د ملي اقتصاد پلان جوړولو په اړه يو څه تجربه لرله. په پاکستان کې د خپل موجوديت په لومړيو کلونو کې، سلاکاران په اساسي توګه زده کوونکي وو، په ښکاره يې دا زده کول چې د پاکستاني دولت کارکوونکو ته څه ډول روزنه ورکړي.

پخپله د اقتصاد څانګه د ودې په حال کې وه. د هېوادونو د ودې ځرنګوالي او څنګه والي په اړه اساسي فرضيې ډېری پر لويديځو اقتصادي تجربو ولاړې وې او په راتلونکو لسيزو کې به وازمويل شي او بيا کتنه به پرې وشي. په پاکستان کې د دې پروګرام عملي کولو لومړنی رئيس ډيوېډ بېل وايي: «موږ ټول د ۳۰ لسيزې په وروستيو کې د زده کړو له وخته د اقتصادپوهانو په توګه کينزيان[4] وو او د تحول او اقتصادي پرمختګ د ماشين په توګه له دولت څخه د استفادې مفهوم زموږ ترمنځ عامه موضوع وه.»[۲۰] اقتصادپوهان پر دې باوري وو چې دغه کينزيان وسيلې نړيوالې وې. د فرهنګونو او جغرافيو ترمنځ د لېږد وړ او له تاريخي مسووليت لرې.

هغوی کشف کړې وه پاکستان هغه لابراتوار دی چې حقايق په کې د لاسرسي وړ نه دي. د نفوسو له معلوماتو پرته، په پاکستان کې د ډېرى کليدي شاخصونو په اړه د معلوماتو را ټولول ګران يا ناممکن کار دی. ډېری پروژې

۴: کينزي اقتصاد، هغه ستره اقتصادي تيوري ده چې ټوليز لګښت او د توليد اغېز، کارموندنې او د نرخونو کچې يا تورم ته ويل کېږي.

د مالي ګټو لپاره پرته له دې چې د هغوی د جوړولو یا ساتلو طریقه په پام کې ونیول شي، وړاندیز شوې وې.[۲۱] ډیوېډ بېل یاونه کوي: «کلیدي پرېکړې به تر ډېره د تائید وړ واقعیتونو پر ځای د اټکلونو پر اساس وې... [ډېرى] پروپوزلونه چې بورډ ته ورسېدل له بې ارزښته ګمانونو او خیالي اټکلونو زیات څه نه وو. پر همدې اساس، بورډ... باید ... مبهمې طرحې [بدلې کړې وای]، ترڅو داسې څه ترې [جوړ شوي] وای، چې یو یې هم نه و وړاندې شوي.»[۲۲]

ځینو ګمانونو حقیقتونه رامنځته کړل. د بېلګې په توګه، د پاکستان د پانګونې کچه له امریکايي چارواکو سره مرسته کولای شي، ترڅو د پاکستان د نفوس تر ودې پورته د اقتصادي ودې رامنځته کولو لپاره د اړتیا وړ مرستې کچه مشخصه کړي، د دې لپاره چې سړي سر عواید لوړ شي. په دې اساسي محاسباتو کې، اړینه نه وه دا مرستې څه ډول مصرف شي. پاپانک یادونه کوي: «دا یو سپېڅلی کار و.»[۲۳] د معلوماتو د کموالي له امله، د پاکستان د پانګونې کچه په اساسي ډول د ۱۹۵۰ لسیزې په پیل او منځ کې نامعلومه وه. خو امریکايي او پاکستاني چارواکو د پلان جوړولو لپاره یو څه ته اړتیا لرله او ان دوی له تقریبي اټکل څخه هم ناهیلي شوي وو.

کله چې ولسمشر ایزنهاور د ایپونموس غذايي شرکت دریم اجرائیه مشر ایچ جي دویم هینز په ۱۹۵۴ کال کې له پاکستان سره د امریکا متحدو ایالتونو د مرستو ارزونې لپاره د یو ځانګړي ماموریت په مشرۍ واستوه، د اعدادو د فشار پر وړاندې مقاومت ناممکنه شو. له څو ناکامو وړاندیزونو وروسته، د هینز ماموریت یو غړي پاپانک د کوکتل[5] مېلمستیا کې یوې څنډې ته کړ او اټکلي غوښتنه یې ترې وکړه. پاپانک وویل: «د پانګونې کچه ښايي د ۱۶ او ۲۰ سلنې ترمنځ وي، خو موږ نه پوهېږو.» دوه ورځې وروسته، د پاپانک یو پاکستانی همکار هغه ته په هیجاني توګه نږدې شو وې ویل: «د خدای شکر دی، بالاخره موږ د پانګونې په کچې پوه شوو... د هینز ماموریت وايي، ۱۸سلنه دی.» د پاپانک یادېږي چې یو همکار یې ویل: «زما خپل ارقام یې بېرته ماته د حقیقت په توګه وویل.»[۲۴]

د تېروتنې او ازمایښت له لارې، د هارورډ سلاکارانو مرسته وکړه چې په ۱۹۵۵ کال کې د پاکستان لومړنی پنځه کلن پلان جوړ کړي. د امریکا متحدو ایالتونو د نظامي «روزونکو» په څېر، هغوی چې د بهرنیو ځواکونو ترڅنګ جګړه پای ته رسوي، سلاکارانو هم په ورته ډول په لومړنۍ پروسه کې ګډون وکړ. د ترسره کولو لپاره ډېر کارونه وو، خو په شرایطو برابر پاکستاني مامورین کم وو. ایډوارډ ماسون چې له ۱۹۵۴ تر ۱۹۶۲کال پورې یې د هارورډ د سلاکارانو ډلې مدیریت کاوه، په خواشینۍ څرګنده کړه: «په دولت کې دننه او بهر کم شمېر زاړه او باتجربه کسان شته دي او هغوی چې موجود هم دي په ډېری قضیو کې نشي کولی د پلان جوړونې پلاوي سره د همکاریو لپاره له خپلو اوسنیو پوستونو لرې شي.»[۲۵] د اسنادو برابرولو تر فشار لاندې، سلاکارانو د پلان ډېره برخه ولیکله او د خپلو پاکستاني همپوړو د روزنې لپاره یې کم وخت درلود.[۲۶]

پلان په ځنډ بشپړ شو، پوښښ یې دوه کاله وخت ونیوه او د سیاست له نظره یې سپارښتنې د تطبیق وړ نه وې. د پاکستان دولت د سیمه ییزې خپلواکۍ، ټاکنیز نظام او بهرنۍ پالیسي په اړه بحثونو کې بوخت و. د نورو شیانو ترمنځ، دې پلان په پراخه کچه د ځمکو د اصلاحاتو سپارښتنه کوله چې د هېواد شتمنې کورنۍ یې له ننګونو

---

[5] کوکتل عمدتاً یوه ټولنیزه غیر رسمي را ټولېدنه ده چې عموماً ترکیبي او سپک خواږه پکې د صمیمي مېلمنو لپاره برابرېږي.

www.sikaraam.com

سره مخ کولې. دغه سلګونه مخه سند تخنیکي و او د پاکستان ۸۰ سلنه نالوستي نفوس ته په پام یې د مطالبو د لېږد په برخه کې کمه هڅه کړې وه.[۲۷] د پاکستان ولسمشر سکندر میرزا هم رسماً دغه پلان تائید نه کړ. [۲۸]

خو دغه تمرین لا هم له دوو اړخونو ګټور و. لومړی اړخ دا و چې د پاکستان دولت د پلان جوړونې له پروسې سره اشنا کېده. که څه هم د پلان جوړونې خپلواک ظرفیت یې نه درلود، خو د دې پروسې ترسره کول یو پام وړ ګام و. د سلاکارانو پروګرام په اړه د فورډ بنسټ بیاکتنه څرګندوي: «پاکستان نور د رندو خلکو ځای نه دی، چیرته چې یو سترګی سلاکار پادشاه وي. اوس ډېری پاکستانیان لایق خلک دي.»[۲۹]

په سمدستي ډول، دې پلان همداراز د امریکا متحدو ایالتونو د اضافي مرستو له تامین سره مرسته وکړه، ان په داسې حال کې چې د امریکا چارواکي به له مخکې پرتو خنډونو څخه لا ډېر خبرېدل. هماغه ډول چې د امریکا پر مرستو څارونکي جان بېل یې یادونه کوي: «موږ له [پنځه کلن پلان] سره یو ځای بېرته واشنګټن ته وګرځېدو او وې ویل؛ که چېرې شپږ (که چېرې) چې د ټولو په اړه هېڅ ډاډ نه و، نه وي: سیلاب نه وي، وچکالي نه وي، جګړه نه وي، هېڅ ډول ناورین نه وي او سیاسي ثبات وي، موږ ۵۰. ۵۰ سلنه چانس لرو چې ټول دغه کارونه وکړو، خو که تاسو د شاوخوا پنځو کلونو لپاره هر کال ۲۰۰ میلیون ډالر پانګونه وکړئ.»[۳۰]

د امریکا د مرستو له زیاتېدو سره، د خراب مدیریت بېلګې دوه برابره شوې. په ۱۹۵۷ کال کې، په پاکستان کې د امریکا متحدو ایالتونو د سفیر په توګه له رسېدو څو میاشتې وروسته جیمز لانګلي په یوه خورا وېرونکي ټیلګراف کې واشنګټن ته ولیکل: «په پاکستان کې موږ یو یاغي اس له لګې نیولی او په یوې دوه لارې کې ولاړ یوو، وړاندې تر دې چې په ډاډ یې خوشې کړو باید د ایل کولو هڅه یې وکړو... زه وېرېږم چې په تېر کې له دوستانو سره په مرستو کې زموږ سخاوت هغوی ته اجازه ورکړې «پر خنډونو د پنجې لګولو» پر ځای له خپلو ستونزو سره د مبارزې لپاره له چټکتیا او قاطعیت څخه ډډه وکړي. لانګلي «د فرعي او حاشیوي پروژو» لپاره د امریکا متحدو ایالتونو د مرستو د حذف [پر پرېکړې] د بیاکتنې غوښتنه وکړه.[۳۱]

دنیس کوکس د حاشیوي پروژو له ډلې له یوې سره مخ شو. د امریکا متحدو ایالتونو د بهرنیو چارو وزارت اقتصادي افسر کوکس، په لومړي ځل له ۱۹۵۷ تر ۱۹۶۰ کلونو پورې پاکستان کې مېشت شو. د کراچۍ شمالي لوري ته شاوخوا دوه سوه میله لرې د یو خېړنیز سفر پر مهال، د هغه پاکستاني کوربانه لېواله وو ترڅو هغه ته هغه څه وښيي چې امریکایي سخاوت ورته ورکړي وو. هغوی ټینګار وکړ: «اوه، تاسو د امریکا د سفارت کارکونکي یاست، تاسو باید زموږ د مرستې پروژې وګورئ. موږ د ساینس یو په زړه پورې لابراتوار لرو.» کله چې کوکس دې علمي مرکز ته ننوت، هلته ډېر سامان الات موجود وو، خو متوجه شو هېڅ یو یې هم له برېښنا سره وصل نه دی. د هغه کوربنو واضح کړه: «ډېر ښه، دلته لږ څه ستونزه شته، موږ هېڅ برېښنا نه لرو.» داسې ښکارېده د مرستې پر مهال هېچا هم ځان نه و په عذاب کړی چې وګوري... دوی خوشبین وو چې برېښنا ورته پر لاره ده.[۳۲]

ضایع کوونکی او شرمونکی، دغه پروژې لا تر اوسه هم د امریکا متحدو ایالتونو د مرستو له سطل څخه د ودې یوه قطره وه، چې د اقتصادي اغېز په پرتله ډېری د ستراتیژیکو ورتیاوو پر اساس توجیح کېدې. په دې باید پوه شو چې پاکستاني مشرانو هېڅکله د کمونېزم د ګواښ له امله فرصت له لاسه ورنه کړ. په ۱۹۶۱ کال کې، جنرال ایوب خان چې درې کاله وړاندې د یوې کودتا په پایله کې واک ته رسېدلی و، امریکا متحدو ایالتونو ته ولاړ. هغه د امریکا د کانګرس ګډې غونډې ته وویل: «موږ نن د دوستانو په توګه پر تاسو فشار راوړو او که چېرې موږ په

ښه ډول عمل وکړو، زه فکر کوم په یوه ډول به یې تاسو هم بېرته بدله ترلاسه کړئ، په ډېرو طریقو به یې ترلاسه کړئ. که چېرې موږ ښه عمل ونه کړو او خدای نخواسته تر کمونېزم لاندې واوسو، بیا به هم پر تاسو فشار راوړو، خو هغه وخت بیا د دوستانو په توګه نه.»[۳۳]

د ۱۹۶۰لسیزې په لومړیو کې، له پاکستان سره د امریکا متحدو ایالتونو مرسته په کال کې له ۴۰۰ میلیون ډالرو څخه زیاته وه. د همدې لسیزې د لومړۍ نیمايي په اوج کې، د امریکا متحدو ایالتونو مرستې له پاکستان سره د بهرنیو مرستو نیمه برخه جوړوله، چې د پاکستان د وارداتو نیمه او د انکشافي بودجې یو پر درېیمه برخه یې تر پوښښ لاندې راوسته.[۳۴] د نړیوال بانک د بودجې ترځنګ، د پاکستان او هند لویو مالي ملاترو، پاکستاني دولت ته اجازه ورکوله چې د بهرنیو پورونو ډېره برخه پر خپلو نظامیانو مصرف کړي، په داسې حال کې چې دغه سرچینې د پانګونې او اقتصادي فعالیتونو لپاره ښه سپما وه.

که څه هم، پاکستان د پرمختګ په حال کې و او دویم پنځه کلن پلان یې له ۱۹۶۰ تر ۱۹۶۵ کلونه تر پوښښ لاندې نیول، ډېر بریالی و. د خان حکومت پر اقتصادي ودې ډېر تمرکز درلود او د مرکزي پلان جوړونې کارکوونکو ته یې ډېر واک ورکړی و. د ۱۹۶۰ او ۱۹۶۵کلونو ترمنځ، لویدیځ پاکستان په اوسط ډول نږدې ۶ سلنه وده لرله او «اقتصادي معجزه» الهام بښوونکې خبره وه.[۳۵] وروسته پاپانک ولیکل: «تر ۱۹۶۵کال پورې، پاکستان د ډېرو پېچلو اقتصادي پالیسیو د منطقي ارزونې او تجربه کولو لپاره لازم ماشین الات لرل. که یې غوښتل پام ور پلان جوړونه وکړي، په دې معنی وه چې له تېروتنې پرته یې چې د ډېری دولتونو ذاتي یا ترې انکار نه کېدونکې دنده ده، د دې کار ترسره کولو لپاره ډېرې وسیلې درلودې.»[۳۶]

پاکستان د پلان جوړولو ظرفیت ته وده ورکړه، خو لا تر اوسه هم د دغو پلانونو د عملي کولو لپاره د ظرفیت له کمښت سره مخ و. څو لسیزې وروسته جان بېل یادونه وکړه: «خنډونه، اوس هم خنډونه وو. لویه ستونزه، بشري پانګه او بنسټونه وو، نه پیسې. هو [خنډ و] هغه پیسې چې ورته اړتیا لرې. خو، له بشري پانګې او بنسټونو پرته ترې استفاده نه کېږي او ته نشې کولای له فابریکو یا کارخونو څخه یې ترلاسه کوونکې هېواد ته ولېږدوې. دوی ته باید وده ورکړل شي، وروزل شي، پاملرنه ورته وشي او وروسته یې د ترسره کولو لپاره انګېزه رامنځته شي. په واقعیت کې دا لومړی ځل و چې متوجه شوم د [ماسټر پلان] بریالي کېدل د اروپايانو منندوی و او د درېیمې نړۍ هېوادونو اوسېدونکې په چټکتیا ودې ته د رسېدو لپاره ورته ډېره اړتیا نه لري. پرمختګ بیا نه راګرځول کېږي!»[۳۷]

د ۱۹۶۵کال په سپټمبر کې، له هند سره د پاکستان په لومړۍ جګړه کې، له امریکا متحدو ایالتونو لرې شو او د چین پر لور ولاړ. په داسې حال کې چې په کشمیر دره کې د کنټرول کرښې په ټولو برخو کې جګړه روانه وه، امریکا بې طرفه پاتې شوه او له پاکستان سره د دفاعي تړون باوجود یې خپلې مرستې وځنډولې.[۳۸] په همدې کال، چین د ډېرو سکرو، سمنټو، اوسپنې، فولادو او الکترونیکي تجهیزاتو د واردولو لپاره پاکستان ته د خپل لومړني پور په توګه شاوخوا ۶۰ میلیون ډالر ورکړل.[۳۹] دا کوچنی مقدار و، خو په سمبولیک ډول مهم و. په داسې حال کې چې چین د امریکا متحدو ایالتونو د مرستې ځای ناستی کېدای نشي، خو دې پور په هغو پاکستاني چارواکو، چې احساسوله یې امریکا ورسره خیانت کړی دی، مهم اغېز وکړ. وروسته خان ولیکل: «په پاکستان کې خلک له [امریکا متحدو ایالتونو] مایوسه شوي وو. هغه اړیکه چې په پنځوسو کلونو کې له ډېرو هڅو وروسته جوړه شوې وه، نور د درنښت وړ نه وه.»[۴۰]

د زياتېدونکې ناهيلې دورې په جريان کې، پاکستان او چين د قرارقورم يا KKH لويې لارې جوړول پيل کړل، چې له بلې هرې پروژې څخه زيات د هغوی د تلپاتې تړون په سمبول بدله شوې ده. د نړۍ له ځينو لوړو غرونو څخه په تېرېدو، دا يو فزيکي اړيکه ده چې د سلګونه پاکستاني او چيناي کارګرو د وژل کېدو په ګډون په لوړ انساني لګښت تمامه شوې.[41] لسيزې وروسته، دا پروژه د CPEC په مرکز کې بيا راڅرګنده شوه، خو د سمبول په توګه د لويې لارې د ليدو لېوالتيا، د ستونزې پيل او د پروژې منځنی اغېز پټ کړی دی.

د پاکستان د نظامي انجينرانو د پخواني ډګرجنرال او وروسته تاريخ ليکوونکي محمد خالد په وينا: «د لويو لارو د اصلي کيسې دوه ډولونه موجود دي.» په يوه تعبير، د چين لومړي وزير ژو اينلي، د چين لپاره د پاکستان سفير جنرال N. A. M رضا سره وکتل او هغه ته يې وړانديز وکړ چې نظامي تجهيزات برابر کړي. خو يو خنډ موجود و. ژو اينلي وويل: «موږ تاسو ته ټول هغه څه چې غواړئ درکوو، خو د ترانسپورټ ترتيبات به پخپله برابروئ. زموږ سمندري ځواک يې د امريکا د مداخلې له امله نشي لېږدولی؛ موږ ترانسپورتي الوتکې نه لرو؛ او زموږ دواړو هېوادونو ترمنځ د سړکونو هېڅ اړيکه نشته.» له هند سره تر جګړې وروسته کله چې دويم پاکستانی پلاوی بېجېنګ ته ولاړ او له ژو څخه يې د چين د ملاتړ له امله مننه وکړه، هغه وويل: «که چېرې موږ له پاکستان سره د سړکونو اړيکه لرلی، فکر نه کوې چې موږ به له تاسو سره ډېره مرسته کړې وای؟»[42]

په دويم تعبير، پاکستاني چارواکو دا نظريه وړاندې کړه. له نيمې شپې وروسته، ژو خپل پاکستاني مېلمانه په يوې ناپلان شوې کتنې حيران کړل. کله چې خبرې له منځنۍ ختيځ سره د چين سوداګرۍ ته ورسېدې، د پاکستان د سوداګرۍ وزير چې دفاعي سلاکار هم و، اشاره وکړه چې د شانګهای بندر پر ځای منځني ختيځ ته د چين د سوداګرۍ تر ټولو نږدې لار کراچۍ ده. هغه ادعا وکړه چې د چين د سوداګرۍ زياتېدو کيلي بايد بيا پرانېستل شي «لرغونې سوداګريزه لاره... په پخوانۍ عصري دوره کې، نه يوازې د سوداګرۍ لپاره، بلکې د ستراتېژيکو اهدافو لپاره هم استفاده کېده.» ژو يوې نقشې ته ودرېد او لويې لارې ته تر لنډې کتنې وروسته يې په ښکاره وپوښتل: «کله يې زموږ انجينران کتلی شي؟»[43]

هغه څه چې روښانه دي دا دي چې له پيله، د لويې لارې سوداګريز ارزښت د ستراتېژيک اهميت په دويمه درجه کې قرار لري. د پاکستان دولت د ۱۹۶۶کال په مې کې له خان سره د لنډو خبرو د يو يادښت يادونه کوي: «ولسمشر په خوښۍ يادونه وکړه چې لومړيتوبونو ته په پام د لويې لارې لومړنۍ عاجله اړتيا ستراتېژيکه او يو له سمدستي اهميت لرونکو برخو څخه ده. د لويې لارې اقتصادي او سوداګريز اهميت دويم هدف و. يعنې له نږدې هېواد سره د ځمکني سړک په جوړولو د يوې داسې سيمې پرانېسته چې د لاسرسي وړ نه وه. د اړتيا په ډول، دويم هدف اوږدمهاله و او بشپړه ګټه اخيستنه به د وخت په تېرېدو ځانګړې شي.»[44] په بحراني ډول، دا لار د پاکستان تر کنټرول لاندې کشمير څخه تېرېده. خان استدلال وکړ، چې پاکستان ته نږدې په لرې پرتو سيمو کې ابادي به د وخت په تېرېدو سره د دې خاورې په اړه د سيال هند ادعاوې له منځه يوسي.

د چين لپاره، KKH د کوچني کېدو په حال کې ځای څخه د اکمالاتو يوه نوې کرښه چې له ډېرېدونکي ګواښ سره مخ وه، وړاندې کړه. چيناي چارواکو له وړاندې د ځمکې او سمندر له لارې درک کېدونکو ګواښونو ته عکس العمل ښودلی و. په ۱۹۶۴کال کې، دوی د چين سويل او لويديځ ته د کارخونو د لېږد لپاره د ستړې پانګونې

پروګرام پیل کړ. هدف دا و چې د چین له ښاري سیمو څخه لرې یو صنعتي مرکز جوړ کړي، ترڅو د جګړې پر مهال د ذخیرې په توګه ترې کار واخیستل شي.[۴۵] دغه مهال، امریکا متحد ایالتونه په ویتنام کې د خپلو عملیاتو تشدیدولو او شوروي اتحاد په منګولیا کې د یرغل په حال کې وو، چېرته چې دوی په ۱۹۶۶ کال کې خپل ځواکونه ځای پر ځای کړل. دې لومړیتوبونو ته په غبرګون کې، چینايي چارواکو د مینتیکا درې پر ځای چې د شوروي اتحاد قلمرو ته نږدې وه، د خنجراب درې له لارې د KKH پر جوړولو ټینګار درلود.[۴۶]

اصلي پلان دا و چې هر هېواد به تر خپل کنټرول لاندې سیمه کې سړک جوړوي. د پاکستاني پوځ د انجینرانو ډلې د سرحدي کارکوونکو سازمان په نوم یوه ځانګړې ډله جوړه کړه، چې په پاکستان کې رهبري پر غاړه واخلي. که څه هم دغه لار یو څرګند راز و، خو د پلان په اسنادو کې، پاکستان چینایان خپل «ملګري» یاد کړي، ترڅو د امریکا متحدو ایالتونو د دښمنۍ مخنیوی وکړي.[۴۷] چین هوکړه وکړه چې پاکستان ته به ساختماني ماشین الات ورکوي. په ورته مهال، پاکستاني انجینران له امریکايي ماشین الاتو سره بلد وو چې ډېر دوامداره وو. چینایانو د خپلو سامان الاتو د کمزورتیاوو په درک کولو سره، نه یوازې دا چې د پاکستان له غوښتل شوي لېست سره هوکړه وکړه، بلکې هغه یې دوه برابره کړ. لومړنی اټکل داسې و چې کېدای شي دا پروژه په پنځو کلونو کې بشپړه شي.[۴۸] د پاکستاني پوځ د انجینرانو رئیس وېرېده هسې نه چې خان ناهیلی شي، نو ځکه یې له یو غیر واقعي مهالوېش سره هوکړه وکړه. هغه پرته له دې چې کاري ځواک حساب کړي، روزنه خو یې پر ځای پرېږده او د لارې له دقیقې ارزونې پرته یې هوکړه وکړه چې په راتلونکو څو میاشتو کې به د پروژې کارونه پیل کړي. خالد ولیکل: «بې فکره بېړه به د دې لوېې پروژې او ښايي په راتلونکې کې د ټولو پروژو په خاصې ځانګړنې بدله شي. د ولسمشر هر حکم، یا د دې موضوع لپاره هر لوړ فرمان به ډېر کم جدي تخنیکي، مالي او اداري ستونزو، د وخت محدودیتونو یا د ځمکې اصطکاک او د اوبو او هوا ستونزو ته په پام، د پوځ د لوړ پوړو افسرانو له لوري له پوښتنې سره مخ کېده.»[۴۹]

د ۱۹۶۶ کال په اوړي کې، کله چې د پاکستان سروې کوونکې د چین سرحد ته ورسېدل، دوی ټول حیران شول. یو پاکستانی افسر چې د سروې ټیم غړی و، یادونه کوي: «ناڅاپي مخ پر ځوړ ګړنګونو لرونکې غرونه، مست سیندونه او طبیعي ګنګلونه له منځه ولاړل، کله چې موږ په موټر هغه لوري ته ورسېدو په کار بوخت زرګونه چینايي کارګر مو ولیدل. په حقیقت کې، مخکې له دې چې موږ په خپل سړک کار پیل کړو، دوی خپل اړخ بشپړ کړی و.»[۵۰] د پاکستان د سروې ټیم په جیالوجي کې تجربه نه لرله، خو د نړۍ په لوړه ارتفاع کې د جوړېدونکې سړک په اړه یې باید پرېکړه کړې وای. له دوی څخه وغوښتل شول سروې داسې بشپړه کړي، چې په شپږو اونیو کې ۲۵۰ کیلومتره تر پوښښ لاندې راولي. په شمال کې، هلته چې پاکستاني سرتېري په اغېزناک ډول پخپل قلمرو کې د بهرنیانو په څېر وو.

څو اونۍ وروسته ګډوډیو دوام پیدا کړ، هغه مهال چې د پاکستان د ساختماني ځواک اصلي ډله د خنجراب درې پر لور روانه شوه. هماغسې چې یو پاکستانی افسر یادونه کوي: «خنجراب ته له رسېدو یو ساعت وروسته، تازه رسېدلو په بې خبرۍ سره د سربداالۍ او ګنګسۍ احساس وکړ، په پیل کې دوی د سفر د ستړیا له امله دغه څه عادي وبلل... ځینې د خبرو کولو پر مهال بېهوښه شول. په هوښ له راتللو یوه ورځ ورسته، ځینو لا هم کانګې کولې.»[۵۱] هېڅا هم پاکستاني سرتېرو ته بندر ته له تللو وړاندې په شپاړس زره فوټه ارتفاع کې د ناروغۍ په اړه خبرداری نه و ورکړی. دوی پوه شول چې په سهار کې د کار پیل پر مهال بیلډوزرونه یخ نیسي او په ټوله کې

نورو ماشین الاتو هم کار نه کاوه. دا د خطرونو وړاندوینه وه چې د لویو لارو پاکستاني کارګر یې ځورول، هغوی ته چې ویل شوي وو په کم مزد لوی غرونه سوري کړي.

له دې ناسم پیل وروسته، چینایي چارواکو په پاکستان کې بیاځلي د سړک جوړولو کار پیل وړاندیز ونه کړ. په داسې حال کې چې پاکستاني چارواکي د چین له مرستو منندوي وو، خو دوی وېره لرله چینایي کارګر به کمونیزم خپور کړي، په ځانګړي ډول تر کنټرول لاندې لرې پرتو سیمو کې چې دوی پکې کار کوي. خو د هغوی متقابل اقدامات په تر ټولو غوره تصادفي حالت کې وو. پاکستان خپلو استخباراتي مامورینو ته امر وکړ چې د چینایي کارګرو ځای ته نږدې دېره شي، خو دوی په چینایي ژبه خبرې نه کولې. په حیرانتیا سره، پاکستان د تلونکو او راتلونکو چینایي کارګرو د څار لپاره د یو سیستم رامنځته کولو په موخه ځانته زحمت ور نه کړ. رسمي چارواکو اټکل کړی وو چې په KKH کې د کار لپاره نږدې اته زره چینایي کارګر پاکستان ته راغلي وو، خو رښتیني ارقام ښايي شل زرو ته نږدې وو.[52]

د KKH د جوړېدو لومړۍ لسیزې پر مهال، چینایي کارګرو د خپلو کوربنو درنښت ترلاسه کړی و. دوی په چټکتیا حرکت وکړ، په غرونو کې د لارو اېستلو لپاره یې له ډېرو چاودېدونکو توکو څخه ګټه واخیسته. دا یو خطرناک کار و او په تخنیکونو کې یې انساني او چاپېریالي زیانونه هم لرل. د ځمکښوئېدو په پېښو کې کارکوونکي ووژل شول او چاودنو د کلونو لپاره غرونه بې ثباته کړل. د ۱۹۷۸ کال په جون کې، جنرال محمد ضیاالحق او د چین د لومړي وزیر مرستیال جینګ بیاؤ د تاکوت پُل د پرانېستو په مراسمو کې، د دواړه لوریو د قربانیو ستاینه وکړه.[53] جنرال ضیاء څرګنده کړه: «نن د قراقورم لویه لار د پاکستان . چین اړیکو د نوې دورې د پیل سباوون دی.»[54]

له تخنیکي اړخه دغه سړک پرانېستل شو، خو تر ۱۹۸۶ کال پورې یې په عادي ډول د ترافیکو پر مخ پرانېسته ونشوه. ان له هغه وروسته هم، د موسمي حالتونو او ځمکښوئېدو پېښو له امله به بند و. د کلونو په تېرېدو، د سړکونو ترمنځ جوړې شوې لنډې لارې خرابې شوې. په ۲۰۱۰ کال کې د ځمکښوئیدو له امله یو سیند بند شو او یو جهیل یې رامنځته کړ چې ورسره د KKH یوه برخه سیلاب یوړه. تر دې پورې چې په ۲۰۱۵ کال کې نوي تونلونه پرانېستل شول او نقلیه وسایط به په لاس جوړو شوو وړو بېړیو کې له جهیل څخه تېرېدل.[55] د ۲۰۱۶ کال تر اپرېل پورې، بیا رغاونې ته په کافي کچه اړتیا وه، هماغسې چې د پرانېستې په مراسمو کې دواړو لوریو توجیح کړ. د سړک د پرانېستو پر ځای، دوی به یې بیارغاونه د CPEC د یوې برخې په توګه ونمانځي. لومړی وزیر شریف حاضرینو ته ډاډ ورکړ: «پاکستان اقتصادي اوج ته په نږدې کېدو دی.»[56]

سپین فیل

په ۱۹۵۸ کال کې، پاکستان ګوادر وپېره، هغه سیمه چې وړاندې د عمان په کنټرول کې وه او له ایران سره نږدې ۱۲۰ کیلومټره فاصله لري. د بلوچستان یوه برخه وګرځېده، د پاکستان تر ټولو لوی او کم نفوسه ولایت. دې سیمې انکشاف ته اړتیا لرله او د پاکستان ولسمشر ذوالفقار علي بوټو هم دې ته ورته نظریه درلوده.

د ۱۹۷۳ کال په سپټمبر کې بوټو امریکا ته د خپل سفر پر مهال نیکسون ته وویل: «موږ په بلوچستان کې یو بندر غواړو.» بوټو پوهېده چې امریکا متحدو ایالتونو په تېر کې نظامي لاسرسي لپاره پیسې تادیه کړې دي. د ۱۹۵۰ لسیزې په وروستیو کې، امریکا پېښور ته له نږدې تاسیساتو څخه ګټه واخیسته ترڅو د شوروي اتحاد اړیکې او

www.sikaraam.com
د U-2 الوتنې پرې وځاري، تر دې چې د امريکا متحدو ايالتونو د هوايي ځواک متقاعد افسر فرانسيس ګرې پاورز چې CIA ته يې کار کاوه په ۱۹۶۰ کال کې تر وېشتلو وروسته ونيول شو. ولسمشر بوټو اوس هيله لرله د امريکا متحدو ايالتونو سمندري ځواکونه به بحر العرب ته د پاکستان له لاسرسي سره لېوالتيا ولري.

لکه تر هغه وړاندې د خان په خبر، بوټو اشاره وکړه چې د امريکا متحدو ايالتونو د ملاتړ په غياب کې به شوروي اتحاد دغه خلا ډکه کړي. «ايرانيان په [چابهار] کې د بندر جوړولو په حال کې دي. موږ په خپل ساحل کې يوه دغسې [بندر] ته اړتيا لرو. شوروي اتحاد په ژوره توګه له دې ساحل سره لېوالتيا لري او هغوی موږ ته وړانديز کړی چې د تېلو په استخراج، د ځمکپېژندنې په سروې او ورته نورو مسايلو کې له موږ سره مرسته وکړي. موږ د امريکا حضور ته ترجيح ورکوو.»[57] وروسته بوټو په پاکستان کې د امريکا متحدو ايالتونو سفير ته په ټوکو وويل، هغه له نيکسون سره پر دې موضوع دومره تمرکز وکړ چې «د کلمې په واقعي معنی يې دغه ستونزه په سپينې مانۍ کې پرېښوده او له غونډې وروسته يې له ياده ووتل چې هغه اسناد له ځان سره راوړي.»[58]

نيکسون په ډيپلوماتيک انداز څرګنده کړه، د بوټو له دې نظريې سره لېوالتيا لري. هغه بوټو ته وويل: «ستاسو د بندر وړانديز زه ځانته جذب کړم.» خو نيکسون ژمن نه و. هغه وويل: «موږ نشو کولی نن په دې اړه څرګند څه ووايو. موږ دا موضوع له سمندري ځواکونو سره نه ده شريکه کړې. ډاکټر کېسنجر به يې وځاري.»[59]

په حقيقت کې، کيسنجر له وړاندې ځارلې وه او خپل د ملي امنيت شورا کارکوونکو ته يې دا سپارښتنه تکرار کړې وه چې د دې پروژې مخنيوي وکړي. هغه د نيکسون لپاره تر غونډې وړاندې يادښت کې وليکل: «په دې ماهيت د امريکا متحدو ايالتونو نوی حضور به د فارس خليج يا د اسيا په سويل کې د امريکا متحدو ايالتونو له ګټو سره مرسته ونه کړي، بلکې شورويان، هنديان، افغانان او ښايي نور به دښمنان کړي. په هر حال، اصلي ټکی دا دی چې ښايي دا کار سلګونه ميليون ډالره لګښت ولري او تر يوې کچې به د دې پروژې سياسي اغېز له دې سره تړلی وي چې دا به سپين فيل نه وي.»[۶۰]

د پروژې د لرزانده سوداګريز حالت په پېژندلو سربېره، کيسنجر او کارکوونکي يې پر دې پوه وو چې ګوادر بندر په اساسي توګه يوه سياسي پروژه ده. يادښت نقلوي: «د بلوچستان بندر په پلټنو کې د بوټو اصلي انګېزه ښايي د سوداګرۍ او لا زياتې کارموندنې رامنځته کولو لپاره له هغه سره د مرستې او په وروسته پاتې، کم نفوسه، په دوامداره ډول بې ثباته او د مخالفينو تر کنټرول لاندې ولايت کې د لا زياتې مرستې جلبول و.»[۶۱] د هغه د سياسي لاسته راوړنو په تعقيب، د بوټو ځای ناستو څو لسيزې وروسته بيا د دې نظريې د راژوندي کولو هڅه وکړه او بالاخره يې ګوادر بندر د CPEC پر يوې بحث کوونکې پروژې بدله کړه. په ځواب کې، هند په چابهار کې د سيال بندر د پراختيا په حال کې دی.

د امريکا متحدو ايالتونو له لوري په کمې لېوالتيا، د ګوادر بندر وړانديز بالاخره د امريکا متحدو ايالتونو او پاکستان د اړيکو په لوی ګرداب کې ورک شو، هغه ډرامه چې د نورو پوهانو له لوري په ستايونکي ډول تشريح شوې ده.[۶۲] په دې اړيکو کې مهمې نقطې عمدتاً د سړې جګړې پر مهال (په افغانستان کې د شوروي اتحاد پر وړاندې نيابتي جګړه) او د سپټمبر يوولسمې ترروريستي بريدونو څخه وروسته، د امريکا متحدو ايالتونو له امنيتي لومړيتوبونو سره يو ځای شوې دي. هر څه له منځه تللي دي، د مشارکت هره اعلاميه په نتيجه کې خپل ځای اختلاف او په پای کې ناهيلۍ ته ورکوي. هماغسې چې په امريکا کې د پاکستان پخواني سفير حسين حقاني ليکلي:

«د امریکا متحدو ایالتونو او پاکستان ترمنځ اړیکې د مبالغوي هیلو، ماتو شویو ژمنو او ناورین زېږونکې ناسم پوهاوي داستان دی.»[۶۳]

«د وریښمو نوې لار»

په داسې حال کې چې نشو کولی ټول داستان ژر بیان کړو، وروستي څېړکي د پاکستان او چین ترمنځ ژورو اړیکو ته زمینه برابره کړه او د CPEC د را څرګندېدو لامل شوه. په افغانستان کې جګړې بیاځلي له پاکستان سره همکاري اړینه او د امریکا متحدو ایالتونو د اړیکو له ښه کولو سره یې مرسته وکړه. په ۲۰۰۴ کال کې، امریکا پاکستان د ناټو له چوکاټ څخه وتلی متحد یاد کړ او امریکايي نظامي تجهیزاتو او روزنې ته یې د هغوی لاسرسی ډېر کړ. څو میاشتې وروسته، د سپټمبر یوولسمې کمېسیون وړاندیز وکړ: «هر اړخیزې هڅې چې نظامي مرستو څخه غوره زده کړو ته پراختیا پیدا کړي پکې شاملې وي، ترڅو پاکستاني مشران پخپله سختو انتخابونو ته لېواله شي.»[۶۴] د پاکستان ملاتړ یوه دوه ګوندیزه قضیه پاتې شوه او په ۲۰۰۹ کال کې د امریکا متحدو ایالتونو د سنا مجلس د جان کیري او ریچارډ لوګار په ملاتړ یوه لایحه تصویب کړه، چې په پنځو کلونو کې یې پاکستان سره ۷,۵ میلیارده ډالره ملکي مرسته برابروله.[۶۵]

له پاکستان سره د امریکا متحدو ایالتونو د مرستو بستې زېربناوې په مهمو لومړیتوبونو کې نیولې وې او ۳,۵ میلیارد ډالره یې د «لوړ کیفیت، لوړ اغېز» پروژو لپاره ځانګړې کړې وې.[۶۶] دا پروژې د پاکستان د انکشاف پر وړاندې د پرتو خنډونو لرې کولو او په ورته مهال د امریکا متحدو ایالتونو په اړه د عامه پوهاوي ښه کولو لپاره په پام کې نیول شوې وې. د امریکا متحدو ایالتونو د بهرنیو چارو وزارت راپور، چې قانوني کېدو ته اړتیا لري، تشریح کوي: «ډېری پاکستانیان په نوستالیژیکې بڼه د هغو ورځو په اړه غږېږي چې د امریکا متحدو ایالتونو د مرستو هڅې ډېرې پام وړ، پر تخنیکي اساساتو ولاړې او اوږدمهاله وې.»[۶۷] په ۱۹۶۰ او ۱۹۷۰لسیزو کې تر ډېرې کچې د لویو زېربنايي پروژو د سوداګرۍ تر پرېښودو وروسته، د امریکا متحدو ایالتونو دولت بېرته لوبې ته د ګرځېدو په حال کې و.

امریکا متحدو ایالتونو ان د سیمه ییز اتصال لپاره یو لیدلوری وړاندې کړ: د وریښمو نوې لار. د امریکا متحدو ایالتونو دفاع وزارت مرکزي قوماندې یا (CENTCOM) کې پلان جوړونکو دا نظریه د روسیې او یوراشیا کارپوه S. Frederick Starr له افکارو څخه، چې له ډېر وخت راهیسې یې د اروآشیا په لویه وچه کې د ترانسپورټي شبکې رامنځته کولو ملاتړ کاوه، اخیستې وه.[۶۸] جنرال ډیویډ پیټراس چې وروسته د CENTCOM قوماندان شو، له دې موضوع سره لېوالتیا ومونده او خپل کارکوونکي یې تعقیب ته وهڅول. خو دا نظریه د امریکا متحدو ایالتونو د بهرنیو چارو وزارت او د پاکستان او افغانستان لپاره د امریکا ځانګړي استازي او سفیر ریچارډ هولبروک په هڅو پام وړ وګرځېده.

د هولبروک تر مړینې وروسته، په CENTCOM کې د وریښمو نوې لارې پلویانو، دغه خبره د هولبروک ځای ناستي سفیر مارک ګروسمن غوږونو ته ورسوله. د بهرنیو چارو وزیرې هیلري کلنټن، یوه نظریه وړاندې کړه او د یوې داسې اقتصادي هڅې د تعریف لېواله وه چې د ترسره کېدو په حال کې نظامي او ډیپلوماتیکو بهیرونو بشپړونکې وي. هغې د ۲۰۱۱ کال د جولای په ۲۰، د هند په چینای کې اعلان وکړ: «راځئ په ګډه د وریښمو

www.sikaraam.com
نوې لارې جوړولو لپاره کار وکړو. د خپل نوم په څېر يوه لاره نه، بلکې د اقتصادي او ترانزيټي اړيکو يو نړيوال جال او شبکه. دا د رېل پټليو، لويو لارو او د انرژۍ زېربناوو په معنی ده، لکه له ترکمنستان څخه افغانستان، پاکستان او هند ته د نلليکې [پايپ] تېرېدل.»[۶۹]

د افغانستان ولسمشر حامد کرزي د دې نظريي هرکلی وکړ او ان غوښتل يې هېواد يې د ورېښمو نوې لار کې د «اسيا پر څلورلارې» بدل شي، خو په پاکستان کې دا خبره په سختۍ ثبت شوه.[۷۰] د ۲۰۱۱ کال په جنوري کې، ريمونډ ډايوس، چې په لاهور کې يې د امريکا متحدو ايالتونو د استخباراتي شبکې يا CIA د قراردادي کارکوونکي په توګه کار کاوه، دوه کسان ووژل، د هغه په فکر چې دا دواړه غله وو. د همدې کال د مې په ۲، امريکايي ځانګړو ځواکونو په ايبټ اباد کې په يو کور يرغل وکړ او اسامه بن لادن يې وواژه. په هند کې د ورېښمو نوې لارې له اعلانېدو سره په پاکستان کې د دې پروژې پام وړ هرکلی ونشو، هلته چې پاليسي جوړونکي لېوالتيا لري د امريکا . هند هڅو ته د خپل زيان په سترګه وګوري.

په سيمه کې د خپل پل محدودلو پر لور د امريکا متحدو ايالتونو دولت د تمرکز په تغيير سره، د ورېښمو نوې لار د هغوی له لومړيتوبونو څخه وګرځېده. د اضافي سرچينو لپاره له کلک ملاتړ پرته، دا تر ډېره د موجودو هڅو نوې بسته بندي وه.[۷۱] د دې هڅو له اعلان څو مياشتې وروسته، کلنټن توقعات را کم کړل او په نيويارک کې يې د بهرنيو چارو دبرشو وزيرانو ته وويل: «دا [د ورېښمو لار] د لويو زېربنايي پروژو په اړه نه ده . دا تر پولو هاخوا د تلپاتي اقتصادي فعاليتونو د پراختيا لپاره ده.»[۷۲] په ۲۰۱۰ کال کې او ترې يو کال وړاندې، له پاکستان سره د امريکا متحدو ايالتونو مرستې خپل اوج ته ورسېدې او په راتلونکو کلونو کې راکمې شوې.[۷۳] د ۲۰۱۵ کال په جنوري کې، کله چې ولسمشر اوباما هند ته په سفر ولاړ، په څرګندونو کې يې د ورېښمو نوې لار په اړه ډېره يادونه ونشوه.[۷۴] په عمل کې، په پاکستان کې د امريکا تمويلېدونکې پروژې پر اشنا ننګونو بدلې شوې.[۷۵] USAID د ځايي کارکوونکو په ګمارلو ټينګار کاوه، هماغه ډول چې په شاوخوا ټوله نړۍ کې کېږي، په داسې حال کې چې ځايي او د امريکا دولت قوانينو دواړو ته ژمن دی. دواړه اهداف د ستاينې وړ وو. د سيمه ييزو کارکوونکو استخدام د پاکستاني کارګرو په ګټه و. دا الزاميت چې دغه کار نه يوازې له ځايي مقرراتو، بلکې د امريکا متحدو ايالتونو له مقرراتو سره هم مطابقت درلود، تضمينوي چې پروژې په لوړ کيفيت تطبيقېږي. خو د بهرنيو کارګرو له لوري د امريکا د اصولو مراعتول ډېر وخت نيسي او امريکايي چارواکو، په پاکستان کې د خپلو اسلافو په څېر، احساسوله چې د وخت له کموالي سره مخ دي.

د پاکستان اړتياوو ته د ځواب ويلو لپاره د امريکا متحدو ايالتونو د بودجې زياتوالی ډېر کم او د اغېزناک مديريت لپاره ډېره زياته وه. د چينايانو د پانګونې خلاف، د کوچنيو پروژو د ملاتړ او د ښوونځيو په څېر د ټولنيزو زېربناوو لپاره د امريکا متحدو ايالتونو مرستې جاري شوې. د مشهورو صنعتي پروژو د تطبيق لپاره د بودجې کموالی چې د CPEC په ځانګړنو بدلې شوې وې، امريکايي مرستې همداراز د هغو پروژو د پېژندنې او تياري لپاره ولګول شوې چې کولای يې شول د پانګونې نورې سرچينې هم جذب کړي. خو ډېری پاکستاني نخبه ګان د USAID پر فعاليتونو شکمن وو او د امريکا له لوري د بودجې له زياتېدو سره يې هم باور زيات نشو.[۷۶]

د مرستو د اغېزناک مديريت لپاره د بودجې زياتوالی د امريکا دولت له توان څخه ووت، په ځانګړي ډول دې ته په پام چې امريکايي استازوليو رقابتي لومړيتوبونه درلودل. بهرنيو چارو وزارت په افغانستان کې د امريکا د جنګي هڅو له لارې د سياسي اهدافو ترلاسه کولو په موخه د چټکو لګښتونو ملاتړ وکړ. USAID په اوږد مهاله

www.sikaraam.com
پراختیايي اهدافو ډېر تمرکز وکړ.[۷۷] د امریکا متحدو ایالتونو ځینو کارکوونکو به د پروژې د تدارکاتو پر مهال له لنډو لارو کار اخیست، د قرارداد له ورکړې وړاندې به یې د خپلواک لګښت د اټکل ترلاسه کولو مخنیوی کاوه. تر اوسه، د نامصرف شویو لګښتونو یوه نللیکه جوړه شوه. د USAID د حسابونو د تصفیې عمومي پلټونکي د داخلي څار پر اساس موندلې وه، چې یوازې ۱۵سلنه پروژې په بشپړ ډول خپلو ټاکل شویو اهداف ته رسېدلې وې.[۷۸]

که چېرې د امریکا متحدو ایالتونو چارواکو به پروژه په چټکۍ پرمخ وړه هم به پرې انتقاد کېده او که چېرې به په احتیاط مخکې تلل هم به پرې انتقاد کېده. د چټکتیا یوه بېلګه، په ګیلګیت بلتستان کې د ساتپار بند جوړولو سره مرسته وه، چې کشف شوه دا پروژه پایداره نه وه. د تولید شوې انرژۍ د عایداتو مالیات یوازې د بند کارګرو ته ورکول کېدل او د څارنې لګښت یې نه پوره کاوه. څو لسیزې، د نړیوال بانک او د اسیا پراختیايي بانک چارواکو د انرژۍ په تعرفه کې د اصلاحاتو غوښتونه کوله، دې ته په اشارې چې د برېښنا تولید د لېږد لګښت او مالیاتو په تثبیت بدل شوی دی. چارې تر دې هم بدترې شوې، د ګیلګیت بلتستان دولت د بند د اداره کولو لپاره متخصصین نه درلودل او ځایي خلکو نهرونه د برېښنا نورو سرچینو ته وګرځول، چې له امله یې د بند ظرفیت له ۴۰ سلنې څخه کم شو.[۷۹] دا په لوړ لګښت کمه اغېزناکه پروژه وګرځېده.

کله چې د امریکا متحدو ایالتونو چارواکو د ډېر احتیاط تمرین کاوه، د پېښو پر اساس یې له خطرونو څخه درس اخیستی شو. د ۲۰۱۳ کال په جولای کې، د پاکستاني دولت له لوري تر درېیو کلونو لابي وروسته، امریکا په ګیلګیت بلتستان کې د دیمار بهاشا بند په اړه د امکاناتو مطالعه تائید کړه. دا مطالعه نړیوالو پانګه والو ته د پانګونې د ډاډ لپاره ترسره شوه، چې له ۱۲ تر ۱۴ میلیارد ډالرو پورې وه او له پاکستان سره د امریکا د ټولې کومکې بودجې دوه برابره وه. د پروژې د موقعیت په اړه څو اندېښنې هم راپورته شوې: جنجالي قلمرو، چې لوړ زلزلیز فعالیت لري او د دېرش زره کسانو بیا ځای پر ځای کېدو ته اړتیا وه.[۸۰]

تر هغو چې د امکاناتو ارزولو مطالعه تصویبېده، د پاکستاني ډونرانو او پانګه والو ترمنځ چین د راپورته کېدو په حال کې و. په ۲۰۱۴ کال کې، چین ۱۲میلیارده ډالر رسمي بودجه اعلان کړه، چې درې پر پنځمه برخه یې سوداګریزو شرایطو پورې تړلې وه.[۸۱] د ۲۰۱۳ کال په مې میاشت کې پاکستان ته د لي کیچیانګ د سفر پر مهال د CPEC اعلان په داسې وخت کې وشو چې د امریکا مرستې د کمېدو په حال کې وې. دقیق هماغه مهال چې امریکا متحد ایالتونه له پاکستان سره د خپلو اړیکو د بیاکتنې په حال کې و، چین په ۱۹۶۵کال کې له فرصت څخه استفاده وکړه، خپلې مرستې یې اعلان کړې او بیاځلي د پرمختګ په حال کې و.

خو دا ځل، چین د وړاندیز لپاره ډېر څه لرل. که څه هم د CPEC لومړني تفاهم لیک کم جزیات درلودل، خو په ۲۰۱۴ او ۲۰۱۵ کلونو کې لاسلیک شویو تړونونو وړاندیز کاوه چې CPEC کولای شي ۴۶ میلیارد ډالرو ته ورسېږي. د ۲۰۱۵ کال په اپرېل کې پاکستان ته د شي د سفر پر مهال، دواړو لوریو ۵۱ تفاهم لیکونه لاسلیک کړل. لومړي وزیر نواز شریف چینایانو ته ډاډ ورکړ چې د پروژو د عملي چارو له پیل سره به هغه «د امکان تر کچې ټولو اسانتیاوو ته پراختیا ورکړي».[۸۲] توقعات لوړ و. ځینو پاکستاني څارونکو باور درلود چې CPEC د چین «ماسټر پلان» دی.

په ۲۰۱۶ کال کې، پاکستاني چارواکو USAID ته یو لیک واستوه او پکې غوښتنه شوې وه چې د دیامر- بهاشا بند په اړه د امکاناتو ارزولو مطالعه ودروي.[۸۳] راتلونکی کال، پاکستان او چین د ۵۰ میلیارد ډالري بستې د یوې

برخې په توګه د دریو نورو بندونو تفاهم لیکونه لاسلیک کړل. له دې اعلان سره، چې CPEC په افسانوي ډول ۱۰۰ میلیارد ډالرو ته پورته شو.

خو د CPEC د نورو برخو په څېر، دیامر۔ بهاشا بند هم عملي نشو. د ۵۰ میلیارد ډالري تفاهم لیکونو تر اعلان شپږ میاشتې وروسته، د پاکستان د اوبو او برېښنا پراختیا ادارې یا (WAPDA) له چین څخه د مالي تامین غوښتنلیک بېرته واخیست. د WAPDA رئیس مزمل حسین تشریح کړه: «د دیامر۔ بهاشا بند لپاره د چین د مالي تامین شرایط ناممکن او زموږ د ګټو خلاف و».[۸۴] په هر حال، که دا د غوره شرایطو لپاره یو مذاکراتي تاکتیک و یا رښتینی انکار، خو د پروژې راتلونکی ناڅرګند پاتې شو. همداراز دا امکان هم موجود و چې چین پاکستان ته یو داسې وړاندیز کړی و چې پوهېده ردېږي. په ۲۰۱۸ کال کې، د پاکستان یو لوړ پوړي قاضي د بند لپاره د پیسو ټولولو کمپاین پیل کړ او د R&B سندرغاړي اکون په ګډون یې د ګوتو په شمېر مشهور کسان او نور پاکستانیان مالي مرستې ته وهڅول.[۸۵] د ۲۰۲۰ کال په لومړیو کې، هغوی له اټکل شوي لګښت څخه یو سلنه کم راټول کړی و.[۸۶]

«مهرباني وکړئ یو سمندري مرکز جوړ کړئ»

د CPEC د تطبیق عملي چارې ډېرې سوکه وې. د ۲۰۱۸ کال په اکتوبر کې، پاکستان اعلان وکړ چې د پیسو نړیوال صندوق څخه د ضمانت [د دیوالیه کېدو مخنیوي لپاره مالي مرسته] ترلاسه کولو په لټه کې دی، هغوی چې په تېرو شپږو لسیزو کې په همدې هدف له پاکستان سره ۲۷ میلیارده ډالر مالي مرسته کړې ده.[87] د سریلانکا په ګډون د (BRI) په ټولو ګډونوالو هېوادونو کې د ناپایداره پورونو له انتقاد سره د مخ کېدو له وجې، چینايي چارواکو لېوالتیا لرله ترڅو د دقیقو اټکلونو په خپرولو سره CPEC ډېر خوندي وښيي. د ۲۰۱۸ کال په پای کې، د چین دولت ادعا وکړه چې د ټولټال ۱۹ میلیارد ډالرو په ارزښت ۲۲ پروژې بشپړې یا تر کار لاندې دي. ستره کټه ګوري يې انرژي وه، چې مجموعي لګښت یې ۱۳ میلیارد ډالر کېده او دوه پر درې برخه یې د ډبرو سکرو کارخونو ته ځانګړې شوې وې.[۸۸]

دواړو لوریو پرېکړه کړې وه چې د پاکستان د پورنو خطر به مدیریت کوي، خو اوږدمهاله پلانونو له لنډمهاله سیاسي انګېزو سره ورته والی نه درلود.[۸۹] د ډان د راپور پر اساس، د CPEC اوږدمهاله پلان له پاکستان څخه د مالي تضمینونو ترلاسه کولو سپارښتنه کوي او څرګندوي، د پاکستان اقتصاد کولی شي یوازې په کال کې مستقیم ۲ میلیارد ډالر پانګونه، یو میلیارد ډالر امتیازي پور او ۱,۵ میلیارد ډالر سوداګریز پورونه جذب کړي.[۹۰] خو په ۲۰۱۸ کال کې تر بیا ټاکل کېدو مخکې، کله چې شریف د برېښنا پروژو پر ۲۱ میلیارد ډالري بستې ټینګار درلود، هغه لېوالتیا لرله سخاوتمندانه تضمین ورکړي، د راپورونو پر اساس د پانګونې له ۳۴ سلنې څخه د زیاتو پیسو بېرته ادا کول د برېښنا فابریکو مسوولیت ګرځېده.[۹۱] دا معاملات کولی شي په راتلونکو کلونو کې پاکستان تر ډېر فشار لاندې راولي.

ګوادر بندر لا هم خپل پرمختګ ته دوام ورکړ. دا پروژه د لنډمهال لپاره په ۱۹۹۷ کال کې بیا فعاله شوه، کله چې شریف یوه کاري ډله جوړه کړه، ترڅو د بندر پراختیا تائید کړي. خو راتلونکی کال، پاکستان د خپلو اټومي وسلو لومړنی عمومي ازمېښت ترسره کړ، چې د نړیوالو بندیزونو او د بندر لپاره د بهرنۍ پانګونې د محدودولو

لامل شو. په ۲۰۰۱ کال کې، د چین . پاکستان اړیکو د پنځوسمې کلیزې په مناسبت، بیجېنګ ته د ولسمشر پرویز مشرف د سفر پر مهال، هغه د بندر د پراختیا تړون لاسلیک کړ. د لومړي فاز کارونه یې په ۲۰۰۵ کال کې بشپړ شول، له مهالوېش څخه یو کال وړاندې، خو د امنیتي اندېښنو له امله یې تر ۲۰۰۷ کال پورې د پرانېستې مراسم ترسره نشول. کله چې په ۲۰۰۸ کال کې بندر ته لومړنۍ سوداګریزه محموله ورسېده، په بېړۍ کې دومره غنم بار وو چې بندر کنټرول نشوای کړای او تر لنګر اچولو وړاندې اړتیا وه په بلې بېړۍ کې بار شي.[93]

د پرانېستې رسمي مراسم د بندر له عملي ګټې اخیستو وړاندې ترسره شول. په ۲۰۱۵ کال کې واک ته د شریف له رسېدو سره سم، د CPEC د دویم فاز جوړولو اعلان وشو. د ۲۰۱۶ کال په نوامبر کې، دواړو لوریو لېوالتیا لرله بریا اعلان کړي، شریف د مراسمو کوربه و، د پېۍ په پریکولو سره یې ان د سیاسیونو تصور تر فشار لاندې راوست. هغه خبریالانو ته وویل: «دا نظریه یوازې دوه کاله وړاندې حس شوه او نن د نوې دورې د پیل سباوون دی.» دا مراسم د هغه کاروان له رارسېدو سره هممهاله و چې دوه اونۍ وړاندې د قراقورم پر لوېې لارې (KKH) له کاشغر څخه روان شوی و. شریف ادعا وکړه: «په بلوچستان کې نویو جوړو شویو سړکونو نوې سیمې چې وړاندې د لاسرسي وړ نه وې او له انکشاف څخه محرومې وې، پرانېستې... او بې ثباته سیمو ته یې سوله راوړې ده.»[94]

ګوادر لا تر اوسه هم سولې او هوساینې ته نه دی رسېدلی. ډېر کم څه ورته رسېدلي دي. دې بندر ته د ۲۰۱۸ کال په اکتوبر کې لومړنۍ کانټینري بېړۍ ورسېده او د خالي کولو لپاره یوازې په درېیو ځایونو مجهزه وه، هماغسې چې پرمخ وړونکو یې ادعا کوله، په سختۍ کېدای شوای ګوادر په «نوې دوبۍ» بدل شي.[95] لا تر اوسه یې هم د هېواد له ډېرو سیمو سره اړیکي قطع دي او د څښاک پاکو اوبو او برېښنا په ګډون د لومړنیو خدمتونو له ستونزې سره مخ دی. که چېرې لوېې بار وړونکې بېړۍ په ناڅاپي ډول ورسېږي، بندر او پکې کمزورې زېربناوې یې د کنټرول وړتیا نه لري.

د بندر سیمه ییزې ګټې د پوښتنې وړ دي. که چېرې او کله بندر ګټې اخیستنې ته وسپارل شي، چین به د ګټې ستره برخه ۹۱ سلنه او د پاکستان فدرالي دولت به ۹ سلنه ترلاسه کړي او د بلوچستان ایالتي حکومت ته به هېڅ پاتې نشي. ځایي خلکو په ساختماني چارو کې له بوختیاوو د محرومېدو، په زور بېځایه کېدو، په ټولیز ډول د کب نیونې لپاره اوبو ته د لاسرسي نشتوالي او د امنیتي پوستو او څار زیاتوالي په اړه خپلې اندېښنې څرګندې کړې.[96] دا اندېښنې چې د CPEC ګټې یو طرفه دي، د سترو انتقادونو لامل ګرځي.[97]

بلوچستان په ځانګړي ډول د هغو کسانو لپاره لا هم خطر دی چې د CPEC په پروژو کې کار کوي. د ۲۰۱۶ کال په سپټمبر کې، د شریف له لوري د سولې اعلامیې تر اعلان دوه میاشتې وړاندې، د پاکستان د سرحدي کارکوونکو سازمان ویاند، د KKH جوړولو په څېر یو ورته ګروپ، اعلان وکړ چې پاکستاني ځواکونو له ۲۰۱۴ کال راهیسې څلور څلوېښت پاکستاني کارګر وژلي دي. د ۲۰۱۸ کال په نوامبر کې، جنګیالیو په کراچۍ کې د چین پر کونسلګرۍ برید وکړ. د بلوچستان ازادي غوښتونکو ځواکونو د دې برید مسؤلیت پر غاړه واخیست او چین یې د پاکستان له سرچینو څخه په ناسمې ګټې اخیستنې تورن کړ.[98]

چین د امنیت ښه کولو لپاره پر پاکستان متکي و. په ۲۰۰۴ کال کې، د پاکستان په شمال کې د ګومل زم بند پر چینایي کارکوونکو تر برید وروسته، چین دا پروژه وځنډوله.[99] خو د CPEC شاوخوا پاملرنه د دې لامل شوه چې د پروژو درول یا له پاملرنې پرته د غیر ضروري چینایي ځواکونو استول ستونزمن شي. د چین په ټینګار، پاکستان

د ۱۵ زره سرتېرو يوه فرقه جوړه کړه، ترڅو د پروژې امنيت ټينګ شي. همدارز چيناييي شرکتونو د پاکستان په قانوني رژيم کې له يوې خړې سيمې څخه په ګټې اخيستو، چېرته چې د پاکستاني او بهرنيو شرکتونو ترمنځ ګډو پانګه والو پکې وده کړې، خصوصي امنيتي قراردادیان وګمارل.[۱۰۰]

امنيتي ننګونو، د ګوادر له کمزوري سوداګريز فعاليت سره يو ځای، دې ګمان ته لمن ووهله چې دا بندر به د چين په سمندري تاسيساتو بدل شي.[۱۰۱] د پاکستان دفاع وزير چودري احمد مختار په ۲۰۱۱ کال کې فايننشال ټايمز ته وويل: «موږ له خپلو چينايي ورونو څخه غوښتنه کوو چې مهرباني وکړئ په ګوادر کې يو سمندري مرکز جوړ کړئ.»[۱۰۲] له هماغه وخته د چين او پاکستان چارواکو دا امکان رد کړی دی.[۱۰۳] چين په ګوادر کې د تلپاتې سمندري ځواک حضور ته اړتيا نه لري او ښايي بندر ته د لاسرسي وړتيا ورته بسنه وکړي. په واقعيت کې، هغه شرايط چې پاکستان څو لسيزې مخکې امريکا ته وړانديز کړي وو، يو انتخاب وړاندې کوي. په ۱۹۷۲کال کې، د پاکستان دفاع وزير د بوټو په امر يادونه وکړه چې پاکستان نه غواړي د امريکا متحدو ايالتونو ډېر نظامي پرسونل په بندر کې ځای پر ځای کړي، خو امريکا متحد ايالتونه ښايي د اړتيا پر مهال اسانتياوو ته لاسرسی ارزښتمن وګڼي.[۱۰۴]

د پاکستان او چين د اتصال ستري پروژې، نلليکه او ريل پټلۍ، هماغسې د خوبونو لړۍ پاتې شوه. دا نلليکه به د نړۍ يو له اوږدو او لوړو نلليکو څخه وي، چې له ګوادر څخه به د قراقورم غرونو په اوږدو کې د چين په لويديځ کې کاشغر پورې ورسېږي.[۱۰۵] د سمندر له کچې به پنځلس زره فوټو ته تېل پمپ کړي، له درې زره کيلومټرو څخه په ډېر واټن کې ځواکمنو پمپونو، زيات ګرمښت او ځانګړي عايق ته به اړتيا ولري. د جوړېدو لګښت يې ۱۰ ميلیارده ډالر اټکل شوی دی، چې ان د نورو نلليکو په پرتله د لوړې ودې او ډېره خوندي تر سترګو کېږي.[۱۰۶] له جوړېدو وروسته، دغه عمليه به د هر پمپ شوي بېلر پر سر لګښت تقريباً اته ډالره زيات کړي.[۱۰۷]

د نلليکې ستراتېژيک ارزښت د هغه له لوړ قېمت سره متناسب نه تر سترګو کېږي.[۱۰۸] ځينې څارونکي وړانديز کوي، دا کار کولای شي پر هغو تېلو چې د مالاکا له تنګي څخه لېږدول کېږي، د چين د اتکا له کموالي سره مرسته وکړي. خو که چېرې د دې پروژې اصلي هدف د مالاکا تنګي د تړل کېدو پر مهال د ځای ناستې په توګه د تېلو برابرول وي، دا به همدارز د ځمکې د تخريب او هوايي بمبار پر مهال هم زيانمنه وي. د ګوادر بندر محاصره کول يا له فعاليت څخه غورځول به د مالاکا تنګي په پرتله اسانه وي. د مالاکا تنګي د تړل کېدو او پکې د جګړې ليدلوری، احتمالاً د امريکا او چين ترمنځ اوس په نظر نه راځي، خو په ورته مهال به دغه نلليکه د بلوچ جنګياليو د بريدونو پر وړاندې زيانمنه وي.

ريل پټلۍ کولي شي د ټول کال په اوږدو کې د ځمکې له لارې سوداګري ته اجازه ورکړي، خو نجومي لګښت [ډېر زيات] به ولري. له شمال تر خنجراب پورې د پاکستان د ريل پټلۍ شبکې پراختيا به په اټکلي ډول دوه سوه کيلومټره تونل او اويا پُلونو جوړولو ته اړتيا ولري. له سويل تر ګوادر پورې موجوده ليکه ارتقا ته اړتيا لري، چې د امکاناتو ارزولو مطالعه يې تازه پيل شوې ده.[۱۰۹] په مجموع کې، د دې دوو الحاقيو لګښت ۱۶ ميليارد ډالر اټکل شوی دی او د هرې يوې جوړول به يې حد اقل پنځه کاله وخت ونيسي.[۱۱۰] په رسمي ډول، ټاکل شوې د سويلي برخې جوړېدل به يې په ۲۰۲۵ کال او د شمالي برخې جوړېدل به يې په ۲۰۳۰ کال کې پيل شي، نږدې په

کافي کچه به چارواکو ته اجازه ورکړي ترڅو د پروژو په اړه له ځېرو سره مخامخ خبرې وکړي او هغوی ته به اجازه ورکړي تر کافي لرې وخت پورې یې په راحتۍ وځنډوي.[111]

په داسې حال کې چې د رېل پټلۍ او نللیکې چارو کوم پرمختګ نه دی کړی، پیاوړې هواوې چینايي مخابراتي شبکې په ټوله خنجراب دره کې د نوري فایبر کېبل غځولی دی. په ۴۴ میلیون ډالرو، هم ارزانه او هم ډېر د عملي کېدو وړ.[112] د هواوې استازی اشاره کوي چې دا به پاکستانیانو ته اجازه ورکړي ترڅو په ډېرې چټکۍ چینايي محتویاتو ته لاسرسی ومومي او تر سمندر لاندې کېبلونو په مخنیوي سره به له چین پرته د ګاونډیو هېوادونو د جاسوسۍ لار ډېره ستونزمنه کړي.[113] د وړاندیز شوې نللیکې خلاف، نوري فایبر کېبل د بریدونو پر وړاندې لږ زیانمنېدونکی او بیاجوړونه یې ارزانه ده. د وړاندیز شوې رېل پټلۍ خلاف، خلک نشي لېږدولی. دا ډول اتصال ښيي د دواړو دولتونو لپاره ډېر راحته دی.

«له همالیا څخه لوړ»

سوکه سوکه، CPEC د امریکا متحدو ایالتونو . پاکستان له اړیکو څخه د حقاني د یادښتونو تکرار جوړوي. توقعات که مبالغوي نه وي، هېڅ دي. ژمنې ماتې شوې، ځکه یوازې د CPEC پروژې ځینې برخې عملي شوې دي. لومړي وزیر عمران خان چې په ۲۰۱۸ کال کې واک ته ورسېد، د CPEC د ډېری پاتې پروژو چارې وځنډولې. د خان د سوداګرۍ او صنعت سلاکار عبدالرزاق داوود د ۲۰۱۸ کال په سپټمبر کې وویل: «ښايي وکولي شو CPEC تر نورو پنځو کلونو یا له هغه څخه د زیات وخت لپاره تمدید کړو.»[114] د خان دولت د هغو مذاکراتو له وجې چې د بدو تړونونو له امله د پاکستاني شرکتونو په لګښتونو یې چینايي شرکتونو ته ګټه رسوله، مخکېنی دولت پر وباله. خو له دې ناویل شوي مفهوم څخه تېښته چې چین د پاکستان له کمزورۍ ګټه اخیستې، ستونزمنه ده.

د چین د شکایتونو لېست هم د لویدو په حال کې دی. چینايي شرکتونو په دې نوښت کې له فساد، په تدارکاتو او د جوازونو صادرولو پروسه کې له ځنډ او پر وخت د پاکستان له لوري د پیسو نه ادا کولو په اړه شکایتونه کړي دي.[115]پاکستاني سوداګرو پخپلو ایالتي حکومتونو فشارونه راوړل ترڅو د ځانګړو اقتصادي زونونو جوړولو چارې وځنډوي، هغه [زونونه] چې د چین دولت یې جوړېدو ته لېوالتیا لرله. په ۲۰۱۷ کال کې، د څو پروژو لپاره په موقت ډول د بودجې په ځنډولو سره چین پر CPEC د پاکستان له څارنې خپله نارضایتي څرګنده کړه.[116]

تر اوسه، چین او پاکستان د خطرناکو غلط فهمیو مخنیوی کړی دی. ان د توقعاتو له نه پوره کېدو سره، نوې ژمنې کېدې چې د دواړو لوریو چارواکو ته یې اجازه ورکوله ترڅو خپلې راتلونکې ته ښې هیلې وساتي. پاکستان یو څو بدیلونه لرل او تقریباً د نفوسو نږدې دوه پر دریمه برخه یې تر دېرشو کلونو کم عمره کسان جوړوي، د دې هېواد د سرشمېرنې ساعت د ټک ټک په حالت کې دی. له ملموسو پایلو پرته، د چینايي پانګه والو لېوالتیا او د چینايي کارګرو زغم ښايي په خپګان بدل شي.

چین له ورته ډېرو ننګونو سره مخ دی چې په پاکستان کې د امریکا متحدو ایالتونو هڅې ځوروي، خو ګټې یې ډېرې مستقیمې او تلپاتې دي. په پاکستان کې د امریکا متحدو ایالتونو مداخله هېڅکله د پاکستان په اړه لومړۍ مرحله کې نه وه، بلکې د یوې سترې جګړې په اړه وه چې پکې د پاکستان همکارۍ ته اړتیا وه. د چین لپاره، CPEC

www.sikaraam.com
ډېر مستقیم دی. دلته یې ژوند دی او د امریکا متحدو ایالتونو له جلاداره جغرافیوي انزوا څخه خوند نه اخلي. ان که چین یې وغواړي هم، په بشپړه توګه یې نشي پرېښودای.

د قدرت بېلانس د چین په ګټه دی، خو په صحنه کې د CPEC د تعریف لپاره د هڅو په لړ کې، پاکستان ډېره تجربه لري. د شلمې پېړۍ په اوږدو کې، چین هېڅکله د امریکا متحدو ایالتونو په څېر د خپل اوج په مرحله کې په بهرنۍ پراختیا کې ښکېل نه و. پاکستان له کوم وخت راهیسې چې خپلواکي ترلاسه کړې له خپلو بهرنیو شریکانو سره یو ځای او د هغوی پر وړاندې کار کوي. رهبران یې د بهرني ملاتړ جذبولو لپاره د بهرني فشار پر وړاندې له اندازې زیات له ګونډو کېدو پرته، د ښه والي یا ډېرې وخت، د بدترېدو لپاره، ډېر ماهر دي. د انکشاف او خپلواکۍ ترمنځ په اصلي سیالۍ کې، دوی دویمي ته د لومړني په قېمت ترجیح ورکړې ده. دوی ډېرې وخت د نخبه ګانو د ګټو ساتلو لپاره د بدلون پر وړاندې مقاومت کړی دی. د خپل کور په چمن کې، پاکستان له ګټې پرته د ګټې یوه اوږده مخینه لري.

CPEC پر «لوبې بدلوونکې» مشهور شوی، خو اجازه یې ورکړې پخوانۍ لوبې دوام ومومي. تراژیدي دا ده چې د پاکستان د انکشاف پالیسۍ د معلوم وخت لپاره دي. د بېلګې په توګه، د نړیوالو مرستندویانو له لوري په میلیاردونو ډالرو او سلګونه سلا مشورو سربېره، پاکستان نه دی توانېدلی د انرژۍ سکټور جوړ کړي. د بدو پالیسیو له امله په دې برخه کې انحرافات، په کال کې د هېواد د کورنیو ناخالصو تولیداتو ۶,۵ سلنه مصرفوي.[۱۱۷] د خان ټاکنیز شعارونه له بدلون ډېر تداوم څرګندوي. د پاکستاني پوځیانو له لوري، چې د موجوده وضعیت تر ټولو پیاوړی مدافع دی، د هغه د ائتلاف ملاتړ کېده.[۱۱۸]

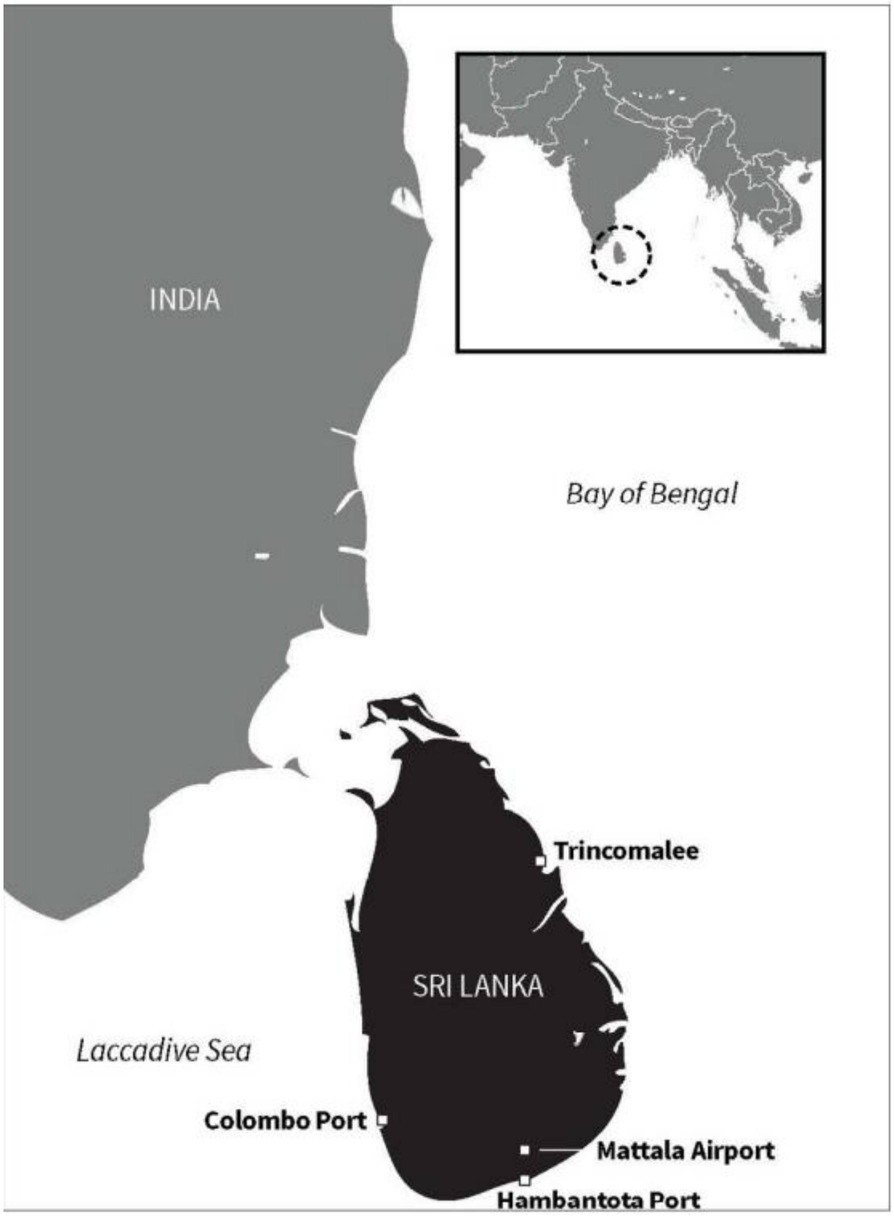
د پاکستان د لومړیو ورځو تشابهات ان شخصي دي. د ۲۰۱۸ کال په اکتوبر کې، د خان د بریښنا وزیر عمر ایوب خان په (یو کمربند؛ یوه لار) کنفرانس کې د ګډون په موخه د چین سوژو ته ولاړ. هغه په دې کنفرانس کې وویل: «(یو کمربند؛ یوه لار) پروژه کې پاکستان یو له مهمو هېوادونو څخه دی، قراقورم لویه لار چې پاکستان او چین سره نښلوي د CPEC یو له محورونو څخه دی.»[۱۱۹] هغه یادونه ونه کړه چې نیکه یې جنرال ایوب خان د KKH جوړولو بې نظمه ریاست پر غاړه درلود. د جنرال خان په څېر، چې په ۱۹۶۱ کال کې چین ته له ورګرځېدو وړاندې یې د ملاتړ لپاره د امریکا متحدو ایالتونو پر کانګرس فشار راوست، هغه ځکه هلته تللی و چې خپلو بهرنیو ملاتړو ته ډاډ ورکړي او دقیقاً د لا زیاتې پانګونې غوښتونکی و.

چین هم پخپل وار، تر دوی د مخکې راغلو قدرتونو تېروتنې تکراروي. دا هېواد نه دی توانېدلی خپله پانګونه په سختو اصلاحاتو پورې مشروطه کړي. د لا سختو لومړیتونو ټاکلو لپاره د پاکستان د هڅولو پر ځای، د پروژو پراخ لېست څخه د انتخاب لېواله و. په پاکستان کې د پروژو لپاره د چین کرنلاره تر ډېرې کچې پخپلو تجربو ولاړه ده. د غربي اقتصادپوهانو په څېر چې پاکستان ته یې سلامشورې ورکولې، چینایي چارواکو خپلې وړتیاوې له حده زیاتې لوړې اټکل کړې وې. چینایي چارواکي په دې دلیل په پاکستان کې د پروژو له درېدو څخه، چې په چین کې پروژې نه ځنډوي، حیران شوي دي.[۱۲۰] دا ټولې تېروتنې د ډېرې پاملرنې وړ دي، ځکه چین غواړي د (BRI) پر نمونوي پروژې بدل کړي.

چین یوې داسې سیالۍ ته ننوتی چې ترې وتل ورته سخت کار دی. کله چې هر څه سم پرمخ ځي، نړدې والی شتمني ده، خو په پاکستان کې د زیان راکمول ستونزمنوي. په تېر کې د چین څرګند تعامل دې هېواد ته اجازه ورکړې چې له پاکستان سره په اړیکو کې پائېدونکې مسیر وساتي او چارواکي یې وهڅول ترڅو اعلان وکړي د دوی

دوستي «له هماليا لوړه او د نړۍ له ژورو سمندرونو ژوره او له ګبينو خوږه ده».[۱۲۱] خو په ژور تعامل کې ډېره ګډوډي هم رامنځته کېږي او دا متل خپل خبرداری لري. ګبين خواږه دي، خو په لويو پروژو کې د لګښت په څېر، لنډمهاله قوت رامنځته کوي چې په چټکۍ له منځه ځي. غرونه لوړ او سمندرونه ژور دي؛ خو د ډېرو پورونو په څېر خطرناک هم دي.

www.sikaraam.com



سریلانکا

د ستراتېژیکو او نړیوالو مطالعاتو مرکز، د اسیا بیا نښلولو پروژه

اتم څپرکی

د پورونو لوبه

سریلانکا

د سریلانکا سویلي ساحل ته په یوې کتنه کې، د هامبانتوتا مارتلو څلی له تاوتریخوالي څخه د ډکې ماضي او هغې مبارزې شاهد دی چې لا تر اوسه هم دوام لري. ګرد او پلن، یوازې د پنځه ویشت فوټو په لوړوالي سره، د دغه څلي ارتفاع له هغې غونډۍ چې پکې موقعیت لري ترلاسه کېږي. د ۱۸۰۰ کال په لومړیو لسیزو کې د بریتانوي سرتېرو له لوري جوړ شوی، یوه لرې پرته تاکتیکي پوسته چې د دوی د پاچې کېډو هدف څرګندوي. د دوی په راتلو سره کېنډي سلطنت، چې نږدې څلور پېړۍ یې په دې سیمه واک وچلوه، پای ته ورسېد. په ۱۹۹۰ کال کې، د بریتانیا له وتلو څلور لسېزې وروسته، دا څلی په متناقض ډول د کب نیونې موزیم په توګه بیا ورغاول شو. دننه، د وسلو [نښې ویشتو سوري] له هغو سوریو څخه چې بریتانوي سرتېرو به یو وخت له هغو څخه بهر څار کاوه، رڼا ننوته او په چت کې له پرانستې کړکۍ څخه به لاندې نور راپرېوته.

د څلي له سر څخه لاندې دوه منظرې ښکاري. د سویل پر لور، چې د هند سمندر ته وګورې غټې بېړۍ په کراره او ارامۍ د حرکت په حال کې دي. هره یوه خپل مسیر ترسیموي، خو ټولې په یوه لوی ځای کې راټولېږي. له تېلو ډک ټانکرونه د ختیځ پر لور چین ته د حرکت په حال کې دي. لویې کانټینري بېړۍ، چې توکي پکې د یو بل ترڅنګ ایښودل شوي وو او په لوګو یا نښانونو رنګ شوي وو او توکي یې اروپا ته لېږدول. د دوی تر ټولو لویې، د فوټبال ډګر څخه ډېر عرض درلود او ارتفاع یې د امپایر د ناستې له ودانۍ څخه لوړه وه. په مجموع کې، په کال کې شاوخوا شپېته زره بېړۍ له دې ځای څخه تېرېږي. د توکو لپاره مانترا[6] په ټولیز ډول بندرونو ته صدق کوي: موقعیت، موقعیت، موقعیت. هامبانتوتا د نړۍ د بېړۍ چلوونکو یو له بوختو کرښو څخه لس میله سمندري واټن لري.

که لویدیځ ته وګورئ، په سواحلي کرښو کې، د بېړۍ چلولو لوی او پرمختللي کرېنونه، چې هر یو یې د دېرش میلیون ډالرو ارزښت لري، د چین اړوند یو بندر څخه پورته کېږي او فعالیت کوي. وړاندې تر دې چې په ۲۰۰۸ کال کې پکې ساختماني چارې پیل شي، دا سیمه تر ډېره ځنګلي وه. تر اوسه هم شاوخوا نږدې وحشي فیلان ګرځي راګرځي، دا چې نوې ابادۍ د دوی د اوسېدو ځای تنګ کړی، نو دوی له خپلو خوندي ځایونو بهر راوځي او له انسانانو سره په اړیکه کې دي. سریلانکا د نړۍ د طبیعي بندرونو ځینې تر ټولو غوره هغه لري، خو عجیبه دا ده چې دا بندر له ساحل څخه جلا شوی دی. د تېلو اچولو، بارونو لېږدولو او د بېړیو بیا جوړولو خدمتونو په لرلو سره یوه لوجیستیکي او صنعتي سیمه چې په ۲۰۱۷ کال کې د سل زره کارونو رامنځته کولو ژمنې سره پرانېستل شوه.[1] دغه نېکمرغي به د شپېته زره کسانو نفوس لرونکی هامبانتوتا، د کب نیونې په یو ښار بدل کړي. ستونزه دا ده چې دا دوه تصویرونه ـ د نړۍ د بېړۍ چلولو بوختې کرښې او له هغه څخه د ګټې اخیستو لپاره د سریلانکا قمار. له یو بل څخه میلیونه واټن لري. په ۲۰۱۷ کال کې، دې بندر د سریلانکا د ټولو ترافیکو له یوې سلنې څخه کم یې اداره کاوه. د فعالیت رامنځته کولو لپاره، په بېړیو کې بار موټرونه د سریلانکا له پلازمېنې

---

[6] مانترا یا منترام یوه مقدسه وینا، یو رباني غږ، یوه هیجا، کلمه یا غږ یا د کلماتو یوه ټولګه چې په سانسکریت، پالي او نورو ژبو کې د تمرین کوونکو په باور د جادویي، معنوي یا مذهبي ځواک لرونکې ده.

کلمبو، د تر ټولو بوخت بندر کور، چې د ودې په حال کې دی او په راتلونکو کلونو کې یې د پراختیا پلانونه هم شته، د تېرېدو په حال کې دي. کله چې د هامبانتوټا نسبي بارونه خالي کېږي، ډېرې یې د شمال پر لور کلمبو او نورو ښاري سیمو ته، چېرته چې ډېری سریلانکایان مېشت دي، استول کېږي. دا د دولت د کمزورې هدفمندې لاسوهنې یوه کلاسیکه بېلګه ده، چې د قضیې د اصلي ریښو موندلو پر ځای یې کفایتي زیاتوي.

د دې پر ځای چې سیمه یېز انکشاف ځواکمن کړي، هامبانتوټا بندر د چینايي پورونو د پوسټر چایلډ[7] په خطرونو بدل شوی دی. هېڅکله داسې په پام کې نه وه نیول شوې چې دا بندر به د چین ملکیت ګرځي او د هغوی له لوري به اداره کېږي، خو د چین په مالي مرسته جوړ شو او فلجوونکي پورونه په سریلانکا زیات شول. امریکا متحدو ایالتونو له دې بېلګې ګټه واخیسته، ترڅو له چین څخه د پور اخیستو خطر څرګند کړي. هماغسې چې د ۲۰۱۸ کال په اکتوبر کې د امریکا متحدو ایالتونو مرستیال ولسمشر مایک پېنس وویل: «چین د خپل نفوذ پراخولو لپاره د (پورنو ډیپلوماسۍ) اصطلاح څخه کار واخیست... یوازې له سریلانکا وپوښتئ، چې د سترو پورنو په اخیستو یې د چین دولتي شرکتونو ته اجازه ورکړه، ترڅو په مشکوک سوداګریز ارزښت بندر جوړ کړي.»[۲]

د یو پخواني وینا لیکوونکي په توګه، زه کولی شم د دغو لیکو ستایل کېدونکی جذابیت، په ځانګړې توګه خپلو امریکايي مخاطبینو لپاره، وستایم. خو د یو شنونکي په توګه، په دې اړه فکر چې دوی څنګه یو نړیوال مخاطب ته غبرګ کوي، هیله لرم کوم څوک دا غبرګ قطع کړي. د سریلانکا پېچلتیاوې په یوه ارزانه جاسوسي ناول بدلې شوې دي، چې د یوې ارامه او تر ډېره کورنۍ، انساني ډرامې پر ځای یې د بهرنیو قدرتونو ترمنځ د ساده جمع صفر سیالۍ بڼه غوره کړې ده.

د هامبانتوټا سوداګر

د هامبانتوټا بندر تر شا د بې پروا هیلې داستان پروت دی چې شکسپیر تشخیص کړی و. د وینس سوداګرۍ د پیل په صحنه کې، د باسینو [د ایټالیا یو ښار دی] یو ځان غوښتونکی او مصرفي درونډ سړی دا د ځان لپاره ماته او ناهیلي بولي چې له شتمن وارث پورتیا څخه پور واخلي. هغه وايي: «خپل څومره ملکیتونه مې له کاره غورځولي دي/ په هغه څه چې بندر غیر نورمال ښکاري/ او زما د کمزورۍ وسیلو ته دوام ورکوي.» ان له سمندري ورته والي ډېر، دا د باسینو د انګېزې او خطرناکونو پورونو ترمنځ اړیکه ده چې هامبانتوټا یې بیانوي. د انتونیو ملګری، شتمن سوداګر، هوکړه کوي چې د پور تضمین کوي. دا معامله په یوه شرط مشهوره ده: که چیرې انتونیو ونشي کړای بېرته پور اداء کړي، پور ورکوونکی ښايي د هغه د بدن یو پونډ غوښه واخلي.

د سریلانکا په قضیه کې، د دې غوښتنې درونډ سړی ماهیندا راجاپاکسا و، چې پای یې د سریلانکا د خلکو لپاره مهربانه نه و، هغه چې دې بې نښه شویو پیسو ورکولو ته یې باید دوام ورکړی وای. راجاپاکسا د هامبانتوټا په یوې سیاسي پېژندل شوې کورنۍ کې زېږېدلی دی او پلار یې د سریلانکا په پارلمان کې نږدې دوه لسیزې خدمت

---

[7] پوسټر چایلډ: د دې اصطلاح د اصلي معنی پر اساس، هغه ماشوم چې په ناروغۍ اخته وي او د مرستې ټولولو کمپاین لپاره یې تصویرونه په پوسټرونو یا نورو رسنیو کې خپرېږي.

وکړ. کله چې په ۱۹۶۷ کال کې مشر راجاپاکسا ومړ، دا چارې ماهیندا ته وسپارل شوې ترڅو دا کورنۍ دود پرمخ یوسي. په ۱۹۷۰ کال کې، په داسې حال کې چې یوازې ځلورویشت کلن و، هغه په پارلمان کې د خپل پلار د څوکۍ ترلاسه کولو لپاره ټاکنیزه مبارزه وکړه، وېې ګټله او د سریلانکا په تاریخ کې د پارلمان په ځوان استازي بدل شو. هغه اوه کاله تر خدمت وروسته خپله څوکۍ له لاسه ورکړه او د کب نیونې د ستر ښار تانګاله په هامبانتوتا ولسوالۍ کې یې د قانون زده کړه پیل کړه. په ۱۹۸۳ کال کې یې د ښکلا له یوې پخوانۍ شهزادګۍ شیرانتي وکراماسینګه سره واده وکړ، د چا اړیکه به چې د لوړ مقام ترلاسه کولو لپاره له هغه سره مرسته وکړي.

هېڅوک راجاپاکسا نشي تورنولی چې هغه له کوم ځایه راغلی دی، ځکه هغه هېچاته ته د دې خبرې د یادولو فرصت ور نه کړ. د هغه د اغوستو په ځانګړو سپینو دودیزو کالیو به د مارون شال سوداګریزه نښه وه، داسې ښکاري دغه الهام یې له خپل کاکا څخه اخیستی و، هغه چې د هامبانتوتا د عمومي وکیل په توکه قهوېي شال چې د سیمه ییز بوټي (ربدن) استازولي یې کوله، اغوسته. راجاپاکسا خپل ځان د سریلانکا د کروندګرو ژغورنې ته وقف کړی و.[۳] دا له کلیوالي بنسټ سره د یو سیاستوال هوښیارانه حرکت دی او په یو ډول دې کار یې تر هغو چې د عامو خلکو په نظر د هغه شتمنۍ زیاته شوه، دوام ورکړ. هغه د جواهراتو مینه وال و او په یوه وخت د اتو ګوتمیو اغوستو له امله په «د ګوتمیو ارباب» مشهور و.

راجاپاکسا په ۱۹۸۹ کال کې بیاځلي سیاست ته داخل شو او په پارلمان کې یې چوکۍ ترلاسه کړه، وروسته یې د کار وزیر او بیا د کبانو چارو وزیر په توګه خدمت وکړ. د کابینې د یو غړي په توګه، هغه د کبانو په موزیم باندې د مارتلو هامبانتوتا ځلي بدلولو په ګډون د کورنیو حیواناتو پروژو ته دولتي پیسې ځانګړې کړې. هغه همداراز ژمنه وکړه چې سترې بېړۍ به هامبانتوتا ته راوړي.[۴] په ۲۰۰۲ کال کې، راجاپاکسا د اصلي اپوزیسیون ګوند مشر شو، یو سیال چې د هېواد د لوړ مقام ترلاسه کولو په انتظار و.

د همدې کال په وروستیو کې، د چاندریکا کوماراتونګا او رانیل ویکرمسنګه په رهبرۍ واکمن ائتلافي دولت د انکشاف یو پراخ پلان ځرګند کړ. د ۲۰۰۲ کال په ډسمبر کې، د «سریلانکا بېرته ترلاسه کولو» پلان خپور شو او د ګډوډۍ نښې یې درلودې چې وروسته به څرګندې شي.[۵] د منسجم پلان یا ستراتېژۍ پر ځای تر ډېره د هیلو لېست ته ورته و. د اسنادو یوه برخه ښيي چې هامبانتوتا بندر یو «اوږد مهاله» لومړیتوب دی، په داسې حال کې چې بله برخه یې دا یو «منځمهاله» لومړیتوب بولي. د ګډوډۍ برخې ښايي له دې واقعیت ریښه اخیستې وي، چې تر اوسه پورې بندر له ټولو جزئیاتو سره نه دی مطالعه شوی.

د لویو پروژو د پلان جوړولو لپاره د امکاناتو ارزولو مطالعه اړینه ده، خو دا د هنر او ساینس ګډوله ده، چې د رښتینو تېروتنو او لاسوهنو امکانات برابروي. مسؤل خلک کولی شي په دې اړه چې له کومو انګېرنو ګټه واخلي او پایلې څنګه تفسیر کړي، د نظر اختلاف ولري. لږ واقعي، کولی شو دا مطالعات د یو ترجیح شوي کار د ملاتړ لپاره ترسره کړو او ملاتړي تل د متفاوتې مطالعې انتخاب هم لري. «د سریلانکا بېرته ترلاسه کولو» پلان یادونه کوي، چې یو کاناډايي انجینري شرکت SNC Lavalin به د بندر په اړه د امکاناتو ارزولو مطالعه بشپړه کړي.

د کلیوالي سیمو د انکشاف لپاره په پام کې نیول شویو پروژو ارزونه، په ځانګړې توګه خطرناکې دي. د خرګوس نږوتو لارې او ګوادر بندر په څېر چې په ۳ او ۷ څپرکو کې تشریح شول، هامبانتوتا د ودې لپاره د لوېې بدلوونکې ماشین په څېر په پام کې نیول شوې ده. د محرومو سیمو لپاره د اقتصادي فرصتونو غوښتنه دومره ځواکمنه ده چې کولی شي اړوند لګښتونه وپوښي. تر انکشاف لاندې یوه سیمه کې د نوي بندر جوړول ډېرې وخت غوره

سیمه یېزو او ملي سړکونو، د برېښنا تولید او وېش او اوبو خدمتونو ته اړتیا لري. ډېری دغه لګښتونه د بندر پخپلو لګښتونو کې نه حسابېږي او معمولاً د بندر لپاره د سایټونو د پرتلنې پر مهال، د عیبونو په ډول انګېرل کېږي. خو کله چې کلیوالي انکشاف لومړنی هدف وي، دا ننګونې د پروژې لپاره حق په جانبه ګڼل کېږي.

په پیل کې، د سریلانکا دولت سمه غوښتنه وړاندې کړه. په ۲۰۰۳ کال کې، یو دولتي ګروپ وټاکل شو ترڅو د SNC مطالعه وارزوي او په پای کې یې رد کړه او دلیل یې په کلمبو بندر کې د بندر د بالقوه اغېز له پامه غورځول و.[۶] د پېړیو لپاره د طبیعي بندر په توګه، د بریتانیا د واکمنۍ پر مهال کلمبو بندر ته انکشاف ورکړل شو او بیا په ۱۹۷۰لسیزه کې د کانټېنرونو د ځای پر ځای کولو لپاره عصري شو. په ۲۰۱۶ کال کې، د نړۍ د پنځه ویشتو بوختو بندرونو ترمنځ یې په سر کې ځای ونیوه.[۷] دې بندر د لا زیاتو توکو د ځایولو ظرفیت درلود او که چېرې پکې د کاروبار زیاتوالي له وجې ځای تنګېده، د پراختیا پلان یې هم نیول شوی و.[۸] د هامبانتوتا بندر د بریا لپاره ستر ګواښ تل د سریلانکا له منځه و.

د سترو پروژو لپاره نظریات ځي او راځي، خو په نادره توګه له منځه ځي. وړاندې تر دې چې سوئیس کانال په واقعیت بدل شي، د مصر له یو شمېر فرعوني رهبرانو نیولې تر ناپیلیون پورې، دغه خیال مطالعه او همداسې پرېښودل شو. د ۱۸۰۰ لسیزې په لومړیو کې د امریکا متحدو ایالتونو د لویو لارو پراخ سیستم وړاندیزونه مطرح شول، خو ایزونهاور ته د شوروي اتحاد ګواښ لازموله، ترڅو د امریکا متحدو ایالتونو کانګرس ملاتړ ترلاسه کړي. کله چې ټکنالوژي نوي فرصتونه پرانېزي، پروژې کولی شي په نوي بېړني حالت کې بیا راڅرګندې شي، هغه مهال چې لا زیاتې مالي سرچینې پیدا یا په دې دلیل چې کورنی سیاست یې غواړي. هره لویه پروژه یو ځواکمن سیاسي ملاتړ ته اړتیا لري او په ۲۰۰۳ کال کې، هامبانتوتا بندر کافي ملاتړ نه درلود. دا نظریه مطالعه شوه او رد شوه، خو له منځه یو نه وړل شوه.

کله چې راجاپاکسا د ۲۰۰۵ کال په ولسمشرۍ ټاکنو کې کاندید شو، هغه له دوو ناورینونو چې یو طبیعي او بل د بشر په لاس رامنځته شوی و، ګټه پورته کړه. د ۲۰۰۴ کال په ډسمبر کې، سونامي له پنځه دېرش زرو څخه د زیاتو سریلانکایانو ژوند واخیست، له دې ډلې ډېر یې د راجاپاکسا د ملاتړو په سیمو کې وو. په شمال کې، هېواد د تامېل پړانګانو او دولت ترمنځ په کورنۍ جنګ کې ښکېل و. د ټاکنو په ورځ، راجاپاکسا د رایو اچونې له غرفې را ووت او دوه ژمنې یې وکړې. لومړی، هغه به سریلانکا ته «یوه عزتمنده سوله» راولي.[۹] دویم، هغه به «نوې سریلانکا جوړه کړي».[۱۰] د رایو تر شمېرلو وروسته، راجاپاکسا د کمو رایو په توپیر بریالی شو او له نیمو لږې زیاتې رایې یې خپلې کړې وې. له څو لسیزو پرمختګونو وروسته، د هامبانتوتا سرې لوړې څوکې ته ورسېد.

«هامبانتوتا سره مرسته»

د ولسمشر په توګه، راجاپاکسا څومره چې خپلې کورنۍ او ملګرو ته سخي و، هماغومره بیا پخپلو مخالفینو او دښمنانو بې رحمه هم و. هغه د وزیرانو دوه پنځوس کسیزه کابینه تصویب کړه، د نړۍ د لویې کابینې ریکارډ یې پخپل نوم ثبت کړ.[۱۱] د دوی په منځ کې له پنځو څخه درې یې ورونه وو، چې په ملي بودجه یې د راجاپاکسا د کورنۍ ۸۰ سلنه کنټرول رامنځته کاوه.[۱۲] د دفاع وزیر په توګه یې ورور ګوتابیا د تامېل جګړې د پای ته رسولو لپاره په نظامي عملیاتو څارنه درلوده. د ملګرو ملتونو د راپورونو پر بنسټ، د څلوېښت زره تامېل ملکیانو په

www.sikaraam.com
ګڼون له سل زرو څخه ډېر کسان د دولتي ځواکونو له لوري وژل شوي وو.[۱۳] راجاپاکسا د تامېل لړه کیو له نظره یو ورانوونکی، خو د سینهالي اوسېدونکو لپاره چې د نفوسو درې پر څلورمه برخه جوړوي، اتل و.[۱۴]

په داسې حال کې چې په شمال کې جګړه له واکه وتلې وه، راجاپاکسا یې د کنټرول لپاره، په ځانګړي ډول په سویل کې ډېر کم وخت ضایع کړ. د سونالي سامارا سینګه په نوم د یوې ژورنالیستې په تحقیق کې ادعا شوې چې راجاپاکسا او د هغه ملاتړو خپلو خصوصي حسابونو ته «هامبانتوتا سره د مرستې» په نوم له نړیوالو مرستندویانو څخه یو میلیون ډالر چې سونامي ځپلو سره د مرستو لپاره ټاکل شوي وو، اختلاس کړي دي.[۱۵] دولت یوه پلټنه پیل کړه، خو سترې محکمې یې د پای ته رسولو امر وکړ، هغه پرېکړه چې قاضي القضات ترې په ښکاره پښېمانه شو.[۱۶] سامارا سینګه او د هغې خاوند لاسانتا ویکرماتونګه، تر ۲۰۰۹ کال پورې د دولت له لوري ځورېدل وزغمل، خو کله چې لاسانتا ووژل شو، په هغې یې له هېواده د وتلو لپاره فشار راوړ.[۱۷]

راجاپاکسا له ځان سره د مرستې لپاره، هامبانتوتا سره مرستې ته دوام ورکړ. هامبانتوتا بندر د هغه له ډېرو مشهورو پروژو څخه و، خو په ورته مهال د نورو ترسره کېدونکو پروژو په اړه له تعقیب پرته یې چینایي مالکانو ته په لاس ورکړه. هره نوې پروژه د سریلانکا انکشافي پورونه زیاتوي او ډېرو یې کافي اقتصادي فعالیت ترسره نه کړ چې پورونه پرې خلاص شوي وای. دې تر ټولو سترې پروژې درې مشترک بد شیان لرل: دوی چینایي پیسې د چینایي قراردادیانو او راجاپاکسا په نوم مصرف کړې. کلونه وروسته، دوی څلورم مشترک څه هم پیدا کړ: دوی په سختۍ ترې استفاده کوله.

وړاندې تر دې چې دوی ناکام شي، کافي خلکو باور درلود یا یې ورته لېوالتیا لرله، چې کېدای شي دا پروژې به بریالۍ شي. په ۲۰۰۶ کال کې، د رامبول په نوم ډنمارکي مشورتي شرکت د هامبانتوتا بندر په اړه د امکاناتو ارزولو دویمه مطالعه بشپړه کړه. دې لیدلوري، د موجودې ترافیکي وړاندوینې پر اساس د بندر د پوټانیشل او د سریلانکا د راتلونکې ودې او په کلمبو، ګالي او ترنکومالي کې د شته بندرونو د جریان په اړه نسبتاً خوشبینه نظر را اخیستی دی.[۱۸] تر ۲۰۴۰ کال پورې یې اټکل کاوه، چې دا بندر به د کلمبو بندر په پرتله چې په ۲۰۰۶ کال کې څومره کانټېنرونه ځایوي، نږدې شپږ نیم برابره مدیریت کړي.[۱۹]

ان د خوشبینۍ له ارزولو سره هم، راجاپاکسا د بندر لګښت ورکولو لپاره د پیسو پیدا کولو هڅه کوله. دغه مهال د سریلانکا ستر سوداګریز شریک هند له مالي مرستې څخه ځان څنډې ته کړ. د اسیا پراختیایي بانک یا (ADB) هم رد کړ. یوازې چین پاتې شو، چې نه یوازې یې د پروژې د مالي امکاناتو برابرولو لېوالتیا لرله، بلکې تر دې ډېر یې دغه خوشبینانه لیدلوری هم تعقیبوه. د هامبانتوتا لپاره لومړني پلان د تېلو پر خدمتونو تمرکز درلود، خو د راجاپاکسا تر واک لاندې د نورو فعالیتونو درجه بندي هم زیاته شوه، ډېری یې له وړاندې په کلمبو کې ترسره شوي و. دې ته په پام چې هغوی لا هم د کلمبو له پراختیا سره مرسته کوله او وروسته یې د هغه د یو کانټېنري ترمینل چارې پیل کړې، سریلانکایي چارواکي خو پر ځای پرېږده، د چینایي مقاماتو لپاره د دې تکرار له پامه غورځول ستونزمن و.

د کلمبو بندر د سفر پر مهال، زه همداراز د چین د نفوذ نازکه نښو ته متوجه شوم. د بندر تجهیزات په تولید او سمندري سوداګرۍ کې د چین د راپورته کېدو داستان بیانوي. تر ټولو پخواني کرېنونه یې په اروپا کې جوړ شوي وو. هلته ځینې جاپاني او د سویلي کوریا ماشین الات هم موجود وو. خو نوي ماشین الات تقریباً ټول چینایي

وو او د لېږد رالېږد کانټېنرونه د چيناي‌ي شرکتونو په واک کې وو. د نړۍ د پنځوسو غوره بندرونو نږدې دوه پر درې برخو کې يې چينايانو پانګونه کړې ده.[۲۰]

د بندر ترڅنګ، سريلانکا بندري ښار ته انکشاف ورکړی دی، په بيارغاول شويو ځمکو کې يو مالي مرکز چې بالاخره به په لويوالي کې د لندن مرکز په څېر وي او د کلمبو دوه برابره به وي. د پراختيا د وړانديز نېټه يې ۲۰۰۴ کال ته ورګرځي، خو ستر پلان چې د چين د ګوتې نښې ترې څرګندېږي، په ټولو برخو کې موجود دی. په ۲۰۱۱ کال کې، د چين د مخابراتو جوړولو کمپنۍ (CCCC) د ۱,۴ ميليارد ډالرو په پانګونې د دې پروژې وړانديز وکړ.[۲۱] دا به د ۹۹ کلونو لپاره دوه پر پنځمه برخه نوې ځمکه په اجاره ورکړي. د جوړېدو نقشې يې له دوبۍ څخه په الهام اخيستل شوې وې، چې له هېڅ شي څخه يې يو کوچنی ښار جوړاوه. د کېندلو ماشينونو به ټوله ورځ کار کاوه، د اقيانوس له ښخه به يې شګې رااېستلې او بهر ته به يې غورځولې. د مکعب فوټ او مکعب فوټ شګو په رااېستلو، جزيره په کراره راڅرګنده او پراخه شوه. دا ښايي د رامنځته کېدو په حال کې يو ليدلوری يا يوه پوکانۍ وي چې له چاودېدو سره پراخېږي.

بندري ښار د ناغوښتل شويو وړانديزونو د خطرونو منعکسوونکی دی. ډېری نړيوال مرستندويان خپل وړانديزونه د ترلاسه کوونکو هېوادونو د داوطلبۍ په ځواب کې وړاندې کوي. عمومي وړانديزونه ښايي د ډېرو وړانديزونو، شديدو سياليو او په پای کې د ترلاسه کوونکو لپاره د غوره معاملاتو لامل شي. خو د بندري ښار او په سريلانکا کې د ځو نورو پروژو لپاره، چيناي‌ي شرکتونو او چارواکو دا وړانديزونه په اغېزناک ډول جوړ کړي دي. په دې قضيو کې، چين د مذاکراتو مېز برابروي او په وړانديز او پيسو برابرولو سره تر ډېره بهير اسانه کوي او قراردادي د کار پيل ته تياروي. په ډېرو فاجعه رامنځته کوونکو مواردو کې، چيناي‌ي شرکتونه ان د وړانديز کوونکو پروژو د امکاناتو ارزولو مطالعه بشپړوي او عملاً خپل کار تائيدوي او د لګښتونو زياتوالي لپاره يو بل فرصت رامنځته کوي.

يوازې د سوداګرۍ له نظره، د سريلانکا بندرنه د سوداګرۍ سيالۍ د ښه کېدو لپاره تر ټولو غوره انتخاب، د کلمبو بندر لرې پراختيا او په ورته مهال هلته او په ورته نورو موجودو بندرونو کې د عملياتي چارو ښه کول دي. خو راجاپاکسا ستره هيله درلوده. هغه غوښتل د خپل کليوالي ملاتړ مرکز ته اقتصادي فرصتونه برابر او په دې کار سره خپل ميراث پياوړی کړي.

په تحول رامنځته کوونکو پروژو کې د شکونو راپورته کول نړيوال کار دی. سياستوال پوهېږي چې تخنيکي او مديريتي پرمختګونه د پټې پرېکولو مراسمو په څېر هيجان نه رامنځته کوي. دا معيار د پروژې د اعلان او بشپړېدو ترمنځ د ځنډ رامنځته کېدو له امله د موجودو تاسيساتو د ارتقا پر ځای د نويو تاسيساتو جوړولو ته اشاره کوي. بريالۍ پروژې ښايي کلونه وخت ونيسي ترڅو په ګټورو پروژو بدلې شي. هغه چارواکي چې د نويو پروژو په پيلولو سياسي ګټې اخلي، ډېر کم يې په عملي چارو کې د ځنډ رامنځته کېدو له امله ځواب ويونکي دي.[۲۲]

د کلمبو لوټوس څلی په مشکوک ډول کارېدونکې يوه بله ستره چيناي‌ي پروژه ده. د ۱۰۰ميليون ډالرو په ارزښت د سوېلي اسيا دويم لوړ څلی دی، هماغسې چې له نوم څخه يې ښکاري، شنه فلزي ساقه او د سور ګل په څېر دی. د يو مخابراتي مرکز په توګه مطرح کېږي، چې کولی شي د ۱۲۰ مخابراتي شرکتونو کوربه توب وکړي.[۲۳] تر اوسه، په ټوله سريلانکا کې قانوني جواز لرونکي يوازې ۱۱۵ مخابراتي شرکتونه، راډيوګانې او ټلويزيونونه فعاليت

کوي.[۲۴] ان که چېرې دا ځلی سیلانیان جلب هم کړي، ښکاري دا به د بې ګټو پروژو په هغه لېست کې شامل شي، چې په خطرناک ډول یې د سریلانکا پورونه زیات کړي دي.

د ډاډ لپاره، د راجاپاکسا د واکمنۍ په دوه دورو کې د سریلانکا لپاره د چین مالي ملاتړ په بشپړ ډول بې ګټې نه و. تر یوې کچې د چین له لوري له جوړو شویو سړکونو څخه په منې، ما وکولی شول د ټاپو له یوې کوچنۍ حلقې څخه د ساعت د عقربې خلاف په دریو ورځو کې را تاو او کلمبو ته له بیا راګرځېدو وړاندې، سویلي او لویدیځ سواحلو ته ورسېږم. کله چې لویې لارې خپل ځای کلیوالي سړکونو ته پرېږدي، ډېری وخت به له سواحلو څخه د جزیرې پر لور سفر کوې، چې د دوو مختلفو هېوادونو په څېر احساسېږي. له ښار څخه بهر، ساحلي لویې لارې ارامه، چټکې او په پرتلیز ډول خوندي احساسېږي. د هېواد دننه، په کلیوالي سړکونو لړزښت، د سرعت کموالی، د لاریو او ریکشو او درې ټایره موټرونو ګڼوډې او د سړکونو د کندو له امله یوې او بلې خوا اوښتل شته دي. د کلیوالي ښارونو مرکزونو ته نږدې، د حرکت پر مهال د سړک پر غاړه ماشومان د لوبو په حال کې وو او شاوخوا کوچني دوکانونه وو. سړکونه هغه ځایونه وو چې ژوند پکې کېده او داسې ښکارېده هر یو له ټکر څخه څو ساتنې متره لرې و.

خو چینايي پورونو خپل ځانګړي خطرونه لرل. په سریلانکا کې، چین نسبتاً د لنډې پرتلیزې دورې لپاره په لوړو نرخونو پور ورکاوه او د نویو پیسو ترلاسه کولو هڅونه به په اضافي پور ورکولو کېده. د هامبانتوتا بندر لومړی فاز په ۶،۳ سلنه ګټه په ۳۰۷ میلیون ډالره پور جوړېده. د سوداګریزو بیو خلاف، څو اړخیزه انکشافي بانکونو په نږدې ۲ یا ۳ سلنه او کله کله صفر ته په نږدې بیو پورونه ورکول. چین سریلانکا ته پنځلس کاله وخت ورکړ چې د هامبانتوتا لومړی پور بېرته ورکړي، په داسې حال کې چې د اسیا پراختیايي بانګ د کلمبو بندر لپاره پنځه ویشت کلن پور ورکړی و. د ځنډ له زیاتېدو سره، اضافي وخت ګټور و. او یقیناً، چینايي چارواکې خوښ و له راجاپاکسا سره مرسته وکړي چې ډېر پور واخلي او بېرته یې په لوړه بیه تادیه کړي.

سرعت د چین ځواکمنه غوښتنه او د هغه ستر خطر دی. په داسې حال کې چې د چین پورونه، ډېری وخت له خپل شریک غواړي له چینايي قراردادیانو کار واخلي او ډېری وخت پخپلو اړتیاوو کې په خوندیتوب او اصلاحاتو ټینګار نه کوي. په ۲۰۱۱ کال کې، د سریلانکا بهرنۍ رسمي مالي ستراتېژۍ د چینايي پورونو ترمنځ توپیرونه را څرګند کړل او یادونه یې وکړه: «د دې پورونو د بېرته ورکولو لپاره وخت ډېر لنډ دی، د نورو پور ورکوونکو موسسو په پرتله د د دوی د پورونو اخیستو لپاره ډېر کم اړین شرایط پوره کېږي.»[۲۵] هغو چارواکو چې دا راپور لیکه باید د چټک پور له پروسس سره یو ځای یې خطرات هم تائید کړي وای، خو په دې شېبه کې، ټول هغه څه چې دوی لیدل مثبت و.

ټول هغه چې ځلېږي

چین ترجیحي پور ورکوونکی نه و، بلکې ډېری مهال د سریلانکا وروستی یا د مراجعې یوازینی ځای و. د هامبانتوتا بندر لپاره هېڅ رقابتي وړاندیز موجود نه و، چې ښيي نور بالقوه پور ورکوونکي د پروژو له خطرونو سره برابره بدله نه ویني. د سریلانکا چارواکو باید د لېوالتیا دغه کمښت د یوه مهم خبرداري په توګه تفسیر کړی وای. په

مقابل کې، دا چې د پور لپاره د نړیوالو پور ورکوونکو له لوري پروژې په کم قیمت ډېرې خطرناکې ارزول شوې وې، دوی په لوړ قیمت له پورونو سره مخکې ولاړل.

راجاپاکسا د جوړولو دومره لېواله و چې د امکاناتو ارزولو یوه برخه د خطر کمولو اسبابو پر ځای د بکس چک کولو په تمرین بدله شوه. تر ټولو ځلېدونکې بېلګه یې له هامبانتوتا بندر څخه دېرش دقیقې سفر دی. له ځنګل څخه دباندې، تېرېدونکې لوحې چلوونکو ته د وحشي فیلانو په اړه خبرداری ورکوي، چې وروسته بیا د ۲۱۰ میلیون ډالرو په ارزښت یو هوایي ډګر راڅرګندېږي. د چین د صادراتو. وارداتو بانګ یو امتیازي پور ورکړ او د چین بندري انجینري شرکت، د هامبونتوتا بندر جوړولو ته ورته شرکت، دغه تاسیسات جوړ کړي دي. د راپورونو پر اساس، دولت د هوایي ډګر د امکاناتو ارزولو پر مطالعې له ۶۰۰۰ ډالرو څخه کم لګولي دي او مخکېنی کار چې د دویم نړیوال هوایي ډګر انتخاب یې ازمویه، له پامه وغورځاوه. دغه مهال، د راجاپاکسا د تره زوی پراسانا ویکراماسوریا د هغه دولتي شرکت رئیس و چې هوایي ډګرونه یې اداره کول.[۲۶]

ټاکل شوې وه ماتالا راجاپاکسا نړیوال هوایي ډګر د سیلانیانو لپاره په یوې دروازې بدل شي، خو په ۲۰۱۳ کال کې له پرانېستې وروسته پخپله په یوه هدف بدل شو.[۲۷] له یوه څخه په کم ډالر، خلک کولی شي د هوایي ډګر عمومي دهلېز وګوري، چېرته چې د بودا ستره مجسمه لیدونکو ته ښه راغلاست وایي. د هوایي ډګر په اوج کې، د کوچني ماهیندا په ډول د (میهین) نوي دولتي شرکت په ګډون ګوته په شمېر هوایي شرکتونو ترې استفاده وکړه. د ډېر کم وخت لپاره، ممکنه وه په هغو پیسو چې د راجاپاکسا تصویر پرې لګېدلی و د راجاپاکسا هوایي ډګر څخه د الوتنې لپاره له (میهین) څخه ټکټ واخلي.[۲۸] په ماتالا کې له ښکته کېدو وروسته، تا کولای شول راجاپاکسا بندر، راجاپاکسا کرکټ سټیډیم یا د راجا پاکسا ملي ټیلي. سینما پارک ته ولاړ شې.

هماغسې چې معلومه شوه، ډېرو خلکو نه غوښتل دغه یو کار هم ترسره کړي. میهین په ۲۰۱۶ کال کې خپل فعالیت بند کړ او له کافي غوښتنو پرته، ان په ماتالا کې د سریلانکا ستر ملي هوایي شرکت هم خپل فعالیت ودراوه. په ۲۰۱۷ کال کې، دې هوایي ډګر په اوسط ډول په ورځ کې ۷ مسافرین لرل او په ۲۰۱۸ کال کې، وروستي سوداګریز شرکت فلای دوبی هم اعلان وکړ چې خپل خدمتونه لغوه کوي. کله کله له اضطراري ناستو او اړینو کارونو پرته، دغه تاسیسات لکه د بې روحه کارکوونکو [سکېلېټ] په څېر بې ګټې ولاړ وو.

په داسې حال کې چې د هوایي ډګر د امکاناتو ارزولو مطالعې څخه سرسري تېرېده، راجاپاکسا د ۲۰۱۰ کال د نوامبر په ۱۸ د هامبونتوتا بندر د پرانېستې په مراسمو د عامه شتمنیو نږدې ۸۰۰,۰۰۰ ډالر ولګول. دا د هغه ۶۵ کلیزه او د ولسمشرۍ لومړۍ دورې وروستۍ ورځ وه. راجاپاکسا باید له خپل شخصي نجومي سوماناداسا ابیګونواردنا سره چې د ایالتي پېښو په اړه د نېکمرغه نېټو او وختونو ټاکلو لپاره باوري سړی و، مشوره کړې وای. هماغه ډول چې راجاپاکسا ارتقا وکړه، ابیګونواردنا هم وکړه. د هغه د طالع معلوملو لیکلو پیغامونو خدمتونو له دولتي مخابراتي شرکت سره د قرارداد په مهربانۍ پراختیا وموندله او په بشپړه توګه د بانکدارۍ تجربې نه لرلو باوجود راجاپاکسا هغه د سریلانکا د سیما ملي بانک د مدیره پلاوي غړی وټاکه.[۲۹]

له دوستانو سره د نمانځنې او طبعاً د وفادارۍ بدلې ورکولو لپاره د هامبانتوتا بندر د پرانېستې مراسم یو ښه فرصت و. سریلانکایي لوبغاړي جکسون انتوني د دې مراسمو هرکلی وکړ او په ښکاره یې د دې مراسمو د تنظیمولو لپاره ۱۷۹۰۰۰ډالر مرسته راټوله کړه. انتوني یو بل ښه ملګری و او په ۲۰۱۱ کال کې یې ادعا وکړه چې راجاپاکسا «په لوی بودا (خدا) پورې اړه لري.»[۳۰] له ۸۰۰۰۰ ډالرو څخه زیات په نڅاګرو ولګول شوې. راجاپاکسا

حاضرینو ته وویل: «پنځه کاله وړاندې... ما له ملت سره ژمنه وکړه چې دې هېواد ته نېکمرغه سوله راولم او همداراز نوې سریلانکا به جوړوم. زه خوښ یم چې ووایم، په پنځو کلونو او ان د خپلې دورې تر پای ته رسېدو وړاندې، په دې دواړو ژمنو عمل کوم.»[31] له خپلو خبرو وروسته، راجاپاکسا اوبه بندر ته خوشې کړې.

دې نمایش دا واقعیت پټوه چې بندر تر اوسه د ګټې اخیستنې وړ نه و. د یو چینایي ساختماني شرکت مشرتابه په یوې پاروونکې مطبوعاتي اعلامیه کې، د چین د سمندري انجینري شرکت (CHEC) په اړه داسې وویل: «ګډونوال سمدستي احساساتي شول او د CHEC ډېری کارکوونکي چې په بندر جوړلو کې یې برخه اخیستې وه، دومره احساساتي شول چې خپلې اوښکې یې نشوای کنټرلولی.» دې اعلامیې ادعا وکړه، CHEC «په اسانۍ وکولی شول د څښتن له لوري له ټاکل شوې نېټې څلور میاشتې وړاندې، بندر د بېړیو پرمخ پرانېزي.»[32] په حقیقت کې، یوې لوېې تیرېې بندر ته د ننوتو مخه نیوله او لا هم اړتیا وه له هغه ځایه واېستل شي. CHEC د پرانېستې مراسمو د ځنډ د خطر پر ځای، بندر له ټاکل شوي وخت څخه وړاندې په اوبو ډک کړ. راتلونکی کال یې د تیرېې اېستلو لپاره ۴۰ میلیون ډالره ولګول.[33]

همدا چې راجاپاکسا مېلمستیا ورکوله، د سریلانکا د اقتصاد سرخوږی د زیاتېدو په حال کې و. په ژمنه شویو ګټو کې له ناکامېدو ـ دندې، کلیوالي پراختیا او تحول رامنځته کوونکې وده ـ سره د پانګونو په اړه هم شکونه زیات شول. د هغه ځواب دا و چې نور پور واخلئ. په ۲۰۱۲ کال کې، په داسې حال کې چې په سختۍ یې ترافیک راجلبول، هغه د هامبانتوتا بندر د لا زیاتې پراختیا لپاره د چین له صادراتو- وارداتو بانک څخه ۷۵۷ میلیون ډالره اضافي پور ترلاسه کړ. تر ۲۰۱۵ کال پورې، راجاپاکسا د سریلانکا پور درې برابره کړی و او د سریلانکا نږدې ۹۵سلنه دولتي عواید د خدمتونو وړاندې کولو لپاره مصرفېدل.

د راجاپاکسا لګښتونه د هغه د روغتیا وزیر مایتریپالا سیریسنا په مشرۍ د اپوزیسیون ډلې لپاره په یوه مهم هدف بدل شول. هغه چې د راجاپاکسا کابینه پرېښوده، ترڅو د ۲۰۱۵ کال په ټاکنو کې یې وننګوي. سیریسنا د پورونو ډېرېدو له وجې راجاپاکسا تورن کړ چې «زموږ د اولادونو نسلونه او لمسیان یې په بشپړه توګه بېرته نشي ادا کولی»، د سریلانکا پورونه یې د خپلې ټاکنیزې مبارزې کړنلاره وګرځوله او د ټاکنیز کمپاین پر مهال یې ژمنه وکړه چې «د دولتي پورونو واقعي حالت به خلکو ته را څرګند کړي» او د «دولت د پورونو بار کمولو لپاره به» ژر ګامونه پورته کړي، او «ټولې هغه سترې پروژې به چې په دې وروستیو کې ترسره شوې دي بیاځلي وارزوي.»[34] په حیرانوونکې نسکورلو سره، هغه د ۲۰۱۵ کال په جنوري کې راجاپاکسا له واک څخه لرې کړ.

د سیریسنا دولت د معاملاتو ځینې برخې بیا وارزولې او په مؤقت ډول یې د هامبانتوتا بندر د دویم فاز جوړولو چارې ودرولې. که څه هم ښه نیت یې درلود، خو بندر چې هر ډول عواید ترلاسه کول وځنډېدل او په اغېزناکه توګه یې د پورونو خدمتونه ستونزمن کړل.

خو د نوي دولت انتخابونه محدود وو او پوه شو چې لویې پروژې کله پیل شي، له منځه وړل یې ستونزمن دي. ان که لغوه کول یې اقتصادي منطق هم ولري، سیاسي او حقوقي خنډونه پخپل ځای وي. د سیاست له نظره ورکړه یعني د یوې نوې پروژې اعلانول، تل د لغوه کولو او له منځه وړو پر ځای اسانه وي. هند او ځینو لویدیځو شریکانو لېوالتیا لرله تخنیکي ملاتړ ته راوړاندې شي، خو په مجموع کې، د چین له ستر مالي حجم سره یې برابري نشوای کولای. دولت موندلې وه چې موجود قراردادونه په سختۍ فسخه کېدای شي او ډېرو یې داسې

برخې لرلې چې د هر ډول اختلاف د حل و فصل الزامیت د چین په محکمو پورې تړل شوی و. سره له دې چې د بدلون لپاره یې ان ټاکنیز حکم درلود، خو سیریسنا د مانور لپاره کمه فضا درلوده.

د سریلانکا لپاره بېرته د پورونو ادا کولو ناتواني، د هغه لپاره په ناسور ټپ بدل شو. د ۲۰۱۷ کال په جولای کې، د چین او سریلانکا چارواکو په هامبانتوتا بندر کې د چین سوداګرو ته د کنټرول په سهم ورکولو او د ۱,۱۲ میلیون ډالرو په ارزښت د ۹۹ کلونو اجارې په امتیاز هوکړه وکړه.[۳۵] دا هوکړه په هامبانتوتا کې د لاریونونو او د نوي استعمار د تورونو سبب شوه. که لمنه یې پراخه نشي او په احتمالي ګټو کې پام ورې اغراق ونشي، دا پروژه به دومره هم ناهیلې کوونکې نه وي.[۳۶] د سل زره دندو باد راوړې ګټه په حقیقت بدله نشوه او د ۲۰۱۷ کال په نوامبر کې د بندر له ۴۰۰ ډېر کارکوونکې له دندو واېستل شول.[۳۷] په ډسمبر کې، د سپارلو په ورځ، سریلانکایان د بندر عمومي دروازې مخې ته د لاریون لپاره را ټول شوي وو. د چین رسمي خبري اژانس شینهوا پر ځمکه د خلکو پر ځای، له هوا څخه د بندر له اخیستل شویو عکسونو سره په فاتحانه انداز ټویټ وکړ: «د (یو کمربند؛ یوه لار) په لاره کې د عطف یوه بله نقطه.»[۳۸]

«د پور ډیپلوماسي»

له سپارولو یوه میاشت وروسته چې کله زه هامبانتوتا ته ولاړم، د چین پراخېدونکی نفوذ په سختۍ له پامه غورځېدای شو.[۳۹] د یکشنبې په ورځ له لمر ختو سره سم، د چینایي کارګرو یوه ډله په نیمه بندو ابي کالیو کې د بندر پر لور ولاړل. په بندر کې له تم شویو بېړیو څخه یو څو یې د چین وې. د بندر مرکزي دفتر، د چینایي قراردادیانو له لوري په دیارلسو پوړونو کې د مثلث په ډول په لرګه یي شکل جوړ شوی و، لکه د ځمکې له شنې منظرې چې راوتلی وي، د هوټل د څنګ په خنګ نښلول شوي او کاپي شوي کتلاک په څېر. همدلته نږدې، شاوخوا اویا تنه سریلانکایانو ارامه لاریون ترتیب کړی و. یو کوچنی ګروپ د یوې غرفې تر شا ولاړ وو او په لاسونو کې یې شعارونه نیولي وو: «چارواکو، کوم څه به ترلاسه کړو، خپلې دندې یا مرګ؟» ډېری لاریونوال د کوڅې بل اړخ کې، د مېزونو تر شا د ونو سیوریو ته ناست وو. څو ورځې وړاندې، د بندر د کارکوونکو ټولنې اعلان وکړ چې پخوانیو کارکوونکو د نه خوړولو اعتصاب پیل کړی دی.

دا چې د هامبانتوتا بندر تړون دقیقاً په څه ډول ترسره شوی، هغه موضوع ده چې په ځینو ګمانونو د دې او نورو ټولو مالي هوکړو شاوخوا د شفافیت کموالي پایله وه. د سریلانکا پارلمان د هامبانتوتا بندر پر قرارداد بیاکتنه تصویب کړه، خو متن یې علني نشو او د بدګمانیو زیاتېدو لامل شو. د سیریسنا دولت ادعا وکړه چې چینایي چارواکو ټینګار درلود یو چینایي شرکت دې د بندر د کنټرول واګې پخپل لاس کې واخلي.[۴۰] د واک له پرېښودو وروسته، راجاپاکسا ادعا وکړه چینایي شرکتونو هېڅکله هوډ نه درلود د ټول بندر عملیاتي او کنټرولي مالکیت پخپل لاس کې واخلي، بلکې د کلمبو په څېر یې باید مشخص ترمینال اداره کړی وای.

هماغه ډول چې د هامبانتوتا کیسه وویل شوه او بیا وویل شوه، دا د چین «د پور ډیپلوماسۍ» پر وړاندې د A نندارتون په څېر په یوې مخ پر ودې قضیې بدله شوه؛ د ستراتېژیکو امتیازاتو اخیستو لپاره په پور د کوچنیو اقتصادونو بارولو لپاره یوه هنري اصطلاح.[۴۱]

له شک پرته، د (BRI) په اوږدو کې د پور ورکولو خطرونه لوړ دي.[۴۲] په ۲۰۱۸ کال کې، د پیسو نړیوال صندوق د وخت د مدیره پلاوي مشرې کرستین لاګارډ په یوې وینا کې خبرداری ورکړ: «لومړنی ننګونه دا ده چې ډاډ ترلاسه شي (یو کمربند؛ یوه لار) یوازې هغو ځایونو ته چې ورته اړتیا ده، رسېږي.»[۴۳] هغې د پور د خطر زیاتېدو ته اشاره وکړه، خو په دې اړه چې چین له دې ځواک څخه استفاده کوي څه ونه ویل. په حقیقت کې، د پیسو نړیوال صندوق له خپل لومړني ځواک څخه برخمن دی. په داسې شرایطو پورونه ورکوي چې ترلاسه کوونکي دولتونه باید ځانګړي اصلاحات ترسره کړي.

د چینايي چارواکو د ناسم چلند پر وړاندې دوسیه ډېره پیاوړې ده. دوی وسیلې، انګېزې او فرصتونه لرل. چین د سریلانکا اصلي پوروړی نه و، خو لېواله و هغه شرایط ومني چې مسوولو پور ورکوونکو نه قبلول. د هامبانتوتا د معاملې پر مهال، چین د سریلانکا د بهرني پور یوازې ۱۰سلنه په واک کې درلود. په پرتله یې، نړیوال بانک ۱۱سلنه، جاپان ۱۲ سلنه او د اسیا پراختیايي بانک ۱۴ سلنه په واک کې درلود.[۴۴] په همدې حال کې، ټولو پور ورکونکو یو ډول چلند نه درلود. د بېلګې په توګه، د اسیا پراختیايي بانک یا ADB د پیسو ورکولو لپاره درې عمده دستورالعملونه درلودل: ډېر کم وخت لوی سهامي د ټولې شریکې پانګې ۲۵ سلنه اخلي، ډېر کم وخت به دا په یوه شرکت کې تر ټولو لویه پانګونه وي او د یوه شرکت د مدیریت مسوولیت به پر غاړه وانخلي. د هامبانتوتا بندر په قضیه کې، چین ۸۰ سلنه برخه واخیسته، ستر پانګه وال وګرځېد او د شرکت د مدیریت مسوولیت یې پخپله غاړه واخیست.[۴۵]

په ښکاره د چین انګېزه ستراتېژیکه وه او د بیجېنګ چلند د اندېښنو راپورته کېدو لامل شو. د ۲۰۱۴ کال په جریان کې، دوو چینايي تحت البحري بیړیو او یوې جنګي بېړۍ د سریلانکا په پلازمېنه کلمبو کې لنګر واچوه او د چین د نظامي پل پراختیا په توګه یې د خطر زنګ په ډول خبرداری ورکړ. په وروستیو کلونو کې، چینايي چارواکو او دفاعي شنونکو په مشکوکو سوداګریزو ګټو د هند اقیانوس کې د چین تر ملاتړ لاندې بندرونو له هغې ډلې په پاکستان کې له ګوادر بندر څخه د سوله ساتنې او د طبیعي پېښو زیانمنو ته د رسیدګۍ لپاره د لا زیاتې استفادې په اړه په صراحت خبرې وکړې.[۴۶]

خو بندر تر اوسه د چین سمندري تاسیسات نه لرل او د سریلانکا چارواکو هڅه وکړه راپورته کېدونکې وېره ارامه کړي. لومړي وزیر رانیل ویکرمسینګه د ۲۰۱۷ کال په اګست کې ژمنه وکړه: «د مایتریپالا سیریسنا په ولسمشرۍ سریلانکا له هېڅ هېواد سره په نظامي اتحاد کې نه یو ځای کېږي او نه خپل بېسونه د بهرنیو هېوادونو په واک کې ورکوي.»[۴۷] د راتلونکي کال په پیل کې، د سریلانکا لوړ پوړي نظامي افسر وویل: «د نظامي مرکز په توګه د دې بندر د ځانګړي کولو په اړه پراخې ادعاوې موجودې دي.... زموږ په اوبو یا بندر کې به هېڅ داسې کار ونشي چې د هند امنیتي اندېښنې له خطر سره مخ کړي.»[۴۸] د ۲۰۱۸ کال په منځ کې، سریلانکا اعلان وکړ، دوی د سمندري ځواکونو سویلي قوماندانۍ هامبانتوتا ته لېږدولې او ټینګار یې وکړ چې دا کار یې د بندر د کنټرول په موخه کړی دی. همدا مهال، د امریکا متحدو ایالتونو سمندري او د جاپان له ځانه د دفاع کوونکي تحت البحري ځواکونو بېړۍ هامبانتوتا بندر ته ولاړې.[۴۹]

په نظامي اصطلاح، هامبانتوتا کېدای شي د بیجېنګ لپاره ګټور وي، خو د لوبې بدلوونکی نه دی. د بندر چارې لا تر اوسه د سریلانکايي چارواکو له لوري څارل کېدې او هرې نظامي تېرېدونکې بېړۍ د هغوی تائید ته اړتیا لرله.[۵۰] واقعاً، دا به په راتلونکي کې بدل شي او هغه هېواد چې له چین څخه ډېر پوروړی دی، ډېر کم به د چینايي

نظامي بېړیو د کوربه توب غوښتنه رد کړي. که چېرې چین نامحدود لاسرسی ومومي، د بندر موقعیت به د دوه خولو لرونکي توري په څېر شي. دا د بېړۍ چلولو سترې لیکې ته نږدې موقعیت لري، کوم چې ستراتېژیک ارزښت درلود، خو په خطرناک ډول د چین له یوه اصلي سیال هند سره چې ځواکونه یې یوازې څو شېبې لرې دي، نږدې دی.

له شک پرته، د چین بې مسوولیتۍ د هامبانتوتا بندر جوړلو سره مرسته وکړه. د سریلانکا د ټول پور کچه بې ثباته او د هوساینې په لټه کې وه. چین د هغې چټکتیا له امله چې په هغې کې یې پور ورکړ، د دې مشکل له رامنځته کېدو سره پام وړ مرسته وکړه. د ۲۰۰۸ او ۲۰۱۷ کلونو ترمنځ، د هامبانتوتا بندر پر سر د مذاکراتو په بیا پیلولو سره، چین ۸ میلیارده ډالره پور ورکړ ځکه نورو پور ورکونکو د احتیاط غوښتنه کوله. همداراز چینايي چارواکو ادعا وکړه نور بهرني پور ورکوونکي هم په دې نېمګړتیاوو کې شریک دي. خو بهرنیو پورنو ته اشاره دا ده چې ووایو پور، پور دی، دې ته له پام پرته چې له کوم ځایه شوی او څه ډول ورځخه ګټه اخیستل کېږي. دا به هغه وخت سمه وي چې که چېرې چین هماغو معیارونو ته چې لویدیځ پور ورکوونکي پرې عمل کوي، ژمن پاتې شي. تر دې یې ډېر مسؤلیت نه درلود او باید یې ومني.

د کنایې په ډول، د پور ډیپلوماسۍ روایت په حقیقت کې د چین لپاره له حده زیات سخاوتمندانه و. د بهرني سیاست متخصصین کله ناکله ستراتېژۍ په داسې ځای کېویني چې هلته موجوده نه وي او د خپلو سیالانو اقدامات تر هغه څه چې په حقیقت کې موجود وي، ډېر ارزوي. موضوع دا ده چې چین په ډېر ماهرانه ډول که پېړۍ نه وي، د لسیزو لپاره د پلان جوړولو په حال کې دی، په داسې حال کې چې لویدیځ سیاستوال د سبا او راتلونکې اونۍ د پایښت لپاره هڅه کوي. ډېری وخت، د چین د حکومتولۍ سبک ته د قوت په سترګه کتل کېږي، په دې فرضیې سره چې استبدادي دولت یې پایداره کنټرول او غوره والی لري، په داسې حال کې چې ډیموکراتیک دولتونه په هرو څو کالو کې یو ځل راپرځول کېږي.

د هامبانتوتا د ماتې تر شا یوازې چین نه دی، بلکې د ګډو ګټو لرونکو ګروپونو یوه ټولګه ده، چې هر یو یې خپلې جزوي ګټې لري، د دوی ډېری په عمومي ډول اوږد مهاله او په ځانګړي ډول نظامي اهدافو سره کومه اړیکه نه لري. د سناریوګانو د پراخ لېست لپاره په پلان جوړولو کې، چینايي چارواکو باید دا احتمال په نظر کې نیولی وای چې سریلانکا نشي کولای خپل پورونه بېرته ادا کړي، خو دا معلومه نه ده چې د هامبانتوتا بندر قبضه کول د هغوی اصلي هدف دی او کنه.

په ډېر احتمال، هامبانتوتا د چینايي او سریلانکايي چارواکو ترمنځ د ستراتېژۍ نشتوالي پایله ده. د شي د لاسلیک شوي لیډلوري د ملاتړ لېوالتیا لپاره، چینايي چارواکو له کافي ارزونو پرته د پروژو لپاره پورونه تائید کړل. چینايي شرکتونه د دې پروژو جوړولو لېواله و او سوداګریزو ورتیاوو ته له پام پرته به یې خپله مزدوري ترلاسه کوله. سریلانکايي چارواکو تر منظم پراختیايي پلان لاندې د پروژو له همغږۍ پرته دغه پورونه ترلاسه کړل. دوی سمدستي د نویو پروژو له جوړولو سیاسي او په ځینو مواردو کې مالي ګټې ترلاسه کړې. ټولو په لېوالتیا او اوږدمهاله عواقبو ته له پام پرته، یو څه د ځان لپاره واخیستل. دا د ګډوډۍ له وجې و، نه ستراتېژیک.

د صحیح کیسې ترلاسه کول ستونزمن دي. د راتلونکې هامبانتوتا مخنیوی کېدای شي د چینايي پورونو څارنې او همغږۍ ته لږه نه، ډېره اړتیا ولري. چین تر اوسه د پاریس کلپ اړوند د نړۍ نورو لویو رسمي پور ورکوونکو سره له یو ځای کېدو چې ژمنه یې کړې د پورونو ورکولو قیمت به محدودوي، معلومات به شریکوي او د پورونو

www.sikaraam.com
کموالي په اړه به همغږي کوي، ډډه کړې ده. چین ناظر دی او باید د غړیتوب ترلاسه کولو لپاره وهڅول شي، په همدې اساس باید له ورته قوانینو سره لوبه وکړي، یا کم تر کمه، د خپلو پورونو معیارونه لوړ کړي.

د پور ډیپلوماسۍ روایت همداراز هغه لګښتونه له پامه غورځوي چې چین یې د ستونزمنو پروژو لپاره زغمي. نا ویل شوې او ناسمه انګېرنه دا ده چې چین ان کله چې پروژې یې ماته هم وخوري، ګټوونکی وي. واقعیت دا دی چې که چېرې د چین پروژې ماته وخوري له مالي او اعتباري زیانونو سره به مخ شي. د کب نیونې کلی، هامبانتوتا، په یو نړیوال سمندري فانوس[8] بدل شوی او چین ته په ډېر نږدې کېدو سره خبرداری ورکوي. د بندر په ترلاسه کولو، چین د خپلې بهرنۍ پالیسۍ لیدلوری داغمن کړ او د دې داغ د له منځه وړلو لپاره به مبارزه کوي.

په هر حال، له ډېر زیان زغملو پرته، دا تصور چې چین دې خپل چلند ته بدلون ورکړي سخت دی. له پاریس کلپ څخه بهر په پاتې کېدو به نسبي ګټه ترلاسه کړي او وبه کولای شي د اقداماتو پراخه لړۍ تعقیب کړي او داسې وړاندیزونه به وړاندې کړي چې نور لوی پور ورکوونکي یې نشي کولی. په همدې ترتیب، د نړیوال بانک، د اسیا پراختیایي بانک او ټولو څو اړخیزه انکشافي بانکونو په څېر د ارزونې پروسو ته نه ژمنتیا به خطرونه چټک کړي. خو چین لا زیات خطر پخپله غاړه اخلي، هماغسې چې تاریخ خبرداری ورکوي. د نړۍ ستر پور ورکوونکي د اعتباري او مالي عواقبو له زغملو وروسته په یوازې ځان د دې کارونو په ترسره کولو، خپل ځانونه د بشرپالنې لپاره نه، بلکې د خپلو شخصي ګټو لپاره مقیدوي. چین ښایي اړ شي له لا زیاتو حللارو پیدا کولو وړاندې خپلې تېروتنې تکرار کړي.

په بحراني ډول، د پور ډیپلوماسۍ روایت او د چین له لوري یې ردول د سریلانکا استازولي راکموي، هلته چې بالاخره مسوولیتونه او حللارې سره نغښتل شوې دي. د بندر د نظامي او سوداګریزې ماتې تشبیتېدل، هغه میکانېزم چې هر څه ممکنوي له لاسه ورکوي: سیاست. د ګډو ګټو لرونکي داسې ګروپونه شته چې غواړي سوداګریز او ستراتېژیک ارزښت ته له پام پرته پروژې جوړې کړي، په ځانګړي ډول سیاستوال چې د خپل ملاتړ کورنیو مرکزونو ته د بېرته ګرځېدو په لټه کې دي. د سریلانکا د بهرني پور ډېره برخه، د پورونو خپاره شوي اسناد او اوږدمهاله پورونه جوړوي چې د دولت له لوري په لیلام کې پلورل کېږي.[52] په ۲۰۱۸ کال کې، د سریلانکا د حسابونو د تصفیې عمومي مشر اعتراف وکړ، نشي کولی په قاطعیت وواېي دا هېواد څومره عمومي پوروړی دی.[53] که چېرې د پورونو تلک موجود وای، د سریلانکا مشرانو به ایښی او ور دننه شوي به وای.

«درانده مسوولیتونه»

د سریلانکا لپاره راتلونکې ازموینه ښایي د ختیځ په سواحلو کې وي. د ۲۰۱۸ کال په جولای کې، دولت تر ۲۰۵۰ کال پورې په «ختیځې دروازې» د ترینکومالي ښار د بدلولو لپاره یوه هر اړخیزه طرحه خپره کړه. په ښکاره، دا د یوې هیلې وړاندیز و چې غوښتل یې د سریلانکا له جغرافیې او د سیمې له اقتصادي بهیرونو څخه استفاده وکړي. ترینکومالي د نړۍ یو له لویو طبیعي ساتل شویو بندرونو څخه دی. وړاندوینه کېږي چې تر ۲۰۵۰ کال پورې د خلیج بنګال سیمه چې هند، سریلانکا، بنګله دېش او میانمار پکې شامل دي، درې میلیارده نفوس ولري.

8. ځلی یا هغه روښنایي چې په سمندر کې د بېړیو د لارښوونې لپاره موجود وي. همداراز د بېړیو ځارلو برج ته هم فانوس وايي.

په دې طرحه کې څو سرې قالبنې موجودې دي. پکې د ۱ ميليارد ډالرو په ارزښت يوه بندري پروژه شامله ده چې بشپړېدل به يې څو کاله وخت ونيسي.[۵۴] دا به د دوو کانټېنري ترمينلونو اضافي ظرفيت ولري چې سريلانکا ورته سمدستي اړتيا نه لري. همداراز د ۶۵ ميليون ډالرو په ارزښت يو هوايي ډګر وړانديز کوي چې کولای شي هر کال يو ميليون مسافرينو ته خدمتونه وړاندې کړي.[۵۵] ستونزه دا ده چې ترينکومالي اوسمهال يو کورنی هوايي ډګر لري او غواړي ورته پراختيا ورکړي.

د دې اقتصادي وړاندوينو په اړه سياسي انګېزې ډېرې څرګندې دي. دغه وړانديزونه په سريلانکا کې نور تحولات په کافي کچه په پام کې نه نيسي، هماغسې چې کلمبو بندر ته له کافي پاملرنې پرته هامبونتوتا بندر تعقيب شو. دغه طرحه هم راتلونکې ته ډېره پاملرنه کوي. کله چې وړاندوينې لسيزې وخت نيسي، اندېښمنونکې ده چې باور وکړو پانګونې به په ښه ډول پايله ورکړي. دا د اندېښنې وړ ده چې څه ډول ډېری دغه وړاندوينې له پنځو کلونو وروسته له منځه ځي.

په سريلانکا کې د چين سيالانو ته ننګوونې دا ده چې په بدو پسې د ښو پيسو ورکولو څخه ډډه وکړي. هندي او جاپاني چارواکو د ترينکومالي بندر پراختيا سره خپله لېوالتيا ښودلې ده چې رسنيو له وړاندې دا کار د چين له نفوذ سره «مقابله» بللې ده. جاپان له وړاندې د شته هوايي ډګر د چارو ښه والي لپاره څو پانګونې کړې دي.

هند په پام کې لري ماتالار راجاپاکسا نړيوال هوايي ډګر د الوتنو په ښوونځي بدل کړي. په دې هوايي ډګر کې د پېښو مخنيې ته په کتو، له هغې ډلې په کارګرو د مارغانو او فيلانو بريدونه، دا هوايي ډګر به د نويو پيلوټانو لپاره غير عادي خنډ راپورته کوونکې ازمېښت وي. په خصوصي ډول، هندي چارواکي وړانديز کوي چې د هوايي ډګر لرل او چارو ترسره کول کولای شي د يو مخنيوي عامل په توګه عمل وکړي او په هامبونتوتا کې د چين د سمندري فعاليتونو له ارزونې سره مرسته وکړي. ان هند کولای شي د سريلانکا دولت په اجازه، د روزنيزو تمرينونو پر مهال نظامي الوتکې ورته ښکته کړي، ترڅو دغه پيغام پياوړی کړي.

خو له دې ماتې شوې پروژې سره د هند لېوالتيا په زړه پورې سېګنال ورکوي. دغه هېواد د يوې مشکوکې سوداګريزې پروژې په اړه نظامي اندېښنو ته په احتمالي نظامي کولو ځواب وايي. د يوې ماتې شوې پروژې احتمالي ليدلورى اندېښنه راپورته کوونکې دی او که چېرې کار ورکړي، هند کولای شي د اتل رول ولوبوي او خپل سوېلي ګاونډی له يوه چيني داړونکي څخه وژغوري. خو که ماته وخوري، هند ښايي د اعتباري زيانونو يوه برخه چې چين يې زغمي، ومني. همداراز د هند مالي مرسته ښايي له يو ډول اخلاقي خطر سره مرسته وکړي او د سريلانکا راتلونکو چارواکو ته له خطر څخه د ډکو پروژو د تعقيبولو لپاره د کاذب امنيت احساس ورکړي. د دې پر ځای چې هند د چين لوبه ترسره کړي او شهرت يې په ګل او خټه بدل شي، پر اقتصادي بنسټونو تمرکز يې غوره دی.

د چين لپاره، د سريلانکا د ۲۰۱۵ کال ټاکنې د راتلونکو ستونزو اصلي شاخص و. د ۲۰۱۸ کال په جريان کې، په ماليزيا او پاکستان کې د اپوزيسيون کانديدانو، هماغسې چې په ۶ او ۷ څپرکو کې بيان شول، او همداراز په مالديف کې، په (BRI) انتقادونه وکړل. درېواړه دولتونه د (BRI) جدي ملاتړي وګرځېدل. په مالديف کې واک ته تر رسېدو وروسته محمد ابراهيم صلح ومونده چې هېواد يې د هغه تر توقع پورته د چين دوه برابره پوروړی و.[۵۶] دغه منفي غبرګون له کافي روڼتيا او څارنې پرته د ډېر پور ورکولو د دورې طبيعي پايله وه. دا حتی په يوه نړيوال

اقتصاد کې چې ښه اجراآت لري هم پېښېږي، چې د (BRI) د خطرناکو پورونو کچه نرموي او پټوي. د دغو شرایطو له خرابېدو سره به په باوري ډول لا زیاتې ستونزې راڅرګندې شي.

د (BRI) برانډ زهري کېدل نه یوازې د چین د غبرګون له څرنګوالي سره اړیکه لري، بلکې په دې پورې هم تړلی چې ایا ترلاسه کوونکي هېوادونه د خپلو پروژو پر تصمیمونو د څارنې او لا زیات ډسپلین ترسره کولی شي او ورته لېواله دي او کنه. د سریلانکا تجربه ښيي چې د دې کار ترسره کول ستونزمن دي او ښيي چې د خطرناکو پروژو پیلولو په اړه خبرداری ورکول کافي نه دي. کله چې رهبران د پورونو د اوږدمهاله خطرونو په مقابل کې د پروژو پیلولو لندمهالي انګېزې او ټیټ چلند سنجوي، ډېری وخت لومړني بریالي کېږي. د مالي تمویل غوره بدیلونه کولای شي د ګټو لوړ نرخونه او د پروژې شرایطو ته د ترلاسه کوونکو هېوادونو توضیحات چې خطرناک انحصار رامنځته کوي، محدود کړي.

خو د بدیل تمویل هېڅ سرچینه به له غیر دوامداره پروژو څخه د لرې کېدو اساسي ستونزه، یعنې د راتلونکي ماتالا هوایي ډګر او د هامبونتوتا بندر جوړولو مخنیوي ستونزه حل نه کړي. د ټولو وړاندیز شویو پروژو لپاره نشو کولای او نه باید د تمویل غوره سرچینې ورته برابرې شي. ځینې پروژې باید په اسانۍ تعقیب نشي. دا د دولتي چارواکو او په ډیموکراسیو کې د هغو خلکو مسوولیت دی چې دوی انتخابوي. هماغسې چې د سریلانکا لومړي وزیر D. S. Senanayake د خپل هېواد د خپلواکۍ په اړه وویل: «ازادي درانده مسوولیتونه له ځان سره لري.»[57]

د راجاپاکسا هیلې کمې شوې نه دي. په ۲۰۱۸ کال کې، سیریسنا رانیل ویکرمسینګه له دندې ګوښه کړ او پر ځای یې د لومړي وزیر په توګه راجاپاکسا وګماره او وروسته له هغه چې نوي دولت ونشوای کړای اکثریت جوړ کړي او پارلمان له منځه یوړل شو، سریلانکا یې د اساسي قانون بحران ته داخله کړه. د سریلانکا د سترې محکمې تر مداخلې وروسته، راجاپاکسا له خپلې دندې لرې کېدو ته مجبور شو. هغه له دوو میاشتو څخه کم لومړی وزیر و، خو دغه موده د بندر د ارتقا لپاره له چینایي شرکتونو سره د ۵۰ میلیارد ډالرو په ارزښت د دوو تړونونو د لاسلیک لپاره کافي وه.[58] راجاپاکسا د استعفا په اړه پخپله وینا کې په سرغړونې وویل: «موږ به د خلکو په تنظیمولو سره د هېواد مخالف ځواکونه په زنګنو کوو.»[59] دا د یو غرمزلي سیاستوال لپاره چې د پارلمان له غړیتوب نیولې د کابانو چارو تر وزارت، د مخالفینو مشري او لومړي وزیر پورې یې پرمختګ کړی و، ماته وه.

خو راجاپاکسا تل په ګډوډۍ کې یو فرصت پیدا کړی دی او په ۲۰۱۹ کال کې د سریلانکا د یکشنبې سپېڅلي اختر تر بمي چاودنو وروسته، سیاسي بادونه بیا د هغه په ګټه وڅرخېدل. راجاپاکسا بېړه وکړه ترڅو سریلانکایانو ته د یوه پیاوړي شخص په توګه خپل باور په یاد کړي او ادعا یې وکړه: «د یکشنبې سپېڅلي اختر بریدونه به زما په واکمنۍ کې کله هم نه وای ترسره شوي.»[60] که څه هم ماهیندا په دریم ځل د ولسمشرۍ ټاکنو لپاره د کاندیدېدو وړ نه و، خو د دفاع پخوانی وزیر او د هغه ورور ګوتابایا کاندید شو او د ۲۰۱۹ کال په نومبر کې بریالی شو. په طبیعي توګه، ګوتابایا خپل ورور ماهیندا لومړی وزیر وټاکه. د سریلانکا مالي راتلونکې ښایي مبهمه وي، خو د ماهیندا راجاپاکسا او د هغه د کورنۍ وړاندوینه د ښه کېدو په حال کې ده.

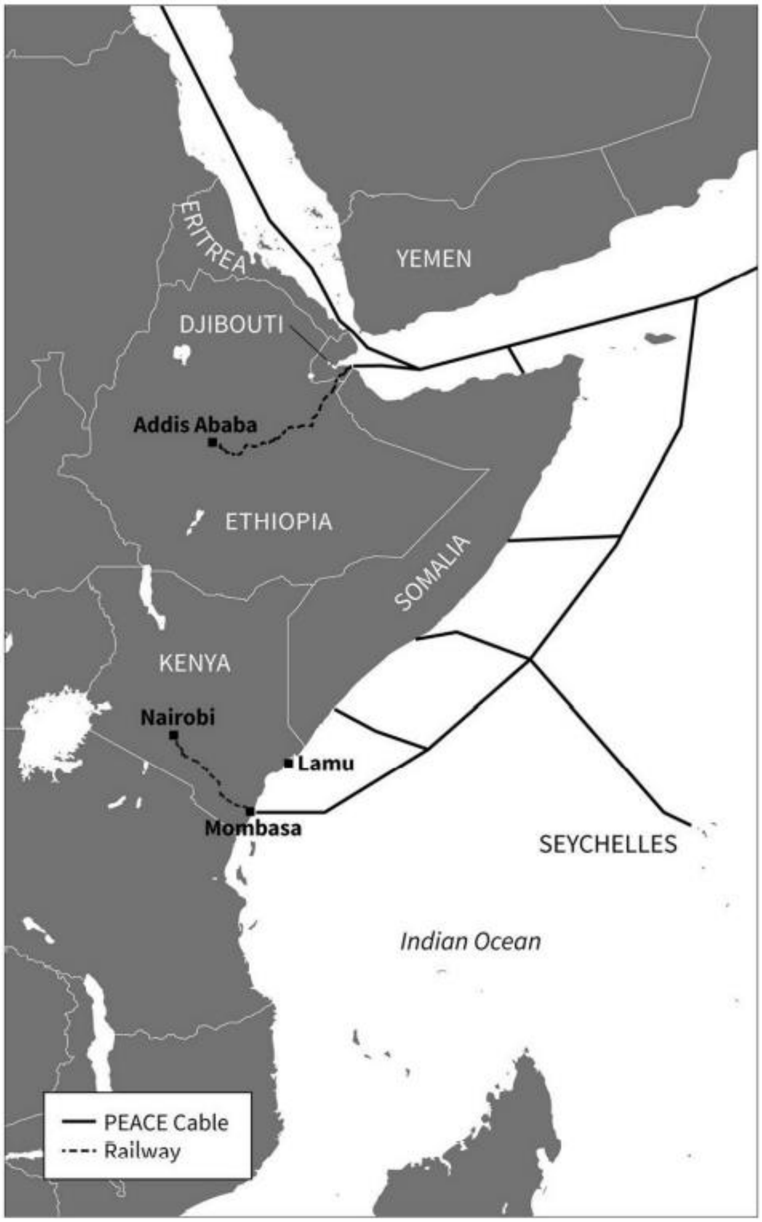
د راجاپاکسا میراث به په راتلونکو څو لسیزو کې په سریلانکا کې احساسېږي. د هغه د شخصي هیلو واقعي لګښتونه لا تر اوسه حساب شوي نه دي. دولت پلان لري د ماتالا هوایي ډګر الوتنې او په هامبونتوتا کې نورې پروژې بېرته پیل کړي.[61] دا ناممکنه ده چې په هامبونتوتا کې لرې ولاړ شې او هغه څه ونه وینې چې راجاپاکسا پرې د

هېواد لګښتونه لوړ کړي دي. پر بندر، هوايي ډګر او کرکټ سټېډيم سربېره، دلته ځينې نورې کوچنۍ نښې هم شته دي. کله چې له هامبونتوتا مارتلو ځلي څخه کوزېږې، استعماري کلا چې راجاپاکسا د کبانو په ملي موزيم بدله کړې ده، د زينې په لاندينۍ برخه کې په يو تخته يي چوکاټ کې د هغه خندنی عکس راځوړند دی.

څلورمه برخه

مخکې پروت خطر

www.sikaraam.com



ختیځه افریقا

د ستراتېژیکو او نړیوالو مطالعاتو مرکز، د اسیا بیانښلولو پروژه؛ ټیلي جغرافیې

نهم څپرکی

جګړه او سوله

ختیځه افریقا

زما لارښوود وویل: «که ورنږدې شو، دوی به مو وولي»، او په بهر کې د چین لومړني نظامي مرکز ته یې اشاره وکړه، په داسې حال کې چې په بل لاس یې د کب نیولو بېړۍ د چلولو ماشین کلک نیولی و. زړو سفري بېړیو زموږ او په ساحل کې شګو ته د ورته رنګ لرونکو ګڼو ودانیو ترمنځ لنګر اچولی و، یو نسبتاً زنګ وهلی خنډ یې جوړاوه چې د نږدې کېدو ممانعت یې کاوه او ښودل یې چې هلته د لیدو لپاره نوي څه نشته. تر زېړي لمر لاندې، موږ د سیند په څپو کې ښکته پورته کېدو. د جیبوتي په ساحل کې ډېره ارامي وه، هلته چې سوداګریز او نظامي حرکتونه د سرې بحیرې او هندي اقیانوس په څېر په اسانۍ سره ګډېږي.

جیبوتي یوه معما ده، یوازې جغرافیه یې ځواب ویلی شي. دا هېواد محروم او کوچنی دی، خو بیا یې هم د نړۍ د ځواکمنو هېوادونو پام ځانته جلب کړی دی. تر ټولو لویه طبیعي ډالۍ یې مالګه ده، هغه تولید چې تصور کې بې حده، خو په سختۍ صادرېدلی شي. تقریباً د نیوجرسي ایالت هومره دی او له یو میلیون څخه کم نفوس لري، خو د افریقا د زیاتېدونکي نفوس منظرې ته په سختۍ اشاره کېدای شي. قومي وېش یې پخوانی او ملي هویت یې لا هم د انسجام په حالت کې دی. د هغه ګاونډیانو . په لویدیځ کې اریترا، په ختیځ کې سومالیا چې ځانته سومالیالېنډ وایي او په شمال کې یمن . ټولو ډېرې اقتصادي ګټې لرلې، خو اوس بد وضعیت سره مخ دي.

د هغوی ګډوډي جیبوتي ته فرصت دی. د ښکته کېدو دغه نقطه د ګډوډۍ ترمنځ یو نسبي ثبات دی، هغه صحرا چې اقیانوس ته لاسرسی پلوري. د فرانسې د بحري ځواک یو ستراتېژیست یو ځل ولیکل: «دلته، سوالګر پیسې نه غواړي؛ اوبه غواړي.»[1] دغه منطق د هغو لویو ځواکونو په اړه هم صدق کوي، چې د جیبوتي ساحلي کرښې ته لاسرسی غواړي. تقریباً ۲۰ سلنه نړیواله سوداګري د عدن خلیج او د جیبوتي له لارو کېږي. د افریقا د ساحلي ښکر په کرښه کې، جیبوتي پادشاه دی. دغه هېواد د پنځو بهرنیو نظامي مرکزونو کوربه توب کوي، په نړۍ کې تر بل هر هېواد زیات، او دغه نظامي کرایه د دې هېواد د کورنیو ناخالصو عوایدو تقریباً له پنځو یوه برخه (شل سلنه) جوړوي.[2]

له بیر او هوایي کرښې پرته تاسو نشئ کولی یو واقعي هېواد واوسئ، ترڅو له امریکایي سندرغاړي فرانک زاپا څخه یوه کرښه غلا کړئ، خو په جیبوتي کې نظامي مرکز درسره دغه مرسته کولی شي. امریکا متحدو ایالتونو په ۲۰۰۲ کال کې جیبوتي ته ځواکونه واستول، د سپټمبر یوولسمې برید ته د ځواب ویلو د یوې برخې په توګه او بیا هېڅکله ونه ګرځېدل. په Lemonnier کمپ کې د امریکا متحدو ایالتونو تاسیسات شاوخوا پنځه سوه ایکړو ته پراخ شول، چې وروسته په ۲۰۰۸ کال کې د امریکا . افریقا قوماندانۍ یوه برخه وګرځېدل. جاپان په ۲۰۰۹ کال کې له هېواده بهر خپل لومړنی نظامي بېس په جیبوتي کې جوړ کړ. په ۲۰۱۷ کال کې د چین تر رسېدو وروسته یې اعلان وکړ چې خپلو تاسیساتو او مرکز ته ارتقا ورکوي او د هرو لسو چینایي نظامیانو لپاره به حد اقل یو جاپانی ځای پر ځای کړي.[3] فرانسه او ایټالیا هم بېسونه لري. باید له یاده ونه ایستل شي چې روسیې او سعودي عربستان هم په دې هېواد کې د بېسونو جوړولو لېوالتیا ښودلې ده.

www.sikaraam.com
د جيبوتي يوه تر ټولو لويه شتمني تر څېو لاندې ده. دا تر بحر لاندې د نوري فايبر کېبلونو لپاره د ښکته کېدو يوه لويه نقطه او د چين د «ډيجيټلي وريښمو لاره» کې يو مهم تمځای دی. د نړۍ په کچه، تر بحر لاندې نږدې ۳۸۰ فعال کېبلونه دي، چې د نړيوالو معلوماتو پراخه برخه لېږدوي. د بېلګې په توګه، له موبايلونو څخه ډېټا برجونو ته لېږدوي او وروسته د ځمکنيو او تر بحرونو لاندې کېبلونو له لارې استول کېږي. دغه کېبلونه به د 5G او نورو خدمتونو له راتلو سره لا زيات اهميت پيدا کړي او د ډېټا د لېږد چټکتيا او حجم به ورسره زيات شي. له وريځو څخه استفاده، د هغه پر نوم سربېره، ډېری وخت تر اقيانوس لاندې سفر لپاره ډېټا ته اړتيا لري.[۴]

غربي پاليسي جوړونکو هغه خنډونه چې کولی شي د نړۍ پر مخابراتو د چين تسلط رامنځته کړي، ډېر کم درک کړي دي. په دې وروستيو کې، هغوی خپل ډېر پام په کور دننه امنيتي خطرونو ته اړولی دی. په داسې حال کې چې غربي پلازمېنې پر دې بحث کوي، ايا د راتلونکي نسل بې سيمه شبکو ته د چينايي ټکنالوژۍ د داخلېدو اجازه ورکړي او کنه، هاخوا چينايي شرکتونه په چټکۍ د راتلونکي نسل نړيوال مارکېټونه له يو بل سره نښلوي. وړاندوينې دا دي چې تر ۲۰۵۰ کال پورې به د افريقا نفوس د نړۍ د نفوس نيمه برخه جوړه کړي، هغه ځای چې د انټرنېټ مارکېټ پکې په چټکۍ د ودې په حال کې دی.[۵] د سخاوتمندانه مالي امکاناتو په تامين، مصنوعي لګښتونو او د کليوالي سيمو د اړيکو په ورټيا سره، د ټکنالوژۍ چينايي شرکتونه خپل ځان د ودې په حال کې بولي، ان که چېرې د هغوی غربي حضور مړاوې هم شي.

چين د پرمختللو ټکنالوژيو په برخه کې د نړيوال مارکېټ د سهم ترلاسه کولو لپاره خپل اهداف ټاکلي دي او د اصلي لارې په توګه، له (BRI) څخه په استفادې د هغو پر لور حرکت کوي. په ۲۰۰۸ کال کې، چينايي شرکتونه يوازې په يو څو محدودو کېبلونو کې دخيل وو، تقريباً په ځانګړي ډول په چين، تايوان او هانګ کانګ کې. يوه لسيزه وروسته (Huawei Marine)، د هواوي ټکنالوژۍ لوی شرکت جلا شوې څانګه، په ټوله نړۍ کې تر بحرونو لاندې ۹۰ کېبلونو کې دخيل و. د چين ۲۰۲۵ جوړښت پر اساس، د پرمختللو ټکنالوژيکي توليداتو د ارتقا لپاره د شي جين پېنګ د پاليسۍ پر اساس، بيجېنګ غواړي د نوري فايبر د نړيوال مارکېټ ۶۰ سلنه قبضه کړي. د (BRI) د ټولو ابعادو ترمنځ، بالاخره ثابته شوه ښايي ډيجيټلي اړيکې يې تر ټولو ډېر مهم اړخ وي. هماغسې چې په يوې نمونوي پروژه کې ليدل کېږي، په نړيوالو ارتباطاتو کې د بيجېنګ سوداګريزه او ستراتېژيکه انګېزه ډېره سخته ده. د پاکستان او ختيځې افريقا کېبل يا (PEACE) چې اروپا سره نښلوي، نسبتاً بې خطره برېښي. تر بحر لاندې کېبل په لومړيو کې د پاکستان او ختيځې افريقا اکسپرېس کېبل نومول شوی و، خو د ښکته کېدونکې ځمکې په توګه د فرانسې تر زياتېدو وروسته يې نوم بدل شو. ټاکل شوې د ۲۰۲۰ کال په وروستيو کې د چارو تر پيلېدو وروسته، د اسيا او افريقا ترمنځ د چټک انټرنېټ د لېږد تر ټولو لنډه لاره وګرځي. د پروژې پلي کوونکي شرکت اټکل کاوه چې په کلني ډول به ۱۳۰ ميليون ډالره ګټه وکړي.[۶]

دغه پروژه همداراز ستراتېژيکه ګټه هم لري. يوه نيمه پېړۍ وړاندې، د ټيلګراف پر نړيوالې شبکې د بريتانيا تسلط هم په لومړيو کې د سوداګريزو انګېزو پر اساس وشو. بريتانوي شرکتونو په نوښتګرو توکو او د کېبل غځونې تخنيکونو سره پر مارکېټونو تسلط او د نړيوالو سټنډرډونو په ټاکلو کې ټاکوونکی رول درلود. د نوولسمې پېړۍ په پای کې، بريتانوي حکومت د کېبلونو د يو کوچني سيستم پراخول پيل کړل چې يوازې پر بريتانيا او شتمنۍ يې څرخيده. دغه کېبلونه د ارامۍ پر مهال د جاسوسۍ لپاره ګټور وو او کله چې لومړۍ نړيوالې جګړې زور واخيست،

بریتانویانو د ځارنې پر مهال د خپلو ځواکونو ترمنځ د اړیکو د ساتنې او د دښمن په اړیکو کې د اخلال رامنځته کولو لپاره، تر بل هر چا ښه تیاری درلود.

د کېبل غځوونکی ګروپ (Hengtong Group) په چین کې د نوري فایبر کېبلونو تر ټولو لوی تولیدونکی او د خلکو د ازادۍ لښکر (PLA) دوست او عزیز دی.[۷] چینايي دولت (Hengtong) د «ملکي ـ نظامي ادغام» ماډل په توګه د ټکنالوژۍ کېبل پراختیا لپاره په نظامي درجه ستایلی دی.[۸] په ۲۰۱۵ کال کې ورته PLA د نوښت جایزه ورکړه او راتلونکی کال، هغوی تر بحرونو لاندې کېبلونو د تحقیق لپاره مشارکت رامنځته کړ.[۹] پر (PEACE) کېبل د ځارنې لپاره یو جلا شرکت جوړ شو، په صنعت کې هغه عامه طریقه چې ډېری وخت د هرې پروژې لپاره د کنسرسیوم سبک پر اساس د مشارکت پر جوړولو متکي ده. د هغه ارشد عملیاتي مدیر نږدې دوه لسیزې د (Hengtong Group) د کارکوونکي، له هغې ډلې د ټول فرعي شرکت د مرستیال مدیر په توګه چې له PLA سره یې همکاري کوله، تېرې کړې.[۱۰] د دې اړیکو پر پیاوړتیا سربېره، د ۲۰۱۹ کال په وروستیو کې، (Hengtong) د (Huawei Marine) د پېرلو لپاره خپل پلان اعلان کړ.

د ۲۰۱۹ کال په پسرلي کې، ما غوښتل په ختیځه افریقا کې د (PEACE) کېبل درې مطرح دستګاوې له نږدې وګورم. دا به د پاکستان له ګوادر څخه، چې کېدای شي د چین په یو سمندري مرکز بدل شي، هماغسې چې په ۷ څپرکي کې تشریح شول، په جیبوتي کې د چین لومړني نظامي مرکز پورې وغځېږي. ایتوپیا چې په وچه کې ایساره ده او په جیبوتي کې به تر بحر لاندې ښکته کېدونکو کېبلونو سره وصل شي، هم دې کېبلونو ته لاسرسی ولري. همداراز دغه کېبلونه به د کینیا مومباسا ته هم ورسېږي، د هغه لوی بندر کور چې د کینیا عمومي پلټونکي په وینا، که چېرې کینیا پر وخت خپل پورونه اداء نه کړي، چین به وکولی شي کنټرول یې پخپل لاس کې واخلي.[۱۱] په درېیواړو هېوادونو کې، د چین د پرمختللې ټکنالوژۍ پل د (BRI) له نورو لاسلیک کېدونکو پروژو سره یو ځای د پراختیا په حال کې دی.

«د چین قدرت به تل ستاسو ملاتړ وکړي»

په ختیځه افریقا کې، چین د اروپایي قدرتونو لاره تعقیبوي، چې د نوولسمې پېړۍ په وروستیو او د شلمې پېړۍ په لومړیو کې یې د هغې ځمکې د نیولو سیالي کوله چې ځینې مهال «د افریقا لپاره مبارزه» نومول کېده. دا واقعاً د افریقا وېش و او زېربناوې د قلمرو د حک کولو لپاره بریالۍ وسیلې وې. اروپایان د افریقا سواحلو ته ورسېدل او بندرونه یې د پښې ایښودو ځای په توګه جوړ کړل. وروسته دوی داخل ته ولاړل، رېل پټلۍ یې جوړې کړې او د ټیلګراف مزي یې وغځول او هر څومره به چې مخته تلل د افریقا سیاسي نوې نقشه یې ترسیموله. په ۱۸۷۰ کال کې، د افریقا لسمه برخه د اروپا تر کنټرول لاندې وه. خو په ۱۸۹۰ لسیزه کې، فرانسې، ایټالیا، بلجیم، پرتګال، المان او بریتانیا ټولو په افریقا کې رېل پټلۍ پروژې د خپل استعمار د یوې برخې په توګه وکارولې.[۱۲] تر ۱۹۱۴ کال پورې، یوازې د افریقا لس سلنه خاوره د اروپا په کنټرول کې نه وه.

فرانسه لومړنی هېواد و چې په نني جیبوتي کې یې خپل بیرغ ولګاوه او په لومړیو کې یې لېوالتیا کمه وه. د ماداګاسکار او هند ـ چین پر لور د تلونکو بېړیو لپاره د ډېرو سکرو مرکز جوړولو په لټه کې، فرانسوي چارواکو (د سومالیه تر خاښ لاندې) د جیبوتي له دوو توکمیزو ګروپونو افارس او ایساس سره مذاکراتي تړونونه وکړل. خو

کله چې د کنټرول لپاره د اروپا سيالي زياته شوه، د فرانسې ګټو هم ورسره وده وکړه او همدا چې قاره رامنځته شوه، دغه اقدامات هم لنډمهالي وبرېښېدل. په ۱۸۹۴ کال کې، فرانسې د برېټش سوماليا لېنډ په ځواب کې، چې د سيال ختيځ ساحلي کرښې يوه برخه يې قبضه کړې وه، دغه سيمه فرانسوي سوماليا لېنډ اعلان کړه.

څه باندې يوه پېړۍ وروسته، په ۲۰۱۷ کال کې، چين د سمندري غلو ضد عملياتو، سولې ساتنې او مرستې رسونې مرکز جوړ کړ. د چين د دولتي رسنيو په وينا، له يو ميليون څخه زيات چينايان دا مهال په افريقا کې ژوند کوي، ښايي واقعي شمېر تر دې هم زيات وي.[۱۳] چين همدا راز د ملګرو ملتونو د سوله ساتو ځواکونو د عملياتو لپاره هم ځواکونه سوبلي سوډان ته استولي دي. د تصور خلاف، په جيبوتي کې د نظاميانو حضور د بيجېنګ لپاره د پلور يوه تر ټولو لويه نقطه وه. په هر حال، څه ډول دوی له هغوی سره د چين پر يو ځای کېدو انتقاد کوي؟ خو نړېدوالي هم خندونه رامنځته کړي دي، ځکه چينايي ځواکونه زده کوي څه ډول له هېواده بهر عمليات وکړي.

«جنګيالی لېوه۲»، د چين تر ټولو ډېر پلورل شوی فلم، د افريقا او بهرنيو سياليو د نشنلېستي ليدلوري پر لور يوه کړکۍ يا ښايي بوختونکې هېنداره ده. د کليشو لوبول، طرحه يې په جګړه او ناروغيو کې ايسار يو افريقايي هېواد کې د ژغورنې پر عملياتو متمرکزه ده. د فلم اتل، د لېنګ فېنګ په نوم يو متقاعد نخبه چينايي سرتېری دی چې په ريمبو سبک په لغتو او سوکانو د سلګونه دښمنانو په منځ کې مخ پر وړاندې ځي. لېنګ هم د همدغو خلکو په څېر دی. يو ځای کې، له چينايي سفارت بهر درېږي، يو افريقايي نظامي خلع سلاح کوي او هغه ته يوازې همدومره يادونه کوي: «چين او افريقا ملګري دي».

دغه فلم د اتل لېنګ او د بدمعاش بېک ډېډي، چې يو امريکايي مزدور دی او فرانک ګرېلو يې رول لوبولی دی، ترمنځ پر جګړه راڅرخي. «ستا په څېر خلک به تل زما په څېر خلکو لپاره تر ټولو پست او رزيل وي. بايد ورسره ځان عادت کړې.» بېک ډېډي په داسې حال کې چې چاقو يې د هغه په ستوني ايښی، دغه خبره لېنګ ته کوي. خو لېنګ په وروستۍ شېبه کې برلاسی کېږي. لېنګ وايي: «دا لعنتي تاريخ دی.» د اعتبار لوړلو لپاره، فلم يو پيغام ورکوي: «د چين وګړو ته: کله چې تاسو په بهرنيو هېوادونو کې له خطر سره مخ کېږئ، هېڅکله ماته مه منئ. د چين قدرت به تل ستاسو ملاتړ وکړي.»

جنګيالی لېوه ۲ د جيبوتي پر سړکونو نه لوېږي، خو چينايي ځواکونو تهاجمي عمل کړی دی. امريکايي چارواکې چين تورنوي چې د لېمونير کمپ د ترلاسه کولو هڅه کوي او په امريکا د بريد لپاره له بې پيلوټه الوتکو استفاده کوي. د امريکايي پيلوټانو د حواسو پاشلو لپاره الوتکې او له خپلو بېسونو څخه د نظامي کچې د لېزرونو په کارولو سره يې د دوو پيلوټانو سترګې ټپي کړې دي.[۱۴] د سړې جګړې پر مهال پر شوروي اتحاد هم ورته تورونه موجود وو.[۱۵] په رسمي ډول، په ۲۰۱۸ کال کې د چين په بېس کې ۲۵۰ سرتېري مېشت وو، خو تر ځمکې لاندې د پراخو امکاناتو په ګډون تر پل اخيستو وروسته په اسانۍ څرګندېږي دغه شمېر تر دې ډېر زيات و.[۱۶]

ځايي کب نيوونکو ته خبرداری ورکړل شوی و چې له دې ځايه لرې واوسي. يوه يې ماته وويل: «تېره مياشت، يوه بې پيلوټه الوتکه زموږ پر بېړۍ تېره شوه او په سومالیايي ژبه يې په لوډسپيکر کې وويل؛ له دې ځايه لرې ولاړ شئ، لرې ولاړ شئ او لرې ولاړ شئ.» سمدستي چينايي ګزمه کوونکې بېړۍ د هغه ملګری ګير کړ او د جيبوتي د ساحلي ګاردانو تر راتلو يې له ځان سره ساتلی و. ساحلي ساتونکو ځانته زحمت ور نه کړ چې له چينايانو پوښتنه وکړي. کب نيوونکي وويل: «زموږ هېواد د هغوی پيسې اخلي او [چينايان] چې څه غواړي هغه کوي.» هغه

www.sikaraam.com
خپل لستوني بډ وهل او بې اختیاره یې لاسونه په هوا کې ځوړند شول. که چېرې بېسونه د شي تر حاکمیت لاندې د چین د قاطعیت زیاتوالی ښیي، د دې هېواد د ځواکونو چلند بې تجربګي او نا امني ښیي.

«دا موږ له مرګ څخه وېروي»

چینايي چارواکي ښايي په دې باور وو چې د بیمې پالیسي لري. چین ته د جیبوتي پور د ۲۰۱۹ کال په وروستیو کې د هغه د کورنیو ناخالصو تولیداتو ۷۰ سلنه و او پور یې د دې خبرداري الهام ورکاوه چې کېدای شي په «راتلونکې هامبونتانا» بدل شي، د سریلانکا بندر ته اشاره ده چې په ۸ ځېرکې کې پرې بحث وشو.[17] په جیبوتي کې، د دوراله کانټینري بندر چې له هر چا زیات د امریکا متحدو ایالتونو چارواکي اندېښمنوي، ستوری لوبغاړی چې وړاندې یې نړیواله حقوقي جګړه راپورته کړې ده.

زما د لیدنې پر مهال، دا چې د لندن او هانګ کانګ په محکمو یې پر سرنوشت بحثونه کېدل، د ترمینل فعالیتونه خاموش وو. په ۲۰۰۶ کال کې، په دوبۍ کې مېشت DP World، هغې ډلې ته یو ورته ګروپ چې د خرګوس دروازې د تاسیساتو مدیریت سره مرسته کوي او په ۳ ځېرکې کې پرې بحث وشو، د کانټینري ترمینل د پراختیا لپاره د ۲۵ کلونو امتیاز ترلاسه کولو تړون لاسلیک کړ. په هغې دوره کې، دې تړون همداراز DP World ته په جیبوتي کې د کانټینرونو د کنټرول امتیاز حق ورکړ. دې ترتیب په لومړیو کې ډېر ښه کار ورکړ او په افریقا کې یې یو تر ټولو ډېر کار وړ بندر رامنځته کړ.[18]

دغه جنجال جیبوتي ساحلي کرښې ته په دوه میلو کې نږدې ثبت شو. له بندرونو څخه یو بل، د څو اهدافو لپاره کارېدونکی دوراله بندر دی چې د چینايي نظامي مرکز او د دوراله کانټینري ترمینل ترمنځ موقعیت لري. په ۲۰۱۲ کال کې، جیبوتي د ګڼو اهدافو لپاره کارېدونکي بندر او د ازاد سوداګریز زون د پراختیا په موخه له چینايي دولتي شرکت China Merchants سره قرارداد لاسلیک کړ.[19] د ټېلو ترمینل څخه یوه سره نللیکه په ساحل کې لنګر ځای ته تېره شوې او پر دویم لنګر ځای لوی کرېنګونه راځوړند دي. له اوبو څخه، دغه تاسیسات نږدې د چین مرکز سره یو ځای کېږي.

DP World پر دې تړون اعتراض وکړ، هغه اعتراض چې د هغه انحصاري قرارداد یې راکم کړ. د ۲۰۱۸ کال په فبروري کې، تر اوږدو جنجالونو وروسته، جیبوتي په یو طرفه ډول له DP World سره خپل قرارداد لغوه کړ. د تورونو او قضايي دعوو طوفان یې راپورته کړ او له وجې یې جیبوتي دفاعي حالت خپل کړ. د ۲۰۱۹ کال په اپرېل کې، یوې لندنۍ محکمې جیبوتي ته امر وکړ، د قرارداد د نقضولو له امله DP World ته له ۵۰۰ میلیون ډالرو څخه ډېرې پیسې ورکړي. DP World هم په هانګ کانګ کې له یوې محکمې څخه د اسانتیاوو ترلاسه کولو په لټه کې دی، هلته چې چینايي سوداګر د هغوی په لېست کې دي.[20]

د کانټېنري ترمینل د ارزښت په ښودلو، DP World ښايي د خپل بریالیتوب قرباني شوی وي. که چېرې د جیبوتي دولت وغواړي دغه بریالیتوب خپل کړي، اقدامات به یې ځان ماتونه او اوسنیو او بهرنیو بالقوه پانګه والو ته خبرداری وي. یو بهرني پانګه وال چې په جیبوتي کې سوداګریز فعالیت درلود ماته وویل: «دا موږ له مرګ څخه وېروي».[21]

د ثبات د نقطې په توګه د جیبوتي ګټې به دوامداره نه وي او دغه هېواد هیله لري د افریقا د نښه ویشتنې ښکر څخه زیات څه وي. مشران یې باور لري دوی یوه کړکۍ لري، چې پر اساس یې کولای شي د خپلو ساحلي ګاونډیو په پرتله خپله اوسنۍ برتري په یوې اوږدمهاله ګټې بدله کړي. د ایتوپیا ظهور فرصت دی، په داسې حال کې چې د ګاونډیو بندرونو تثبیت به نوي خنډونه رامنځته کړي. د ډېرو نورو بندري ښارونو په څېر، جیبوتي خپله هڅه کوي په راتلونکي هانګ کانګ، سنګاپور یا دوبۍ بدل شي. د طبیعي منابعو د کموالي له امله یې د پانګونې لپاره نورو هېوادونو او په زیاتېدونکي ډول د چین د یادښتونو کتابچې ته مخه کړې ده.

د امریکایي چارواکو لپاره د وېرونکي خوب سناریو دا ده چې چین د داروله کانټېنري ترمینال وروستۍ برخه کنټرول کړي. هغه مهال د امریکا د ملي امنیت سلاکار جان بولټن په ۲۰۱۸ کال کې پخپلې یوې وینا کې، د افریقا په تړاو د ټرمپ دولت له نویو پالیسیو پرده پورته کړه: «که دغه کار وشي، د افریقا په ښکر کې به د قدرت بېلانس . چې د اروپا، منځني ختیځ او سویلي اسیا ترمنځ د سمندري سوداګرۍ اصلي شریانونه ترې تېرېږي . د چین په ګټه وڅرخېږي. او لمونیر کمپ کې زموږ نظامي پرسونل به ښایي د امریکایانو د ساتنې لپاره پخپلو هڅو کې له لا زیاتو خنډونو سره مخ شي.»[۲۲] د بولټن خبرداري . چې که چېرې بندر د چین لاس ته ولوېږي، نو سیمه به هم ورته لاسرسی ومومي . ان د دومینو تیوري هم ساده وښوده.

د ډاډ لپاره، دغه بندر د سریلانکا د هامبانتوتا په پرتله ډېر ارزښتناک دی. د ایتوپیا ۹۰ سلنه سوداګري له جیبوتي څخه تېرېږي.[۲۳] په پایله کې، د هغه فعالیتونه نه یوازې په جیبوتي کې د امریکا متحدو ایالتونو په پرسونل، بلکې په ایتوپیا کې د امریکا متحدو ایالتونو پر سفارت او په افریقایي ټولنه کې د امریکا متحدو ایالتونو پر ماموریت چې دواړه د ایتوپیا په پلازمېنه ادیس ابابا کې دي، اغېز پرېباسي. خو د امریکا متحد ایالتونه د سومالیالېنډ د بیربرا بندرونو په ګډون د خپل عرضې زنځیر برابرولو لپاره نور انتخابونه هم لري.[۲۴] که چېرې اریټرا د خپلو بهرنیو اړیکو عادي کولو ته دوام ورکړي، په اساب او ماساوا کې د هغه بندرونه ښایي په راتلونکې کې هم مناسب انتخابونه وګرځي. د دغو تنظیماتو ترسره کول به ارزانه او اسانه نه وي، خو د افریقا ټول ښکر په تعادل کې نه دی.

د جیبوتي د بندرونو جوړول ښایي لوی امتیاز له لاسه ورکړي. د جیبوتي دولت په نوي راڅرګندېدونکي ارتباطي مرکز د جیبوتي بدلولو لپاره ډېره زیاته پانګونه کړې ده او په سختۍ کولای شي د هغه هېواد دولتي مخابراتي شرکت (جیبوتي ټېلکام) له کنټرول څخه ځان خلاص کړي. دغه شرکت د جیبوتي د ټلیفونونو او انټرنېټ شبکې او همداراز تر سمندر لاندې غځول شویو کېبلونو دوه سټېشنونه اداره کوي، چېرته چې یوولس نړیوال او سیمه ییز نوري فایبر کېبلونه سره یو ځای کېږي او پلان دا دی چې په راتلونکې کې لا زیات شي.[۲۵] که چېرې چین د ستراتېژیکو شتمنیو د هیلو لېست ولري، مخابرات یې باید د لېست سر ته نږدې وي.

یوازې امریکا متحد ایالتونه د چین د هوډ په اړه اندېښمن نه دي. ان له چین څخه د ایتوپیا د اخیستو پورونو زیاتېدو باوجود، د ایتوپیا چارواکي لېوالتیا نه لري هېڅ بهرني ځواک ته اجازه ورکړي پر کانټېنري ترمینل کنټرول ترلاسه کړي. ایتوپیا ان د امریکا متحدو ایالتونو یا چین په پرتله زیات نفوذ لري. دا کولای شي سومالیالېنډ یا اریټرا ته د سوداګرۍ انحراف وګواښي او دا همداراز د جیبوتي رهبرۍ سره ژورې اړیکې لري. د جیبوتي چارواکي ادعا کوي، کانټېنري ترمینل دومره ګټور دی چې هغوی یې هیڅاته نه تحویلوي. دقیقاً، پورونه کولای شي خلک

www.sikaraam.com
او هېوادونه له خپلو ارزښتناکو شتمنیو جلا کړي. خو که چېرې امریکا متحد ایالتونه وغواړي بندر د چین له لاسرسي لرې وساتي، داسې نړیوال شریکان هم لري چې ورسره مرسته کولی شي.

خو د بولټن څرګندونې چې په واشنګټن ډي سي کې یې په یوې فکر خونې کې وکړې، خپلو نړیوالو مخاطبینو ته یو شپېلک و. هغه تشریح کړه: «موږ لا ډېر څه ته اړتیا لرو ترڅو هغو امریکایانو ته چې په سختۍ راټولو کړیو پیسو څخه مالیه ورکوي، وښیو. د افریقا لپاره زموږ د نوې ستراتېژۍ پر اساس، موږ به د امریکا متحدو ایالتونو بودجه کلیدي هېوادونو او ځانګړو ستراتېژیکو اهدافو ته ځانګړې کړو. په دې قاره کې د امریکا متحدو ایالتونو ټولې مرستې به د امریکا متحدو ایالتونو د ګټو پرمخ وړو لامل شي او له افریقایانو سره به مرسته وکړي د ځان بسیاینې پر لور حرکت وکړي.» په عجیب ډول، داسې ښکارېده بولټن هڅه کوي د مرستو هماغه تګلاره چې د چین له لوري د پرمخ وړو پر مهال پرې امریکا انتقادونه کول عاموي، هغه تګلاره چې د ډونر ستراتېژیکې ګټې د ترلاسه کوونکي پر اقتصادي ګټو لوړوي. بولټن د امریکا متحدو ایالتونو د مرستو په ترلاسه کوونکو برید وکړ: «له دې وروسته، امریکا متحد ایالتونه له اغېزو، ځواب وینې او اصلاحاتو پرته د اوږدمهاله مرستو ورکړه نشي زغملی.»[۲۶] په هر حال، هغه څه چې هغه وړاندې کړل له حللارې پرته له ځان سره خبرې وې. «لومړی امریکا» په افریقا کې چندانې په ښه ډول نه زمزمه کېږي، په ځانګړي ډول کله چې چین تر هغه لا ډېره خوږه سندره زمزمه کوي.

«یو، یو، زه به یې تاسو ته وښیم»

چین له وړاندې په جیبوتي کې د فرانسې تاریخي اړیکې تر شعاوو لاندې راوستې دي. په ۱۹۱۷ کال کې، فرانسې د جیبوتي لومړنۍ رېل پټلۍ بشپړه کړه، چې د جیبوتي سرنوشت یې له ایتوپیا سره وتړه او د هغوی د پلازمېنو جیبوتي ښار او ادیس ابابا موقعیت یې تثبیت کړ. لومړنۍ مسافر لېږدونکې رېل پټلۍ شپېته ساعته وخت ونیوه، ترڅو په دوه دېرشو تمځایونو تېره شي او د توکو لېږد خدمتونو دوه برابره وخت ونیوه.[۲۷] رېل پټلۍ له ۱۹۳۵ تر ۱۹۴۱ کال پورې د ایټالیا له لوري د ایتوپیا د اشغال پر مهال له منځه ولاړه او دغه مهال بیا ایټالوي انجینرانو له ادیس ابابا تر اساب پورې . د ننني اریتره په سواحلو کې بندري ښار . سړک جوړ کړ. د دویمې نړیوالې جګړې پر مهال یې لارو ته زیان ورسېد او په ۱۹۵۶ کال کې د سویس کانال تړل کېدو د بندر فعالیتونه بند کړل.[۲۸]

له دې ټولو څخه تر ژوندي پاتې کېدو وروسته، بالاخره رېل پټلۍ په یوه سست، خو مرګوني څه بدله شوه: معمولي ساتنه. په ۱۹۷۰ لسیزه کې، وروسته له هغه چې جیبوتي خپلواک شو او د ایتوپیا دولت پر ځای نظامي کودتاچیان واکمن شول، دواړو لوریو بیارغاونې ته پام ونه کړ او رېل پټلۍ وپاشل شوه. له ۲۰۰۴ کال څخه تر اوسه پورې له بشپړې اصلي کرښې څخه کار نه دی اخیستل شوی. په جیبوتي کې، د فرانسې رېل پټلۍ تمځای چې د ځایي خلکو له لوري کوم ځای ته لېږدول شوې وه او له امله یې کورونه ویجاړ شوي وو، بېرته واخیستل شوه. وراسته شوي کټارونه چې د فرانسې د تر ټولو لوی رېل پټلۍ تولیدولو «الستوم» نقره یې نښان پرې لګېدلی دی، د زړې رېل پټلۍ په حویلۍ کې زنګ وهلي ولاړ دي.

فرانسه هم د چین مخ پر ودې مقام ته د شک په سترګه ګوري. د فرانسې ولسمشر امانوئل مکرون د ۲۰۱۹ کال په مارچ کې جیبوتي ته د خپل سفر پر مهال وویل: «زه نه غواړم د نړیوالو پانګه والو نوی نسل زموږ د

www.sikaraam.com

تاریخي شریکانو پر حاکمیت یرغل وکړي یا د هغوی اقتصاد کمزوری کړي.»[۲۹] د ۱۹۸۰ لسیزې تر منځ پورې، د فرانسې نظامي پرسونل او اتباعو لګښت د جیبوتي د کورنیو ناخالصو تولیداتو یو پر څلورمه برخه جوړوله.[۳۰] درې لسیزې وروسته، په ډېری اټکلونو کې په جیبوتي کې د فرانسې بهرنۍ مخامخ پانګونه هېڅ ثبت شوې نه ده او مکرون هېڅ کومه نوې ژمنتیا نه ده اعلان کړې.[۳۱] لا تر اوسه هم کولای شو د سړکونو په تابلوګانو او د رسټورانټونو مینوګانو کې د فرانسوي نفوذ نښې ووینو، خو د زاړه تمځای په څېر نور نه ځلېږي.

کله چې په ۲۰۱۸ کال کې د جیبوتي نوې رېل پټلۍ تمځای پرانېستل شو، پرې درې بیرغونه راځوړند شول. دا د جیبوتي او ایتوپیا ترمنځ د پانګونې ګډه پروژه ده، چې هېوادونه یې سره ونښلول، خو په مخ او مرکز کې یې د چین رنګ هم ځلېده. چین د رېل پټلۍ جوړولو لپاره ۳,۳ میلیارده ډالره پور ورکړی دی او تر ۲۰۲۳ کال پورې به ګټې اخیستنې ته وسپارل شي.[۳۲] نوې رېل پټلۍ په اساسي ډول د ټولو هغو کارونو لپاره چې پخوا ترسره کېدل جوړه شوه. مسافرین او توکي لېږدوي او تر ډېره له پخوانۍ زړې لیکې سره موازي حرکت کوي. د مسافرینو کرښه یوه طرفه ده، په همدې اساس په تاق ورځو کې له یوه لوري او په جفت ورځو کې له بل لوري حرکت کوي.

په نوې رېل پټلۍ کې سورېدل د لمرپرست ګل د رنګ بدلېدو په څېر و. له مسافرینو خالي، د قهوه یي دېوالونو، سرو سېټونو او سترې کوونکي خړ فرش په توګه دا د چینايي رېل پټلۍ پیل و. کله چې د سپرېدو وخت راغی، مشرانې ښځې چې روښانه رنګ کالي او شالونه یې اغوستي او سرونه پېچلي وو، خپلې چارې پیل کړې. مسافرینو په داسې حال کې چې بېکونه او لویې پلاستیکي کڅوړې یې لېږدولې پخپل ټاکل شوي رېل هجوم یوړ. د چینايي رېل پټلۍ مامورې چې درې تکه یې کالي، سره نکټايي او د لارښوونکي توره خولۍ یې پرسر کړې وه، د رېل په دروازه کې ودرېده او هڅه یې کوله دغه موج د سیند پر لور رهنمايي کړي. کله چې خلکو ټېل ماټېل شروع کړ، هغه خپل بازو بهر واېست او ننوتونکي لاره یې بنده کړه. هغه په انګلیسي ژبه تکرار کړه: «یو، یو، زه به یې تاسو ته وښیم. یو، یو، زه به یې تاسو ته وښیم.» دقیقاً د چین په رېل پټلیو کې سورېدل ډېر کم منظم وي.

په داخل کې، چینايي کارګرو له ټولو وغوښتل خپل بیکونه پورته په ځانګړو ځایونو (ریکونو) کې کېږدي. له سپرېدو یو ساعت وروسته، مسافرینو به خپلو پلاستیکي کڅوړو ته لاس کړ او د khat (د سابو د ګېډیو په څېر یو ډول عربي خواږه دي) یوه ګېډۍ به یې راواېستل، هغه سابه چې لوړ غږ به یې رامنځته کاوه. د مخامخ سېټونو ترمنځ ایښودل شوي مېزونه په کوچنیو تولیدي کرښو بدل شوي وو، ځکه خلکو د ګېډیو له ساقو څخه پاڼې شکولې او د شنو پاڼو کوچنۍ ګېډۍ به یې جوړولې. په هرې ضربې سره به خاښونه پر ځمکه پرېوتل. مېزونه شنه او فرش قهوه يي وګرځېد. کله به چې خلکو پاڼې ژوولې، خبرې به یې کولې او پخپلو ګېډیو به یې کار کاوه، دې غړونو ټوله رېل پټلۍ پرسر اخیستې وه.

تر پرانېستو لږ وروسته، نوې رېل پټلۍ سمدستي د کلمې په واقعي معنی له ستونزو سره مخ شوه. ځايي شپانه له ګیلو او ادعاوو ډک وو، ځکه رېل پټلیو د دوی وزې، اوښان او نور حیوانات وهلي وو. په یوې پېښه کې یې پنځلس اوښان لاندې کړل. د رېل پټلۍ شرکت زیانمنو شپنو ته د پیسو ورکړې وړاندیز وکړ، خو دا رقم ډېر سخاوتمندانه و او داسې شرایط یې وړاندې کړل چې د مارکېټ د قېمت دوه برابره و. دې کار د حیواناتو د تلفاتو زیاتېدو انګېزه رامنځته کړه چې د تاسف وړ وه، خو له توقع لرې هم نه وه.[۳۳] یوه پېړۍ وړاندې، فرانسه هم له ورته خنډونو سره مخ شوه. تر هغو یې دغه پیسې ورکولې، تر دې چې کشف شوه، شپانه خپل زاړه او ناروغ حیوانات لیکو ته نږدې څروي.[۳۴]

د فرانسې رېل پټلۍ د ارتباطاتو په رامنځته کولو سره د ایتوپیا پلازمېنې ادیس ابابا له تقویت سره مرسته وکړه. د رېل پټلۍ تخنیکرانو په ۱۸۹۷ کال کې د ادیس ابابا او هرار ترمنځ، په شمال کې یو سوداګریز مرکز ، لومړنۍ ټلیفوني کرښه جوړه کړه. یوه لسیزه وروسته، له داوا تر جیبوتي پورې د ټلیګراف لومړنۍ لیکه جوړه شوه. له ادیس ابابا څخه د ایتوپیا کلیوالي سیمو پر لور لا زیاتې ټلیفوني کرښې وغځول شوې. تر ۱۹۳۰ کال پورې، له ۱۷۰ څخه زیات ښارونه د ۴۳۵۰ میلو په اوږدوالي د غځول شوې ټلیفوني شبکې برخه وو.[۳۵] د چینایي نوري فایبر کېبل په توګه چې په یوویشتمه پېړۍ کې تعقیبېږي، دغه نوې اړیکې د ایتوپیا دولت تقویه کوي چې له بهرنۍ پانګونې او اطلاعاتو ته له متمرکزې لاسرسي څخه ګټه واخلي.

ایتوپیا د خپلو ګاونډیو په پرتله د لویو قدرتونو په جذب او په ورته مهال د خپلې خپلواکۍ په ساتنه کې بریالۍ ده. د افریقا د تجزیې په اوږدو کې، ایتوپیا یوازینی هېواد و چې د اروپا د استعمار مخه یې ونیوه. ناهمواره ځمکې او د افریقا د تر ټولو لوړو غرونو لړلو له امله یې، ساحل ته د دننه کېدو لپاره د اروپا هڅې له مایوسۍ سره مخ کړې دي. د ایتوپیا ډیپلوماسي او پوځ ان لا زیات ټاکونکي وو. له روسیې څخه د تسلیحاتي محمولې د ترلاسه کولو د امنیت له ټینګښت وروسته، ایتوپیا په ۱۸۹۶ کال کې د ایټالیا یرغلګر ځواکونه د اداوا په جګړه کې مات کړل. دې بریالیتوب په افریقا کې د اروپا د حاکمیت په اړه د حتمي کېدونکي روایت یو سورى [لاره] رامنځته کړ.[۳۶] له هغه ډېر کم وروسته، د ایتوپیا واکمن پادشاه دویم منلیک له فرانسې او بریتانیا سره تړونونه لاسلیک کړل او د ایتوپیا خپلواکي یې لا زیاته تضمین کړه.

د ایتوپیا د کمزورۍ ټکی سیند ته لاسرسی دی، هغه چې د افریقا د تجزیې پر مهال یې له لاسه ورکړ او د اریتره فدراسیون تر جوړېدو وروسته یې په ۱۹۵۲ کال کې بېرته ترلاسه کړ. خو دغه لاسرسی بیاځلې په ۱۹۹۳ کال کې، کله چې اریتره خپلواک شو له منځه ولاړ او په پایله کې یې د ایتوپیا سوداګري زیانمنه شوه. په ایتوپیا کې د جاکټونو جوړولو مزدوري په چین کې د مزدورۍ یو پر دریې ده، خو وروسته چې لوجستیک لګښتونه پرې اضافه شي، دوی یې هم په هماغه قیمت پلوري. د اضافي ارزانه بشري پانګې او انرژۍ په لړلو سره، ایتوپیا کولای شي په راتلونکو لسیزو کې د صادراتو په قطب بدل شي.[۳۷]

پادشاه دویم منلیک هم د الهام او مرستې لپاره له اروپا څخه بهر ته کتل. رابرټ سکېنر چې په ۱۹۰۳ کال کې یې په ایتوپیا کې د امریکا متحدو ایالتونو د لومړي ماموریت مشري کوله، راپور ورکړ: «هغه د جاپان په اړه اورېدلي دي او پخپله ځانګړې طریقه هڅه کوي د دې په زره پورې بېلګې تقلید وکړي. نوې رېل پټلۍ، نوې لویې لارې، پُلونه او ټلیفونونه. ټول دغه څه پخپله چندانې اهمیت نه لري، خو هغه پوهېږي چې ملتونه باید پرمختګ یا سقوط وکړي.» سکېنر باوري و چې امریکا متحد ایالتونه د لویو قدرتونو له سیالۍ څخه بهر ده. هغه ولیکل: «د امریکا متحد ایالتونه لومړنی هېواد و چې د سوداګرۍ د ساتنې او پراختیا لپاره یې له هر ډول سیاسي موضوعاتو پرته پر ډیپلوماتیکو اړیکو بحث او خبرې وکړې.» په مقابل کې، د اروپایي قدرتونو لپاره، «د سرحدونو موضوع، د قدرت بېلانس او د خپلوۍ پوښتنې دومره لومړیتوب لري چې نهایي سوداګریزې هیلې یې په بشپړ ډول تر شعاوو لاندې راوستې دي.»[۳۸]

www.sikaraam.com

خو تر هغو چې د سړې جګړې پر مهال امریکا متحدو ایالتونو له شوروي اتحاد سره مقابله کوله، امریکا له ایتوپیا سره کمه مرسته وکړه. ایټالوي ځواکونو نږدې اوه زره کیلومټره سړکونه جوړ کړل چې ایتوپیا یې یوازې د ساتنې لپاره هڅه کوله. د ولسمشر ترومن د څلورمې نقطې د پوښل شوي پروګرام پر اساس، امریکا متحدو ایالتونو د ایتوپیا انجینران، جغرافیه پوهان او نور تخنیکي کارکوونکي وروزل او د سړکونو جوړولو لپاره یې ورته پورونه تضمین کړل.[۳۹] د امریکا متحدو ایالتونو د اقتصادي او سیاسي ملاتړ په بدل کې، ایتوپیا امریکا ته اجازه ورکړه له کاګنیو تمځي څخه استفادې ته دوام ورکړي، د اوربندو یو ځای چې امریکایي پوځیانو د دویمې نړیوالې جګړې پر مهال په اسمارا کې جوړ کړی و.[۴۰]

په ۱۹۷۴ کال کې، کله چې د هایله سلاسي پر ځای نظامي کودتا واکمنه شوه او ډرګ (Derg) نظامي حکومت چې د لېنن مارکسستي یې ومنله او لومړی یې په قوت حکومت وکړ، رامنځته شوه، نو د امریکا متحدو ایالتونو او ایتوپیا ترمنځ درز رامنځته شو.[۴۱] شوروي اتحاد د سومالیا پر ځای د ایتوپیا او امریکا متحدو ایالتونو د ایتوپیا پر ځای د سومالیا ملاتړ ته مخه کړه. په دې دوره کې، د ایتوپیا پراختیایي پلان د امنیتي لومړیتوبونو تر شعاوو لاندې راغی. اریتریایي یاغیانو خپلواکۍ غوښته او نږدې درې لسیزې په شمال کې کورنۍ جګړې دوام درلود. په داسې حال کې چې ایتوپیایان وږي وو او جیبوتي ته ورغلې ریل پټلۍ خرابه وه، دې هېواد د افریقا په سویلي دښتو کې تر ټولو لوی پوځ راټول کړ. د نظامي مرستو په بدل کې، ایتوپیا خپلو هوايي ډګرونو او سواحلو ته لاسرسی برابر کړ او شوروي ځواکونو ته یې اجازه ورکړه سمندري تاسیسات او د اوربندو ځای رامنځته کړي.[۴۲] دغه ترتیبات په ۱۹۹۱ کال کې، کله چې د ایتوپیا دولت سقوط وکړ، له منځه ولاړل.

له ۱۹۹۶ کال راهیسې، کله چې د چین ولسمشر جیانګ زیمین شپږو افریقایي هېوادونو ته د خپل سفر پر مهال په ادیس ابابا کې د افریقایي ټولنې په مرکز کې وینا وکړه، ایتوپیا د چین د شریکانو ترمنځ له ځانګړي مقام څخه خوند اخلي.[۴۳] جیانګ چې وروسته «بهر ته د تللو» لپاره چینایي شرکتونه وهڅول، همداراز د چین او افریقا د همکاریو چوکاټ (FOCAC) جوړولو سره مرسته وکړه.[۴۴] چین په ۲۰۰۰ کال کې د دې چوکاټ د لومړۍ غونډې کوربه توب وکړ او په ۲۰۰۳ کال کې د دویمې غونډې د کوربه توب لپاره ایتوپیا وټاکل شوه. که څېرې د کوربه توب لوبې بې اهمیته هم وي، دغه چوکاټونه د چین د پانګونې پر اصلي ځایونو بدل شوي دي، چې په دې فورم کې په ۲۰۰۶ کال کې ۵ ملیارده ډالر پانګونه په ۲۰۱۵ او ۲۰۱۸ کلونو کې ۶۰ ملیارد ډالرو ته زیاته شوه.[۴۵] هغه هېوادونه چې د پانګونې په لټه کې دي، بیجېنګ په اغراقي ډول ستایي. په ۲۰۱۸ کال کې، د ګانا ولسمشر وویل، دې راټولېدنو هغه هڅولی چې «[چینایي] ماډل څخه الهام واخلي او [ګانا] یې د تکرار په لټه کې دی.»[۴۶]

د افریقا پر لور د چین د نږدې کېدو کشش د هغه ځای له منابعو سره د نږدې اړیکو له امله دی. د چین د پراختیایي مرستو په لومړیو ورځو کې، بیجېنګ افریقایي هېوادونو ته «د منابعو د تبادلې باور»، طبیعي سرچینو ته د لاسرسي لپاره پور، وړاندیز کړ. هماغسې چې څېړونکې دبورا براتیګام لیکي، د افریقایي هېوادونو د تادیه کولو مېتود د هغوی له طبیعي شتمنیو سره مطابقت درلود: «بېرته د هغوی د پورونو ورکولو لپاره به انګولا له تېلو، کانګو له معدني توکو، سېنګال د پلیو له تېلو او ګانا له ککو څخه استفاده وکړي.»[۴۷]

خو ایتوپیا ته د چین د سمدستي جذابیت لامل تر ډېره په سیاست او اعتبار پورې اړوندېږي. ایتوپیا د نورو افریقایي هېوادونو په څېر اومه توکي نه تولیدوي چې چین ته یې ورکړي، خو تاریخ یې دغه هېواد د افریقا د

خپلواکۍ او پان افریقایزم پر پیاوړي سمبول بدل کړی دی. دا هېواد همداراز د افریقايي ټولنې د مرکز او د افریقا لپاره د ملګرو ملتونو اقتصادي کمېسیون په ګډون د ځو سیمه ییزو بنسټونو کوربه دی.

په ایتوپیا کې د چین ښکېلېدل ښايي د دې قارې د اوږدمهاله وړاندوینو په هیلو کې نغښتل شوی وي.[۴۸] هماغسې چې ورځپاڼه لیکوونکي هوارډ فرینچ لیکلي: «ډېری خلک چې کله له افریقا سره د چین د اړیکو په اړه فکر کوي، یوازې یې یو وړاندیز ته راکموي:طبیعي سرچینو ته د لاسرسي تضمین چې افریقا یې د نړۍ تر ټولو لویه ذخیره ده... خو دلته د لرلیدونو ډېرې انګېزې شته دي چې نږدې په ټولو شکونو کې په افریقا کې د چین د ځان غوښتنو په اړه له پامه غورځول کېږي: د روزنې لپاره، یا ان ښايي د چین محوره صنایعو د صادراتو لپاره د راتلونکو مارکېټونو جوړولو په موخه وي، هغه مارکېټونه چې یوه ورځ کولای شي د زړو مصرفوونکو د لګښت سستوالی او د لویدیځ او جاپان د پورونو اقتصاد جبران کړي.»[۴۹] په افریقا کې د دویم تر ټولو لوی نفوس، پیاوړې ودې لیدلوري او د پانګونې د پیاوړي کېدونکي چاپېریال لرونکي په توګه، ایتوپیا په زیاتېدونکې توګه مطلوب مارکېټ دی.[۵۰]

چینايي چارواکي هم د خپلوۍ روحیه ویني. هماغسې چې په ایتوپیا کې د چین سفیر تان جیان وویل: «دواړه لرغوني تمدنونه دي. اوس تر ټولو غمجن حقیقت دا دی چې موږ (د پراختیا په حال کې) هېوادونه یوو.»[۵۱] ایتوپیا خپل تاریخ د مقدس کتاب په وخت کې لټوي او د چین په څېر راپورته کېدل یې ماضي ته ورګرځي. ایتوپیا له کمونېزم سره خپل رقابت یوې خواته کړ، خو دولت یې پخپل اقتصاد کې قوي لاس لري.[۵۲] دواړه دولتونه د لویدیځ پالیسیو لارښوونو څخه په سرغړونې ویاړي. د نړیوال بانک او د پیسو نړیوال صندوق انتقادونو ته په ځواب کې، د ایتوپیا لومړي وزیر مېلس زیناوي په ۲۰۱۱ کال کې وویل: «د دې دوو ډلو له لوري د هېواد اقتصادي چلند ځکه له پوښتنې سره مخ شوی چې ایتوپیا اجازه نه ورکوي بهرنیان ورته وښيي چې څه ډول اقتصادي پالیسۍ عملي کړي.»[۵۳]

«د پیسو چاپولو جواز»

د ایتوپیا شدیدې خپلواکۍ همداراز د چین لپاره سوداګریز فرصتونه رامنځته کړل، په ځانګړي ډول مخابراتي سکتور کې. تر هغو چې لومړي وزیر ابي احمد په ۲۰۱۹ کال کې د خصوصي کولو هڅې پیل کړې، ایتوپیا د نړۍ وروستی هېواد و چې د خپلو ملي مخابراتو انحصار یې خوندی کړی و.[۵۴]

وړاندې تر دې چې ابي واک ته ورسېږي، دولت د دې ځواک د ځنګ ته کولو لېوالتیا نه لرله. هماغسې چې د ایتوپیا پخواني لومړي وزیر هایلماریام دسالګن په ۲۰۱۳ کال کې وویل: «دا سکتور د پیسو غوا ده او په همدې دلیل خصوصي سکتور غواړي ورته داخل شي، او هغوی هڅه کوي ټولې کیسې موږ ته وکړي... چې جواز ترلاسه کړي... موږ غواړو له دې پیسو څخه د زېربناوو د پراختیا لپاره استفاده وکړو.»[۵۵] د هغه سلف مېلېس زېناوې ان تر دې هم مخکې و او د مخابراتو خصوصي کول یې «د پیسو چاپولو جواز» وباله.[۵۶] د خصوصي کولو مخالفینو استدلال وکړ، نه یوازې په دې عوایدو مخابراتي سکتور کې پانګونه کېږي، بلکې سړکونه، رېل پټلۍ او نورې زېربنايي برخې پرې سبسایډي کېږي.

د ایتوپیا د مخابراتو انحصار همداراز په وحشتناک ډول ناکاره و.[۵۷] په مخابراتي سکتور کې پر لوېې پانګونې سربېره، ایتوپیا په افریقا کې د ټلیفوني نفوذ تر ټولو ټیټه کچه لري، په داسې ډول چې په ۲۰۱۷ کال کې له هرو

www.sikaraam.com
درېیو کسانو څخه دوو کسانو یې موبایلونو ته لاسرسی نه درلود.[۵۸] د پیسو نړیوال صندوق او نورو نړیوالو مرستندویانو پور ورکولو ته لېوالتیا لرله، خو یوازې هغه مهال چې که ایتوپیا دغه سکتور ازاد کړي.

په مقابل کې، ایتوپیا د خپلو مخابراتي اړتیاوو پوره کولو لپاره چین ته مخه کړه. په ۲۰۰۶ کال کې یې له ZTE سره لوی تړون لاسلیک کړ چې پکې د فساد په اړه د نړیوال بانک یوې مطالعې دغه تړون «ډېر غیر معمولي» وباله.[۵۹] د چین د پراختیایي بانک د ۱,۵ میلیارد ډالرو مالي مرستې په مقابل کې، ایتوپیا په دې هېواد کې د مخابراتي تجهیزاتو برابرولو لپاره ZTE ته یو درې کلن انحصاري قرارداد ورکړ.[۶۰] دې جایزې ان د تدارکاتو لپاره د ایتوپیا قوانین له پامه وغورځول. د رقابتي داوطلبۍ هېڅ پروسه ترسره نشوه او د مشخصاتو او قېمت په اړه پرېکړه د جایزې تر اعلان وروسته وشوه. ZTE خپله خوشالي پټه نه کړه. د ایتوپیا لپاره د ZTE عملیاتي رئیس ژانګ ینمېنګ په ۲۰۰۹ کال کې وویل: «په نړۍ کې دا یوازینۍ پروژه ده چې په هغه کې د تجهیزاتو برابرونکي له لوري ملي مخابراتي شبکه جوړېږي.»[۶۱]

د ایتوپیا دولت، یوه شرکت پورې د خپلې خپلواکۍ تړلو په اړه انتقادونو ته په ځواب کې پرېکړه وکړه چې په ۲۰۱۲ کال کې له دوو چینایي شرکتونو سره کار وکړي. د چین د صادراتو ـ وارداتو بانک د ZTE او هواوې کارونو لپاره د ۱,۶ میلیارد ډالرو په ارزښت دویم پور ورکړ. د دې دوو پورونو پر مهال، چینایي شرکتونو د 2G شبکه جوړه کړه چې وروسته یې 3G او 4G ته ارتقا وکړه. هغوی شپږ زره کیلومتره نوري فایبر کېبلونه وغځول، چې د ایتوپیا د موبایلونو لرلو کچه یې په ۲۰۰۶ کال کې له ۱ سلنې څخه په ۲۰۱۸ کال کې ۴۱ سلنې ته پورته کړه.[۶۲] وده پام وړ وه، خو د ایتوپیا شبکه په خواشینوونکي ډول ناکاره پاتې شوه او عواید یې دې کچې ته ورسېدل چې په کینیا او نایجریا کې د شبکو په پرتله دوه یا نیم چند کم وو.[۶۳]

د دې معاملو له لارې، د ایتوپیا انحصار په اغېزناک ډول د چین په انحصار بدل شو.[۶۴] چینایي شرکتونه د نوري فایبر کېبلونه او د شبکې نور تجهیزات پلوري، د نصب او ساتنې خدمتونه برابروي او ټلیفونونه او نورې دستګاوې مارکېټ ته وړاندې کوي.[۶۵] په پایله کې، ایتوپیا نه یوازې پر چینایي سافټویرونو، بلکې پر چینایي مهارتونو او متخصصینو پورې هم وتړل شوه. هواوې هر کال نږدې دولس زره افریقایان روزي، خو دوو ایتوپیایي اقتصادپوهانو داسې شواهد موندلي چې ښيي چینایي شرکتونو «ډېره محدوده» معنی داره مهارتونه او ټکنالوژۍ ښودلې دي.[۶۶] یو ایتوپیایي تخنیکر د دې وضعیت لنډیز داسې بیان کړ: «سیستم زموږ نه دی ـ دا د چینایانو دی. ټول اساسي شیان: هغوی پرې پوهېږي، موږ پرې نه پوهېږو. په همدې اساس موږ تل د هغوی ملاتړ ته اړتیا لرو.»[۶۷]

د ایتوپیا دولت پر چین د متکي کېدو په حال کې و، خو د خوندي احساسولو لپاره یې نور دلایل لرل. نه یوازې یې د ډېرو عوایدو ترلاسه کولو سرچینه وساتله، بلکې پر ایتوپیایانو یې د څارنې لپاره خپله وړتیا هم زیاته کړه. د ZSmart په نوم د ZTE بستې یوه برخه وه چې د ایتوپیا دولت ته یې د خپلو پېرېدونکو د حسابونو جزیاتو ته د لاسرسي امکان برابروه او همداراز د هغوی د ځای او د لیکلو پیغامونو محتوا په اړه به یې معلومات ورکول. ZTE همداراز د ایمیلونو او چټ پیغامونو د قطع کولو او پر ویبسایټونو د څار وړتیا هم برابره کړه. هماغسې چې د بشري حقونو څار کمېسیون په ۲۰۱۴ کال کې تشریح کړه، په ډېرو کمو مواردو کې پر دولت قضایي او قانوني څار موجود و او له دې وړتیا څخه یې د مخالفو ویبسایټونو د تړلو، د وېبلاګ لیکوونکو د ځورولو او ګواښلو او د سوله ییزو اعتراضي لاریونونو پر مهال د ټلیفونونو قطع کولو لپاره استفاده وکړه.[۶۸]

واقعاً، د ایتوپیا دولت کولای شول د خپلو ځانیزو اړتیاوو پوره کولو لپاره په لویدیځو شرکتونو حساب وکړي.[۶۹] خو د چین مخابراتي ځار پراخ شوی او په ټوله افریقا کې د هغه د امنیتي ژورتیا له اړیکو سره نغښتل شوی دی. هماغسې چې د بحران نړیوالې ډلې شنوونکې او پخوانې کاناډايي ډیپلومات مایکل کوریگ د ۲۰۱۸ کال په اکتوبر کې ولیکل: «د امنیتي سکتور همکاري د بیجینګ قدرت غوښتونکې لوبو کتاب څخه د مېتودونو او ټکنالوژیو د لېږد خطر هم له ځان سره لري، په کوم کې چې پر هغو د محدودیتونو پر ځای قانون او د هغه تطبیقوونکې د ګوندونو او دولتي قدرت وسیلې دي. دا شایي له افریقايي هېوادونو سره مرسته وکړي ترڅو نظم او کنټرول تحمیل کړي، خو د ځواب ویونکې حکومتولۍ او بشري حقونو د پرمختګ په قېمت.»[۷۰] وړاندې تر دې چې هغه په بیجېنګ کې د چینايي امنیتي افسرانو له لوري ونیول شي، دا د بحران نړیوالې ډلې ته د ګوریګ وروستۍ لیکنه وه.

کووریګ اشاره ونه کړه چې د چین شریکان له نورو کومو خطرونو سره مخ دي: تر ځار لاندې ځارونکې. د ۲۰۱۸ کال په جنوري کې، فرانسوي ورځپاڼې لوموند راپور ورکړ، په ادیس ابابا کې د اروپايي ټولنې مرکز باندې برید شوی دی.[۷۱] چین د چینايي شرکتونو له لوري د ودانیو جوړولو او له هغې ډلې د اطلاعاتي ټکنالوژۍ سیستم (IT) لپاره ۲۰۰ میلیون ډالر برابر کړل. د پنځو کلونو لپاره به هره شپه، د دغو ودانیو ډېټا په شانهګای کې چینايي سرورونو ته لېږدول کېده. د دې سرغړونې تر کشف وروسته، د راپورونو پر اساس په مېزونو او دېوالونو کې ځای پر ځای شوي یو بنډل مایکرافونونه کشف شول. د پټو خلکو لپاره، دا ودانۍ د اهدافو یو غني چاپېریال و چې هر کال یې له دولسو تر پنځلسو زرو مقاماتو او استازو د غونډو کوربه توب کاوه.[۷۲]

هواوې د افریقايي ټولنې لپاره تخنیکي او اطلاعاتي خدمتونه وړاندې کول او په ویاړ یې پخپل ویبسایټ کې ولیکل: «اروپايي ټولنه په اسانۍ د خپل کنفرانس ترسره کولو او د امنیتي ګواښونو پر وړاندې د خپلې ډېټا خوندیتوب لپاره پیاوړې حللارې ته اړتیا لرله. هغوی د انلاین حللارو لپاره د هواوې FusionCloud انتخاب کړ، چې محاسبات، د ذخیره کولو فضا شریکول او د وریځو ډېټا مرکزونو له لارې د سرچینو ځانګړې کول وړاندې کوي.»[۷۳] هواوې همداراز د افریقايي ټولنې تخنیکي کارپوهانو ته روزنه ورکړه او په ۲۰۱۵ کال کې یې د اطلاعاتي او ارتباطي تخنیکي زېربناوو جوړولو لپاره د همکاریو ژورتیا مشارکت لاسلیک کړ.[۷۴]

د هواوې منتقدین دې پېښې ته د یو ثبوت په توګه اشاره کوي او د دې شرکت د تاریخ له نورو اړخونو سره یو ځای شیي چې سیستمونه یې باور وړ نه دي. بنسټګر یې رین ژنګفي د چین په PLA کې یو انجینر و او د لومړنیو وړتیاوو پراختیا لپاره د چین له پوځ سره یو مهم شریک و. په پوځ پورې د تړلو تحقیقاتي موسسو له مشارکت څخه یې ګټه واخیسته، د PLA لومړنۍ ملي ارتباطي شبکې لپاره یې تجهیزات برابر کړل او د نظامي څېړونو کوربه توب یې وکړ.[۷۵] څېړونکو همداراز دا پوښتنه مطرحه کړه چې ایا هواوې واقعاً پخپله د کارکوونکو له لوري اداره کېږي یا د دولت له لوري، په داسې حال کې چې نور خبرداری ورکوي که ان هواوې اوسمهال د چین له دولت سره همکاري هم ونه کړي، شايي په راتلونکې کې همکاریو ته مجبور شي.[۷۶]

چینايي چارواکو د لوموند د راپور ادعاوې رد کړې، خو په لا واضح ډول، افریقايي چارواکو هم همداسې وکړل. له ډېرو کمو رسمي بیانیو څخه په یوې کې چې پښیماني یې ښوده، د رواندا ولسمشر او هغه مهال د افریقايي ټولنې رئیس پاول کاګامه اعتراف وکړ: «ما یوازې همدا هیله لرله چې په افریقا کې موږ له وړاندې خپل عمل را یو ځای کړي وای. موږ باید د دې وړ وای چې پخپله مو خپلې ودانۍ جوړې کړې وای.»[۷۷] د لوموند د راپور پر

اساس، د افریقایي ټولنې چارواکو له افشا کېدو یو کال وړاندې دغه سرغړونه کشف کړې وه. که څه هم هغوی ټېنګار درلود هېڅ ستونزه نشته، خو افریقایي ټولنې د IT د نویو تجهیزانو غوښتنه وکړه. هغه ټېنګار وکړ: «د افریقایي ټولنې د معلوماتو مرکز یوه ارزښتناکه شتمنۍ ده. ذخیره شوي معلومات او په دې مرکز کې کوربه سیستمونه باید له هر ډول کورني او بهرني ګواښ او له اجازې پرته لاسرسي څخه خوندي شي.»[۷۸]

که افریقایي چارواکو پخپلو پلازمېنو کې دې سرغړونې ته د رسېدو پر څرنګوالي بحث کاوه، دا احتمال موجود و چې چین یې واوري. چین همداراز د زیمبابوې، کانګو، مالاوي، ګینه بېسئو، لسوټو، ګابون او سیرالئون د پارلمانونو له جوړولو یا بیارغاونې سره مالي مرسته کړې ده. نږدې له اتو افریقایي هېوادونو سره یو ځل.[۷۹] د ۲۰۱۸ کال په اپریل کې، د لوموند له کیسې نږدې درې میاشتې وروسته، چین اعلان وکړ د سویلي افریقایي دولتونو اقتصادي ټولنې کمېسیون (ECOWAS)، چې د سویلي افریقا ۱۵ هېوادونو څخه جوړه شوې سیمه ییزې اقتصادي ټولنه ده، سره په نایجریا کې د نوي مرکزي دفتر جوړولو په موخه ۳۱ میلیون ډالر مرسته کوي.

دولتي ودانۍ تل د جاسوسۍ لپاره په زړه پورې اهداف وي.[۸۰] د ۱۹۷۰ او ۱۹۸۰ لسیزو پر مهال په شوروي اتحاد کې د سفارت جوړولو لپاره د ۲۳ میلیون ډالرو تر مصرفولو وروسته، امریکا متحدو ایالتونو د دې لګښت دوه برابره د اورېدو دستګاوو په خنثی کولو مصرف کړې، له دې ډلې یوه یې دومره ژوره نصب شوې وه چې د ودانۍ له جوړښت څخه نشوای جلا کېدای. د سنا یوې کمېټې په ۱۹۸۷ کال کې هغه «په تاریخ کې تر ټولو لوی او تر ټولو ماهرانه ترسره شوی عمل» ونوموه.[۸۱] بالاخره، ودانۍ له منځه ولاړه او پر ځای یې نوې جوړه شوې چې په ۲۰۰۰ کال کې پرانېستل شوه. خپلو شرکتونو ته د پراخو مالي منابعو په ورکولو سره، چین شايي دغه لوبه یوې نوې کچې ته ورسوي.

«د مشر ورور په څېر څارونکي»

د چین مالي ملاتړ او انعطاف پذیري د دې لامل شوې چې د دې هېواد شرکتونه ډېرو متفاوتو مارکېټونو ته لاسرسی ومومي.[۸۲] په داسې حال کې چې لویدیځ شرکتونه د ایتوپیا په څېر دولتونو ته منتظر وو چې خپل اقتصاد ازاد کړي، چینایي شرکتونو له دولتي انحصاراتو سره په اسانۍ کار کاوه. همدا چې د کینیا په څېر هېوادونو خپل مخابراتي سکتورونه ازاد کړل، چینایي شرکتونو په لګښتونو کې خپل رقابت راکم کړ. له ۲۰۰۷ کال راهیسې، هواوې د کینیا د نوري فایبر ملي سیستم جوړولو په حال کې دی، هغه تړون چې چین په ۶۰ میلیون ډالري مرستې تضمین کړ.[۸۳] د یو اروپایي دولت له لوري د یوې خپرې شوې مطالعې پر اساس، په دولتي سبسایډي او سخاوتمندانه مالي مرستو سره، هواوې په معمولي ډول له ۲۰. ۳۰ سلنې تخفیف په ورکولو سره خپل لویدیځ سیالان راکم کړي دي.[۸۴]

د دې لګښتونو پر ګټې سربېره، چینایي شرکتونو د لرې پرتو سیمو په نښلولو کې ښه والی درلود. په کینیا او ګانا کې، هواوې د **Rural Star** په نوم کم لګښته لمریز مرکزونه جوړ کړل چې په کوچنیو زېربناوو یې کوچنیو ټولنو ته د موبایلونو لاسرسی رامنځته کړ.[۸۵] د پیرېدونکو خدمتونو همداراز د مارکېټ وندې له جوړولو سره مرسته وکړه. په افریقایي هېوادونو کې د هواوې پخواني عملیاتي مشر وویل: «موږ د کاري اخلاقو او اړیکو دواړه چینایي تګلارې افریقا ته راوړې. پایله دا شوه چې پیرېدونکي ډېر ژر متوجه شول کولای شي ۲۴/۷ پر هواوې باور

www.sikaraam.com
وکړي.»[۸۶] رېن ژینګفي ادعا وکړه، هواوې د سوداګریزو چارو معرفي کولو لپاره له نظامي ستراتېژیو استفاده کوي، په ځانګړې ډول مائو د ښارونو تر محاصره کولو او فتحه کولو وړاندې د کلیو پر نیولو تمرکز درلود.[۸۷] د مائو د چریکي جګړې له لسو اصولو څخه یو یې دا دی: «لومړی کوچني او متوسط ښارونه او پراخې کلیوالي سیمې ونیسئ؛ لوی ښارونه وروسته ونیسئ.»[۸۸]

ښايي د هواوې نوی شعار: «لومړی کلیوالي سیمې، وروسته هوښیار ښارونه» وي. په نایروبي کې، هواوې ۱۸۰۰ څارونکې کامرې نصب کړې چې د سیمه ییزو پولیسو لپاره د مرکزي قوماندې مرکزونه تغذیه کړي. په دې سیستم کې د خبرو . او حرکتونو . تجزیه او تحلیل شامل دي او پولیس افسرانو ته اجازه ورکوي، ترڅو په واقعي وخت کې څارونه او پر ثبت شویو مواردو بیا کتنه وکړي.[۸۹] هواوې په مومباسا کې ورته سیستمونه نصب کړي دي او دغه موارد یې د خپل «خوندي ښار» ټکنالوژۍ د بېلګو په توګه برجسته کړي، په ښاري چاپېریالونو کې د جرمونو او جنایتونو د کمولو لپاره د تبلیغ شویو محصولاتو ټولګه. وړاندوینه کېږي د ښارونو د ودې او نوې ټکنالوژۍ ته د لاسرسي له امله به، تر ۲۰۲۶ کال پورې د هوښیارو ښارونو مارکېټونه نږدې ۳,۵ میلیارد ډالرو ته ارتقا وکړي.[۹۰] هوښیار ښارونه، دقیقاً څارول کېدونکي ښارونه دي. دا یوازې په دې پورې اړه لري چې څوک یې څاري.

داسې ښکاري د هواوې تبلیغاتي مطالب له هغو ټکنالوژیکي اندېښنو غافله دي چې مدني ازادۍ له منځه وړي. یوه ویډیو د جاسوسۍ د حیرانوونکي فلم په څېر پرانېستل کېږي او له پورته د نایروبي د زوم کولو لپاره سپوږمکۍ له تصویرونو استفاده کوي. وروسته فلم په عمومي ځایونو کې نصب شوې کامرې ښیي. یو غږ وايي: «له ډېر وخت راهیسې کینیایان فکر کوي په نایروبي او مومباسا کې دغه نصب شوې کامرې غیر فعاله دي. په هر حال، دا له واقعیت څخه لرې دي. کینیایان نه پوهېږي، امنیتي کمپنیو له وړاندې نوی Safaricom امنیتي سیستم فعال کړی دی.» دا ویډیو ادعا کوي، جرمونو او جنایتونو پام وړ کموالی موندلی او امنیتي کسان لرې سفر کولو ته اړتیا نه لري. دا وايي: «د مشر څارونکي ورور په څېر، دوی میلونه لرې نه ځي.»[۹۱]

د هواوې هڅو ځینې مهال هغه له خپلو چینايي سیالانو سره په تضاد کې واقع کړی دی او دغه افسانه چې بیجېنګ په دقت د چینايي شرکتونو هر لوی حرکت همغږی کوي، ماتوي. وروسته له هغه چې د کینیا دولت په ۲۰۱۲ کال کې ZTE ته د جایزې په توګه د ملي څارنې او د پولیسو د اړیکو سیستم ورکړ، دا هواوې وه چې د بیاکتنې لپاره یې هڅه وکړه. د کینیا دولت وروسته متوجه شو چې د ZTE قېمتونه د مارکېټ له قېمتونو څخه نږدې دوه برابره زیات دي. دولت تشریح کړه: «په مدیره پلاوي کې شته شواهدو ته په پام د دې ثابتولو لپاره چې د [ZTE] مالي وړاندیز ډېر اغراقي و، د راکېټ [توغولو] علم ته اړتیا نشته.»[۹۲] د ZTE زیان د هواوې ګټه وه.

په ۲۰۱۳ کال کې پر Westgate سوداګریز مرکز تر برید وروسته، د کینیا دولت د څارونکو او اړیکو تجهیزاتو لپاره یو ورته تړون لاسلیک کړ او هغه یې د یوه ملي اضطراري وضعیت په توګه توجیح کړ. د دې کار لپاره اړتیا وه قراردادي د ملي مخابراتو پرمخ وړونکی وي، اساساً یې جایزه Safaricom ته ورکړه، چې وروسته یې د کار فرعي قرارداد هواوې ته ورکړ. له هواوې سره د Safaricom پر قرارداد هم له دې امله انتقادونه وشول چې دغه شرکت د پېر نامناسب چلند څخه استفاده کوي او رشوت ورکوي.[۹۳] همدا مهال، هواوې د کینیا د دولتي وریځو زېربناوو جوړولو په حال کې دی، چېرته چې دولتي ډېټا، اپلکېشنونه او ارتباطات ذخیره کېږي.[۹۴]

له مالي اړخه، له چین سره د کینیا تر ټولو لویه او جنجالي ژمنه، د ۳,۳ میلیارد ډالرو په ارزښت د سټنډرډ ګېج رېل پټلی یا SGR وه، چې له خپلواکۍ راهیسې تر ټولو قېمتي او ګرانه پروژه وه. د دې پروژې تر تصویب وړاندې، نړیوالو متخصصینو د کینیا دولت وهڅوه چې موجوده میټر ګېج رېل پټلی، چې کلونه د ناپامۍ له وجې خرابه شوې وه او د نوې رېل پټلۍ په یو پر پنځلسمې لګښت بېرته جوړېدای شوه، جوړه کړي. د نړیوال بانک یادښت په ۲۰۱۳ کال کې پای ته ورسېد: «سټنډرډ ګېج هېڅ اقتصادي یا مالي قضیه نه لري.»[۹۵]

خو سیاست SGR رامنځته کړه. کله چې ولسمشر اوهورو کنیاتا په ۲۰۱۳ کال کې واک ته ورسېد، هغه ژمنه وکړه د SGR جوړول به «په شدت د [کینیا] سیالي زیاته کړي.»[۹۶] د چین صادراتو. وارداتو بانک د پنځلسو او شلو کلونو په جریان کې د تمویل په ډول ټولټال ۳,۲ ملیارد ډالر دوه پورونه ورکړل، سره له دې چې ډېری رېل پټلۍ تر ګټې اخیستنې پورې ډېر وخت نیسي.[۹۷] د چین د لارو او پلونو شرکت سره له دې چې له چین څخه بهر نسبتاً کمزورې مخینه لرله، د دې رېل پټلۍ جوړولو قرارداد ترلاسه کړ. دغه شرکت د CCCC تر چتر لاندې فعالیت کاوه، هماغه مورنۍ شرکت چې د مالیزیا ختیځ ساحلي رېل پټلۍ او د سریلانکا د هامبونتاتا بندر په قراردادونو کې د جعل له امله د نړیوال بانک په تور لېست کې شامل و. په دې سرو بیرغونو سربېره، داسې ښکاري د رېل پټلۍ د لګښتونو په اړه هېڅ ډول خپلواکه څېړنه نه ده شوې.

په اغېزناک ډول، دغه پروژه تر ټاکلي وخت وړاندې بشپړه شوه، د نړۍ په کچه د ډېری لویو پروژو خلاف. د چاپېریال ساتنې ډلې، چې ساوو ملي پارک څخه د کرښې د تېرېدو مخالفې وې، ونشوای کولای چارې یې ودروي. په ډیزاین کې ځینې بدلولونونه لکه په ځینو سیمو کې د لارو پورته کول، د هغوی د اندېښنو په ځواب کې ترسره شول. له موجودې کرښې څخه د استفادې پر ځای د نوې کرښې جوړولو پرېکړه، د ځمکو د مالکیت پر سر اختلافات رامنځته کړل، چې د کینیا په ځینو سیمو کې په کمزوري ډول مستند شوي دي. د محکمو ډېری دوسیې ناحل پاتې شوې، خو رېل پټلۍ بشپړه شوه او د ۲۰۱۷ کال د جون پر لومړۍ نېټه د خلکو پرمخ پرانېستل شوه.

د کینیاتا بیا ټاکلو ته یوازې درې اونۍ پاتې وې او د SGR د پرانېستې مراسم د هغه د کمپاین لپاره د انتخاباتي شعار په توګه طرحه شوي وو. کینیاتا په مومباسا کې په رېل پټلۍ کې سپور شو او د نایروبي په اوږدو کې په اوو هېوادونو [یوه ټولګه هېوادونه دي] کې ودرېد او په هر تمځي کې یې کینیایانو ته وینا وکړه. هغه د دې یوې ورځنۍ پېښې پر مهال اعلان وکړ: «بدلون دلته دی. له یوې پېړۍ څخه زیات، هغو افریقایانو چې د پان افریقېزم خوب رامنځته او وساته، د افریقایانو د ازادۍ په حرکت او د هغوی په توکو پسې وو.»[۹۸] دغه رېل پټلۍ د ماداراکا، خپلواکۍ ته د کینیا د رسېدو په مناسبت د رخصتۍ په ورځ، د خلکو پرمخ پرانېستل شوه او ان وروسته په اکسپرېس مادارااکا هم ونومول شوه.

په دې اړه چې د کینیا پورونه به د هغه خپلواکي له خطر سره مخ کړي، د اندېښنو وخت نه و. چینايي چارواکي هم ورسره سپاره وو، خو هغوی پوهېدل کنیاتا د روښنايۍ ځراغ ته اړتیا لري. د پرانېستې مراسمو پر مهال، کینیايي چلوونکې مېرمنې ان په داسې حالت کې راڅرګندې شوې چې د رېل کنټرول یې پخپل لاس کې درلود او رېل پټلۍ یې د پرمختګ د سمبول په توګه تائید کړه. خو کله چې کامرې لرې شوې، چینايي کارګرو بېرته د چارو واګې پخپل لاس کې واخیستې. د لوکوموټیف [لوی بار کشوونکي] همکار چلوونکي د ۲۰۱۸ کال په جولای کې

وویل: «موږ به یوازې شاته ناست وو او تماشا به مو کوله. د واقعي مهارت هیڅ داسې لېږد چې دلته دې رامنځته شوی وي، موجود نه و.»[۹۹]

کله چې د ۲۰۱۹ کال په اپرېل کې زه هلته ولاړم، د کتارونو نږدې وضعیت لکه په الوتکو کې د سپرېدو په څېر و. کینایي مېلمه پالونکو چې سره جاکټونه، سرې خولۍ او تور کالي اغوستي وو په خندنی څېره دروازې ته نږدې درېدل او تر متو پورې به یې خپل لاسونه بېرون اېستل. نارینه لارښوونکو پیکه ابي دریشۍ او خولۍ اغوستې، په سختۍ یې له پیلوټانو سره توپیر کېدای شو. په ساده سپینو کالیو کې، دوو چینایي څارونکو خپل څار کاوه.

د چین دولتي رسنیو په کینیا کې د رېل پټلۍ د روزنې هڅې ټولو ته ورسولې، خو دغه تبلیغات هم د پلارواکۍ په څېر وو. د بېلګې په توګه، یوه مقاله «د تمځای چینایي ارباب» تعریفوي، «چا چې د خپل کار عمده ساعتونه د مومباسا .نایروبي په راتلونکو او تلونکو رېل پټلیو د څار لپاره لګولي دي او په ورته مهال د هغه کینیایي همکاران هڅوي ترڅو خپلو چارو ته ورسېږي.»[۱۰۰] چینایي کارګر به تر ۲۰۲۳ کال پورې د رېل پټلۍ مدیریت پخپله غاړه ولري.[۱۰۱]

پر یوه بهرني قدرت د SGR تکیه، د بریتانیا رېل پټلۍ رایادوي. د بریتانیا رېل پټلۍ یوه امپریالیستي ماجرا وه چې له جیپولیټیک جوړښت، سوداګریزو ګټو او تبلیغي غیرت څخه یې انګېزه اخیستې وه. بریتانیا غوښتل د نیل سیند سرچینو ته نږدې چې له ننني سویلي سوډان څخه شمالي لوري ته بهېږي، د خپلو ادعاوو په پراخولو سره پر سوئیس کانال خپل کنټرول وساتي. په مصر کې د بریتانیا کونسل په ۱۸۸۹ کال کې خبرداری ورکړ: «هر څواک چې د پورتني نیل دره په واک کې ولري، باید یوازې د جغرافیي موقعیت په زور پر مصر مسلط شي.»[۱۰۲] بخار او فولاد به د غوره ټکنالوژۍ په ښودلو او بالاخره د لا زیاتو بریتانویانو ځای پر ځای کولو سره، اومه توکي د لویو جهیلونو له سیمې څخه ساحلي کرښو او «عصریتوب» ختیځې افریقا ته ولېږدوي.

کله چې بریتانیا په ۱۸۹۶ کال کې د رېل پټلۍ جوړولو چارې پیل کړې، ډېره زیاته خواشینې وه. د ادعا عجله او پر څمکه د نقشې تطبیقول د فزیکي ځانګړنو په پرتله له سیاسي اړخه ډېر زیات و. سیاسي نقشې کېدای شي ټولنیز انجینري کارونه وي، په ډېرو هغو نقشو نه چې د بهرنیو قدرتونو له لوري په افریقا کې ترسیم شوې وې، خو د هغه څه په پرتله چې د تخنیکي انجینرۍ لپاره اړین دي، سطحي دي. کله چې بریتانیا پرېکړه وکړه له مومباسا څخه په یوګاناډا کې د ویکتوریا جهیل تر ساحل پورې رېل پټلۍ جوړه کړي، مخکې پراته خنډونه نسبتاً کم پېژندل شوي وو. دې اندېښنو ته په پام، د پارلمان استازي او بریتانوي لیکوال هنري لابوچر، دغه وړاندیز او د هغه یو مدافع په لاندې شعر وارزاوه.

«دا چې څومره لګښت به پرې وشي، هېڅ کلمه یې نشي بیانولی؛

دا چې موخه یې څه ده، هېڅ مغز یې نشي تصور کولی؛

دا چې له کوم ځایه پیلېږي، هېڅوک ګومان نشي کولی؛

دا چې چېرته ځي، هېڅوک نه پوهېږي؛

دا چې څه ګټه لري، هېڅوک یې نشي اټکلولی؛

دا چې څه شی به ولېږدوي؛ هېڅوک يې نشي تعريفولی؛

او د جورج کرزن پر عالي وينا سرېره،

روښانه ده چې دا له يوې لېونۍ کربښې زيات څه نه دی.»[۱۰۳]

په لومړي نظر کې، نوې رېل پټلۍ د يوې لېونۍ کرښې پر ځای تر ډېره راتلونکي ته پام کوونکې برېښي. د نايیروبي نوی تمځای يو خړ فلزي جوړښت دی چې ښکاري له لرې ځايه د نورو هېوادونو له کهکشانونو څخه رالېږدول شوی دی. له ښار څخه بهر د قهوه يي بورس او سرې خاورې ترمنځ موقعيت لري، لکه د يوې لويې کمپيوټري پرزې په څېر، چې کېدای شي له يوه لوی مادربورډ سره ونښلول شي. د تمځای پر سر په لويو سرو حروفو «NAIROBI TERMINUS» ليکل شوي توري مبدا او مقصد اعلانوي. هېڅ کتار هم د ښار پر لور نه ځي او مسافرين مجبور دي تمځي ته تګ راتګ وکړي.

مومباسا ترمينل په ورته ډول نامناسب او لوی دی، له دې ډلې ښکاري يو لوی ځارونکی برج له کوم هوايي ډګر څخه غلا شوی وي. له رسېدو وروسته، د ښار پر لور تلونکي مسافرين بايد د ټکسي يا ملي بس پيسې هم پرې کړي چې له تمځای څخه په وتونکي ځای د موټرو د تګ راتګ له امله له خاورو او دوړو څخه په ډکې لارې سفر کوي.

د دوارو تمځايونو په داخل کې، ټچ سکرين ماشينونه ټکټونه ورکوي او په اتومات تېرېدونکو څرخي دروازو کې سکېنر ماشينونه ټکټ چک کوي او وروسته رېل پټلۍ ته رسېږي. د شنبې ورځې په سهار په نايیروبي کې، يوې لويې برېښنايي لوحې وښودل چې تر حرکت نيم ساعت وړاندې، د لومړۍ درجې شاوخوا ۳۰ ټکټونه او د دويمې درجې څلورسوه ټکټونه وېشل شوي دي. مسافرين کولای شي له وړاندې ټکټونه په انلاين بڼه وپېري او د خپلو موبايلونو له (M-Pesa) څخه پيسې ورکړي، د کينيا د موبايلونو هغه سيستم چې په يوې الهام بښوونکې بېلګې بدله شوې چې څه ډول سيمه ييز نوښتونه کولای شي د افريقا اقتصاد ته تر پرمختللو اقتصادونو لا زيات پرمختګ ورکړي. کله چې په ۲۰۰۷ کال کې ام. پيسه سيستم پلی شو، نږدې له هرو څلورو کينيايانو څخه درې کسانو رسمي مالي خدمتونو ته لاسرسی نه درلود. يوه لسيزه وروسته، دغه معادله سرچپه شوه او له هرو څلورو کسانو دريو يې ورته لاسرسی درلود.[۱۰۴]

ام. پيسه همداراز د چين پر لور د کينيا د بدلېدو ښودنه هم کوي. امريکايي IBM کمپنۍ د دې سيستم د اصلي سرورونو چارې پرمخ وړې چې په المان کې موجود وو. د تقاضا له زياتوالي سره، Safaricom تصميم ونيوه سرورونه کينيا ته ولېږدوي، هغو ته يې پراختيا ورکړه او هواوې يې خپل تخنيکي شريک وګرځاوه. هواوې نه يوازې سرورونه برابر کړل، بلکې د ام. پيسه چوکاټ جوړولو سره يې هم همکاري وکړه، هغه پروګرام چې تر ۲۰۱۹ کال پورې په ۲۱ ميليونه موبايلونو کې انسټال شو.[۱۰۵] په ۲۰۱۸ کال کې، د کينيا د کورنيو ناخالصو توليداتو له ۹۰ سلنې زيات معادل پيسې د ام. پيسه له لارې راټولې او د طرحې پر اساس د هواوې د سرورونو له لارې ولاړې.[۱۰۶]

له نويو وسيلو څخه د SGR هرکلی د ګټې اخيستنې لپاره د لاسته راوړنو لامل کېده، خو څه د محتاطانه پلان جوړولو او څه د کارموندنې لپاره د فشار له امله، داسې نه ښکارېده د نايیروبي تمځای دې دغه جايزه ترلاسه کړي. خدمتګاران او پوليس په ټول تمځای کې مېشت وو، دومره ډېر چې ښيي پخپله د سورۍ ودانۍ په څېر، د

www.sikaraam.com

لا ډېر نفوس لپاره تیاری لري. په ۲۰۱۸ کال کې د کینیا چارواکو کشف کړه، د چین د سړکونو او پُلونو شرکت کارکوونکي له ټکټونو څخه د رېل پټلۍ په ټولېدونکو عوایدو کې وهنه کوي. د درېیو لوړ پوړو چینایي کارکوونکو په ګډون اوه کارکوونکي د دې قضیې په تړاو ونیول شول.

SGR د بریالي کېدو لپاره لویو خنډونو سره مخ و، خو دا کار د نړدې اړیکو د سمبول په توګه، دواړه لوري له هغه څخه له استفادې نشي راګرځولی. د کینیا او چین بیرغونه د لومړۍ درجه رېل پټلیو د دروازونو پر سر یو ځای رپېږي. د رېل پټلۍ په اړخ، په سپینو او نارنجي رنګونو یو لوړ خو ناثابت شوی شعار لیکل شوی دی: «نېکمرغه خلک، ملتونه سره نښلوي.» ټاکل شوې وه SGR کینیا له رواندا او یوګانډا سره ونښلوي، هغه لار چې وراندوینه کېده د رېل پټلۍ یو پر درې برخې ترافیک پرې ترسره شي، خو دغه اتصال عملي نشو.[۱۰۷]

د SGR سوداګریزه راتلونکې د لېرد رالېږد په ترافیکو پورې تړلې ده، چې د ودې په حال کې ده، خو په کافي چټک ډول نه. د لاریو د فعالیتونو زیاتوالي لپاره، د کینیا دولت موظف دی کانټېنري محمولې چې مومباسا بندر ته رسېږي د نیروبي شکتنۍ برخې ته ولېږدوي، په واقعیت کې یې د لېږدونکو لپاره له SGR څخه استفاده لازمي کړه.[۱۰۸]دې الزامیت د لاریو صنعت ته دروند زیان واړوه، چې توکي به یې لېږدول او دا چې د SGR د لېږد رالېږد فعالیتونه د زیاتېدو په حال کې و، اړتیا وه په ۲۰۱۸ کال کې د خپل حرکت کچه له څلورو تر یوولس ځلونو پورې زیاته کړي، ترڅو ګټه وکړي.[۱۰۹] په همدې حال کې، د رېل پټلۍ لپاره د کینیا له لوري د پیسو ورکړې وخت په ختمېدو و، هغه چې چارې یې په ۲۰۲۳ کال کې پیلېدې.[۱۱۰]

د ۲۰۱۸ کال په ډسمبر کې، د کینیا عمومي پلټونکي ادارې څخه په یو افشا شوي راپور کې خبرداری ورکړل شو چې د خپلو پورونو نه ورکولو په صورت کې، چین کولای شي د مومباسا بندر کنټرول پخپل لاس کې واخلي.[۱۱۱]عمومي پلټوونکي دغه خبر تائید نه کړ او ولسمشر کنیاتا هغه «خالص تبلیغات» وبلل.[۱۱۲] د چین د «پورونو تلک ډیپلوماسۍ» په اړه خبرداری او پر بل هامبونتانا بندر د مومباسا بندر بدلېدو په اړه دغه خبر هماغومره چې له سیاسي اړخه قوي دی، تر یو ځایه ګمراه کوونکی هم دی. ځکه د بندر د کنټرول ترلاسه کولو لپاره «تلک» د رېل پټلۍ د یوې بلې پروژې له لارې کېښودل کېږي، په مقابل کې داسې انګېرل کېږي بیجېنګ د سریلانکا په پرتله لا زیات متمرکز کنټرول او ستراتېژیکه انګېزه لري.

خطرونه ان تر دې هم لوړ دي. د هامبانتوتا خلاف، مومباسا یو موجود سیمه ییز مرکز دی چې اټکل کېږي د ختیځې افریقا ۸۰ سلنه سوداګري د هغه له لارې ترسره کېږي.[۱۱۳]په اسانۍ کولای شي بهرنۍ پانګونه جذب کړي او یوازې د چین پر ملاتړ تکیې ته اړتیا نه لري. په واقعیت کې، له مومباسا بندر سره د SGR نوې رېل پټلۍ له اتصال څخه یوازې څو متره لرې، د جاپان په مالي ملاتړ جوړ شوی ترمینل د دې یادونه کوي چې ان د اتصال لپاره رقابتي لیدلوری هم کولای شي په بشپړ ډول د پېټولو ټګلارې ولري. په مومباسا کې د نورو نړیوالو پانګه والو حضور هم د خطر د زیاتوالي په معنی دی. د مومباسا د کنټرول ترلاسه کول هم د سریلانکا د کلمبو په پرمختللي بندر د کنټرول خپلولو په څېر دی.

په همدې حال کې، چین د کینیا راتلونکي لوی بندر د جوړولو په حال کې دی. د کینیا ملي پراختیا پلان .د ۲۰۳۰ لیدلورۍ .کې د ۲۵ میلیارد ډالرو په ارزښت یو لړ پروژې شاملې دي چې د کینیا سواحلو سره د سویلي سوډان او ایتوپیا د اتصال لپاره په پام کې نیول شوې دي او په لنډیز ورته لامو بندر . سویلي سوډان . ایتوپیا ترانسپوټي کوریډور یا LAPSSET هوايي دهلېز ویل کېږي. د دې پروژو له ډلې، د دوه دېرشو بېړیو لپاره د لنګر ځای لرونکي یو نوي بندر جوړېدل هم دي چې د چین د ارتباطاتو ساختماني شرکت (CCCC) له لوري جوړېږي. د دې پلان پر اساس، لامو به د مومباسا اته برابره زیات ظرفیت ولري.[۱۱۴]

لامو له افریقا سره د چین تعامل بشپړې دایرې ته داخلوي. داسې ښکاري د مېنګ چیني سلسلې کشف کوونکي ژنګ هي په پنځلسمه پېړۍ کې له خپلو بېړیو سره هلته او همداراز په مومباسا کې ښکته شوی دی.[۱۱۵]دا چې چینايي چارواکي لېوالتیا لري خپلو کینیايي همپوړو ته یادونه وکړي، چې له هغوی سره د دوی اړیکې له پرتګالیانو وړاندې پیل شوې دي او د پرتګالیانو خلاف ادعا کوي د وسلو پر ځای له ډالیو سره داخل شوي دي .یو په زړه پورې پیغام دی، ان که ښکلی شوی هم وي. خو د هغه سفر لنډمهاله و او د یوه تلپاتي حضور رامنځته کولو لپاره خنډ تل لوړ او ډېر خراب و.

کله چې زه په لامو کې مانډا خلیج ته ولاړم، د تیان جېنګ هائو په نوم د کېندلو یو ماشین ساحل ته د شګو پمپولو په حال کې و. له څلور سوو فوټو څخه زیات اوږدوالی یې درلود او له ۱۳۰ میلیون څخه په زیاتو ډالرو جوړ شوی و چې کولای یې شول په هر ساعت کې دومره شګه وباسي چې نږدې د المپیک لامبو وهلو حوض دوه برابره کېدې.[۱۱۶]دا تر ۲۰۱۸ کال پورې د اسیا د کېندلو تر ټولو لوی ماشین و او وړاندې تر دې چې لامو ته ورسېږي، د چین په سویلي سیند کې د مصنوعي جزیرو جوړولو لپاره ترې چین پراخه استفاده وکړه. د لامو بندر ژورولو اندېښنه یوه تر ټولو لویه هغه ده چې د کینیايي فعالانو له لوري راپورته شوې، هغوی چې ادعا کوي دغه فعالیت چاپېریال ساتنې او د ځايي کب نیونکو کاروبار ته زیان اړوي.[۱۱۷]

همدا چې زموږ بېړۍ لنګر ځای ته په نږدې کېدو وه، د شنو جاکټونو، د ژغورنې نارنجي واسکټونو او زېړو کلکو خولیو لرونکي کینیايي کارګر لګیا وو نیم کاره جوړ شوی لنګر ځای یې ساحل ته نږدې کاوه. یو ځايي کب نیوونکي تشریح کړه: «موږ ۲۴/۷ کار کوو.» د لنګر ځای تر یوې برخې لاندې او له ګرم لمر څخه لرې، دوو امنیتي ساتونکو په یوې وړې لامبېدونکې ټوټې ارام کاوه. ښار ته بېرته په ګرځېدونکې لار، یوه چټکه بېړۍ چې نصواري لوپې کځوړې پکې بار وې له دربیو وسله والو کسانو سره زموږ مخ ته راغله. هغوی khat [سابو ته ورته یو ډول خواږه] لېږدول، چې د کینیا په لوړو کې کرل کېدل، ترڅو په سومالیا کې له ساحل څخه یوازې سل کیلومټره پورته یې وپلوري.

سومالیا ته د لامو نږدې والی دلیل و چې د امریکا متحدو ایالتونو نظامي تاسیسات هم پکې و او له نوي بندر څخه یې یوازې څو میله فاصله لرله. دغه مرکز، سیمبا کمپ، د ختیځ افریقايي ځواکونو د روزنې او همداراز په سومالیا او یمن کې د بې پیلوټه الوتکو او نورو تروریزم ضد فعالیتونو لپاره استفاده کېده. په ۲۰۰۴ کال کې له جوړېدو راهیسې، دغه مرکز په افریقا کې د امریکا متحدو ایالتونو په تر ټولو لویو تاسیساتو بدل شوی دی. په

دې تاسیساتو کې اوږده ځغاستلیکه هم وه چې کلونه د کار له امله پراخه شوې وه او کولای یې شول C-130 او نورو الوتکو ته خدمتونه وړاندې کړي.[۱۱۸]

د ۲۰۲۰ کال په جنوري کې، د سومالیا الشباب وسله والې ډلې پر دې تاسیساتو برید وکړ او وړاندې تر دې چې بېرته پر شا وتمبول شي، درې امریکایان یې ووژل او څو الوتکې او نظامي موټر یې ویجاړ کړل. تر برید وروسته، CCCC په لنډمهالي ډول د بندر ساختماني چارې وځنډولې. د CCCC کارګرو د خطر مزد ترلاسه کولو غوښتنه کوله او د کینیا دولت امنیتي ضمانتونه غوښتل.[۱۱۹] دغه واقعیت د the Wolf Warrior 2 فلم سکرپټ ته بدلون ورکوي: د خطر له لارې څخه د خپلو افریقایي کوربنو د ژغورلو پر ځای، چینایانو له هغوی څخه د مرستې تمه لرله او غیر مستقیم یې امریکایي ځواکونو څخه مرسته غوښته.

د مرستې ترلاسه کول ښايي په راتلونکې کې لا زیات وخت ونیسي. کله چې په بشپړ ډول عملیاتي شي، بندر ښايي ونشي کولی په اغېزناک ډول عمل وکړي، خو دا چې سیمبا کمپ له دې ځایه واټن لري. د هغې مطالعې مطابق چې په ۲۰۱۱ کال کې د کینیا دولت ته برابره شوې وه، د بندر کربېنونه به پر ځغاستلیکه الوتنې له خطر سره مخ کړي.[۱۲۰] د مطالعې پایله دا وه چې که سیمبا کمپ پخپل ځای پاتې کېږي، بندر باید په دوو برخو ووېشل شي، یو د نظامي تاسیساتو په یوه او بل یې په بل لوري کې. دا به د ټولو لپاره یو بایلونکی وړاندیز وي، چې د سیمبا کمپ امنیت له خطر سره مخ کوي او بندر او د داخلي لېږد رالېږد چارې بېکاره کوي.

لسم څپرکی

«د لومړۍ طرحې اصلاح کول»

ما له ځانګړي ځای څخه څمڅې ته ورته په سرو قالینو فرش شوي سالون ته کتل. ترې لاندې، په یوه اوږده کتار کې نږدې څلوېښت ولسمشران په داسې چوکیو ناست وو چې لوړې تکیې یې درلودې. د دوی تر شا په کتارونو کې د ۱۵۰ هېوادونو استازي ناست وو. کله چې ورو، ورو د ارکسټرا موسیقۍ غږ لوړ شو او خپل اوج ته ورسېد، دوی چکچکې ووهلې. دوی هغه ته چکچکې وهلې. هغه دوی ته چکچکې وهلې.

خو همدا چې د ۲۰۱۹ کال په اپرېل کې، شي د (یو کمربند؛ یوه لار) دویمې غونډې ته د وینا لپاره ځان برابروه، هغه پوهېده چې هر څه سم نه دي. استرالیا، کاناډا، هند او امریکا متحدو ایالتونو په لوړه کچه استازي نه وو استولي. تر ټولو څرګنده دا وه چې د ترکیې ولسمشر رجب طیب اردوغان په لومړي کتار کې د خپلو ملګرو ترمنځ نه معلومېده. د (یو کمربند؛ یوه لار) په لومړۍ غونډه کې اردوغان ویلي و: «دا نوښت به، په ځانګړې توګه په نړۍ کې مخ په ډېرېدونکي تروریزم سره مقابله کې، یو داسې نوښت وي چې په رښتیا به د تروریزم ریښې له بېخه وباسي. د ترکانو په توګه یې موږ هر ډول ملاتړ ته تیار یوو.»[۱] دوه کاله وروسته، هغه ښايي په دې هر څه پښېمانه و. رسماً، په دویمه غونډه کې د اردوغان غیر حاضري واضح نه وه، خو سخته به وي چې د چین له لوري له یوه تر دوه میلیونه ایغور توکمه، قزاق او نور لږه کي له پامه وغورځول شي.[۲]

په هر حال، که چوکۍ د شي امتیاز و، هغه تر اوسه ګټوونکی و. د نړۍ ډېری ځواکمن خلک په بیجېنګ کې سره راټول شوي وو. د چین له لوري په ډله ییزه توګه د مسلمانانو په بندي کولو سربېره، د مصر، سعودي عربستان او متحده عربي اماراتو رهبران هم دلته حاضر وو.[۳] پخواني ملګري ډېری یې وفاداره پاتې شول. ولادیمیر پوتین تیار و پخپل نوبت کې ځانګړي ځای ته ولاړ شي او «د یوراشیا ستره ملګرتیا» مطرح کړي او هڅه یې کوله دا له کاره لوېدلې نظریه د چین په لمنې پورې ونښلوي. وروسته د ملګرو ملتونو سرمنشي انتونیو ګوتریش خبرې وکړې. هغه ونشوای کړای د دوه میلیونه لا درکه خلکو یادونه وکړي.

همداراز، نویو څېرو هم په دې غونډه کې ګډون درلود. د ایټالیا لومړي وزیر ګوزیپ کونټه، د سویټزرلنډ ولسمشر اولي ماورر په رسمي انځورونو کې له شي سره د خندا په حال کې وو. څو اونۍ وړاندې، ایټالیا او سویټزرلنډ د اروپا لومړني ستر اقتصادونه وو، چې د (BRI) تفاهم لیکونه یې لاسلیک کړل. دې سندونو هېڅ یو یې قانوني الزامیت نه درلود، خو د اروپايي هېوادونو له لوري یې تصویبولو سمبولیک ارزښت درلود. د بریتانیا د خزانې رئیس فیلیپ هامونډ، چې د (BRI) په اوږدو کې د پروژو د مالي ملاتړ او د مشورې ورکولو خدمتونو ترسره کولو په موخه بریتانوي شرکتونو ته لېواله و، ستېج ته ودرېد او د بریتانیا . چین د «طلايي دور» په اړه یې خبرې وکړې.[۴]

ډېری هغو رهبرانو چې واک ته د رسېدو ټاکنیزو مبارزو پر مهال یې د (BRI) د تائید لپاره خپل سوګان پورته کول، اوس صحنې ته راغلي ترڅو د هڅولو لپاره یې چکچکې ووهي. د پاکستان لومړي وزیر عمران خان اعلان کړه: «(BRI) د نړیوالتوب په اوږدو کې ملتونو ته نوې او مشخصه مرحله ښيي. پاکستان ویاړي په دې تحول رامنځته کوونکې هڅه کې له چین سره ملګری او مخکښ دی.»[۵] د مالیزیا لومړي وزیر مهاتیر محمد ژمنه وکړه: «زه د (یو کمربند؛ یوه لار) نوښت بشپړ ملاتړ کوم. زه ډاډه یم چې زما هېواد مالیزیا به له دې پروژې څخه ګټه واخلي.»[۶]

د هغوی ستاینه وړیا نه وه. د غونډې له ترسره کېدو وروسته، له دوو اونیو څخه په کم وخت کې، چین او مالیزیا د ختیځ ساحل رېل پټلۍ نوی قرارداد اعلان کړ. لګښت یې یو پر درې را کم شو، خو د پور شرایط تر اوسه نهایي شوي نه وو.[۷] د دې غونډې له ترسره کېدو یوه میاشت وروسته، پاکستان اعلان وکړ چې د پورونو بېرته ورکولو بحران توازن سره د مرستې لپاره یې له چین څخه ۲,۱ میلیارد ډالره ترلاسه کړي دي.[۸] همداراز د شي د لیډلوري د تائید ترڅنګ، د هغه پخوانۍ ګوتڅنډنې هم په دې نظریاتو سمې شوې. د دې هڅې زرغونولو لپاره، خان په دوو کلونو کې د سل میلیارده ونو کرلو اعلان وکړ. د ختیځ . لویدیځ سوداګرۍ زیاتوالي لپاره، مهاتیر یو ځل بیا د لویو رېل پټلیو جوړولو غوښتنه وکړه.

په طبیعي ډول، شي هوکړه وکړه نړۍ (BRI) ته کمه نه، بلکې ډېره اړتیا لري. هغه ټینګار وکړ، همکاري کیلي ده: «د مخکې تللو لپاره، موږ باید لومړیتوبونو او د پروژو تطبیق ته پام وکړو... دقیق د یوه معمار په څېر لومړی طرحه اصلاح او په ګډه د (یو کمربند؛ یوه لار) په جوړولو کې همکاري وکړو.» هغه د «ځو اړخیزه ملګرتیا، پرانېستې، زرغونې او روښانه همکارۍ غږ وکړ.» هغه د «لوړو معیاري همکاریو» غږ وکړ، ټول هغه څه چې (BRI) نه درلودل. [۹]

شي د (یو کمربند؛ یوه لار) جوړولو لپاره خپله ټوله هڅه وکړه او په دې غونډه کې پورته کېدونکې شعارونه د اعلاناتو په ډول په غره کې منعکس شول. د «څو اړخیزه» لاسته راوړنو په منځ کې، چینایي چارواکو د وریښمو لار هنري فېستیوال شبکې، د وریښمو لار نړیوال تیاتر لیګ او د وریښمو لار د موزیم نړیوال اتحاد ته اشاره وکړه. هغوی د فساد ضد باور او خپل چاپېریال ساتنې نمانځلو لپاره، د پاکې وریښمو لارې جوړولو او د شنې پراختیا نړیوال اتحاد لپاره د بیجینګ د نوښت یادونه هم وکړه. په ټولیز ډول، نږدې درې سوه د استولو وړ څه او همداراز د ۶۴ میلیارده ډالرو په ارزښت تړونونه اعلان شول.

دا یو سیاسي او ځیرکه تیاتر و، خو هرې نوې هڅې د فعالیتونو هغه ټولګه چې له وړاندې د مدیریت وړ نه وه، پېچلې کوله. ان د (BRI) د سلاکارانو یوې رسمي ډلې، چې په عمومي ډول د هېوادونو له پخوانیو مشرانو او نورو نړیوالو رسمي چارواکو جوړه شوې وه لیدلي وو: «د ډېرو نړیوالو منشورونو خلاف، د اقتصادي همکاریو لپاره [یو کمربند؛ یوه لار چوکاټ] اوسمهال یو متمرکز همغږۍ کوونکی میکانېزم نه لري... او نه هم د زېربناوو کاري جریانونو واضح ټولګه لري.»[۱۰] تر ډیپلوماتیک ارامښت لاندې، موضوع په وحشیانه ډول ربښتینې وه. هغه څه چې د چوکاټونو ترمنځ رامنځته شول، دقیقاً، پخپله (BRI) و.

ټوله سوارلۍ

سره له دې چې د شي لیډلوري په بهرنیو پلازمېنو کې ملاتړ جلب کړ، خو په عمل کې مخ پر ځوړ و. شي جین پینګ وویل: «په دې نوښت کې زموږ د ټولو له شریکو هڅو په منځ، د اتصال عمومي چوکاټ له شپږو دهلېزونو، شپږو لارو او څو هېوادونو او بندرونو څخه جوړ شوی دی.»[۱۱] کله چې ترانسپورټي زېربناوې ښارونه او صنعتي مرکزونه سره نښلوي، هوايي دهلېزونه له اقتصادي اړخه ارزښتناک دي او د خلکو او توکو جریان ته اسانتیاوې برابروي.[۱۲] د (BRI) په قضیه کې، تبلیغاتي ارزښت هم موجود دی، ځکه دهلېزونه یو بې جوړښته شرکت ته شکل او اعتبار ورکوي. یوازینۍ ستونزه دا ده چې دوی ډېری د واقعیت پر ځای افسانې پاتې کېږي.

www.sikaraam.com

هماغسې چې چین د زده کړې په حال کې دی، د نړیوالو دهلېزونو تصور اسانه، خو تطبیق یې ستونزمن دی. د چین . پاکستان اقتصادي دهلېز (CPEC) څخه په استثنا، د شي جین پېنګ دهلېزونه عمدتاً د لویو هیلو په نقشو کې د ډېرو پراخو نښه شویو ځایونو په ډول پاتې شول. د اسیا پراختیایي بانګ او نورو څو اړخیزه بانکونو له لوري مدیریت کېدونکو دهلیزونو خلاف، د ځانګړو ښارونو او سړکونو په ګډون د BRI دهلېزونه له ملي کچې کم نه دي معرفي شوي. په ۲۰۱۸ کال کې د BRI د پنځمې کلیزې شاوخوا، په هماغه کچه چې د چین په مالي ملاتړ د پروژو فعالیتونه بهر پرمخ وړل کېدل، دننه هم وو.[۱۳] یا چینایي چارواکو دا لومړیتوبونه نه تعقیبول یا هم د هغو د تحقق لپاره یې هڅې کولې.

د هېڅ دقیقې طرحې په وړاندې کولو سره، د شي نوښت د Rorschach [یوه رواني ازموینه ده چې د جوهر له داغونو تفسیرېږي] په داغ بدل شو. هر چېرته، د چین داخل او بهر، لېواله ډلو هغو ته وکتل او مختلف څه یې پکې ولیدل. هغه څه چې هغوی یې ویني ډېری وخت تر بل هر څه ډېر د خپل ځان په اړه څرګندوي. په طبیعي ډول، ډېری وخت (BRI) د خپلو ګټو مطابق تفسیروي.

د چین سترو دولتي شرکتونو د (BRI) بیرغ په لاس کې ونیوه، خو د بیجېنګ سندرې ته یې سلامي ونه وهله. له چین دباندې، دوی د چینایي چارواکو په پرتله په صحنه کې ډېر نفوذ لري. دوی ژورې سیمه ییزې اړیکې، ډېر تخنیکي متخصصین او په ترلاسه کوونکو هېوادونو کې ډېر کارکوونکي لري. دوی سیمه ییزو سیاستمدارانو او د چین وزارتونو ته لابي کوي ترڅو پروژې وړاندیز او تصویب کړي. دوی ان هغه وخت چې د چین سفارت ورته امر وکړي دا کار مه کوئ، دوی د پروژو وړاندیز کوي. پرشاتګ کولای شي د هغو چینایي چارواکو لپاره چې د ګوند د زینې له لارې د پورته کېدو هیله لري، خطرناک وي. د چین د ملي اتلانو مشران د وزیرانو مرستیالان دي، هغه اداري رتبې چې د چین کم شمېر فعال سفیران ورته لاسرسي مومي.[۱۴] په ودرېدو او هوښیارتیا سره، دوی د چین د وزارتونو ترمنځ له خلا څخه ناسمه استفاده کوي.

پخپله د چین دولت د (BRI) د لومړیتوبونو له متحدولو څخه لرې و او د مرستو پروسې یې پاشلې وې.[۱۵] د اصلي استازولیو ترمنځ، سوداګرۍ وزارت معمولاً ډېر ځواکمن دی او د ګټې ترلاسه کولو لپاره ډېر لومړیتوب د منابعو استخراج او نورو اقتصادي ملاحظاتو ته ورکوي. ډېری وخت د چین بهرنیو چارو وزارت دویم بانفوذه وزارت دی چې د سیاسي ابزارو په توګه د دوه اړخیزه اړیکو قوت لپاره د پروژو مشاهدې لېواله وي. مالیې وزارت د پورونو د خطرونو ارزونې مسؤل دی. د چین لوی پور ورکوونکي، د چین د پراختیا بانک او د چین صادراتو . وارداتو بانک، د صادراتو ترویج او د ملي اتلانو ځواکمنولو ته ځانګړي شوي دي. PLA او د ګوندي . دولتي بیروکراسۍ ټولې برخې د هر ولایت په څېر، خپلې ځانګړې ګټې لري. په نادره توګه ټولې پروژې دا بکسونه چیک کوي. د (BRI) په لومړیو کلونو کې، د پروژو نړۍ دومره پراخه وه چې ټولو ته یې هر څه ورکول. که نللیکه منقبضه شي، د دې نظریاتو ترمنځ سیالي به شدیده شي.

له کوم وخت چې (BRI) دا تمځای پرېښود، له کافي لارښوونکو او خدمتدګارانو پرته په ربل پټلۍ باندې بدله شوې ده. د ملي اصلاحاتو او پراختیا کمېسیون په لومړیو کې د (BRI) د همغږۍ مسوولیت پر غاړه درلود. فعالیت یې پخپله څرګند دی. د سوداګرۍ وزارت د بهرنیو مرستو څانګه یا DFA، په اټکلي ډول اویا کارکوونکي لري، ترڅو په مرستو څارنه وکړي.[۱۶] د همغږۍ ښه کولو لپاره، د چین وزارتونو او ولایتونو کاري ګروپونه جوړ کړي دي.[۱۷] څرګندده نه ده دغه هڅې به د پروژو پایلې ښې کړي یا به یوازې د شي د لیدلوري څرګند ملاتړ لپاره

د سیاسي انګېزې یو بل منعکسوونکی وي. دغه بنسټونه یو یې هم په کافي کچه کارکوونکي او متخصصین نه لري، په ځانګړي ډول له چین څخه بهر چې پروژې پرې مدیریت کړي.

په ۲۰۱۸ کال کې، چین یو نوی مرستندویه بنسټ اعلان کړ، د چین د نړیوالو مرستو د پراختیا همکاریو استازولي (CIDCA)، چې ناشونې ده دا ننګونې حل کړي.[۱۸] ټاکل شوې د څارنې او پلان جوړونې پروګرام کې ستر رول ولوبوي، خو په ناارامۍ یې د ځواکمنو استازولیو تر سیوري لاندې ځای نیولی دی. د سوداګرۍ وزارت DFA د نویو استازولیو دوه پر درې برخه جوړوي. سوداګرۍ او بهرنیو چارو وزارتونه تر اوسه د پروژو تطبیق کنټرولوي. کله چې شیان خرابیږي، CIDCA کولی شي د هر یوه د ننګولو لپاره هڅه وکړي، ځکه دا یوه ځوانه استازولي ده. له سیاسي او مالي اړخه په اغېزناکه څارنه ډېر لګښت ولري. دا له هغو کسانو د واک اخیستو پورې اړه لري چې اوس یې په لاس کې دی. همداراز دا د مدیریتي کارکوونکو او تخنیکي سلاکارانو په یوه کوچني پوځ پورې اړه لري چې په ټوله نړۍ کې ځای پر ځای کېږي.

ترلاسه کوونکي هېوادونه خپل ځانګړي لومړیتوبونه لري. د دوی ګډون باید د (BRI) لپاره د شي د لیدلوري نسخې د تائید په معنی ونه ګڼل شي. دقیقاً، دوی له خطرونو سره مخ دي، په ځانګړې توګه کله چې پر مېز یوازې د چین وړاندیز وي. ان هغوی چې راتلونکي ته پام کوونکي پراختیايي پلانونه لري، کولای شي د خپلو ګټو لپاره د پروژو جوړولو په موخه د سیاستوالو د نړیوالو انګېزو قرباني شي. خو د چین د یادښتونو کتابچه د ټوپک میل نه دی او په هره پروژه مذاکرات کوي. له ستر تخنیکي ظرفیت، پلان جوړونې او څارنې سره، ترلاسه کوونکي هېوادونه کولی شي د خپلې خپلواکۍ ساتنې ترڅنګ، د چین د پانګونې مسووله کچه د خپلې ټولیزې پراختیا پلانونو کې ونغاړي. تر هر چا وړاندې، هغوی د شي د لاسلیک راتلونکي پخپلو لاسونو کې لري.

د اتصال معما

د (BRI) له شپږو دهلېزونو څخه، CPEC یوه استثنا ده چې دا قانون ثابتوي. سره له دې چې د دهلېز په نوم یادېږي، هماغه ډول چې په ۸ څپرکي کې تشریح شو، خو اتصال یې کمزوری دی او هر کال یې په ژمي کې ترانسپورتي چارې قطع کېږي. دا یوازې له شپږو څخه یو دهلېز دی چې چین او یو بل هېواد په بر کې نیسي. په نورو کې یې اوه هېوادونه ګډون لري، چې همغږي لا زیاته ستونزمنوي. د (BRI) د نمونوي دهلېز په توګه یادولی شو، چې CPEC د چین د ځواک محدودیت نندارې ته وړاندې کوي.

د CPEC چینايي لوری چې ډېر کم یې یادونه کېږي، څرګندوي چې د (BRI) ستر تناقض څه شی دی. د هغه اتصال ترمنځ اساسي اندېښنه چې چین وایي د (BRI) له لارې یې تعقیبوي او هغه کنټرول چې د پرېښودو لېوالتیا یې نه لري، موجوده ده. ان په داسې حال کې چې چین ادعا کوي د نړیوالتوب او پراختیا ملاتړ کوي، د هغو سیمو د محدودولو په حال کې دی چې ټاکل شوې د (BRI) لارې تېرې شي او په بالقوه ډول خپلې پروژې فلجوي.[۱۹]

www.sikaraam.com

کله چې ما کاشغر، د چین په سویل لویدیځ کې تاریخي ښار، څخه لیدنه کوله د چین د اتصال معما په دردونکې توګه ښکارېده. مارکوپولو یو ځل هغه په ترکستان کې د «ستر او مجلل ښار» په توګه تشریح کړی و.[۲۰] اوس د بیجېنګ له لوري د قومي لړه کیو ځېل صفر نقطه ده. د پولیسو ستېشنونه، په ځلېدونکو څراغو عامو خلکو ته د اضطراري حالت په اړه پوهاوی ورکوي، د ستار بکس[9] په څېر چې په نیویارک ښار کې عام دی. هر لوري ته کامرې دي. په چین کې تر ټولو ستر عیده ګاه جومات، د دې پر ځای چې د عبادت لپاره د سولې فضا برابره کړي، داسې ښکاري د هغو کسانو د لېست کولو لپاره چې هلته اسلام زده کوي، جوړ شوی دی. ۲۰ زره لمونځ کوونکي پکې ځایېږي، خو خالي و.

د ۲۰۰۹ کال له جولای څخه، کله چې د سنکیانګ په پلازمېنه ارومچي کې د توکمي اړو دوړ له امله کم تر کمه دوه سوه کسان ووژل شول، بیجېنګ امنیتي تدابیر سخت کړل. دا نارامي په سیمه کې له یوه کال څخه د زیات وخت لپاره د انټرنېټ قطعه کېدو لامل شوه. د پولیسو زرګونه مرکزونه جوړ‌ل شول او په ډراماتیک ډول د پولیسو ګمارنه زیاته شوه. تر ۲۰۱۷ کال پورې، د سنکیانګ د پولیسو ځواک د یوې لسیزې وړاندې په پرتله پنځه برابره زیات شو او ولایتونو د هوایي پوکانو له لارې د تخنیکي څار لپاره ۳,۵ میلیارده ډالره مصرف کړې.[۲۱] دغه کال، شي د ولایت شاوخوا د «اوسپنې لوی دېوال» جوړېدو غوښتنه وکړه.[۲۲] شي په داسې حال کې چې د نړۍ د نښلولو لیدلوری عاموه، په کور دننه یې نظامي کلا جوړه کړه.

د کاشغر تر پرېښودو وروسته، تاشقرغان ته مې شپږ ساعته په موټر کې مزل وکړ، وړاندې تر دې چې له پاکستان سره د چین سرحد او لرغونې سوداګریزه لاره پای ته ورسېږي، تر ټولو لوی ښار. دغه غر په پامیر کې له لس زره فوټو څخه ډېر ژور دی، هغه لیکه چې همالیا، تیان شان او نور غرونه پکې یو ځای کېږي. د دې غرونو ترمنځ ځایونه متفاوتې نړۍ دي، چې یوازې د فرش شویو ډبرو په لړۍ سره نښلول شوې دي. د تپو او صحراوو ورته والی د لارو په بدلولو او لوړو څوکو ماتېږي. کله چې سړکونه هوارې ته ورسېږي، ښېرازه څړځایونه تر افق دوام کوي. ازاد ګرځېدونکو، ببرو غژګاوانو له تګ شنه سیند څخه اوبه څښلې. له زر پونډو ډېر وزن لرونکو، دې حیواناتو له محیط سره داسې توافق کړی چې د چین امنیتي ځواکونه د سیمې په نا همواره ساحو کې د ګزمو لپاره ور څخه کار اخلي.

له تاشقرغان څخه بهر د ازادې فضا ښکلا په داخل کې له تریخ حقیقت سره یو ځای کېږي. ښار لکه یوه لرې پرته پوسته، د یوې داسې محاصرې لپاره چې هېڅکله به ونشي، تیاری نیسي. په عمومي سړک یو ذرې ټانګ سوکه د حرکت په حال کې و. دېوالونه، دروازې، سترې دولتي ودانۍ او د ګوتو په شمېر هوټلونه په اغزنو سیمونو احاطه شوي وو. امنیتي ساتونکي د ودانیو دننه ناست وو، له فلزي کشفوونکو دراوزو څخه تر تېرېدو وروسته به یې لیدونکو ته په لاس د تللو اشاره کوله. د ژغورلو ډالونه، د پولیسو امنیتي کوټکونه او د ګډوډۍ ضد نور وسایل د ننوتلو لارې ته نږدې ایښودل شوي وو.

په دې امنیتي پوکانه [چاپېریال] کې سوداګري یې ودې او تر ډېره سیمه ییزه وه. په خنجراب بندر کې د فعالیت هېڅ نښه نه وه، هغه چې په لوجستیک مرکز د بدلېدو هیله لرله او نوم یې درې میله لوړې غرنۍ درې څخه

---

[9] ستاربکس، په نړۍ کې د زنځیري قهوه خانو یوه ستر امریکایي شرکت دی، چې مرکزي دفتر یې د واشنګټن په سیاټل کې دی او د ۱۹۷۱ کال د مارچ په ۳۰ جوړ شوی دی.

چې چین او پاکستان سره نښلوي، اخیستل شوی دی. موسمونو ته په پام، اقتصادي فعالیتونه، رخصتۍ او نور عوامل یې له برمه پرېوتي وو، خو له شک پرته تاشقرغان خوبوړی و.

یو سکتور د ودې په حال کې و. د سیمه ییزو پولیسو او نورې امنیتي کارکوونکو سترې او کلکې ودانۍ د بهرنیو سفارتونو په څېر وې. په ۲۰۱۷ کال کې په سنکیانګ کې د امنیت اړوند تاسیساتو لګښت درې برابره شو او د سیمې د رسمي ودې بیه یې لوړه کړه.[۲۳] پولیس پخپله د سیمې د ګازو په پمپونو کې بوخت وو، هلته چې د موټرو او لاریو اوږده کتارونه د خپلو ټانکیو ډکولو لپاره په نوبت ولاړ وو. خبرو او لاسونو خوځولو ځینو موټرو ته اجازه ورکوله له کتاره ووځي. داسې ښکارېده پولیس نه یوازې نظم جوړوي، بلکې د تللو له اړتیا ګټه اخلي.

په خطرناک ډول، د سنکیانګ د کورنیو تولیداتو ارقام اړتیاوې نه پوره کوي. د چین امنیتي ـ صنعتي کمپلیکس په داسې حال کې چې ارزښتونه له منځه وړي په مصنوعي ډول وده زیاتوي. له حده زیات جوړول کوي، د پروژو لمنه پراخوي او داسې پروژې وړاندې کوي چې کم هدف لري. خو تر ټولو بده دا ده چې له همدې پروژو څخه بیا استفاده هم کېږي. بالاخره یې موخه څه ده؟ فزیکي پانګه د انساني پانګې پاکولو په حال کې ده. چین دا ټول کارونه د امنیت او ودې په نوم ترسره کوي. ښایي له دواړو په کمه بیه تمام شي.

د دې امنیتي فشار په ستر انساني لګښت سربېره، په ورځني ژوند د امنیتي ځواکونو تسلط د ډېر اقتصادي فعالیت پر وړاندې خنډ دی. نابللی امنیتي پرسونل او هر ځای کې پوستې د بستو لېږل او ترلاسه کول ستونزمنوي. سیمه ییز قوانین په ښاریانو لازموي چې په ورځ کې درې ځله «تروریزم ضد» تمرینونو کې ګډون وکړي، د بیرغ پورته کولو اونیز مراسم، د هویت ناڅاپي او ظاهري پلټنه (ږیره او حجاب منع دی) او نورې مداخلې د یوې سوداګرې اداري حواس منحرفوي. (BRI) د سوداګرۍ فعالولو لپاره طرحه شوی دی، خو د بیجېنګ پارانویا هره مرحله کې سوداګري محدودوي.

دا نیمګړتیا سنکیانګ پورې محدوده نه ده، بلکې د شي د لیډلوري د هستې هرې برخې ته رسېږي. هغه ژمنه کوي چې (BRI) به نړیوال مالي جریانونه ډېر کړي، خو د پانګې کنټرول یې خنډ دی. ستونزمنه پرېکړه ښایي د شي ژمنه وي چې د معلوماتو او نظریاتو جریان ته چټکتیا ورکوي. هماغسې چې هغه د (یو کمربند؛ یوه لار) په لومړۍ غونډه کې وویل: «د وریښمو لرغونې لار یوازې د سوداګرۍ لپاره نه وه، د پوهې جریان یې هم ځواکمنوه.»[۲۴] خو د چین د سانسور قوانین او سایبري امنیت ډېره مداخله کوي. همداراز چین له نورو هېوادونو سره مرسته کوي د دوی د «د اور ستر دېوال» څخه یې زده کړې ـ په حقیقت کې د پوهې شریکول، د پوهې شریکولو محدودولو لپاره ده.

دقیقاً، هر ډول ستر اتصال خپلې ګټې او اختلالات لري. د چین رهبران، چې تر بل هر څه ډېر د خپل حکومت د دوام غوښتونکي دي، ښایي د سیاسي ثبات په نوم د اتصال له امله په اقتصادي لاسته راوړنو د سترګو پټولو لپاره لوړ زغم ولري. په هر حال، ښه به وي دوی په یاد راوړي چې «د وریښمو لار» هماغه تصویرونه چې دوی ورته تبلیغ کاوه د اتصال د سمون څرګندونه کوي: اوښان، کاروانونه او سوداګر. که چېرې د (BRI) ځواکمن تصویرونه د سکون سمبولونه وي ـ د پولیسو پوستې، د لاریو اوږده کتارونه او اغزن سیمونه ـ د یادولو لپاره به نور څه نه وي.

ټولو امپراتوریو په اتصال کې د تعادل رامنځته کولو او د کنټرول ساتلو لپاره زیار ګالل‌ی دی او په مختلفو طریقو یې له مستقیمو وسیلو څخه نیولې د نیابت تر غیر مستقیمو وسیلو او د بندرونو تړونونو پورې ورته ځواب ورکړی دی. په پام ور ډول، چین له دې ننګونو سره نه یوازې په لرې پرتو سیمو او خپل نږدې ګاونډ کې، بلکې په کور دننه هم مخ دی.

زیاتېدونکی امپریالېزم

کله چې تر امپراتورۍ وړاندې موجودې پروژې سنجول کېږي، د چین (BRI) واضحه ده. دا د چین د را پورته کېدو حاصل دی او همدارا‌ز د تمرین او د ځواک ډېرېدو وسیله هم ده. د چین ډېری فعالیتونه ـ بازارونو ته د لاسرسي پلټنه، په بهرنۍ پانګه کې نفوذ کول او د هغه د نظامي پل پراختیا ـ د زیاتېدو په حال کې قدرت کلاسلیک چلند دی. له هغې ټکنالوژۍ سره چې چین ترې ګار اخلي تاریخي تړونونه موجود دي، په هغو ځایونو کې چې د ترسره کېدو په حال کې دي او د هغه ګټې د کمزورو شریکانو په پرتله زیاتې دي. دې ته په پام چې دا فعالیتونه په بشپړه توګه بې جوړې دي، په دې معنی نه ده چې دا دې بې ضرره ولیکل شي. برعکس، دا امپریالیستي غږونه باید احتیاط ته وهڅول شي.

هرڅومره چې د چین وده دوام وکړي، ډېر احتمال شته له هېواده بهر فعالیتونه تېزې نظامي څنډې ته ورسېږي. ان د چین د نظامي فعالیتونو پراختیا لپاره د وسیلې له وړاندې کولو زیات، (BRI) په خطرناکو چاپېریالونو کې د چینایي کارګرو او پانګه والو واقع کولو انګېزه برابروي. د کافي امنیت نشتوالي له امله، که شریک هېوادونه اجازه ورکړي، چین کولی شي د خپلو کارګرو او پانګه والو د ساتنې لپاره مهم رول ولوبوي. په بهرنۍ خاوره ـ جیبوتي ـ کې د چین لومړنی نظامي مرکز به وروستی نه وي. له لرغوني روم د مغولو تر امپراتورۍ او بیا د بریتانیا تر امپراتورۍ پورې، سوداګرۍ هېڅکله له بیرغ پرته، د ډېر وخت لپاره لرې سفر نه دی کړی.

د «امپریالېزم» اصطلاح د درووند پېښې په څېر ده چې کولی شي حواس ګډوډ کړي. یوازې د ځواک له نظره، شایي له تاریخي مسؤلیت پرته، دا به اسانه وي چې د چین (BRI) په اړه واقعي فکر وکړو. دقیقاً، د امپریالېزم مختلف ډولونه شته او د تعریف په اړه یې پراخ بحث موجود دی.[25] اکسفورډ انګلیسي ډېکشنري، چې په سمه توګه د بریتانیا امپراتورۍ د واکمنۍ پر مهال جوړه شوې، د «امپریالېزم» یو تعریف وړاندې کوي چې یې وخته ښکاري: «د سوداګرۍ، ډیپلوماسۍ، د نظامي یا فرهنګي تسلط او نورو له لارې د یوه هېواد د واک پراختیا او ساتنه یا نفوذ.»[26] دغه «نور...» کلمه د عالماوو ډېرې پاملرنې ته اړتیا لري، په ځانګړې توګه دا چې نوې ټکنالوژۍ د نفوذ لارې برابروي، خو په بشپړه توګه واضح ده چې چین له دې وسیلو څخه په استفادې خپل قدرت او نفوذ پراخوي. ان که بریالۍ هم نشي، د (BRI)ستره هیله امپراتوري ده.

په هماغه کچه مهمه ده درک کړو چې څه ډول د چین قدرت او نفوذ، چې د (BRI) له لارې پراخ شوی، متفاوت دی. هماغسې چې هاوارډ فرېنچ په افریقا کې د چین د فعالیتونو ارزونه وېني: «هغه څه چې باید وړاندې یې کړي دا دي چې د امپراتورۍ هره پروژه د تاریخ په اوږدو کې ځانګړې ده.»[27] ان له خپلو ځایناستو ډېر، د چین امپریالېزم اقتصادي او زیاتېدونکی دی. دا د چین د وړتیاوو او همدارا‌ز هغو محدودیتونو له امله دی چې ورسره مخ دی. (BRI) د چین له مقایسوي ګټو څخه دکار اخیستو، په ځانګړې توګه د سترو دولتي شرکتونو

لپاره طرحه شوی دی. پانگونې او زېربناوو ته د نړۍ اړتیاوې قانع کېدونکې نه دي، خو چین د نفوذ په لټه کې له خپلو سرحدونو څخه بهر له ډېرو لوړو خنډونو سره مخ دی.

د اروپایي قدرتونو په پرتله چې افریقا یې ووېشله، نړیوالو نورمونو د چین ډېرې اقدامات محدود کړي دي. د دولتونو د حاکمیت او د افرادو د حقونو ساتنې لپاره نړیوالو قوانینو، په ځانګړې توګه له دویمې نړیوالې جګړې وروسته پرمختګ وکړ. په زور د قلمرو نیول، هغه طریقه چې پخوا د سترو قدرتونو د خوښې کار و، منع شوي دي. دقیقاً، کېدای شي دغه قوانین له پامه وغورځول شي، څکه داسې ښکاري روسیه په هرو څو کلونو کې یو ځل نړۍ ته یادوي، خو د دې کار ترسره کول دروند لګښت لري. په مقابل کې، چین د خپلو اهدافو پرمخ وړو لپاره په کم ځواکه ابزارو متکي دی. کولی شي پرېکړه وکړي، زور راوړي او په تدریج موجود وضعیت کمزوری کړي، او په یوه وخت کې یوه مصنوعي جزیره جوړه کړي. خو په ډېرو مواردو کې، بهرني رهبران باید د چین په فعالیتونو کې مشارکت انتخاب کړي.

د ترومن د Point IV program[10] خلاف، (BRI) ډېرې وخت کمزوری دی، څکه د هغه څو اړخیزه معیارونه په ښه ډول انکشافي سنجول کېږي. کله چې امریکایي کمپنیو د ۱۹۶۰ لسیزې په اوږدو کې په پاکستان کې ستر بندونه جوړ کړل، چې ډېر خلک یې بېځایه کړل، د چاپېریال او ټولنیزو اغېزو مطالعاتو په مقایسوي ډول کم انکشاف کړی و. ډېر فساد ډېره سوداګري ګنډل کېده. په نړیوال بانک او نورو څو اړخیزه انکشافي بانکونو کې عصري خوندیتوب ښايي له حده ډېر محتاط، ډېر ګران او کرار وي. خو هغوی همداراز ښايي له څو لسیزو تېروتنو څخه د لا زیات درس اخیستو لپاره د هڅو ښودنه کوي.[۲۸] کله چې چین غوره نړیوالو طریقو ته پام نه کوي، تېروتنې یې بدترې ښکاري.

نړۍ ان په لا زیات دقت تماشا کوي. تصور وکړئ، بریتانویان د ګرځنده ټیلفون او ټولنیزو رسنیو د کامرو تر فلشونو لاندې له مومباسا څخه نایروبي ته رېل پټلۍ جوړوي. له کار څخه ناسمه ګټه اخیستنه، په داسې حال کې چې تر اوسه یې په اړه کم راپور ورکړل شوی، د ګرځنده ټیلفون په ارتباطاتو ډېر اسانه دی. سټلایټي تصویرونه چې یو وخت ورته یوازې د ګوتو په شمېر دولتونو لاسرسی درلود، په پراخه کچه، په کم لګښت ټول خلک ورته لاسرسی لري. د چاپېریال ساتنې ډلې کولی شي د ځمکې بدلونونه له خپل مېز څخه وڅاري. ژورنالېستان له دې ټولو اسبابو او سترو افشا کېدونکو اسنادو څخه ګټه اخلي. په راتلونکو کلونو کې، لا زیاتې هڅې به، د چین ناځرګند چلند روښانه کړي.

په ۱۹۸۰ لسیزه کې د جاپان د زېربناوو د فشار په پرتله، چینایي رهبران تر ډېره له کورنیو او بهرنیو فشارونو څخه خوندي دي. په مالیزیا کې د فساد وروستۍ رسوایي، په فیلیپین کې په ۱۹۸۰ لسیزه کې د جاپان د اقداماتو د تېروتنې خلاف، په چین کې نسبتاً کم عمومي اعتراض رامنځته کړ. د چین دولتي رسنۍ د (BRI) د بریا کیسو ځواکمنولو او له منفي تبلیغاتو سره د مقابلې لپاره ځانګړې شوې دي. په ښکاره او خصوصي ډول، امریکا متحدو ایالتو جاپان تر فشار لاندې راوست ترڅو د خپلو بهرنیو مرستو طریقې ښې کړي او په جاپاني دولت کې د اصلاح

---

[10] د څلورم ټکي پروګرام؛ د « انکشاف په حال کې هېوادونو » لپاره د تخنیکي مرستي پروګرام و چې د امریکا متحدو ایالتونو ولسمشر هري ایس ترومن له لوري د ۱۹۴۹کال د جنوري پر ۲۰ د لوړې مراسمو کې اعلان شو.

غوښتونکو له ځواکمنولو سره مرسته وکړي.[۲۹] چین د دې فشارونو واردولو لپاره شریک نه لري او امریکا متحدو ایالتو سره یې اړیکې د خرابېدو په حال کې دي.

د جاپان تجربه ښيي چې د شي تضمینونه نشي کولای لویدیځ ګومانونه وهڅوي. هغه وېره چې جاپان په امریکا متحدو ایالتونو کې زیاته کړه، د ډیموکراسۍ یو ملګري او متحد، یوازې د جاپان د اقتصاد تر سقوط وروسته کمه کړه. د امریکا متحدو ایالتونو د اندېښنو په اوج کې، ځینو متخصصینو له جاپان سره د راتلونکې جګړې وړاندوینه وکړه.[۳۰] د جاپان په اقتصاد کې د رامنځته شویو فشارونو له امله د خطر زنګ هغوی رانده کړل. د ۱۹۹۰ لسیزې لومړیو کې، یو شدید مالي بحران، د جاپان درې لسیزې اوږده «اقتصادي معجزه» ودروله او د هغه «ورکه شوې لسیزه» یې پیل کړه. د چین مخ پر ودې نړیوال پل په حیرانتیا سره، په اسانۍ کولی شو د هغه په مخکې پرتو خنډونو باندې سترګې پټې کړو. د (BRI) خطرونه پر دواړو لارو مخکې ځي او د امپراتورۍ پروژې په توګه پېژندل یې د بریا په معنی نه ده.

«کله چې څپې بهر شي»

چین به احتمالاً د خپل ځان تر ټولو بد دښمن پاتې شي. سیالان یې د راویښېدو په حال کې دي، خو د همغږۍ له ستونزو سره مخ دي. په ۲۰۱۸ کال کې، د امریکا متحدو ایالتونو کانګرس BUILD قانون تصویب کړ، چې پراختیایي . مالي فعالیتونه له یوه نوي سازمان سره مدغم کړي، د امریکا متحدو ایالتونو د نړیوالې پراختیا مالي شرکت (USDFC) له دوه برابره سرچینو او پراخو واکونو سره. په همدې کال، اروپايي ټولنې د خپل «اروپايي ټولنې . چین اتصال پلټفارم» اعلان کړ.[۳۱] استرالیا، هند او جاپان هم فعال وو او د دوه اړخیزه او څو اړخیزه همکاریو څو قراردادونه لاسلیک شول. خو ان که دغه نسبتاً متوسطې هڅې د خپلو برخو له ټولګو څخه زیاتې هم ترسره شي، په ځانګړي ډول د خصوصي پانګه والو د بسیج لپاره، د نړۍ په کچه یوازې د زېربناوو جوړولو لپاره غوښتنې تضمینوي چې چین به ډېر زیات فرصتونه ولري.

په همدې حال کې، چین د تېروتنو د تکرار په حال کې دی او تر ځان وړاندې قدرتونو څخه درس اخیستل، په ځانګړي ډول د یوازیتوب لګښتونه دي. په دویمه غونډه کې پر څو اړخیزه پالنې د شي ټینګار کېدای شي په شدت د خپلې ګټې لپاره وي، یوازې د لویدیځو قدرتونو لپاره چې د څو اړخیزه پراختیا بانکونه جوړ کړي. دا چې (BRI) عمدتاً د دوه اړخیزه معاملو ترسره کولو پوښ و، د ستونزو رامنځته کېدو پر مهال به چین مالي او اعتباري لګښتونه پرې کول. د لا زیاتو شریکانو جذبول چین ته دا جازه ورکوي چې له خطرونو څخه په ډکو چاپېریالونو کې د ډېرو پېچلو پروژو خطرونو کې برخه واخلي، خو دا څرګنده نه ده چې څومره لېوالتیا لري پر دې ګټو سترګې پټې کړي. تر پولو هاخوا لویو پروژو ته د چین لېوالتیا د شي په لیډلوري نه ختمېږي. دقیق هماغه ډول چې تر (BRI) وړاندې «بهر ته د تللو» سیاست و، یو څوک کولای شي یو بل شعار رامنځته کړي، ترڅو د زېربناوو او پانګونې له لارې د چین د وړاندوینې وړ ځواک، نور هم ښکلی کړي. د هغو لویو قدرتونو په څېر چې تر هغه وړاندې راغلي وو، تر هغو چې د چین وده دوام ولري، د هغه شریکان به په بازار کې د لا زیاتو فرصتونو په لټه کې وي او رهبران یې د لاسرسي او نفوذ په لټه کې دي چې د لویو پروژو زمینه برابره کړي. همداراز د دې پروژو

بشپړېدل کلونه او د پیسو بېرته ورکول لسیزې وخت نیسي. که چېرې (BRI) په جادویي ډول درول کېده او هېڅ بله پروژه نه اعلانېده، د اوسني پل راځرګندېدو به يې هم کلونه وخت نيولی وای.

بالاخره، د چین اقتصاد به وښيي چې (BRI) څومره وخت او په کوم ډول دوام کولی شي. د (BRI) له پیلېدو راهیسې د چین بهرنۍ زېرمې په پام وړ ډول کمې شوې دي او دغه هېواد په کور دننه د لګښتونو له زیاتوالي او د عوایدو له کموالي سره مخ دی. ان د کرونا تر وبا وړاندې، د (BRI) له اړوند پروژو څخه د پرشاتګ نښې موجودې وې، چې ښيي ممکن په راتلونکو کلونو کې د پروژو اعلانونول کم شي. دا د چین د لویو دولتي شرکتونو لپاره بد خبر دی، خو کموالی ښايي څارنه اسانه کړي او بیجېنګ وهڅوي ترڅو د خپلو پروژو کیفیت لوړ کړي.

د مخالف جهت دغه بادونه ممکن د چین «ډیجیټلي وريښمو لارې» ته هم ارتقا ورکړي. د بندرونو په پرتله، رېل پټلۍ او نورو لویو پروژو کې ډیجیټلي زېربناوې ډېرې وخت له مالي نظره کم خطر لري، چې متفاوتې ستراتېژیکې ګټې وړاندې کوي. ان په دوست پاکستان کې، د چین لپاره په سختو ځمکو کې د نلليکې په پرتله د نوري فایبر لیکو جوړول اسانه دی. د مخابراتي شبکو جوړول او تطبیق سوداګریزې، اطلاعاتي او د دښمن د ارتباطاتو مختل کولو وړتیا او په ورته مهال د خپلو ارتباطاتو د ساتنې لاسته راوړنې برابروي. په لویدیځو مارکېټونو کې د څار زیاتوالي ته په پام، د چین د ټکنالوژۍ اتلان ښايي د پراختیا په حال کې او نویو څرګندېدونکو مارکېټونو کې دوه برابره شي.

په حیرانۍ، که (BRI) په رښتيني ډول د شي د خبرو منعکسولو او هغو انتقادونو ته د ځواب لپاره اپډېټ شي . پخپلو پروژو کې د لوړ معیار پلي کول، په څو اړخیزه تړونونو ټینګار او داسې نور . لویدیځ پالیسي جوړونکي به پښېمانه شي چې چینايي چارواکو د دوی مشورو ته پام وکړ.[۳۲] یو لا ډېر متمرکز او لوړ کیفیت لرونکی (BRI) کولای شي چین د وروستي پور ورکوونکي له حللارې څخه په یوه مطلوب شریک بدل کړي. دا کار کولای شي په هدفمندو ساحو کې د چین نفوذ، له ټکنالوژیکي معیارونو ټاکلو نیولې تر بهرنۍ پانګونې پورې تر اغېز لاندې راولي. دا کولای شي په هغو ځایونو کې د چین بریالیتوب وشيي چې نورو پکې ماته خوړلې ده. د هغه څه له امله چې له قدرت څخه د چین د کار اخیستو وړتیا ښيي، بل هېڅ څه به هم د بریالیتوب هومره اندېښمنونکی نه وي.

په راتلونکو کلونو کې دا احتمال زیات دی چې د چین تېروتنې نړۍ ولړزوي. شریکان يې د خپلو پورونو د بېرته ورکولو لپاره د لوړې ودې پر ساتلو حساب کوي او داسې لوړ اهداف ټاکي چې د تېروتنو یا غیر متوقع پېښو د رامنځته کېدو لپاره ډېر کم ځای پاتې کېږي. د (BRI) په اوږدو کې لومړنۍ تېروتنې یو نسبتاً بښوونکی نړیوال اقتصاد رامنځته کړ او هماغسې چې وارت بافت لېوالتیا لري وايي: «تاسو به یوازې هغه مهال متوجه شئ چې څوک لوڅ لېږ لامبو وهي.»[۳۳] احتمالي خطرونه له هغه څه زیات دي چې چینايي چارواکي پرې پوهېږي. ډېرې زېربنايي اساسات له منځه تللي دي.

کرونا وبا د (BRI) کمزورۍ را څرګندوي، ان که چېرې نوې اړتیاوې رامنځته کړي، چې چین کولای شي له هغو ګټه واخلي. د پراختیا په حال کې او نوي راڅرګندېدونکي اقتصادونه چې درانه پورونه يې اخیستي دي، د کندې تر څوکو هاخوا حرکت کوي. د رازونو هماغه غریزه چې د (BRI) په اوږدو کې د چین د تړونونو شرایط پټوي، د دې ناروغۍ خپرېدل پټ کړل. د شي د لیدلوري لپاره تر ټولو لویه اندېښنه؛ چین ویروس د هماغو ارتباطاتو له لارې چې (BRI) هوډ درلود پیاوړي يې کړي، له نړۍ سره شریک کړ. خپل کنټرول يې له لاسه ورکړ.

له شک پرته، د نړۍ د اتصال لپاره د څو لسیزو لیدلوري وړاندې کول زړورتیا غواړي. په نړیواله صحنه کې، هېڅ څه د (BRI) هیلو او کچې ته نشي نږدې کېدای. خو په لا زیاتو مهارتونو د ماتې مخنیوی، کم توقعات او ډېرې تواضع ته اړتیا لري. له دې پرته، بالاخره د چین زړورتیا غرور بربښي. د دې دوو (به) تفاوت به په لویو سالونونو کې نه، بلکې د عمل په ډګر کې مشخص شي.

Notes

Chapter One. Project of the Century

1. Evan A. Feigenbaum, "Why China's Highly Strategic Brand of Revisionism Is More Challenging than Washington Thinks," MacroPolo, April ,27 2018 , https://carnegieendowment.org/2018/04/27/reluctant-stakeholder-why-china-s-highly-strategic-brandof-revisionism-is-more-challenging-than-washington-thinks-pub-76213.

2. "List of Countries That Have Signed a 'One Belt, One Road' Cooperation Document with China" (in Chinese), Belt and Road Portal, April ,30 ,2019 https://www.yidaiyilu.gov.cn/gbjg/gbgk/77073.htm.

3. Xinhua, "President Xi Eyes Bigger Role for California in China-U.S. Cooperation," Xinhuanet, June ,2017 ,6 http://www.xinhuanet.com//english/2017-06/06/c_136344690.htm.

4. Ana Swanson, "How China Used More Cement in 3 Years than the U.S. Did in the Entire 20th Century," Washington Post, March ,24 ,2015 https://www.washingtonpost.com/news/wonk/wp/2015/03/24/how-china-used-more-cement-in-3years-than-the-u-s-did-in-the-entire-20th-century/?utm_term=.532ea924778f.

5. "ENR 2018 Top 250 Global Contractors ",100–1 Engineering News Rec-ord, August ,2018https://www.enr.com/toplists/2018-Top-250-Global-Contractors-1.

6. Xinhua, "Belgrade Joins Belt and Road Marathon Series," Xinhuanet, April ,21 2018 ,http://www.xinhuanet.com/english/2018-04/21/c_137125888.htm.

7. The unreliability of Chinese data extends well beyond lending, as James Palmer argues in a sharp essay: "Nobody Knows Anything about China," Foreign

Policy, March ,21 ,2018 https://foreignpolicy.com/2018/03/21/nobody-knows-anything-about-china/.

8. Xinhua, “Xinhua Commentary: Belt and Road for Joint Development Benefits,” Xinhuanet, April ,2019 ,25 http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/25/c_138009104.htm.

9. Jonathan Hillman, “Five Mythsabout China’s Belt and Road Initiative,” Washington Post, May ,2019 ,31 https://www.washingtonpost.com/outlook/five-myths/five-myths-about-chinas-belt-and-roadinitiative/2019/05/30/d6870958-8223-11e9-bce7 40b4105f7ca0_story.html?utm_term=.4d8d4f2cf86d.

10. Asian Development Bank, “Asia Infrastructure NeedsExceed $1.7 Trillion per Year, Double Previous Estimates,” February ,28 ,2017 https://www.adb.org/news/asia-infrastructure-needs-exceed-17-trillionyear-double-previous-estimates.

11. UNDP China, “UNDP Engagement with the Belt and Road Initiative,” YouTube, May ,12 ,2017 https://www.youtube.com/watch?v=b6rWKn0g7lg. 12. Herbert Smith Freehills, “Belt and Road, Paving the Way to Global Trade: Our Team,” https://www.herbertsmithfreehills.com/latest-thinking/hubs/belt-and-road.

13. HSBC, “What do you think of when you hear the term Belt and Road,” Twitter, May ,16 ,2019 6:33a.m., https://twitter.com/HSBC/status/1129017032488493056.

14 . Patrick Shanahan, “Written Statement for the Record” (testimony presented to the U.S. Senate Armed Services Committee, Washington, DC, March ,14 2019), https://www.armedservices.senate.gov/imo/media/doc/Shanahan_03-14-19.pdf.

15. Peter Wells and Don Weinland, “Fitch Warns on Expected Returns from One Belt, One Road,” Financial Times, January ,25 ,2017 https://www.ft.com/content/c67b0c05-8f3f-3ba5-8219e957a90646d1.

16. For insight into China's political and economic underpinnings, see Regina Abrami, William Kirby, and F. Warren McFarlan, Can China Lead? Reaching the Limits of Powerand Growth (Boston: Harvard Business Review Press, 2014); Jude Blanchette, China's New Red Guards: The Return of Radicalism and the Rebirth of Mao Zedong (Oxford: Oxford University Press, 2019); Elizabeth Economy, The Third Revolution: Xi Jinping and the New Chinese State (Oxford: Oxford University Press, 2018); David M. Lampton, Following the Leader: Ruling China, from Deng Xiaoping to Xi Jinping (Berkeley: University of California Press, 2014); George Magnus, Red Flags: Why Xi's China Is in Jeopardy (New Haven, CT: Yale University Press, 2018); Dinny McMahon, China's Great Wall of Debt: Shadow Banks, Ghost Cities, Massive Loans,and the End of the Chinese Miracle (Boston: /Houghton Mifflin Harcourt, 2018); Andrew Nathan, "China's Changing of the Guard: Authoritarian Resilience" and "A Factionalism Model for CCP Politics," in Critical Readings on the Communist Party of China (Leiden: Brill, 2017),,99–86 ;886–849 David Shambaugh, China's Future (New York: Wiley, 2016).

17. For higher-level views,see Robert Kaplan, The Return of Marco Polo's World (New York: Random House, 2018); Nadège Rolland, China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative (Seattle: National Bureau of Asian Research, 2017); Peter Frankopan, The New Silk Roads: The Present and Future of the World (New York: Knopf, 2019); Richard McGregor, Asia's Reckoning: China,Japan,the Fate of U.S. Powerin the PacificCentury (New York: Penguin Books, 2018).Notable exceptions are Bruno Maçães, The Dawn of Eurasia: On the Trail of the New World Order (London: Penguin, 2018); Tom Miller, China's Asian Dream:

Empire Building along the New Silk Road (London: Zed Books, 2017); Wade Shepard, On the New Silk Road: Journeying through China's Artery of Power (London: Zed Books, 2019). Several scholars have helpfully examined China's activities in more narrow geographies, and those are referenced in the chapters that follow. Journalists have provided some of the best on-the-ground coverage.

18. Derek Scissors, "China Global Investment Tracker," American Enterprise Institute and the Heritage Foundation, accessed February ,2 ,2020 https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/.

19. Jonathan Hillman, "Influence and Infrastructure," Center for Strategic and International Studies, January ,22 ,2019 https://www.csis.org/analysis/influence-and-infrastructure-strategic-stakes-foreignprojects.

20. Bent Flyvbjerg, "Introduction: The Iron Law of Megaproject Management," in The Oxford Handbook of Megaproject Management, ed. Bent Flyv-bjerg (Oxford: Oxford University Press, 2017), ,18–1 https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2742088; Atif Ansar, Bent Flyvbjerg, Alexander Budzier, and Daniel Lunn, "Does Infrastructure Investment Lead to Economic Growth or Economic Fragility? Evidence from China," Oxford Review of Economic Policy ,32 no. 3 :(2016) 360 – ,390https://arxiv.org/ftp/arxiv/papers/1609/1609.00415.pdf.

21. Ye Chen, Hongbin Li, and Li-An Zhou, "Relative Performance and the Turnover of Provincial Leaders in China," Economic Letters ,88 no. 3 (September 2005): ,425–421https://core.ac.uk/download/pdf/6271011.pdf.

22. Veasna Kong, Steven G. Cochrane, Brendan Meighan, and Matthew Walsh, "The Belt and Road Initiative—Six Years On," Moody's Analytics (Sydney), June ,2019

https://www.moodysanalytics.com/-/media/article/2019/Belt-and-Road-Initiative.pdf.

23. H. J. Mackinder, “The Geographical Pivot of History,” Geographical Journal ,23 no. 4 (April 1904): 434, https://www.jstor.org/stable/1775498?seq=1#page_scan_tab_contents.

24. Qiu Qianlin, “Trade Grows with Better Links,” China Daily, April ,28 ,2019 http://www.chinadaily.com.cn/a/201904/28/WS5cc504f6a3104842260b8d58.html.

25. Zbignew Brzezinski, The Grand Chessboard, vol. 1 (New York: Basic Books, 1997),xiv.

26. Deborah Brautigam, The Dragon’s Gift: The Real Story of China in Africa (Oxford: Oxford University Press, 2009), .296

27. Jonathan Hillman, “A Chinese World Order,” Washington Post, July ,23 ,2018 https://www.washingtonpost.com/news/theworldpost/wp/2018/07/23/china-world-order/? utm_term=.d780fdcbdafb.

28. European Commission,Joint Communication to the European Parliament, the European Council and the Council: EU-China—A Strategic Outlook (Strasbourg: European Commission, March 2019), ,5https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategicoutlook.pdf.

29. Mackinder, “Geographical Pivot of History,” .423

30. For an excellent overview of Mahan’s thinking and its relevance for today,see Michael J. Green, By More than Providence: Grand Strategy and American Powerin the Asia Pacificsince 1783 (New York: Columbia University Press, 2017), .93–79 For commentaryon Mackinder, Mahan, and the BRI, see Joseph S. Nye, “Xi Jinping’s Marco Polo Strategy,” Project Syndicate, June ,12 2017 ,

https://www.project-syndicate.org/commentary/china-belt-and-road-grand-strategy-by-joseph-s-nye2017-06?barrier=accesspaylog.

31. Alfred Thayer Mahan, the Influence of Sea Powerupon History, 1783–1660 (Boston: Little, Brown, 1890), .398

32. China PowerProject, "Is China the World's Top Trader?," Center for Strategic and International Studies, March ,28 ,2019 https://chinapower.csis.org/trade-partner/; Richard Scott, "China-Owned Fleet Becomes World's Second Largest," Hellenic Shipping News, September ,13 ,2018 https://www.hellenicshippingnews.com/china-owned-fleet-becomes-worlds-second-largest/.

33. Anna Coren, Ellana Lee, Jane Sit, and James Griffiths, "Malaysian PM Mahathir: 'Most of the Top Echelons in the Government Are Corrupt,' " CNN, July ,26 ,2018 https://www.cnn.com/2018/07/25/asia/malaysia-mahathir-mohamad-interview-intl/index.html.

34. Mike Pence, "Remarks by Vice President Pence on the Administration's Policy toward China" (Hudson Institute, Washington, DC), White House, October ,4 ,2018 https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/remarks-vice-president-pence-administrationspolicy-toward-china/.

35. DanielHeadrick, "A Double-Edged Sword: Communications and Imperial Control in BritishIndia," Historical Social Research / Historische Sozialforschung ,35 no. 1 :(2010) .52.

36. Andrew Small, "A Slimmer Belt and Road Is Even Scarier," Bloomberg Opinion, April ,24 ,2019 https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2019-04-24/a-slimmed-down-belt-and-road-willincrease-china-s-influence.

Chapter Two. Imperial Echoes: Technology and the Struggle for Control

1. I am indebted to Daniel R. Headrick for his comments on this chapter and for his contributions, which inspired many of its historical connections, especially The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century (New York: Oxford University Press, 1981); The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1940–1850 (Oxford: Oxford University Press, 1988); The Invisible Weapon: Telecommunications and International Politics, 1945–1851 (Oxford: Oxford University Press, 1991).

2. Jonathan Hillman, "Influece and Infrastructure," Center for Strategic and International Studies, January ,22 ,2019 https://www.csis.org/analysis/influence-and-infrastructure-strategic-stakes-foreign projects.

3. The project was later renamed the "Pakistan East Africa Connecting Europe" cable, keeping the acronym the same.

4. "Report: Kenya Risks Losing Port of Mombasa to China," Maritime Executive, December ,20 ,2018https://www.maritime-executive.com/article/kenya-risks-losing-port-of-mombasa-to-china.

5. Jonathan Hillman, "The Hazards of China's Global Ambitions," Washington Post, February ,5 ,2018 https://www.washingtonpost.com/news/theworldpost/wp/2018/02/05/obor-china-asia/? utm_term=.0125830d87f3.

6. Headrick, Tools of Empire.

7. Irène Delage, "Inauguration Ceremony of the Suez Canal at Port-Said, 17 November, ",1869Fondation Napoléon, accessed November ,15 ,2018 https://www.napoleon.org/en/history-of-the-twoempires/paintings/inauguration-ceremony-of-the-suez-canal-at-port-said-17-november-1869/.

8. Fondation Napoléon, “Speech Given by Monsignor Bauer,” November ,16 ,1869https://www.napoleon.org/wp-content/themes/napoleon/annexes/hors-serie/suez/en/htmlcontent/inauguration/ceremonie/discours.html.

9. Max E. Fletcher, “The Suez Canal and World Shipping, –1869 ”,1914 Journal of Economic History ,18no. 4 :(1958) .572.

10. Jean-Paul Calon, “The Suez Canal Re-visited: 19th Century Global Infrastructure,” in MacroEngineering: MIT Brunel Lectures on Global Infrastructure, ed. Frank P. Davidson, Ernst G. Frankel, and C. Lawrence Meador (Cambridge, UK: Woodhead, 1997), ,24–11 https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9781898563334500057.

11. “The Suez Ship Canal,” New York Times, September ,3 ,1869 https://nyti.ms/2yJgXqG.

12. Zachary Karabell, Parting the Desert: The Creation of the Suez Canal (New York: Knopf, 2003).

13. Amal Soliman ElGhouty, “Public Debt and Economic Growth in Egypt,” Business and Economic Research ,8 no. 3 :(2018) ,200–183 http://www.macrothink.org/journal/index.php/ber/article/view/13443.

14. “Ismail Pasha,” Encyclopedia.com, accessed February ,4 ,2020https://www.encyclopedia.com/people/history/egyptian-history-biographies/khedive-egypt-ismail.

15. Caroline Piquet, “The Suez Company’s Concession in Egypt, :1956–1854 Modern Infrastructure and Local Economic Development,” Enterprise and Society ,5 no. 1 :(2004) ,127–107https://muse.jhu.edu/article/53850.

16. Isma’il would later agree to pay 130 million francs, roughly half of the company’s capital, to revise these provisions. Olukoya Ogen, “The Economic Lifeline of British

www.sikaraam.com

Global Empire: A Reconsideration of the Historical Dynamics of the Suez Canal, ”,1956–1869 Journal of International Social Research 1, no. 5 (Fall 2008): ,527 http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt1/sayi5/sayi5pdf/ogen_olukoya.pdf.

17. Piquet, “Suez Company’s Concession in Egypt.”

18. Fondation Napoléon, “Speech Given by Monsignor Bauer.”

19. Eric Toussaint, “Debt as an Instrument of the Colonial Conquest of Egypt,” Committee for the Abolition of Illegitimate Debt, June ,6 ,2016 http://www.cadtm.org/spip.php? page=imprimer&id_article=13562.

20. Fletcher, “Suez Canal and World Shipping,” 564 (quoting the Economist).

21. In ,1842 after a military defeat to the British, the Qing government had opened five treaty ports: Shanghai, Canton, Fuzhou, Xiamen, and Ningbo. These ports gave foreigners legal protection and tax advantages, allowing them to own land and conduct business in these zones.

22. Albert Feuerwerker, “The Foreign Presence in China,” in The Cambridge History of China, vol. ,12 Republican China ,1949–1912 Part ,1 ed. John K. Fairbank (Cambridge: Cambridge University Press, 1983), .207–128

23. Shannon R. Brown, “The Transfer of Technology to China in the Nineteenth Century: The Role of Direct Foreign Investment,” Journal of Economic History ,39 no. 1 :(1979) 181 .197

24. Liu Hsi-hung, quoted in Li Kuo-ch’i, History of the Early Chinese Railway Development (in Chinese)

(Taipei, 1961); cited in Arthur L. Rosenbaum, “China’s First Railway: The Imperial Railways of North China, –1880 ”1911 (PhD diss., Yale University, 1972), .17

25. Jonathan Hillman, "Is China Making a Trillion-Dollar Mistake?," Washington Post, April ,9 ,2018 https://www.washingtonpost.com/news/theworldpost/wp/2018/04/09/one-belt-one-road/? utm_term=.fac88ad702df.

26. Chinese Railroad Workers in North America Project at Stanford University, "CPRRFAQs," accessed February ,4 ,2020 http://web.stanford.edu/group/chineserailroad/cgi-bin/wordpress/faqs/.

27. Edson T. Strobridge, "The Chinese at Promontory, Utah, April –30May ,10 ",1869 Central Pacific Railroad Photographic History Museum, December ,6 ,2001 http://cprr.org/Museum/Chinese_at_Promontory_ETS.html.

28. Richard White, Railroaded: The Transcontinentals and the Making of Modern America (New York: Norton, 2012), .24

29. Erle Hearth, "A Railroad Record That Defies Defeat: How Central Pacific Laid Ten Miles of Track in One Day Back in ",1869 Southern Pacific Bulletin ,16 no. 5 (May 1928): ,5–3 http://cprr.org/Museum/Southern_Pacific_Bulletin/Ten_Mile_Day.html.

30. Edgar A. Haine, Railroad Wrecks (New York: Cornwall Books, 1993), .195

31. White, Railroaded, .485.

32. T. Reed and A. Trubetskoy, "Assessing the Value of Market Access from Belt and Road Projects" (Policy Research Working Paper WPS ,8815 World Bank, Washington, DC, 2019).

33. Michele Ruta, Matías Herrera Dappe, Chunlin Zhang, Erik Churchill, Cristina Constantinescu, Mathilde Lebrand, and Alen Mulabdic, Belt and Road Economics:

Opportunities and Risks of Transport Corridors (Washington, DC: World Bank Group, 2019).

34. "A Journal of Civilization," Harper's Weekly 11 (November ,16 1867): .723

35. "W. F. Mayers, memorandum of a conversation with Li Hung-chang," September ,1 ,1865 FO ,78/223 Public Record Office, London.

36. Rosenbaum, "China's First Railway," 19 (quote), .308–270

37. "Railways in China," London and China Telegraph, July ,14 ,1873 .465

38. Bradford later faced charges of using his public office for private gain. "Statement of Richard Phoenix to G. Wiley Wells," October ,15 ,1877 Library of Congress, accessed February ,4 ,2020 https://memory.loc.gov/service/gdc/scd0001/2009/20091021001st/20091021001st.pdf.

39. Rosenbaum, "China's First Railway," .107

40 . David Pong, "Confucian Patriotism and the Destruction of the Woosung Railway, ",1877 Modern Asian Studies ,7 no. 3 :(1973) ,670–669 https://doi.org/10.1017/S0026749X00005333.

41. Hsien-Chun Wang, "Merchants, Mandarins, and the Railway: Institutional Failure and the Wusong Railway, ",1877–1974 International Journal of Asian Studies ,12 no. 1 :(2015) ,53–31doi:10 .1017/S1479591414000205.

42. Albert Feuerwerker, "Economic Trends in the Late Ch'ing Empire, ",1911–1870 in The Cambridge History of China, vol. ,11 Late Chi'ing ,1911–1800 Part ,2 ed. John K. Fairbank and Kwang-ching Liu (Cambridge: Cambridge University Press, 1980), .52–11

www.sikaraam.com

43. In ,1895 Zongli Yamen, the Qing government body in charge of foreign affairs assumed responsibility for railway matters. E-Tu Zen Sun, “The Pattern of Railway Development in China,” Far Eastern Quarterly ,14 no. 2 :(1955) ,199–179 www.jstor.org/stable/2941730.

44. Rosenbaum, “China’s First Railway,” .117

45 . Sun, “Pattern of Railway Development in China.”

46. For foreign share of debt, see Sun. For default rates, see Chi-ming Hou, The Evolution of International Business, ,1945–1800 vol. ,8 Foreign Investment and Economic Development in China, 1937–1840(Cambridge, MA: Harvard University Press, 2000), .37

47. DanielR. Headrick, “A Double-Edged Sword: Communications and Imperial Control in BritishIndia,” Historical Social Research / Historische Sozialforschung ,35 no. 1 (131) :(2010) ,65–51http://www.jstor.org/stable/20762428.

48. Headrick, Invisible Weapon.

49. Alan J. Richardson, “The Cost of a Telegram: The Evolution of the International Regulation of the Telegraph,” Accounting History ,20 no. 4 :(2015) ,429–405 https://core.ac.uk/download/pdf/72789463.pdf.

50. Bruce J. Hunt, “The Ohm Is Where the Art Is: British Telegraph Engineers and the Development of Electrical Standards,” Osiris 9 :(1994) .63–48

51. DanielR. Headrick, “Strategic and Military Aspects of Submarine Telegraph Cables,” in Communications under the Seas: The Evolving Cable Network and Its Implications,ed. Bernard Finn and Daqing Yang (Cambridge, MA: MIT Press, 2009), .187

52. Charles Bright and Edward Brailsford Bright, The Life Story of Sir Charles Tilston Bright, Civil Engineer:

www.sikaraam.com

With Which Is Incorporated the Story of the Atlantic Cable, and the First Telegraph to India and the Colonies (London: A. Constable, 1908), .143

53. Headrick, Invisible Weapon (quote on 22).

54. Siemens, “Building the Indo-European Telegraph Line 150 Years Ago,” accessed February ,4 ,2020 https://www.siemens.com/global/en/home/company/about/history/news/indo-european-telegraphline.html.

55. Headrick, Invisible Weapon, .24

56. Paul M. Kennedy, “Imperial Cable Communications and Strategy, ”,1914–1870 English Historical Review ,86 no. 341 :(1971) .752–728

57. Walter S. Rogers, “International Electrical Communications,” Foreign Affairs ,1 no. 2 :(1922) ,156https://archive.org/stream/jstor-20028220/20028220#page/n13.

58. Hunt, “Ohm Is Where the Art Is.”

59. DanielR. Headrick and Pascal Griset, “Submarine Telegraph Cables: Business and Politics, ”,1939 –1838 Business History Review ,75 no. 3 :(2001) .553

60. Headrick, “Double-Edged Sword,” .65–51

61. Quoted in Erik Baark, Lightning Wires: The Telegraph and China’s Technological Modernization, 1860–1890 (Westport, CT: Greenwood, 1997),.74 Shen also became a major proponent for the introduction of railways and telegraph lines in later years.

62. Quoted in Baark, .81

63. Jorma Ahvenainen, The Far Eastern Telegraphs: The History of Telegraphic Communications between the Far East, Europe, and America before the First World War (Helsinki: Suomalainen Tiedeakatemia, 1981), .60–59

64. Ariane Knuesel, "British Diplomacy and the Telegraph in Nineteenth-Century China," Diplomacy and Statecraft ,18 no. 3 :(2007) ,537–517 https://doi.org/10.1080/09592290701540249.

65. Baark, Lightning Wires, ,81–80 .84–83

66. Quoted in Baark, .108

67. Baark, .177

68. Baark, .195–194

69. Xinhua, "Full Text of Xi Jinping's Report at 19th CPC National Congress," China Daily, updated on November ,4 ,2017 http://www.chinadaily.com.cn/china/19thcpcnationalcongress/201711/04/content_34115212.htm.

70. Zongyi Liu, "Khan's Visit Infuses Momentum in Ties," Global Times, November ,4 ,2018 http://www.globaltimes.cn/content/1125776.shtml.

71. Michael Adas, "Imperialismand Colonialism in Comparative Perspective," International History Review ,20 no. 2 :(1998) ,388–371 http://www.jstor.org/stable/40108227.

72. Andrew Lawler, "How Europe Exported the Black Death," Science Magazine, April ,26 ,2016 https://www.sciencemag.org/news/2016/04/how-europe-exported-black-death.

Chapter Three.The Crossroads: Central Asia

1. City Extremes, "Center of World Population," accessed June ,4 ,2019 http://cityextremes.com/averagedistance.php.

2. DanielGarcia-Castellanos and Umberto Lombardo, "Polesof Inaccessibility: A Calculation Algorithm for the Remotest Placeson Earth," Scottish Geographical Journal ,123 no. 3 (May 2007): 233–227 , https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14702540801897809.

3. Charles Stevens, “Along the New Silk Road—Khorgos: Where East Meets West,” Geographical, October ,25 ,2018 https://geographical.co.uk/people/development/item/2979-along-the-new-silk-roadkhorgos-where-east-meets-west.

4. Wade Shepard, “Khorgos: Why Kazakhstan Is Building a ‘New Dubai’ on the Chinese Border,” Forbes, February ,28 ,2016 https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/02/28/will-a-place-calledkhorgos-become-the-next-dubai/#22ab2a27f4b7.

5. Andrew Higgins, “China’s Ambitious New ‘Port’: Landlocked Kazakhstan,” New York Times, January 1, ,2018 https://www.nytimes.com/2018/01/01/world/asia/china-kazakhstan-silk-road.html.

6. “Why Railway Gauge in Russia Is Wider than in Europe” (in Russian), FactorЭ, accessed February ,4 ,2020 http://factor-e.ru/samopoznanie/istoriya/pochemu-zheleznodorozhnaya-koleya-v-rossii-shirechem-v-evrope.html.

7. Vladimir Kosoy, “A Future of EU-EAEU-China Cooperation in Trade and Railway Transport” (presentation at the Working Party on Transport Trends and Economics ,5 thirtieth session, United Nations Economic Commission for Europe, Geneva, 2017), https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp5/WP5_30th_session_Mr_Kosoy.pdf

8. Shigeru Otsuka, “Central Asia’s Rail Network and the Eurasian Land Bridge,” Japan Railway &Transport Review 28 (September 2001), http://www.ejrcf.or.jp/jrtr/jrtr28/pdf/f42_ots.pdf.

9. Vladimir Kontorovich, “The Railroads,” in the Disintegration of the Soviet Economic System, ed. Michael Ellman and Vladimir Kontorovich (London: Routledge, 1992), .189–174

10. For an account of this economic collapse, see Johannes F. Linn, “Economic (Dis)Integration Matters: The Soviet Collapse Revisited” (paper presented at the

"Transition in the CIS: Achievements and Challenges" conference, Academy for National Economy, Moscow, September ,14–13 2004), https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/200410linn.pdf; see also Ellman and Kontorovich, Destruction of the Soviet Economic System.

11. Richard Pomfret, the Economies of Central Asia (Princeton, NJ: Princeton University Press, 1995), 39.

12. Julien Thorez, "The Post-Soviet Space between North and South: Discontinuities, Disparities and Migrations," in Development in Central Asia and the Caucasus—Migration, Democratisation and Inequality in the Post-Soviet Era, ed. Sophie Hohman, Claire Mouradian, Silvia Serrano, and Julien Thorez (New York: I. B. Tauris, 2014),,241–215 https://hal.archives-ouvertes.fr/hal01482275/document.

13. "Uzbekistan Resumes Flights to Dushanbe after 25 Years," Radio Free Europe / Radio Liberty, April 11, ,2017 https://www.rferl.org/a/uzbekistan-resumes-flights-to-dushanbe-after-25years/28422811.html.

14. Richard Pomfret, "Trade and Transport in Central Asia" (paper presented at Eurasia Emerging Markets Forum, Thun, Switzerland, January ,25–23 2010), http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?Doi=10.1.1.831.1845&rep=rep1&type=pdf.

15. United Nations Economic and Social Council, Fifty Years of the Asian Highway (Bangkok: United Nations, 2018), https://digitallibrary.un.org/record/651570/files/E_ESCAP_CTR_5-EN.pdf?version=1.

16. These include the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), the International Monetary Fund (IMF), the Islamic Development Bank (IsDB), the United Nations Development Programme (UNDP), and the World Bank.

17. U.S. Congress, Senate, Silk Road Strategy Act of ,1999 S. Rept. ,106-4 1st sess., introduced by Sen. Sam Brownback (R-KS) in Senate, March ,10 ,1999 https://www.congress.gov/bill/106thcongress/senate-bill/579/text.

18. David Michael Gould, Critical Connections: Promoting Economic Growth and Resilience in Europe and Central Asia (Washington, DC: World Bank, 2018), ,203 https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/30245/9781464811579.pdf? Sequence=6&isAllowed=y.

19. KTZ-Freight Transportation Joint Stock Company, "The Volume of Rail Trafficbetween Kazakhstan and China Grew by "33% (in Russian), May ,16 ,2018 https://www.ktzhgp.kz/ru/media/news/news_main_section_ru/11560/.

20. Vitaly Lobyrev, Andrey Tikhomirov, Taras Tsukarev, and Evgeny Vinokurov, Belt and Road Transport Corridors: Barriers and Investments (Saint Petersburg, Russia: Eurasian Development Bank, 2018),,22 https://eabr.org/upload/iblock/245/EDB-Centre_2018_Report-50_TransportCorridors_Barriers-and-Investments_ENG.pdf.

21. "COSCO Shipping Invests in the Development of the Khorgos–Eastern Gate FEZ" (in Russian), Kazakh TV, May ,22 ,2017 https://kazakh-tv.kz/ru/view/business/page_185044_cosco-shippinginvestiruet-v-razvitie-sez-.

22. Jonathan E. Hillman, "Trains from China Laden with Hype and Subsidies," Financial Times, July ,2017 ,26 https://www.ft.com/content/dd6196f8-715e-11e7-aca6-c6bd07df1a3c; Hillman, "The Rise of China-Europe Railways," Center for Strategic and International Studies, March ,6 2018 ,https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways.

23. UN Economic Commission for Europe, "Information from Participants on Recent Developments in Transport Infrastructure Priority Projects on EATL Routes," May

,28 ,2015https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/wp5-eatl/id15-05e.pdf.

24. Xinhua, "Xinhua Headlines: China, Europe on Path of Expanding Belt and Road Cooperation," Xinhuanet, March ,17 ,2019 http://www.xinhuanet.com/english/2019-03/17/c_137902322.htm.

25. Xu Zhang and Hans-Joachim Schramm, "Eurasian Rail Freight in the One Belt One Road Era" (paper presented at the Nordic Logistics Research Network Conference, Kolding, Denmark, June 2018), https://www.researchgate.net/publication/328880505_Eurasian_Rail_Freight_in_the_One_Belt_One_Road_Era

26. Roland Berger, "Eurasian Rail Corridors: What Opportunities for Freight Stakeholders?," International Union of Railways, October ,2017 https://uic.org/IMG/pdf/corridors_exe_sum2017_web.pdf.

27. Babak Besharati, Gansakh Gansakh, Feifei Liu, Xiaomin Zhang, and Ming Xu, "The Ways to Maintain Sustainable China-Europe Block Train Operation," Business and Management Studies ,3 no. 3(September 2017): https://doi.org/10.11114/bms.v3i3.2490.

28. Xinhua, "New China-Europe Freight Train Links China's Jiangxi, Uzbekistan," Xinhuanet, July ,2017 ,9 http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/09/c_136429735.htm.

29. Patrick Sawer, "East Wind Train Blows In from China to Re-open Silk Road Trail," Telegraph, January ,18 ,2017 http://www.telegraph.co.uk/news/2017/01/18/east-wind-train-blows-china-re-opensilk-road-trail/; Tracy McVeigh, "Silk Road Route Back in Business as China Train Rolls into London," Guardian, January ,14 ,2017 https://www.theguardian.com/world/2017/jan/14/china-silkroad-trade-train-rolls-london.

30. Hans-Joachim Schramm and Sabrina Zhang, "Eurasian Rail Freight in the One Belt One Road Era" (paper presented at the thirtieth annual NOFOMA Conference: Relevant Logistics and Supply Chain Management, Kolding, Denmark, July ,15–13 2018), https://www.researchgate.net/publication/328880505_Eurasian_Rail_Freight_in_the_One_Belt_One_Road_Era

31. This is not a new problem, nor is it one that is limited to rail or even trade between China and Europe. At any time, some 45 percent of dry-bulk cargo ships, which typically carry commodities, are traveling without cargo. The shipping giant Maersk estimates that it spends $1 billion repositioning empty containers each year.

32. Edward Schatz, "When Capital Cities Move:The Political Geography of Nation and State Building",

Helen Kellogg Institute for International Studies, February ,2003 https://kellogg.nd.edu/sites/default/files/old_files/documents/303.pdf.

33. Xi Jinping, "Speech by H. E. Xi Jinping, President of the People's Republic of China, at Nazarbayev University," Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, September ,7 ,2013 http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1078088.shtml.

34. "Each Region of Kazakhstan Will Benefit from the EXPO 2017 in Astana—Nazarbayev" (in Russian), Zakon.kz, November ,28 ,2012 http://www.zakon.kz/4527418-vygodu-ot-provedenija-expo-2017v.html.

35. Trading Economics, "Kazakhstan Average Monthly Wages," accessed February ,4 ,2020 https://tradingeconomics.com/kazakhstan/wages.

36. Zhazira Dyussembekova, "In Astana, Hilton's VP for Operations Talks New Hotel and Industry Trends," Astana

Times, December ,4 ,2017 https://astanatimes.com/2017/12/in-astana-hiltons-vp-foroperations-talks-new-hotel-and-industry-trends/.

37. Expo 2017 Astana, "Infographics," accessed February ,4 ,2020https://www.expo2017astana.com/en/page_id=65.

38. Xinhua, "Xi Visits Chinese Pavilion at Astana Expo, Eyes Better Cross-Border Transportation," Xinhuanet, September ,6 ,2017 http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/09/c_136350902.htm.

39. Expo 2017 Astana, "USA Pavilion Welcomes Presidential Delegation from United States to Expo 2017," August ,28 ,2017 http://www.usapavilion2017.org/usa-pavilion-welcomes-presidentialdelegation-from-the-united-states-to-expo-2017/.

40. Ed Zuckerman, "In Kazakhstan, a World Expo Is All about Energy (and Dancing)," New York Times, August ,23 ,2017 https://www.nytimes.com/2017/08/23/travel/kazakhstan-world-expo-astana.html/.

41. Eric McGlinchey, "New Policy Memo: Central Asia's Autocrats: Geopolitically Stuck, Politically Free," PONARS Eurasia: New Approaches to Research and Security in Eurasia, August ,17 ,2015http://www.ponarseurasia.org/article/new-policy-memo-central-asias-autocrats-geopolitically-stuckpolitically-free.

42. Raffaello Pantucci and Sarah Lain, China's Eurasian Pivot: The Silk Road Economic Belt (New York: Routledge, 2017); Nadège Rolland, "Securing the Belt and Road: Prospects for Chinese Military Engagement along the Silk Roads" (NBR Special Report ,80 National Bureau of Asian Research, Seattle, WA, September ,3 2019), https://www.nbr.org/publication/securing-the-belt-and-roadprospects-for-chinese-military-engagement-along-the-silk-roads/.

43. Craig Nelson and Thomas Grove, "Russia and China Vie for Influence in Central Asia as U.S. Plans Afghan Exit," Wall Street Journal, June ,18 ,2019

https://www.wsj.com/articles/russia-china-vie-forinfluence-in-central-asia-as-u-s-plans-afghan-exit-11560850203.

44. Sebastian Peyrouse, "The Evolution of Russia's Views on the Belt and Road Initiative," Asia Policy 24, no. 1 :(2017) ;102–96 Safovudin Jaborov, "Chinese Loans in Central Asia: Development Assistance or 'Predatory Lending'?," in China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia, ed. Marlène Laruelle (Washington, DC: George Washington University, Central Asia Program, 2018), .40–34

45. Harinder S. Koli, Johannes Lynn, and Leo Zucker, China's Belt and Road Initiative: Potential Transformation of Central Asia and the South Caucus (Thousand Oaks, CA: Sage, 2019).

46. Until Kyrgyzstan joined the Eurasian Economic Union, it played the role of a trade entrepôt for China, leveraging its World Trade Organization status to then reexport goods into the Commonwealth of Independent States. Almazbek Atambayev, quoted in "Kyrgyzstan in the Project 'One Belt, One Road': Perspectives and Opportunities" (in Russian), CA-portal, May ,19 ,2017 http://www.caportal.ru/article:35040.

47. "Interview of President of Tajikistan Emomali Rahmon to the Newspaper Renmin Ribao [The People's Daily]" (in Russian), Press Service of President of Republic of Tajikistan, September ,4 ,2017 http://www.president.tj/ru/node/16094; "Meetings and Negotiations of the Highest Level between Tajikistan and China" (in Russian), Press Service of President of Republic of Tajikistan, August ,2017 ,31 http://www.prezident.tj/ru/node/16060.

48. "Shavkat Mirziyoyev: Our Peoples Must in Reality Feel the Effects of Our Joint Efforts," official website of

the president of Uzbekistan, April ,27 ,2019 https://president.uz/en/lists/view/2533.

49. Government of Turkmenistan, "'Turkmenistan Is the Heart of the Great Silk Road': The New Book of President of Turkmenistan," accessed June ,25 ,2019 http://pubdocs.worldbank.org/en/911041512488377918/TURKMENISTAN-IS-THE-HEART-OFTHE-GREAT-SILK-ROAD.pdf.

50. Center for Insights in Survey Research, "Public Opinion Survey Residents of Kyrgyzstan," February ,5 2018 (data was collected from November 19 to December ,2 2017), http://www.iri.org/sites/default/files/2018-2-5_iri_poll_presentation_kyrgyzstan.pdf.

51. Steve LeVine, The Oil and the Glory: The Pursuit of Empire and Fortune on the Caspian Sea (New York: Random House, 2007).

52. "Kazakhstan Inaugurates Automobile Ferry Terminal on Caspian Sea," Agencia EFE, December ,2017 ,7 https://www.efe.com/efe/english/business/kazakhstan-inaugurates-automobile-ferry-terminal-oncaspian-sea/50000265-3460021.

53. For more detailed accounts of these dynamics around the Caspian region, see work by Natalie Koch, especially "Urban Boosterism in Closed Contexts: Spectacular Urbanization and Second-Tier MegaEvents in Three Caspian Capitals," Eurasian Geography and Economics ,56 no. 5 :(2015) .598–575

54. Transparency International, "Global Corruption Report :2005 Corruption in Construction and PostConflict Reconstruction," March ,16 ,2005 https://www.transparency.org/whatwedo/publication/global_corruption_report_2005_corruption_in_construction_and_p

55. "Tajik President's Son-in-Law Denies Ties to Company," Radio Free Europe / Radio Liberty, July ,2010 ,12

https://www.rferl.org/a/Tajik_Presidents_SonInLaw_Denies_Ties_To_Company/2097815.html.

56. Konrad Mathesius, “Tajik Toll Road Raises Public Ire, Stokes Corruption Concerns,” Eurasianet, September ,17 ,2010 https://eurasianet.org/tajik-toll-road-raises-public-ire-stokes-corruption-concerns.

57. “Tajik President Sacks Official Who Criticized Toll Road,” Radio Free Europe / Radio Liberty, January ,24 ,2011 https://www.rferl.org/a/tajik_ashur_sacking_toll_road/2285206.html; “Tajik Court Frees Journalist, Reduces Sentence to Fine and Community Service,” Radio Free Europe / Radio Liberty, August ,22 ,2018 https://www.rferl.org/a/tajik-court-frees-journalist-mirsaidov-reducessentence-fine-community-service/29447571.html.

58. Hélène Thibault, Transforming Tajikistan: State-Building and Islam in Post-Soviet Central Asia (New York: Bloomsbury, 2018).

59. ElnuraAlkanova, “Abuse of Power? On the Trail of China’s Mystery Millions in Kyrgyzstan,” Open Democracy, October ,24 ,2018 https://www.opendemocracy.net/od-russia/elnura-alkanova/whathappened-at-bishkek-power-plant.

60. Alexander Cooley, “The Emerging Political Economy of OBOR: The Challenges of Promoting Connectivity in Central Asia and Beyond” (report of the SCIS Simon Chair in Political Economy, Center for Strategic and International Studies, Washington, DC, October 2016), https://csisprod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/161021_Cooley_OBOR_Web.pdf; Alexander Cooley and John Heathershaw, Dictators without Borders: Powerand Money in Central Asia (New Haven, CT: Yale University Press, 2017).

61. Special Inspector General for Afghanistan Reconstruction (SIGAR), Quarterly Report to the United States

Congress (Washington, DC: SIGAR, 2018), https://www.sigar.mil/pdf/quarterlyreports/201807-30qr.pdf.

62. Transparency International, "Transparency in Corporate Reporting: Assessing Emerging Market Multinationals," July ,11 ,2016 https://issuu.com/transparencyinternational/docs/2016_transparencyincorporatereporti?

=2496456/37122985.

63. Kevin P. Gallagher, Rohini Kamal, Junda Jin, Yanning Chen, and Xinyue Ma, "Energizing Development Finance? The Benefits and Risks of China's Development Finance in the Global Energy Sector," Energy Policy 122 (November 2018), ,321–313 https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301421518303975; Geoff Dyer and Jamil Anderlini, "China's Lending Hits New Heights," Financial Times, January ,17 ,2011 https://www.ft.com/content/488c60f4-2281-11e0-b6a2-00144feab49a.

64. Christopher Balding, "Why Democracies Are Turning against Belt and Road: Corruption, Debt, and Backlash," Foreign Affairs, October ,24 ,2018 https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-1024/why-democracies-are-turning-against-belt-and-road.

Chapter Four. The Gatekeeper: Russia

1. James Forsyth, A History of the Peoples of Siberia: Russia's North Asian Colony, 1990–1581(Cambridge: Cambridge University Press, 1994), .222

2. U.S. State Department,"Comments of Soviet Embassy Officer on China and Vietnam," memorandum of conversation, June ,13 ,1969 National Archives, SN ,67-69 Pol Chicom-US, http://nsarchive.gwu.edu/NSAEBB/NSAEBB49/sino.sov.5.pdf.

3. “Work Starts on First China-Russia Highway Bridge,” Radio Free Europe / Radio Liberty, December 25, ,2016 https://www.rferl.org/a/russia-china-amur-river-highway-bridge-bordertrade/28195627.html.

4. Tim Marshall, “Russia and the Curse of Geography,” Atlantic, October ,31 ,2015 https://www.theatlantic.com/international/archive/2015/10/russia-geography-ukraine-syria/413248/.

5. National Security Archive, George Washington University, “The Charge in the Soviet Union (Kennan) to the Secretary of State,” February ,22 ,1946 https://nsarchive2.gwu.edu//coldwar/documents/episode1/kennan.htm.

6. Quoted in Benn Steil, The Marshall Plan: Dawn of the Cold War (New York: Oxford University Press, 2018), .251

7. George F. Kennan, “A Fateful Error,” New York Times, February ,5 ,1997 https://www.nytimes.com/1997/02/05/opinion/a-fateful-error.html/.

8. Yevgeny Primakov, Russian Crossroads: Toward the New Millennium (New Haven, CT: Yale University Press, 2008), .135

9. Sergey Lavrov and Yang Jiechi, “Transcript of Remarks and Response to Media Questions by Russian Minister of Foreign Affairs Sergey Lavrov at Press Conference Following Talks with PRC Minister of Foreign Affairs Yang Jiechi,” Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, July ,21 ,2008 http://www.mid.ru/en/vistupleniya_ministra/-/asset_publisher/MCZ7HQuMdqBY/content/id/330178.

10. Christopher Miller, “The New Cold War’s Warm Friends,” Foreign Policy, March ,1 ,2019 https://foreignpolicy.com/2019/03/01/the-new-cold-wars-warm-friends/.

11. Kremlin: President of Russia, "Presenting the Order of St Andrew the Apostle to President of China Xi Jinping," July ,4 ,2017 http://en.kremlin.ru/events/president/transcripts/54973.

12. Cheang Ming, "'Best Time in History' for China-Russia Relationship: Xi and Putin Boost Ties," CNBC, July ,5 ,2017 http://www.cnbc.com/2017/07/04/china-russia-ties-reaffirmed-after-xi-jinpingand-vladimir-putin-meet.html.

13. Cao Desheng, "Xi Presents Friendship Medalto Putin," China Daily, June ,8 ,2018 http://www.chinadaily.com.cn/a/201806/09/WS5b1af610a31001b82571f0c6.html .

14. Ministry of Defense of the Russian Federation, "The Defense Ministers of Russia and China Noted the Special Significance of Russian-Chinese Relations for International Security" (in Russian), April ,2018 ,3 https://function.mil.ru/news_page/country/more.htm?id=12169612@egNews.

15. Brad Lendon and Steve George, "China's Navy Expands Reach: Ships in Baltic for Drills with Russia," CNN, July ,21 ,2017 http://www.cnn.com/2017/07/20/asia/china-navy-expansion-baltic russia-drills/index.html; "Russia Launches Biggest War Games since Cold War," BBC, September ,2018 ,11 https://www.bbc.com/news/world-europe-45470460.

16. Jon Ostrower, "China and Russia Are Coming for Boeing and Airbus," CNN, May ,23 ,2107 http://money.cnn.com/2017/05/23/news/companies/china-russia-airplane-partnership/index.html.

17. "The Central Bank of Russia Shifts Its Reserves Away from the Dollar," Economist, January ,17 ,2019 https://www.economist.com/finance-and-economics/2019/01/17/the-central-bank-of-russia-shifts-itsreserves-away-from-the-dollar.

18. Alexander Gabuev, "Crouching Bear, Hidden Dragon: 'One Belt One Road' and Chinese-Russian Jostling for Powerin Central Asia," Journal of Contemporary East Asia Studies ,5 no. 2 :(2016) 78 –61

19. For an inside account of how these sanctions came into place, see Michael McFaul, From Cold War to HotPeace: An American Ambassador in Putin's Russia (Boston: Houghton Mifflin Harcourt, 2018).

20. Alexander Gabuev, "Donald Trump's Plan to Play Russia against China Is a Fool's Errand," Carnegie Moscow Center, May ,24 ,2017 https://carnegie.ru/2017/05/24/donald-trump-s-plan-to-play-russiaagainst-china-is-fool-s-errand-pub-70067; Gabuev, "A 'Soft Alliance'? Russia-China Relations after the Ukraine Crisis" (policy brief, European Council on Foreign Relations, Berlin, 2015), https://www.ecfr.eu/page/-/ECFR126_-_A_Soft_Alliance_RussiaChina_Relations_After_the_Ukraine_Crisis.pdf.

21. Sebastien Peyrouse, "The Evolution of Russia's Views on the Belt and Road Initiative," Asia Policy 24, no. 1 :(2017) .102–96

22. Gerry Shih, "In Central Asia's Forbidding Highlands, a Quiet Newcomer: Chinese Troops," Washington Post, February ,18 ,2019 https://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/in-centralasias-forbidding-highlands-a-quiet-newcomer-chinese-troops/2019/02/18/78d4a8d0-1e62-11e9-a7592b8541bbbe20_story.html.

23. Defense Intelligence Agency, Russia Military Power: Building a Military to Support Great Power Aspirations (Washington, DC: Defense Intelligence Agency, 2017),,16 https://www.hsdl.org/? Abstract & did= 801968.

24. White House, National Security Strategy of the United States of America (Washington, DC: White House, December 2017),https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-182017-0905.pdf.

25. For insight into Putin’s economic policies, including the EAEU, see Christopher Miller, Putinomics: Power and Money in Resurgent Russia (Chapel Hill: University of North Carolina Press), .2018

26. “A New Integration Project for Eurasia: The Future in the Making,” Izvestia, October ,4 ,2011European Parliament, accessed February ,4 ,2020 http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/dru/dv/dru_2013_0320_06_/dru_2013_0320_06_en.pdf.

27. Sean P. Roberts and Arkady Moshes, “The Eurasian Economic Union: A Case of Reproductive Integration?,” Post-Soviet Affairs ,32 no. 6 ,(2016) https://researchportal.port.ac.uk/portal/files/3430174/The_Eurasian_Economic_Union_A_case_of_reproductive_integra

28. Bruno S. Sergi, “Putin’s and Russian-Led Eurasian Economic Union: A Hybrid Half-Economics and Half-Political ‘Janus Bifrons,’ ” Journal of Eurasian Studies 9 :(2018) ,60–52https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1016/j.euras.2017.12.005.

29. Despite the name, the New Eurasian Land Bridge is operational largely because it relies heavily on infrastructure that predates the BRI. The Trans-Siberian Railway, opened over a century ago, constitutes the corridor’s longest section. There have been proposals for upgrading that component to high-speed rail, but the astronomical price tag, estimated at $230 billion, is prohibitive.

30. Xi Jinping, “Full Text of President Xi’s Speech at Opening of Belt and Road Forum,” Xinhuanet, May 14, ,2017 http://news.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm.

31. Kremlin: President of Russia, “Belt and Road International Forum,” May ,14 ,2017 http://en.kremlin.ru/events/president/news/54491.

32. Marlene Laruelle, "The China-Russia Relationship in Central Asia and Afghanistan" (testimony prepared for the U.S.-China Economic and Security Review Commission, Washington, DC, March 21, 2019), https://www.uscc.gov/sites/default/files/Laruelle_Testimony.pdf.

33. Xi Jinping, "President Xi's Speech to Davos in Full," World Economic Forum, January 17, 2017, https://www.weforum.org/agenda/2017/01/full-text-of-xi-jinping-keynote-at-the-world-economicforum.

34. Kremlin: President of Russia, "Belt and Road International Forum."

35. See memos by Hilary Appel and Elizabeth Wishnick, prepared for PONARS Policy Conference, Washington, DC, 2019, http://www.ponarseurasia.org.

36. "Matchmakers See Chinese-Russian Intermarriages as More Links on Belt and Road," Sputnik, March 4, 2018, https://sputniknews.com/society/201803041062200297-china-russian-marriage-boomingbusiness/.

37. Evgeny Vinokurov, "Eurasian Economic Union: Current State and Preliminary Results," Russian Journal of Economics 3, no. 1 (March 2017): 54–70, http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405473917300041#bib0085.

38. Ministry of Transport of the Russian Federation, "Railway Checkpoints," https://www.rosgranstroy.ru/checkpoints/list.php?bitrix_include_areas=Y&SECTION_ID=188.

39. Gordon Graham, "Cross-Border Intermodal," Canadian National Railway Company, http://www.theccib.com/files/4_CN_CrossBorder_GordonGraham.pdf.

40. Henry Sanderson, "Jay Hambro: Bridge to a Future in Russia," Financial Times, January ,26 ,2016 https://www.ft.com/content/033a2f7a-b955-11e5-bf7e-8a339b6f2164.

41. Wei He, "Program of Cooperation between the Regions of the Far East Siberia of the Russian Federation and the Northeast of the Chinese People's Republic "(2018–2009) (in Russian), Xin Da Li, May ,3 ,2010 http://www.chinaruslaw.com/RU/CnRuTreaty/004/201035210624_735729.htm.

42. A tally of cross-borderprojects announced between 2009 and 2018 found that only eight out of thirtytwo had been completed, slightly betterbut not very encouraging.

43. Vita Spivakand Henry Foy, "Russia Struggles to Attract Chinese Capital to Its Far East," Financial Times, May ,5 ,2019 https://www.ft.com/content/d4cf3486-681b-11e9-a79d-04f350474d62.

44. The Kremlin: President of Russia, "Opening Remarks at the Meeting 'On the Development Prospects of the Far East and Transbaikalia' " (in Russian), Blagoveshchensk, July ,21 2000 ,http://kremlin.ru/events/president/transcripts/21494.

45. "Russia Gives Free Land, Incentives to Invest in Asian Far East," Russia Briefing, June ,8 ,2017 http://www.russia-briefing.com/news/russia-gives-free-land-incentives-invest-asian-far-east.html/.

46. Alexander Gabuev and Maria Repnikova, "Why Forecasts of a Chinese Takeover of the Russian Far East Are Just Dramatic Myth," Carnegie Moscow Center, July ,14 ,2017https://carnegie.ru/2017/07/14/why-forecasts-of-chinese-takeover-of-russian-far-east-are-justdramatic-myth-pub-71550.

47. "Sberbank Says Average Russian Salary Lowerthan Chinese," Moscow Times, May ,19 ,2016 https://www.themoscowtimes.com/2016/05/19/sberbank-says-average-russian-salary-lower-thanchinese-a52939.

48. Erica Downs, "China-Russia Energy Relations" (testimony prepared for the U.S.-China Economic and Security Review Commission hearing "An Emerging China-Russia Axis," Washington, DC, March 2019 ,21), https://www.uscc.gov/sites/default/files/Downs_Testimony...pdf.

49. Henry Foy, "Russia's $55bnPipeline Gamble on China's Demand for Gas," Financial Times, April ,2018 ,3 https://ig.ft.com/gazprom-pipeline-power-of-siberia/.

50. Lucy Hornby, Jamil Anderlini, and Guy Chazan, "China and RussiaSign $400bn Gas Deal," Financial Times, May ,21 ,2014 https://www.ft.com/content/d9a8b800-e09a-11e3-9534-00144feabdc0.

51. Foy, "Russia's $55bnPipeline Gamble."

52. On China in the Arctic,see Anne-Marie Brady,China as a Polar Great Power(Cambridge: Cambridge University Press, 2017); Heather Conley, "China's Arctic Dream," Center for Strategic and International Studies, February ,26 ,2018 https://www.csis.org/analysis/chinas-arctic-dream.

53. Stephanie Pezard, "The New Geopolitics of the Arctic: Russia's and China's Evolving Role in the Region" (testimony presented before the Standing Committee on Foreign Affairs and International Development of the Canadian Houseof Commons, Toronto, November ,26 2018), ,6 https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/testimonies/CT500/CT500/RAND_CT500.pdf.

54. Gabuev, "Crouching Bear, Hidden Dragon," .76

55. China Ministry of Commerce, "China and Eurasian Economic Union Officially Sign Trade and Economic Cooperation Agreement," May ,18 ,2019

http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201805/20180502746079.shtml.

56. Viktor Shakhmatov, "The EAEU: A Core Element of the Greater Eurasian Partnership," Valdai, March ,14 ,2019 http://valdaiclub.com/a/highlights/eaeu-a-core-element-of-the-greater-eurasian/.

57. Shanghai Cooperation Organization, "Development Strategy of the Shanghai Cooperation Organization until ",2025 ,2015 http://eng.sectsco.org/load/200162/.

58. Nargis Kassenova, "China's Belt and Road at Five" (panel presentation at the Center for Strategic and International Studies, Washington, DC, October ,1 2018), https://www.csis.org/events/chinas-belt-androad-five-0.

Chapter Five. The Bridgehead: Central and Eastern Europe

1. James Kynge, Arthur Beesley, and Andrew Byrne, "EU Sets Collision Course with China over 'Silk Road' Rail Project," Financial Times, February ,19 ,2017 https://www.ft.com/content/003bad14-f52f11e6-95ee-f14e55513608. Total cost estimates for the two sections have ranged between $2.8 billion and $3.8 billion.

2. Ryan Hearth and Andrew Gray, "Beware Chinese Trojan Horses in the Balkans, EU Warns," Politico, July ,27 ,2018 https://www.politico.eu/article/johannes-hahn-beware-chinese-trojan-horses-in-thebalkans-eu-warns-enlargement-politico-podcast/.

3. Sigmar Gabriel, "Speech by Foreign Minister Sigmar Gabriel at the Munich Security Conference" (speech given at the Munich Security Conference, Munich, February ,17 2018), Federal Foreign Office of Germany, https://www.auswaertiges-amt.de/en/newsroom/news/rede-muenchnersicherheitskonferenz/1602662.

4. See Phillipe Le Corre, "On China's Expanding Influence in Europe and Eurasia" (testimony to the U.S. Congress, Washington, DC, May ,9 2019), Carnegie Endowment, https://carnegieendowment.org/2019/05/09/on-china-s-expanding-influence-in-europe-and-eurasiapub-79094; Le Corre, "China's Rise as a Geoeconomic Influencer: Four European Case Studies," Carnegie Endowment, October ,15 ,2018 https://carnegieendowment.org/2018/10/15/china-s-rise-asgeoeconomic-influencer-four-european-case-studies-pub-77462.

5. Michel Rose, "China's New 'Silk Road' Cannot Be One-Way, France's Macron Says," Reuters, January ,8 ,2018 https://www.reuters.com/article/us-china-france-idUSKBN1EX0FU.

6. George Parker, James Kynge, and Lucy Hornby, "May Resists Pressure to Endorse China's 'New Silk Road' Project," Financial Times, January ,31 ,2018 https://www.ft.com/content/3e79ae14-0681-11e89650-9c0ad2d7c5b5.

7. Dana Heide, Till Hoppe, Stephan Scheuer, and Klaus Stratmann, "EU Ambassadors Band Together against Silk Road," Handelsblatt Today, April ,17 ,2018 https://www.handelsblatt.com/today/politics/china-first-eu-ambassadors-band-together-against-silkroad/23581860.html?ticket=ST-2635619-iQxmRQU2eGxAwjKCAbTo-ap2.

8. David Barboza, Marc Santora, and Alexandra Stevenson, "China Seeks Influence in Europe, One Business Deal at a Time," New York Times, August ,12 ,2018 https://www.nytimes.com/2018/08/12/business/china-influence-europe-czech-republic.html.

9. Jason Horowitz and Liz Alderman, "Chastised by E.U., a Resentful Greece Embraces China's Cash and Interests," New York Times, August ,26 ,2017 https://www.nytimes.com/2017/08/26/world/europe/greece-china-piraeus-alexis-tsipras.html.

www.sikaraam.com

10. MTI, "Orbán: If EU Doesn't Pay, Hungary Will Turn to China," Budapest Business Journal, January 11, ,2018 https://bbj.hu/economy/orban-if-eu-doesnt-pay-hungary-will-turn-to-china_143836.

11. Le Corre, "China's Rise as a Geoeconomic Influencer"; Thilo Hanemann, Mikko Huotari, and Agatha Kratz, China FDI in Europe: 2018 Trends and Impact of New Screening Policies (Berlin: Mercator Institute for China Studies and Rhodium Group, 2019), https://www.merics.org/en/papers-onchina/chinese-fdi-in-europe-2018.

12. "Hungarian PM Viktor Orban's Friend Seals €2.3bn Railway Contract with Chinese Firms," BNE Intellinews, April ,29 ,2019 https://www.intellinews.com/hungarian-pm-viktor-orban-s-friend-seals-23bn-railway-contract-with-chinese-firms-160334/.

13. Michael Peel, James Kynge, and Lucy Hornby, "China's Balkan Investment Pledges Stoke EU Concern," Financial Times, July ,1 ,2018 https://www.ft.com/content/6c646a3e-7d29-11e8-bc5550daf11b720d.

14. Barbara Surk, "As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, with Strings Attached," New York Times, September ,9 ,2017 https://www.nytimes.com/2017/09/09/world/europe/china-serbia-europeanunion.html.

15. Momir Samardžić, Roads to Europe: Serbian Politics and the Railway Issue (1881–1878) (Pisa: Pisa University Press, 2010), ,59 https://www.academia.edu/2759935/Roads_to_Europe._Serbian_Politics_and_the_Railway_Issue_18781881.

16. Samardžić, .104

17. Samardžić, .102

18. Dragana Gnjatoviæ, "Foreign Long Term Government Loans of Serbia" 1914–1862 (SEEMHN Papers 11, National Bank of Serbia, Belgrade, 2009).

19. Author interview, March ,4 .2019

20. Inke Piegsa-Quischotte, "Memories of the OrientExpress," Travel Thru History, accessed April ,2019 ,1 http://www.travelthruhistory.com/html/exotic47.html.

21. Simon Calder, "Murder of the OrientExpress," Independent, August ,22 2009 , https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/murder-of-the-orient-express-1775809.html.

22. Radomir Ralev, "Hungary Hopes Belgrade-Budapest Rail Project to Be Completed in ",2023 See News, June ,11 ,2018 https://seenews.com/news/hungary-hopes-belgrade-budapest-rail-project-to-becompleted-in-2023-615874; Aleksandar Vasovic, "Belgrade-Budapest Railway Part of Chinese 'Express Lane' to Europe," Reuters, December ,17 ,2014 https://www.reuters.com/article/europechina-east-idUSL6N0U11ZN20141217.

23. One estimate puts the average speed of Serbia's modern passenger trains at forty-four kilometers an hour, barely changed since the 1880s, when the first trains traveled just under forty kilometers an hour. See Federico Sicurella, "40 km an Hour: The Slow Modernization of the Serbian Railways," OBC Transeuropa, October ,28 ,2013 https://www.balcanicaucaso.org/eng/Areas/Serbia/40-km-an-hour.The-slow-modernization-of-the-Serbian-railways-142933.

24. Bent Flyvbjerg, "What You Should Know about Megaprojects, and Why: An Overview," Project Management Journal ,45 no. 2 (April–May 2014): ,19–6 https://arxiv.org/ftp/arxiv/papers/1409/1409.0003.pdf.

25. Jamil Anderlini, “High-Speed China Changes Rail Landscape,” Financial Times, March ,16 2010 , https://www.ft.com/content/a04d14cc-310b-11df-b057-00144feabdc0.

26. James McGregor, China’s Drive for “Indigenous Innovation”: A Web of Industrial Policies (Washington, DC: U.S. Chamber of Commerce, 2010), https://www.uschamber.com/sites/default/files/documents/files/100728chinareport_0_0.pdf.

27. DW staff, “China Masters German Train Technology, Will Cut Costs,” Deutsche Welle, April ,28 ,2006 https://www.dw.com/en/china-masters-german-train-technology-will-cut-costs/a-1982476.

28. McGregor, China’s Drive for “Indigenous Innovation.”

29. Wendy Wu, “China Says Its Bullet Train Technology Was Stolen, Days after US Trade Probe Move,” South China Morning Post, August ,17 ,2017 https://www.scmp.com/news/china/economy/article/2107096/china-says-its-bullet-train-technologywas-stolen-days-after-us.

30. Jean-Paul Rodrigue, “The Economics and Politics of High-Speed Rail: Lessons from Experiences,” AAG Review of Books ,4 no. 1 :(2016) ,18–17 DOI: 2325548/10.1080X.2016.1117342.

31. Ignacio Barrón, Javier Campos, Philippe Gagnepain, Chris Nash, Andreu Ulied, and Roger Vickerman, Economic Analysis of High Speed Rail in Europe, ed. Ginés de Rus (Bilbao: Fundación BBVA, 2009), https://www.fbbva.es/wpcontent/uploads/2017/05/dat/inf_web_economic_analysis.pdf.

32. Baruch Feigenbaum, “High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States” (Policy Study,418

Reason Foundation, Los Angeles, CA, May 2013), https://reason.org/wpcontent/uploads/files/high_speed_rail_lessons.pdf.

33. Nick Miller, "'Why Are They Giving Us the Money?' Behind China's Plans to 'Rescue' a Decrepit Rail Link," Sydney Morning Herald, June ,20 ,2018 https://www.smh.com.au/world/europe/why-arethey-giving-us-the-money-behind-china-s-plans-to-rescue-a-decrepit-rail-link-20180606-p4zjwk.html.

34. Mu Xuequan, "China-Europe Land-Sea Fast Transport Route Opens," Xinhuanet, February ,7 ,2017 http://www.xinhuanet.com/english/2017-02/08/c_136039012.htm.

35. Jens Bastian, The Potential for Growth through Chinese Infrastructure Investments in Central and South-Eastern Europe along the "Balkan Silk Road" (Athens and London: European Bank for Reconstruction and Development, July 2017), https://www.ebrd.com/documents/policy/the-balkansilk-road.pdf.

36. Piraeus Port Authority, "Official Visit of China's Minister of Transport at the Port of Piraeus," October 16, ,2018 http://www.olp.gr/en/press-releases/item/4159-official-visit-of-china-s-minister-of-transportat-the-port-of-piraeus; Bian Jing, "China Transportation Infrastructure Three-Year Plan Released: Overall Investment around RMB 4.7 Trillion" (Chinese), Reuters, May ,11 ,2016 https://cn.reuters.com/article/cn-infrastructure-plan-idCNKCS0Y302B; Helena Smith, "Xi Jinping Comes to Greeks Bearings Gifts," Guardian, November ,11 ,2019 https://www.theguardian.com/world/2019/nov/12/xi-jinping-comes-to-greeks-bearings-gifts.

37. World Port Source, "Port of Piraeus," accessed April ,1 ,2019 http://www.worldportsource.com/ports/review/GRC_Port_of_Piraeus_1041.php.

38. Nektaria Stamouli, “What’s Derailing Greece’s Plan to Sell State Assets? Its Own Government,” Wall Street Journal, October ,3 ,2016 https://www.wsj.com/articles/the-greek-government-is-both-for-andagainst-its-own-privatization-plan-1475428917.

39. David Blair, “Greek PM Faces Revoltfrom His Own Left-Wing over Bail-Out Crisis,” Telegraph, June ,5 ,2015 https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/greece/11652502/Greek-PM-facesrevolt-from-his-own-Left-wing-over-bail-out-crisis.html; Kerin Hope, “Greece Sells Controlling Stake in Piraeus Port,” Financial Times, April ,8 ,2016 https://www.ft.com/content/895aac42-fd98-11e5b5f5-070dca6d0a0d.

40. George Georgiopoulos, “China’s COSCO Acquires 51 Pct Stake in Greece’s Piraeus Port,” Reuters, August ,10 ,2016 https://www.reuters.com/article/greece-privatisation-port/chinas-cosco-acquires-51pct-stake-in-greeces-piraeus-port-idUSL8N1AR252.

41. Ports Europe, “Piraeus Port Reported Back to Normal after Strike Action,” June ,4 ,2018 https://www.portseurope.com/piraeus-port-reported-back-to-normal-after-strike-action/.

42. Piraeus Port Authority S.A., “Annual Financial Report for the Year EndedDecember ,31 ”,2017February ,13 ,2018 https://www.worldreginfo.com/wdoc.aspx?file=Piraeus_Port/1/13F11B98-07E24580-871C-F03720179186/394262_rfa_2017_en_grs470003013.pdf.

43. SimonMarks, “Greece Faces €200M Fine for Failing to Stop Chinese Fraud Network,” Politico,

January ,14 ,2019 https://www.politico.eu/article/greece-faces-e200m-fine-for-failing-to-stop-chinesefraud-network/.

44. Ilias Belos, “Cosco’s Piraeus Plan Approved, in Part,” Ekathimerini, October ,13 ,2019 http://www.ekathimerini.com/245471/article/ekathimerini/business/coscos-piraeus-plan-approved-inpart.

45. Angelos Bentis, Caroline Carulas, Christ Mihalaris, and George Papoutsas, China's Image in Greece: 2008–2018, ed. Plamen Tonchev (Athens: Institute of International Economic Relations, October 2018), http://idos.gr/wp-content/uploads/2018/10/China-Image-in-Greece_9-10-2018.pdf.

46. GTP Editing Team, "Piraeus Port Development Plan Runs into New Hurdle," GTP Headlines, March 5, ,2019 https://news.gtp.gr/2019/03/05/piraeus-port-development-plan-runs-new-hurdle/.

47. Jonathan Hillman, "A Chinese World Order," Washington Post, July ,23 ,2018 https://www.washingtonpost.com/news/theworldpost/wp/2018/07/23/china-world-order/? utm_term=.d780fdcbdafb.

48. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, "The Sofia Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries," July ,9 ,2018 http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1577455.shtml.

49. "Chinese Premier Praises EU, Says Free Trade Must Be Upheld," Associated Press, July ,7 ,2018 https://apnews.com/d641da055d7248e39d34ae49615c822b.

50. Thornsten Benner, Jan Gaspers, Mareike Ohlberg, Lucrezia Poggetti, and Kristin Shi-Kupfer, "Authoritarian Advance: Responding to China's Growing Political Influence in Europe," Global Public Policy Institute, February ,5 ,2018 https://www.gppi.net/2018/02/05/authoritarian-advanceresponding-to-chinas-growing-political-influence-in-europe.

51. Asian Infrastructure Investment Bank, "Quick Facts," accessed February ,2 ,2020https://www.aiib.org/en/index.html.

52. Nikki Sun, "China Development Bank Commits $250bn to Belt and Road," Nikkei Asian Review, January ,15 ,2018

https://asia.nikkei.com/Politics-Economy/Economy/China-Development-Bankcommits-250bn-to-Belt-and-Road.

53. Peel, Kynge, and Hornby, "China's Balkan Investment Pledges Stoke EU Concern."

54. Beta, "Salaries in Serbia among Lowest in Europe," N1, May ,21 ,2018 http://rs.n1info.com/English/NEWS/a389833/Serbian-salaries-among-lowest-in-Europe.html.

55. Holger Hansen and Michael Nienaber, "With Eye on China, Germany Tightens Foreign Investment Rules," Reuters, December ,19 ,2018 https://www.reuters.com/article/us-germany-security-m-a/witheye-on-china-germany-tightens-foreign-investment-rules-idUSKBN1OI0UP.

56. Rochelle Toplensky, "EU Blocks Planned Siemens-Alstom Rail Deal in Landmark Decision," Financial Times, February ,6 ,2019 https://www.ft.com/content/6e344f6a-29fd-11e9-88a4c32129756dd8.

57. Silvia Amaro, "EU Blocks Alston-Siemens Rail Merger Due to 'Serious Competition Concerns,' " CNBC, February ,9 ,2019 https://www.cnbc.com/2019/02/06/eu-blocks-plan-for-alstom-siemens-railmerger.html.

58. Tara Patel and Aoife White, "Siemens-Alstom's Expected EU Veto Unleashes Political Storm," Bloomberg, February ,4 ,2019 https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-02-04/europeanchampions-may-yet-rise-from-the-siemens-alstom-rubble.

59. BDI, "Partner and Systemic Competitor: How Do We Deal with China's State-Controlled Economy" (policy paper, BDI, Berlin, January 2019), https://english.bdi.eu/media/publications/#/publication/news/china-partner-and-systemic-competitor.

60. This estimate includes only BRI-specific documents. Chinese state media cite higher estimates, which often count MOUs on related topics, such as infrastructure, transport, and customs cooperation. Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Research for TRAN Committee: The New Silk Route —Opportunities and Challenges for EU Transport (Brussels: European Parliament, 2018), http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf.

61. Shi Jiangtao, "China, France Sign US$45 Billion of Deals including Airbus Order," South China Morning Post, March ,26 ,2019 https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3003384/chinafrance-sign-us45-billion-deals-including-airbus-order; Giselda Vagnoni and Francesca Landini, "Italy Signs Deals Worth 2.5 Billion Euros with China," Reuters, March ,23 ,2019 https://www.reuters.com/article/us-italy-china-deals-factbox/italy-signs-deals-worth-2-5-billion-euroswith-china-idUSKCN1R40KN.

62. Andrew Small, "Why Europe Is Getting Tough on China: And What It Means for Washington," Foreign Affairs, April ,3 ,2019 https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-04-03/why-europegetting-tough-china.

63. European Commission, Joint Communication to the European Parliament and the Council (Brussels: European Commission, 2016), http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/joint_communication_to_the_european_parliament_and_the_council_-_elements_for_a_new_eu_strategy_on_china.pdf.

64. European Commission, EU-China—A Strategic Outlook (Brussels: European Commission, 2019), https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategicoutlook.pdf.

65. Valerie Hopkins, "Brussels Says EU Has 'Underestimated' China's Reach in Balkans," Financial Times, March ,5 ,2019 https://www.ft.com/content/4ba18efa-377b-11e9-b72b-2c7f526ca5d0.

66. Jacob Poushter and Christine Huang, "Climate Change Still Seen as the Top Global Threat, but Cyberattacks a Rising Concern," Pew Research Center, February ,10 ,2019https://www.pewresearch.org/global/2019/02/10/climate-change-still-seen-as-the-top-global-threatbut-cyberattacks-a-rising-concern/.

67. Noah Barkin, "The U.S. Is Losing Europe in Its Battle with China," Atlantic, June ,4 ,2019 https://www.theatlantic.com/international/archive/2019/06/united-states-needs-europe-againstchina/590887/.

68. Halford John Mackinder, "The Geographical Pivot of History," Geographical Journal ,23 no. 4 (April 1904), https://www.iwp.edu/docLib/20131016_MackinderTheGeographicalJournal.pdf.

Chapter Six. The Weak Are Powerful: Southeast Asia

1. Anna Coren, Ellana Lee, Jane Sit, and James Griffiths, "Malaysian PM Mahathir: 'Most of the Top Echelons in the Government Are Corrupt,' " CNN, July ,26 ,2018 https://www.cnn.com/2018/07/25/asia/malaysia-mahathir-mohamad-interview-intl/index.html.

2. Russell Fifield, "Southeast Asia as a Regional Concept," Asian Journal of Social Science ,11 no. 1 :(1983) .14–1

3. International Monetary Fund, "World Economic Outlook Database," October ,2018 https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2018/02/weodata/index.aspx.

4. International Monetary Fund; US-ASEAN Business Council, “Growth Projections,” accessed January 7, ,2019 https://www.usasean.org/why-asean/growth.

5. Krishnadev Calamur, “High Traffic, High Risk in the Strait of Malacca,” Atlantic, August ,21 ,2017 https://www.theatlantic.com/international/archive/2017/08/strait-of-malacca-uss-john-mccain/537471/.

6. Owen Lattimore, “Yunnan, Pivot of Southeast Asia,” Foreign Affairs ,21 no. 3 :(1943) .493–476

7. John Pomfret, “U.S. Takes a Tougher Tone with China,” Washington Post, July ,30 ,2010http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2010/07/29/AR2010072906416.html.

8. Eleanor Ross, “How and Why China Is Building Islands in the South China Sea,” Newsweek, March 29, ,2017 https://www.newsweek.com/china-south-china-sea-islands-build-military-territory-expand575161.

9. Mission of Japan to the Association of Southeast Asian Nations, “Japan’s Cooperation on ASEAN 2025 (Connectivity),” May ,2016 https://www.asean.emb-japan.go.jp/asean2025/jpasean-ec03.html.

10. Yukio Tajima, “Abe Softens Tone on Indo-Pacific to Coax China’s ASEAN Friends,” Nikkei Asian Review, November ,13 ,2018 https://asia.nikkei.com/Politics/International-Relations/Abe-softens-toneon-Indo-Pacific-to-coax-China-s-ASEAN-friends.

11. Matthew Goodman and Jonathan Hillman, “Is China Winning the Scramble for Eurasia?,” National Interest, August ,21 ,2017 https://nationalinterest.org/feature/the-new-cold-war-was-never-inevitable21994.

12. “Mahathir: A Winner in the War of Words?,” CNN, October ,31 ,2003

http://www.cnn.com/2003/WORLD/asiapcf/southeast/10/29/mahathir.west/index.html.

13. Mahathir bin Mohamad, A Doctor in the House: The Memoirs of Tun Dr. Mahathir Mohamad (Petaling Jaya, Malaysia: MPH, 2011), .337–336

14. Karminder Dhillon Singh, Malaysian Foreign Policy in the Mahathir Era, 2003–1981 (Singapore: National University of Singapore Press, 2009), .60–59

15. Mahathir, Doctor in the House, .161–160

16. Japan Ministry of Foreign Affairs, Japan's Official Development Assistance White Paper 2014(Tokyo: Ministry of Foreign Affairs, 2014),,3 https://www.mofa.go.jp/files/000119315.pdf.

17. Robert M. Orr Jr., "The Rising Sun: Japan's Foreign Aid to ASEAN, the PacificBasin and the Republic of Korea," Journal of International Affairs ,41 no. 1 (Summer–Fall 1987): .62–39

18. Robert M. Orr Jr., The Emergence of Japan's Foreign Aid Power(New York: Columbia University Press, 1990).

19. Richard Ellingsand Sheldon Simon, Southeast Asian Security in the New Millennium (London: Routledge, 2016), .131

20. Tadao Chino,quoted in Edward Lincoln, Japan's New Global Role (Washington, DC: Brookings Institution, 1993), .124

21. Edith Terry, "How Asia Got Rich: World Bank vs. Japanese Industrial Policy" (JPRI Working Paper 10, Japan Policy Research Institute, Oakland, CA, June 1995), http://www.jpri.org/publications/workingpapers/wp10.html.

22. Walter Hatch and Kozo Yamamura, Asia in Japan's Embrace: Building a Regional Production Alliance, vol. 3 (Cambridge: Cambridge University Press, 1996), .110

23. Hatch and Yamamura.

24. Hatch and Yamamura, .126

25. David Arase, Buying Power: The Political Economy of Japan's Foreign Aid (Boulder, CO: Lynne Rienner, 1995), .110–109

26. James Brown and Jeff Kingston, eds., Japan's Foreign Relations in Asia (New York: Routledge, 2018).

27. Mark Taylor, "Dominance through Technology: Is Japan Creating a Yen Bloc in Southeast Asia?," Foreign Affairs ,74 no. 6 :(1995) ,20–14 https://www.jstor.org/stable/20047376? seq=1#metadata_info_tab_contents.

28. Mahathir Mohamad, "The First Malaysia-Japan Colloquium," Speech Collection Archives of Chief Executives, Prime Minister's Office of Malaysia, August ,27 ,1984 http://www.pmo.gov.my/ucapan/? m=p&p=mahathir&id=1128.

29. Mahathir.

30. U.S. Congress, House, A Concurrent Resolution Relating to Predatory Tied Aid Credit, H. Con. Res. 316, introduced by Rep. Stephen L. Neal (D-NC-5), April ,10 ,1986https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-100/pdf/STATUTE-100-Pg4347.pdf.

31. Bernard Wysocki Jr., "Guiding Hand: In Asia, the Japanese Hope to 'Coordinate' What Nations Produce," Wall Street Journal, Eastern Edition, August ,20 ,1990 A1.

32. As cited in Terry, "How Asia Got Rich."

33. Shafiqul Islam, "Foreign Aid and Burdensharing: Is Japan Free Riding to a Coprosperity Sphere in Pacific

Asia?," National Bureau of Economic Research, January ,1993https://www.nber.org/chapters/c7842.pdf.

34. Wysocki, "Guiding Hand."

35. Hatch and Yamamura, Asia in Japan's Embrace, .203

36. Orr, Emergence of Japan's Foreign Aid Power, .138

37. Robert M. Orr Jr., "Collaboration or Conflict? Foreign Aid and U.S.-Japan Relations," PacificAffairs 62, no. 4 :(1989) ,481 https://www.jstor.org/stable/2759671.

38. Hatch and Yamamura, Asia in Japan's Embrace, .125

39. William Grimes, "The Belt & Road Initiative as Power Resource: Lessons from Japan," Asan Forum, April ,15 ,2016 http://www.theasanforum.org/the-belt-road-initiative-as-power-resource-lessons-fromjapan/.

40. Orr, Emergence of Japan's Foreign Aid Power, .132

41. Zhigang Wu, "Research on Japan's ODA to China and Its Contributionto China's Development" (presentation paper, Kyoto Sangyo University, Kyoto,March ,21 2008), https://www.cc.kyotosu.ac.jp/project/orc/econpublic/china/documents/WUDP28.pdf. 42. Howard French, "China's Premier, on Japan Visit, Wears a Friendly Face," New York Times, October 16, ,2000 https://www.nytimes.com/2000/10/16/world/china-s-premier-on-japan-visit-wears-afriendly-face.html.

43. Bernard Gwertzman, "Malaysia, Seeing a Threat, Urges U.S. to Stop Building Up Powerof China," New York Times, July ,10 ,1984 https://www.nytimes.com/1984/07/10/world/malaysia-seeing-a-threaturges-us-to-stop-building-up-power-of-china.html.

44. Zuraidah Ibrahim, "Nothing to Fear from China, Says Malaysia's Mahathir Mohamad, but Lopsided Deals Must End," South China Morning Post, June ,19 ,2018

https://www.scmp.com/weekasia/geopolitics/article/2151451/nothing-fear-china-says-malaysias-mahathir-mohamad-lopsided.

45. Deborah Brautigam, The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa (Oxford: Oxford University Press, 2011),,47 46 .51–50. Terry, "How Asia Got Rich."

47. Eugene Moosa, "Hosokawa to Visit China Next Month," Reuters, February ,24 ,1994 accessed February ,2 ,2020 through Factiva, document ID: lba0000020011119dq2o02u3u.

48. Export-Import Bank of the United States, Report to the U.S. Congress on the Export Credit Competition and the Export-Import Bank of the United States (Washington, DC: Export-Import Bank of the United States, 2007), https://www.exim.gov/sites/default/files/newsreleases/2006CompetitivenessReport-1.pdf. China has become a major provider of technical assistance as well, training nearly fifty thousand people from developing countries from 2012 to ,2014 by its own count.One of its leadership academies offers tenday programs for ASEAN officials. See Xinhua, "China's Foreign Aid," Reliefweb, July ,10 ,2014 https://reliefweb.int/report/china/chinas-foreign-aid; He Huifeng, "In a Remote Corner of China, Beijing Is Trying to Export Its Model by Training Foreign Officials the Chinese Way," South China Morning Post, July ,14 ,2018 https://www.scmp.com/news/china/economy/article/2155203/remotecorner-china-beijing-trying-export-its-model-training.

49. "SE-Asia Railway Idea Revived," BBC, November ,4 ,2001 http://news.bbc.co.uk/2/hi/asiapacific/1637032.stm.

50. Working Groupon the Trans-Asian Railway Network, Building the Missing Links in the Trans-Asian Railway Network (Busan, South Korea: United Nations, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2017),

https://www.unescap.org/sites/default/files/eE_ESCAP_TARN_WG(5)4_E.pdf.

51. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Trans-Asian Railway Route Requirements: Development of the Trans-Asian Railway in the Indo-China and ASEAN Subregion (New York: United Nations, 1996), https://www.unescap.org/asean/publications/TransAsian_V3.pdf.

52. Francis Chan and Wahyudi Soeriaatmadja, "Indonesia's National Rail Network Aims for More Growth, Less Inequality," StraitsTimes, September ,4 ,2017 https://www.straitstimes.com/asia/se

asia/aim-more-growth-less-inequality.

53. Clark has produced a second version of the Southeast Asia railway map that distinguishes between existing and proposed lines. 54. Working Groupon the Trans-Asian Railway Network, Building the Missing Links.

55. Shawn Crispin, "Misaligned Rails Keep SEAsia Delinked from China," Asia Times, May ,4 ,2018 https://cms.ati.ms/2018/05/misaligned-rails-keep-seasia-delinked-from-china/.

56. Mahathir Mohamad, "The Occasion of the Official Visit to the Republic of Kazakhstan," Speech Collection Archives of Chief Executives, Prime Minister's Office of Malaysia, July ,18 1996 , http://www.pmo.gov.my/ucapan/index.php?qt=railway&m=p&p=all&id=1304.

57. Mahathir.

58. "Study: China Section of Pan-Asian Railway Feasible," China.org.cn, June ,6 ,2006 http://www.china.org.cn/english/2006/Jun/170560.htm.

59. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, "Work Together to Open a New Chapter in China-ASEAN Relations," January ,14 ,2007

https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t290185.shtml; "Wen:China to Speed Up Pan-Asian Rail Link," China Daily, January ,15 ,2007http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2007-01/15/content_783295.htm.

60. Ministry of Foreign Affairs, "Remarks by Ambassador Xu Bu at Seminar on the 25th Anniversary of China-ASEAN," June ,5 ,2016 https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zwjg_665342/zwbd_665378/t1369567.shtml. 61. James Reilly, "A Norm-Taker or a Norm-Maker? Chinese Aid in Southeast Asia," Journal of Contemporary China ,21 no. 73 :(2012) .89

62. Joshua Lipes, "High-Speed Railway Delay," Radio Free Asia, April ,26 ,2011https://www.rfa.org/english/news/laos/railway-04262011171130.html.

63. "China's Fast Track to Influence: Building a Railway in Laos," Radio Free Asia Laos Service, March 15, ,2018 https://www.rfa.org/english/news/special/laoschinarailway/.

64. Patpon Sabpaitoon, "The Great Rail Dilemma," Bangkok Post, July ,22 ,2018https://www.bangkokpost.com/news/special-reports/1507722/the-great-rail-dilemma.

65. New China TV, "Life-Changing! China-Laos Railway Brings New Hope to Lao Single Mum," YouTube, August ,30 ,2018 https://www.youtube.com/watch?v=AOvX70zsgE8.

66. Will Doig, High-Speed Empire: Chinese Expansion and the Future of Southeast Asia (New York: Columbia University Press, 2018), .37

67. Agatha Kratz, "Exporting 'Harmony' and 'Rejuvenation': Explaining the Uneven Track Record of China's Global High-Speed Rail Expansion" (PhD diss., King's College London, 2019), .236

68. Murray Hiebert, Under Beijing's Shadow: Southeast Asia's China Challenge, (Lanham, MD: Rowman and Littlefield, 2020).

69. World Bank, Indonesia Economic Quarterly: Closing the Gap (Jakarta: World Bank, October 2017), http://pubdocs.worldbank.org/en/677741506935868706/IEQ-Oct-2017-ENG.pdf.

70. Kratz, "Exporting 'Harmony' and 'Rejuvenation,' " ;171 Leo Jegho, "China to Invest US$50 Billion in Indonesia's Infrastructure Projects," Global Indonesian Voices, April ,27 ,2015 http://web.archive.org/web/20160422234034/http://www.globalindonesianvoices.com/20456/china-toinvest-us50-billion-in-indonesias-infrastructure-projects/.

71. Kratz, "Exporting 'Harmony' and 'Rejuvenation.' "

72. Hong Zhao, "Chinese and Japanese Infrastructure Investment in Southeast Asia: From Rivalry to Cooperation?" (IDE Discussion Paper, Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization [IDE-JETRO], Chiba City, Japan, 2018), http://hdl.handle.net/2344/00050160; Kratz, "Exporting 'Harmony' and 'Rejuvenation,' " .155

73. Shotaro Tani, "Widodo Slammed for Infrastructure Policy in Second TV Debate," Nikkei Asian Review, February ,18 ,2019 https://asia.nikkei.com/Politics/Widodo-slammed-for-infrastructurepolicy-in-second-TV-debate.

74. Nur Asyiqin Mohamad Salleh, "Jakarta-Bandung High-Speed Rail Project Back on Track, Says Indonesia's Investment Chief," Straits Times, May ,8 ,2019 https://www.straitstimes.com/asia/seasia/jakarta-bandung-high-speed-rail-project-back-on-track-says-indonesias-investment-chief.

75. Kratz, "Exporting 'Harmony' and 'Rejuvenation,' " .236–235

76. Shotaro Tani, "Indonesia Minister: Japan, China Rivalry Good for Asian Infrastructure," Nikkei Asian Review, May ,5 ,2017

https://asia.nikkei.com/Economy/Indonesia-minister-Japan-China-rivalry-goodfor-Asian-infrastructure.

77. Doig, High-Speed Empire.

78. Chester Tay, "Mustapa: Malaysia-China RM144 Bil Deal Involves Three Components," Edge Markets, November ,10 ,2016 http://www.theedgemarkets.com/article/mustapa-malaysia-china-rm144bil-deal-involves-three-components.

79. Najib Razak, "Fruits Harvested from Seeds of Trust," China Daily, November ,2 ,2016 http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2016-11/02/content_27245852.htm.

80. Tom Wright and Bradley Hope, Billion Dollar Whale: The Man Who Fooled Wall Street, Hollywood, and the World (New York: Hachette Books, 2018).

81. Tom Wright and Simon Clark, "Investigators Believe Money Flowed to Malaysian Leader Najib's Accounts amid 1MDB Probe," Wall Street Journal, July ,2 ,2015 https://www.wsj.com/articles/SB10130211234592774869404581083700187014570. For a timeline and additional coverage, see "Malaysia's 1MDB Decoded," Wall Street Journal, http://graphics.wsj.com/1mdb-decoded/.

82. Sarawak Report, "How Najib Nearly Sold Out Malaysia to China," October ,26 ,2018 http://www.sarawakreport.org/2018/10/how-najib-nearly-sold-out-malaysia-to-china/; Rozanna Latiff and Joseph Sipalan, "Malaysia Had Plan to Use Chinese Money to Bail Out 1MDB Court Hears," Reuters, September ,4 ,2019 https://www.reuters.com/article/us-malaysia-politics-najib/malaysia-hadplan-to-use-chinese-money-to-bail-out-1mdb-court-hears-idUSKCN1VP1DS.

83. Bandar Malaysia, "Key Features," accessed January ,7 ,2019 https://web.archive.org/web/20160725121420/http://www.bandarmalaysia.my:80/key-features.

84. “Bandar Malaysia in Turmoil as Government Cancels Development Deal,” Global Construction Review, May ,10 ,2017 http://www.globalconstructionreview.com/news/bandar-malaysia-turm7oilgover7nment-canc7els/.

85. Tony Pua, “Tony Pua: Who Authorised Termination of Bandar Malaysia Deal?,” Edge Markets, May 11, ,2017 http://www.theedgemarkets.com/article/tony-pua-who-authorised-termination-bandarmalaysia-deal.

86. Najib Razak, “Why Malaysia Supports China’s Belt and Road,” South China Morning Post, May ,2017 ,12 updated July ,7 ,2017 https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/2094094/whymalaysia-supports-chinas-belt-and-road.

87. Mahathir bin Mohamad, “FDI,” Chedet (blog), January ,6 ,2017 http://chedet.cc/?p=2394.

88. Stefania Palma, “Malaysia Suspends $22bn China-Backed Projects,” Financial Times, July ,4 ,2018 https://www.ft.com/content/409942a4-7f80-11e8-bc55-50daf11b720d.

89. Mahathir, Doctor in the House, .757–756

90. Yiswaree Palansamy, “Dr M: We Support China’s Belt and Road Initiative, but . . . ”, Malay Mail, May ,10 ,2018 https://www.malaymail.com/news/malaysia/2018/05/10/dr-m-we-support-chinas-beltand-road-initiative-but/1629327.

91. Prime Minister’s Office of Malaysia, “Press Statement by YAB Prime Minister Tun Dr. Mahathir Bin Mohamad on East Coast Rail Link (ECRL) Project,” April ,15 ,2019 https://www.pmo.gov.my/2019/04/press-statement-by-yab-prime-minister-tun-dr-mahathir-binmohamad-on-east-coast-rail-link-ecrl-project/.

92. Joseph Sipalan, “Malaysia to Revive Multi-Billion Dollar Project Linked to China,” Reuters, April ,2019 ,19 https://www.reuters.com/article/us-malaysia-china-project/malaysia-to-revive-multi-billiondollar-project-linked-to-china-idUSKCN1RV0K0.

93. Prime Minister's Office of Malaysia, "Belt and Road Initiative Not China's Plan to Dominate—PM," April ,28 ,2019 https://www.pmo.gov.my/2019/04/belt-and-road-initiative-not-chinas-plan-todominate-pm/.

94. Bent Flyvbjerg, "What You Should Know about Megaprojects, and Why: An Overview," Project Management Journal ,45 no. 2 (April–May 2014): ,19–6 https://arxiv.org/ftp/arxiv/papers/1409/1409.0003.pdf.

95. Prime Minister's Office of Malaysia, "Speech at the High-Level Meeting of Belt and Road Forum for International Cooperation," April ,26 ,2019 https://www.pmo.gov.my/2019/04/speech-at-the-highlevel-meeting-of-belt-and-road-forum-for-international-cooperation./

Chapter Seven. The Black Hole: Pakistan

1. For an authoritative account of China-Pakistan relations in the years leading up to the BRI's formal announcement, see Andrew Small, The China-Pakistan Axis: Asia's New Geopolitics (Oxford: Oxford University Press, 2015).

2. Jeremy Page and Saeed Shah, "China Readies $46 Billion for Pakistan Trade Route," Wall Street Journal, April ,16 ,2015 https://www.wsj.com/articles/china-to-unveil-billions-of-dollars-in-pakistaninvestment-1429214705.

3. USAID, "Foreign Aid Explorer: Data (Country Summary)," accessed June ,26 ,2019 https://explorer.usaid.gov/data.

4. Prime Minister's Office, Islamic Republic of Pakistan, "Visit of President Xi to Start a New Chapter in Pak-China Friendship: PM," press release, April ,20 ,2015 http://www.pmo.gov.pk/press_release_detailes.php?pr_id=917.

5. China-Pakistan Economic Corridor, "Official Message," accessed April ,19 ,2019http://cpec.gov.pk/messages/1.

6. Prime Minister’s Office, Islamic Republic of Pakistan, “Prime Minister Imran Khan Has Said That the Government Accords Top Priority to the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Project,” press release, April ,11 ,2019 http://pmo.gov.pk/press_release_detailes.php?pr_id=2791.

7. Christine Lagarde, “Pakistan and Emerging Market in the World Economy” (speech, Islamabad, Pakistan, October ,24 2016),International Monetary Fund, October ,24 ,2016 https://www.imf.org/en/News/Articles/2016/10/24/SP102416-Pakistan-Emerging-Markets-in-theWorld-Economy.

8. World Bank, “CPEC Offers Enormous Potential to Boost Pakistan Economy, Report Says,” press release, March ,22 ,2018 https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2018/03/22/cpec-offersenormous-potential-boost-pakistan-economy.

9. Daniel Markey, “Why the China-Pakistan Economic Corridor Will Worsen Tensions in South Asia,” War on the Rocks, September ,28 ,2017 https://warontherocks.com/2017/09/why-the-china-pakistaneconomic-corridor-will-worsen-tensions-in-south-asia/.

10. Khurram Husain, “Exclusive: CPEC Master Plan Revealed,” Dawn,June ,21 ,2017https://www.dawn.com/news/1333101.

11. Robert D. Kaplan, The Return of Marco Polo’s World: War, Strategy, and American Interests in the Twenty-First Century (New York: Random House, 2019), .28

12. Pew Research Center, “Opinion of China,” Global Indicators Database, accessed February ,2 ,2020 https://www.pewresearch.org/global/database/indicator/24/country/pk. See also R. J. Reinhard and Zacc Ritter, “China’s Leadership Gains Global Admirers,” Gallup, March ,4 ,2019 https://news.gallup.com/poll/247196/china-leadership-gains-global-admirers.aspx.

13. Gustav F. Papanek, Pakistan’s Development: Social Goals and Private Incentives (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1967), .1

14. Harry S. Truman, "Inaugural Address," January ,20 ,1949 Avalon Project, accessed February ,4 ,2020 https://avalon.law.yale.edu/20th_century/truman.asp.

15. Mussarat Jabeen and Muhammad Saleem Mazhar, "Security Game: SEATO and CENTO as Instrument of Economic and Military Assistance to Encircle Pakistan," Pakistan Economic and Social Review ,49 no. 1 (Summer 2011): ,132–109 https://www.jstor.org/stable/41762426.

16. "East-West Teamwork Goes on Trial in Pakistan," Businessweek, June ,30 ,1956 .99

17. John O. Bell, "Chief of U.S. Operations Mission, ICA 29 Karachi ",(1957–1955) in Pakistan: Country Reader (Arlington, VA: Association for Diplomatic Studies, 2018),,29 https://adst.org/wpcontent/uploads/2018/02/Pakistan.pdf.

18. Paul Beckett to David Bell, November ,25–23 ,1960 Ford Foundation Archives, Rockefeller Archive Center, Sleepy Hollow, NY.

19. Adam Curle, Planning for Education in Pakistan (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1966), 1.

20. David Bell, "Interview with David E. Bell for the Ford Foundation Oral History Project," interview by Charles T. Morrissey and Ronald J. Grele, New York, November ,16 ,1972 Ford Foundation Archives, Rockefeller Archive Center, Sleepy Hollow, NY.

21. Albert Waterson, Planning in Pakistan (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1963), ,114 http://documents.worldbank.org/curated/en/766851468758721256/pdf/multi0page.pdf.

www.sikaraam.com

22. David E. Bell, “Allocating Development Resources: Some Observations Based on Pakistan Experience,” Public Policy 9 :(1959) .94–93

23. Gustav Papanek, interview by author, January ,26 .2019

24. Papanek.

25. George Rosen, Western Economists and Eastern Societies: Agents of Change in South Asia (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1985), .63

26. Rosen, .136

27. Forrest F. Hill, Office files, Box ,1 Folder,2 International division, Ford Foundation Archives.

28. Director of Central Intelligence, “Probable Developments in Pakistan,” National Intelligence Estimate, no. ,52-56 November ,13 ,1956 https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CIARDP79R01012A007900030001-3.pdf.

29. Hill, Office files.

30. J. Bell, “Chief of U.S. Operations Mission,” .31–30

31. “Letter from the Ambassador in Pakistan (Langley) to the Assistant Secretary of State for Near Eastern, South Asian, and African Affairs (Rountree),” December ,27 ,1957 Office of the Historian, Department of State, accessed April ,19 ,2019 https://history.state.gov/historicaldocuments/frus195557v08/d224.

32. Dennis Kux, “Economic Office Karachi ;(1960–1957) Political Office Islamabad ”,(1971–1969) in Pakistan: Country Reader, .55

33. “Excerpts from Ayub’s Address to Congress Warning against Foreign-Aid Cut,” New York Times, July 13, ,1961

https://www.nytimes.com/1961/07/13/archives/excerpts-from-ayubs-address-to-congresswarning-against-foreignaid.html.

34. Azeem Ibrahim, U.S. Aid to Pakistan—U.S. Taxpayers Have Funded Pakistani Corruption (Cambridge, MA: Belfer Center for Science and International Affairs, 2009), https://www.belfercenter.org/sites/default/files/legacy/files/Final_DP_2009_06_08092009.pdf.

35. World Bank, “Pakistan, GDP (Current US $),” World Bank Open Data, accessed April ,19 ,2019 https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=PK.

36. Papanek, Pakistan’s Development, .87

37. J. Bell, “Chief of U.S. Operations Mission,” .31–30

38. Office of the Historian, Department of State, “The India-Pakistan War of ”,1965 Office of the Historian, Department of State, accessed April ,19 ,2019 https://history.state.gov/milestones/19611968/india-pakistan-war.

39. Ghlulam Ali, China-Pakistan Relations: A Historical Analysis (Oxford: Oxford University Press, 2016), .55

40. Mohammad Ayub Khan, Friends Not Masters: A Political Autobiography (Karachi: Oxford University Press, 1967),–158 .159

41. John F. Copper, China’s Foreign Aid and Investment Diplomacy, vol. 2 (New York: Palgrave Macmillan, 2015), .202

42. Muhammad Mumtaz Khalid, History of the Karakoram Highway, 2 vols. (Rawalpindi, Pakistan: Hamza Pervez, –2006 2009), .2:2

43. Khalid, .2:5

44. Khalid, .2:22

45. Barry Naughton, “The Third Front: Defence Industrialisation in the Chinese Interior,” China Quarterly 115 (September

1988): ,386–351 http://journals.cambridge.org/action/displayAbstract? From Page=online&aid=3546864. 46. Khalid, History of the Karakoram Highway, .2:14

47. Khalid, .1:320

48. Khalid, ,2:16 .23

49. Khalid, .2:12

50. Khalid, .2:42

51. Khalid, .2:22

52. Khalid, .2:172

53. “Keng Piao Visits Pakistan and Sri Lanka,” Peking Review, July ,7 ,1978 ,3 http://massline.org/PekingReview/PR1978/PR1978-27.pdf.

54. “Documents March–August ”,1978 Pakistan Horizon ,31 nos. 3–2 :(1978) ,274–232https://www.jstor.org/stable/41393590.

55. Tim Craig, “Pakistan’s Route to China Sees Ferrymen’s Livelihoods Dry Up,” Guardian, October ,2015 ,12 https://www.theguardian.com/world/2015/oct/12/landslide-closed-road-ferry-pakistan-china.

56. “Nawaz Inaugurates Rs144bn Havelian-Thakot Motorway in Mansehra,” Dawn,April ,28 ,2016 https://www.dawn.com/news/1255003.

57. Office of the Historian, U.S. Department of State, “Memorandum of Conversation, Washington, September ,18 ,1973 11 a.m.–12:45 p.m.,” September ,18 ,1973 https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1969-76ve08/d147.

58. U.S. Department of State, telegram from US Embassy Islamabad to Secretary of State, January ,1974 ,11 Richard Nixon Presidential Archives, Yorba Linda, CA.

www.sikaraam.com

59. Office of the Historian, U.S. Department of State, "Memorandum of Conversation, Washington, September ,19 ,1973 11:05–10 a.m.," September ,19 ,1973 https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1969-76ve08/d148.

60. Henry Kissinger, memorandum for the president, "Your Second Meeting with Prime Minister Bhutto, Wednesday, September ,19 10:00 a.m., ",1973 September ,19 ,1973 Nixon Presidential Archives.

61. Kissinger.

62. See, for example, Daniel S. Markey, No Exit from Pakistan: America's Tortured Relationship with Islamabad (Cambridge: Cambridge University Press, 2013); Dennis Kux, The United States and Pakistan, :2000–1947 Disenchanted Allies (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2001); and Husain Haqqani, Magnificent Delusions: Pakistan, the United States, and an Epic History of Misunderstanding (New York: PublicAffairs, 2013).

63. Haqqani, Magnificent Delusions, .6

64. National Commission on Terrorist Attacks upon the United States, The 11/9 Commission Report (Washington, DC: Government Printing Office, 2004), https://www.911commission.gov/report/911Report.pdf.

65. U.S. Agency for International Development, Department of State, and Department of Defense, "Quarterly Progress and Oversight Report on the Civilian Assistance Program in Pakistan," Reliefweb,

December ,31 ,2010 https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/CB0B64A77D433E0485257833006BA5C2Full_Report.pdf.

66. U.S. House of Representatives, "Pakistan Assistance Strategy Report," December ,14 ,2009

https://propublica.s3.amazonaws.com/assets/pakistan_contracts/121409_Pakistan_assistance_strategy%20reportFINAL._ga=2.157913530.1071857353.1546874721-1561684278.1546874721/.

67. U.S. Houseof Representatives, .2

68. Starr even shaped the "Silk Road Strategy Act," congressional legislation sponsored by Senator Sam Brownback of Kansas in 1999 and 2006 that aimedto target assistance to support the economic and political independence of Central Asia and South Caucasus countries. U.S. Congress, "Silk Road Strategy Act of ",2006 109th Congress, ,2006–2005 https://www.congress.gov/bill/109thcongress/senate-bill/2749/all-info; see also S. Frederick Starr and Andrew C. Kuchins, The Key to Success in Afghanistan: A Modern Silk Road Strategy (Washington, DC: Central Asia–Caucasus Institute and Silk Road Studies Program, 2010), https://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/SilkRoadPapers/2010_05_SRP_StarrKuchins_SuccessAfghanistan.pdf.

69. HillaryRodham Clinton, "Remarks on India and the United States: A Vision for the 21st Century" (speech, Chennai, India, July ,20 2011),U.S. Department of State, July ,20 ,2011 https://20092017.state.gov/secretary/20092013clinton/rm/2011/07/168840.htm.

70. "The Great Endgame," Economist, July ,22 ,2010 https://www.economist.com/asia/2010/07/22/thegreat-endgame.

71. U.S. Department of State, "U.S. Support for the New Silk Road," accessed February ,4 ,2020 https://2009-2017.state.gov/p/sca/ci/af/newsilkroad/index.htm.

72. HillaryRodham Clinton, "Remarks at the New Silk Road Ministerial" (speech, New York City, NY, September ,11 2011), U.S. Department of State, September ,11 ,2011

https://20092017.state.gov/secretary/20092013clinton/rm/2011/09/173807.htm.

73. USAID, “U.S. Foreign Aid by Country: Pakistan,” accessed February ,2 2020 ,https://explorer.usaid.gov/cd/PAK?Measure=Obligations&fiscal_year=2017&implementing_agency_id=1.

74. Barack Obama, “Remarks by President Obama in Address to the People of India,” New Delhi, India, January ,27 ,2015 https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/2015/01/27/remarkspresident-obama-address-people-india.

75. Nancy Birdsall, Wren Elhai, and Molly Kinder, Beyond Bullets and Bombs: Fixing the U.S. Approach to Development in Pakistan (Washington, DC: Center for Global Development, June 2011), https://www.cgdev.org/sites/default/files/1425136_file_CGD_Pakistan_FINAL_web.pdf.

76. Anum Pasha, “Unmasking USAID Pakistan’s Elite Stakeholder Discourses: Towards an Evaluation of the Agency’s Development Interventions” (Media@LSEMSc Dissertation Series, London School of Economics, 2017), http://www.lse.ac.uk/media-and-communications/assets/documents/research/mscdissertations/2016/Dissertation-Anum-Pasha.pdf.

77. Office of Inspector General, USAID, “Competing Priorities Have Complicated USAID/Pakistan’s Efforts to Achieve Long-Term Development under EPPA,” September ,8 ,2016 https://oig.usaid.gov/sites/default/files/2018-06/g-391-16-003-p_0.pdf.

78. Office of Inspector General.

79. Office of Inspector General.

80. In a separate study, researchers at the University of Oxford, after considering the likelihood of delays and cost overruns, concluded that the project is “a non-

www.sikaraam.com

starter.” “This is without even discussing potential effects of inflation and interest rates, potential social and environmental costs, and opportunity cost Pakistan could earn by committing such vast amount of capital to more prudent investments,” they cautioned. Atif Ansar, Bent Flyvbjerg, Alexander Budzier, and Daniel Lunn,

“Should We Build More Large Dams? The Actual Costs of Hydropower Megaproject Development,” Energy Policy, March ,2014 ,13 https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2406852.

81. AidData, William and Mary College, “China’s Global Development Footprint,” accessed February ,2020 ,4 https://www.aiddata.org/china-official-finance.

82. Irfan Haider and Mateen Haider, “Economic Corridor in Focus as Pakistan, China Sign 51 MOUs,” Dawn, April ,20 ,2015 https://www.dawn.com/news/1177109.

83. Nadia Naviwala, “Pakistan’s $100B Deal with China: What Does It Amount To?,” Devex, August ,2017 ,24 https://www.devex.com/news/pakistan-s-100b-deal-with-china-what-does-it-amount-to-90872.

84. Associated Press, “China-Driven Silk Road Project Hits Political, Financial Hurdles,” Dawn, January 12, ,2018 https://www.dawn.com/news/1382334.

85. Abid Hussain, “The Mega-Dam Being Crowdfunded by Pakistan’s Top Judge,” BBC Urdu, October 30, ,2018 https://www.bbc.com/news/world-asia-45968574; “Akon Voices Support for Diamer-Bhasha Dam Fund,” Daily Times Monitor, January ,16 ,2019 https://dailytimes.com.pk/344693/akon-voicessupport-for-diamer-bhasha-dam-fund/.

86. Ministry of Water Resources, “Diamer Basha Dam Project,” accessed February ,4 ,2020

https://mowr.gov.pk/index.php/diamer-basha-dam-project/; Supreme Court of Pakistan, "Fund Raising Status for the Supreme Court of Pakistan and the Prime Minister of Pakistan Diamer-Bhasha and Mohmand Dams Fund," April ,19 ,2019 http://www.supremecourt.gov.pk/web/page.asp?id=2757.

87. Saeed Shah, "Pakistan Requests IMF Bailout Talks," Wall Street Journal, October ,8 ,2018 https://www.wsj.com/articles/pakistan-to-hold-bailout-talks-with-imf-1539018792; International Monetary Fund, "Pakistan: History of Lending Arrangements," April ,30 ,2018 https://www.imf.org/external/np/fin/tad/extarr2.aspx?memberKey1=760&date1key=2018-04-

30; International Monetary Fund, "SDR Valuation," April ,16 ,2019 https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx.

88. Embassy of the People's Republic of China in the Islamic Republic of Pakistan, "Statement from Chinese Embassy," December ,29 ,2018 https://pk.chineseembassy.org/eng/zbgx/CPEC/t1625941.htm; Embassy of the People's Republic of China in the Islamic Republic of Pakistan, "Financing Run Down of 22 CPEC Projects," December ,29 ,2018 https://pk.chineseembassy.org/eng/zbgx/CPEC/t1625940.htm.

89. Arif Rafiq, "The China-Pakistan Economic Corridor: The Lure of Easy Financing and the Perils of Poor Planning," Asian Affairs ,50 no. 2 :(2019) .248–236

90. Husain, "Exclusive: CPEC Master Plan Revealed."

91. Saeed Shah, "Pakistan Turns to China in Energy Binge," Wall Street Journal, December ,18 ,2016 https://www.wsj.com/articles/pakistan-turns-to-china-in-energy-binge-1482062404; Jeremy Page and Saeed Shah, "China's Global Building Spree Runs into Trouble in Pakistan," Wall Street

Journal, July 22, ,2018 https://www.wsj.com/articles/chinas-global-building-spree-runs-into-trouble-in-pakistan1532280460.

92. Ali, China-Pakistan Relations, .189

93. “Gwadar Port: ‘History-Making Milestones,’ ” Dawn, April ,14 ,2008https://www.dawn.com/news/297994/gwadar-port; CPECWire, “Timeline: The History of CPEC,” accessed February ,4 ,2020 https://cpecwire.com/cpec-history-timeline /.

94. “‘Today Marks Dawn of a New Era’: CPEC Dreams Come True as Gwadar Port Goes Operational,” Dawn, November ,13 ,2016 https://www.dawn.com/news/1296098/today-marks-dawn-of-new-eracpec-dreams-come-true-as-gwadar-port-goes-operational.

95. “Pakistan’s Gwadar Port Sees First Container Vessel, a Milestone for Belt and Road Initiative,” Hellenic Shipping News, October ,3 ,2018 https://www.hellenicshippingnews.com/pakistans-gwadarport-sees-first-container-vessel-a-milestone-for-belt-and-road-initiative/.

96. International Crisis Group, China-Pakistan Economic Corridor: Opportunities and Risks, Asia Report 297 (Brussels: International Crisis Group, June ,29 2018), https://www.crisisgroup.org/asia/southasia/pakistan/297-china-pakistan-economic-corridor-opportunities-and-risks.

.97 Adnan Aamir, “China’s Belt and Road Plans Dismay Pakistan’s Poorest Province,” Financial Times, June ,14 ,2018 https://www.ft.com/content/c4b78fe0-5399-11e8-84f4-43d65af59d43.

98. Meher Ahmad and Salman Masood, “Chinese Presence in Pakistan Is Targeted in Strike on Consulate in Karachi,” New York Times, November ,23 ,2018 https://www.nytimes.com/2018/11/23/world/asia/pakistan-karachi-attack-chinese-consulate.html.

99. Small, China-Pakistan Axis, .115

100. Helena Legarda and Meia Nouwens, “Guardians of the Belt and Road: The Internationalization of China’s Private

Security Companies,"Mercator Institute for China Studies, August ,16 2018 ,https://www.merics.org/en/china-monitor/guardians-of-belt-and-road.

101. Others expect China to build a separate facility in nearby Jiwani. See, for example, "China Plans New Naval Base in Pakistan," Maritime Executive, January ,8 ,2018 https://www.maritimeexecutive.com/article/china-plans-new-naval-base-in-pakistan.

102. Farhan Bokhari and Kathrin Hille, "Pakistan Turns to China for Naval Base,"Financial Times, May 22, ,2011 https://www.ft.com/content/3914bd36-8467-11e0-afcb-00144feabdc0.

103. See, for example, "China Denies Plans to Set Up Military Base in Pakistan," Economic Times, January 9, ,2018 https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/china-denies-plans-to-set-up-militarybase-in-pakistan/articleshow/62427995.cms; "China Did Not Ask for Military Access to Gwadar, Says Pakistani Admiral," Economic Times, October ,26 ,2018 https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/china-not-asked-for-military-access-to-gwadarpakistan-admiral-says/articleshow/66375908.cms?from=mdr.

104. Office of the Historian, U.S. Department of State, "Telegram 2213 from the Embassy in Pakistan to the Department of State, March ,10 ,1972 0725Z1," March ,10 ,1972 https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1969-76ve07/d235.

105. Sushant Sareen, Corridor Calculus: China Pakistan Economic Corridor and China's Comprador Investment Model in Pakistan (New Delhi: Vivekanada International Foundation, 2016), https://www.vifindia.org/sites/default/files/corridor-calculus-china-pakistan-economic-corridor-andchina-s-comprador-investment-model-in-pakistan.pdf.

106. Zafar Bhutta, "FromGwadar-Kashgar: Crude Oil Pipeline Requires $10 Billion Investment," Express Tribune, May ,18

,2018 https://tribune.com.pk/story/1712888/2-gwadar-kashgar-crude-oil-pipelinerequires-10-billion-investment/.

107. Gateway House, “Gwadar: Trade Hub or Military Asset?—Analysis,” Eurasia Review, February ,2019 ,8 https://www.eurasiareview.com/08022019-gwadar-trade-hub-or-military-asset-analysis/.

108. Andrew S. Erickson and Gabriel B. Collins, “China’s Oil Security Pipe Dream: The Reality, and Strategic Consequences, of Seaborne Imports,” Naval War College Review ,63 no. 2 (Spring 2010): 88–111; Guy C. K. Leung, “China’s Energy Security: Perception and Reality,” Energy Policy ,39 no. :(2011) 3 .1337–1330

109. “PR and CRCC to Cooperate on (ML) II (Kotri-AttockLine) and ML III (Rohri Chaman Line) Projects,” Times International News Service, May ,10 ,2018 https://tns.world/pr-and-crcc-tocooperate-on-ml-ii-kotri-attock-line-and-ml-iii-rohri-chaman-line-projects/.

110. Sayed Munaway Shah, “1st Meeting of Railway Working Group,” CAREC, November ,24 ,2015 https://web.archive.org/web/20160803101654/https:/www.carecprogram.org/uploads/events/2015/035Railway-WG-Meeting/Presentation-Materials/Day-1/2015-RWG-MeetingP07_PPresentation%20by%20PAK_EN.pdf.

111. Amin Yusufzai, “Rail Connectivity of Gwadar with Other Parts of Pakistan Not a Priority: Officials,” ProPakistani, April ,6 ,2019 https://propakistani.pk/2019/04/06/rail-connectivity-of-gwadar-withother-parts-of-pakistan-not-a-priority-officials/.

112. Zafar Bhutta, “OpticFibre Cable Connecting Pakistan, China to Be Inaugurated Today,” Express Tribune, July ,13 ,2018 https://tribune.com.pk/story/1756458/2-optic-fibre-cable-connecting-pakistanchina-inaugurated-today/.

113. "$44m Pakistan-China Optic Fibre Project," Dawn,August ,3 ,2013

https://www.dawn.com/news/1033788.

114. Jamil Anderlini, Henny Sender, and Farhan Bokhari, "Pakistan Rethinks Its Role in Xi's Belt and Road Plan," Financial Times, September ,9 ,2018 https://www.ft.com/content/d4a3e7f8-b282-11e899ca-68cf89602132.

115. "CPEC Project: Chinese Companies Frustrated by Delayed Payments by Pakistan Government," Eurasian Times, December ,19 ,2018 https://eurasiantimes.com/cpec-project-chinese-companiesfrustrated-by-delayed-payments-by-pakistan-government-for/; Omer Farooq Khan, "Chinese Companies Warn Pakistan against Delay in CPEC Project," Times of India, January ,21 ,2019 https://timesofindia.indiatimes.com/world/pakistan/chinese-companies-warn-pakistan-against-delayin-cpec-project/articleshow/67627895.cms.

116. Press Trust of India, "China Stops Funds for China-Pakistan Economic Corridor over Corruption," NDTV, December ,5 ,2017 https://www.ndtv.com/world-news/china-stops-funds-for-china-pakeconomic-corridor-over-corruption-report-1783849.

117. Fan Zhang, In the Dark: How Much Do PowerSector Distortions Cost South Asia? (Washington, DC: World Bank, 2019), ,23 https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/30923/9781464811548.pdf.

118. C. Christine Fair, "Pakistan's Sham Election: How the Army Chose Imran Khan," Foreign Affairs, July ,27 ,2018 https://www.foreignaffairs.com/articles/pakistan/2018-07-27/pakistans-sham-election.

119. Embassy of the Islamic Republic of Pakistan Beijing, "Pakistan to Become Energy Sufficient Country Soon: Omar Ayub Khan," October ,18 ,2018 http://www.pakbj.org/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=12&id=259.

120. Page and Shah, "China's Global Building Spree."

121. AFP, “Pakistan, China Vow to Promote Regional Peace, Cooperation,” Dawn,July ,5 ,2013 https://www.dawn.com/news/1022999.

Chapter Eight. Game of Loans:Sri Lanka

1. “Sri Lanka-China Industrial Zone Office in Hambantota Port Kicks Off Industrialisation of Ruhuna,” Daily FT, November ,6 ,2017 http://www.ft.lk/business/Sri-Lanka-China-Industrial-Zone-Office-inHambantota-Port-kicks-off-industrialisation-of-Ruhuna/34-642838.

2. Mike Pence, “Remarks by Vice President Pence on the Administration’s Policy toward China” (Hudson Institute, Washington, DC), White House, October ,4 ,2018 https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/remarks-vice-president-pence-administrationspolicy-toward-china/.

3. Mahinda Rajapaksa, “A Brighter Future, Presidential Election—2010: Mahinda Chintana, Vision for the Future,” PreventionWeb, accessed June ,26 ,2019 https://www.preventionweb.net/files/mahinda_chintana_vision_for_the_future_eng%5B1%5D.pdf.

4. Saliya Wickramasuriya, interviewed by Meg Rithmire and Yihao Li, “Chinese Infrastructure Investments in Sri Lanka: A Pearl or a Teardrop on the Belt and Road?” (Harvard Business School Case ,719-046 January ,2019 revised July 2019). 5. Government of Sri Lanka, “Regaining Sri Lanka: Vision and Strategy for Accelerated Development,” December ,2002 http://siteresources.worldbank.org/INTPRS1/Resources/Country-Papers-andJSAs/Sri_Lanka_PRSP.pdf.

6. “Hambantota Port Feasibility Study Rejected,” Island, November ,21 ,2003http://www.island.lk/2003/11/21/news03.html.

7. “25 Colombo (Sri Lanka),” Lloyd’s List, August ,2 ,2017https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/articles/2017/one-hundred-ports/25-colombo-srilanka.

8. “Sri Lanka Colombo Plans for 35mn TEU Capacity with North Port,” Economy Next, September ,2016 ,22 http://www.economynext.com/Sri_Lanka_Colombo_plans_for_35mn_TEU_capacity_with_north_port3-6175.html.

9. “Hardliner Wins Sri Lanka Election,” BBC News, November ,18 ,2005http://news.bbc.co.uk/2/hi/south_asia/4447794.stm.

10. “I’ve Honoured My First Two Promises Made 5 Yrs Ago—MR First Vessel Ceremonially Berthed at Hambantota Port,” Island, November ,18 ,2010 http://www.island.lk/index.php?page_cat=articledetails&page=article-details&code_title=11569.

11. Guinness World Records, “Most Cabinet Ministers Appointed by a Government,” accessed February 19,,2019 http://www.guinnessworldrecords.com/world-records/most-cabinet-ministers-appointed-bya-government/.

12. Maria Abi-Habib, “How China Got Sri Lanka to CoughUp a Port,” New York Times, June ,25 ,2018 https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html.

13. Colum Lynch,“U.N.: Sri Lanka’s Crushing of Tamil Tigers May Have Killed 40,000 Civilians,” Washington Post, April ,21 ,2011 https://www.washingtonpost.com/world/un-sri-lankas-crushing-oftamil-tigers-may-have-killed-40000-civilians/2011/04/21/AFU14hJE_story.html?utm_term=.07d228a67783.

14. Central Intelligence Agency, “The World Factbook—Sri Lanka,” last updated February ,8 ,2019 https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ce.html.

15. Sonali Samarasinghe, “Helping Hambantota Investigation,” Lanka Standard, July ,3 ,2005
http://www.lankastandard.com/vault/helping-hambantota-investigation/.

16. “Bribery Complaint Filed against Former Sri Lankan President over Misappropriating Tsunami Funds,” Colombo Page, April ,24 ,2015
http://www.colombopage.com/archive_15A/Apr24_1429883356CH.php.

17. Nieman Foundation, “Louis M. Lyons Award for Conscience and Integrity in Journalism,” November 17, ,2009 https://nieman.harvard.edu/events/louis-m-lyons-award-for-conscience-and-integrity-injournalism/.

18. Amal S. Kumarage, “Feasibility Study for the Road Network for Hambantota Development Plan,” Department of Transport & Logistics Management, University of Moratuwa, December ,2010https://kumarage.files.wordpress.com/2015/03/2010-ucr-2-te-feasibility-of-road-network-forhambantota-develoment-rda-186pp.pdf.

19. Central Bank of Sri Lanka,Economic and Social Statistics of Sri Lanka 2010 (Colombo: Central Bank of Sri Lanka Statistics Department,2010),
https://web.archive.org/web/20190605142032/https:/www.cbsl.gov.lk/sites/default/files/cbslweb_documents/statistics /ot min.pdf;World Shipping Council, “Top 50 World Container Ports,” accessed February ,19 ,2019http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports. 20. James Kynge, Chris Campbell, Amy Kazmin, and Farhan Bokhari, “How China Rules the Waves,” Financial Times, January ,12 ,2017 https://ig.ft.com/sites/china-ports/.

21. Karthik Sivaram, “Locked-In” to China:The Colombo Port City Project (Stanford, CA: Leadership Academy for Development, 2016),https://fsi-live.s3.us-west-1.amazonaws.com/s3fspublic/colombo_port_city.pdf; China Harbour Engineering Company, “President of China and President of Sri Lanka Attended the Commencement Ceremony of

Colombo Port City Project," September ,18 ,2014 http://www.chec.bj.cn/pub/chec_pc/en/Media/PressReleases/2014/201903/t20190306_7046.html.

22. Matthew Funaiole and Jonathan Hillman, "China's Maritime Silk Road Initiative: Economic Drivers and Challenges," Center for Strategic and International Studies, April ,2 ,2018https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road-initiative-economic-drivers-and-challenges.

23. Diresh Jayasuriya, "Lotus Towerto Open Soon," Daily News, March ,2 ,2018 http://www.dailynews.lk/2018/03/02/business/144350/lotus-tower-open-soon.

24. Telecommunications Regulatory Commission of Sri Lanka, Cumulative Number of Licenses Granted under Section 17 of the Sri Lanka Telecommunications Act No 25 of 1991 as Amended (Colombo: Telecommunications Regulatory Commission of Sri Lanka, December 2018), http://www.trc.gov.lk/images/pdf/statis_q42018.pdf; Ministry of Mass Media and Information, Media Licence Issuedfor Television Transmission (Colombo: Ministry of Mass Mediaand Information, November 2018), https://media.gov.lk/images/pdf_word/2019/english-tv.pdf; Ministry of Mass Media and Information, MediaLicence Issuedfor Radio Broadcasting (Colombo: Ministry of Mass Media and Information, November 2018), https://www.media.gov.lk/images/pdf_word/2019/englishradio.pdf.

25. External Resources Department, Government of Sri Lanka, Global Partnership in Development (Colombo: External Resources Department, 2011), http://www.erd.gov.lk/images/pdf/global_partnership_in_development_2011.pdf.

26. "Mattala Rajapaksa International Airport Opens Tomorrow with Pomp and Pageantry," Sunday Times, March ,17 ,2013 http://www.sundaytimes.lk/130317/news/mattala-rajapaksa-international-airportopens-

tomorrow-with-pomp-and-pageantry-37247.html.

27. Allison Hope, "This $200 Million Airport Sees an Average of 7 Passengers a Day," Forbes, October 10, ,2017 https://www.cntraveler.com/story/this-200-million-dollar-airport-sees-an-average-of-7passengers-a-day.

28. Eric Ellis, "The Brothers' Grip," Global Mail, accessed February ,19 ,2019 http://tgmarchive.github.io/sri-lanka/brothers-grip.html.

29. Ellis, "Brothers' Grip."

30. "Buddha's 'BloodRelative' Tolerates His Tattoo but His Officials Can't Tolerate Buddha Tattoo," Colombo Telegraph, March ,19 ,2013 https://www.colombotelegraph.com/index.php/buddhas-bloodrelative-tolerates-his-tattoo-but-his-officials-cant-tolerate-buddha-tattoo/.

31. "I've Honoured My First Two Promises Made 5 Yrs Ago."

32. China Harbour Engineering Company, "Opening Ceremony of Hambantota Port in Sri Lanka Was Held," November ,22 ,2010 https://www.ccdz056.com/zg/tabid/81/InfoID/2666/Default.aspx&hl=en&gl=us&strip=1&vwsrc=0.

33. Abi-Habib, "How China Got Sri Lanka to CoughUp a Port."

34. Maithripala Sirisena, "A Compassionate Maithri Governance: A Stable Country," New Democratic Front, December ,2014 https://www.onlanka.com/wp-content/uploads/2014/12/maithripala-electionmanifesto-english.pdf.

35. Ranga Sirilal, "Chinese Firm Pays $584 Million in Sri Lanka Debt-to-Equity Deal," Reuters, June ,2018 ,28 https://www.reuters.com/article/us-sri-lanka-china-ports/chinese-firm-pays-584-million-in-srilanka-port-debt-to-equity-deal-idUSKBN1JG2Z6.

36. ShiharAneez, "China's 'Silk Road' Push Stirs Resentment and Protest in Sri Lanka," Reuters, February ,1 ,2017

https://www.reuters.com/article/us-sri-lanka-china-insight/chinas-silk-road-pushstirs-resentment-and-protest-in-sri-lanka-idUSKBN15G5UT.

37. "458 Employees Shut Out of Hambantota Port: Labour Minister Slams Port Company," Sunday Times, December ,3 ,2017 http://www.sundaytimes.lk/171203/news/458-employees-shut-out-of-hambantotaport-labour-minister-slams-port-company-271604.html.

38. China Xinhua News, "Another milestone along path of #BeltandRoad. Sri Lanka officially hands over southern port of Hambantota to China on -99year lease," Twitter, December ,9 ,2017 11:09 p.m., https://twitter.com/XHNews/status/939753813115789312/.

39. Jonathan Hillman, "The Hazards of China's Global Ambitions," Washington Post, February ,5 ,2018 https://www.washingtonpost.com/news/theworldpost/wp/2018/02/05/obor-china-asia/? utm_term=.fdf8206fbd98.

40. Abi-Habib, "How China Got Sri Lanka to CoughUp a Port."

41. Brahma Chellaney, "China's Debt-Trap Diplomacy," Project Syndicate, January ,23 ,2017https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma chellaney-2017-01.

42. Sri Lanka faced "significant" risk from Chinese lending, according to a study by the Center for Global Development, but was not among the eight countries at greatest risk. See John Hurley, Scott Morris, and Gailyn Portelance, Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective (Washington, DC: Center for Global Development, March 2018), https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policyperspective.pdf.

43. Christine Lagarde, "Belt and Road Initiative: Strategies to Deliver in the Next Phase," International Monetary Fund, April ,12 ,2018

https://www.imf.org/en/News/Articles/2018/04/11/sp041218-beltand-road-initiative-strategies-to-deliver-in-the-next-phase.

44. Marwaan Macan Markar, “Sri Lanka Sinks Deeper into China’s Grasp as Debt Woes Spiral,” Nikkei Asian Review, August ,29 ,2018 https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Sri-Lanka-sinksdeeper-into-China-s-grasp-as-debt-woes-spiral.

45. Kiran Stacey, “China Signs -99Year Lease on Sri Lanka’s Hambantota Port,” Financial Times, December ,11 ,2017 https://www.ft.com/content/e150ef0c-de37-11e7-a8a4-0a1e63a52f9c.

46. Deng Xiaoci, “China’s Blue Helmets Help Maintain Peace,” Global Times, May ,29 ,2018 http://www.globaltimes.cn/content/1104710.shtml.

47. Press Trust of India, “Hambantota Port Not a Military Base for Foreign Countries: Lanka PM Assures,” Hindustan Times, September ,1 ,2017 https://www.hindustantimes.com/worldnews/hambantota-port-not-a-military-base-for-foreign-countries-lanka-pm-assures/storyrXxlFtYizREefdRRotDacO.html.

48. Press Trust of India, “Hambantota Port Won’t Be Used as Military Base: Lankan Official,” India Today, February ,27 ,2018 https://www.indiatoday.in/pti-feed/story/hambantota-port-wont-be-used-asmilitary-baselankan-official-1178931-2018-02-27.

49. Ryan D. McLearnon, “Spruance Arrives in Sri Lanka for the 25th Anniversary of CARAT 2019Series,” United States Navy, April ,22 ,2019 https://www.public.navy.mil/surfor/ddg111/Pages/Spruance-arrives-in-Sri-Lanka-for-the-25thanniversary-of-CARAT-2019-series.aspx; “Japanese Naval Ship ‘Ikazuchi’ Arrives at Hambantota Port,” Daily FT, January ,16 ,2019 http://www.ft.lk/news/Japanese-Naval-Ship-Ikazuchi-arrives-atHambantota-Port/56-670932.

50. Abi-Habib, “How China Got Sri Lanka to CoughUp a Port.”

51. Yogita Limaye, "Sri Lanka: A Country Trapped in Debt," BBC, May ,26 ,2017https://www.bbc.com/news/business-40044113.

52. Department of External Resources, Government of Sri Lanka, "Debt Indicators Summary," last modified September ,6 ,2018 http://www.erd.gov.lk/index.php? Option=com_content&view=article&id=86&Itemid=307&lang=en#debt-stock.

53. Yusuf Ariff, "Sri Lanka Facinga Massive Debt Crisis—Auditor General," Ada Derana, February ,2018 ,7 http://www.adaderana.lk/news/45829/sri-lanka-facing-a-massive-debt-crisis-auditor-general.

54. "India Firm's Interest in Sri Lankan Port Upgrade Advances," Journal of Commerce, September ,2018 ,17 https://www.joc.com/port-news/india-firm%E2%80%99s-interest-sri-lanka-port-upgradeadvances_20180917.html.

55. Zulfath Saheed, "Eastern Gateway Prepare for Takeoff or Landing?," LMD, accessed February ,2020 ,4 https://lmd.lk/eastern-gateway/.

56. Sanjeev Miglani and Mohamed Junayd, "After Building Spree,Just How Much Does the Maldives Owe China?," Reuters, November ,23 ,2018 https://www.reuters.com/article/us-maldives- politicschina/after-building-spree-just-how-much-does-the-maldives-owe-china-idUSKCN1NS1J2. 57. Quoted in "Inspiring Speeches at Gaining Independence," Sunday Observer, February ,14 ,2016http://archives.sundayobserver.lk/2016/02/14/fea02.asp.

58. Shihar Aneez and Ranga Sirilal, "Sri Lanka Signs Port Deals with China amid Political Upheaval," Reuters, November ,29 ,2018 https://www.reuters.com/article/us-sri-lanka-china/sri-lanka-signs-port

deals-with-china-amid-political-upheaval-idUSKCN1NY19S.

59. Shihar Aneez and Ranga Sirilal, "Sri Lanka PM Rajapaksa Resigns amid Government Shut Down Fears," Reuters, December ,15

,2018 https://www.reuters.com/article/us-sri-lanka-politics-rajapaksaidUSKBN1OE068.

60. “MR Blasts Govt. for Diluting Intelligence Services,” Daily Mirror, April ,23 ,2019 http://www.dailymirror.lk/breaking_news/MR-blasts-govt-for-diluting-intelligence-services/108165806.

61. “Minister Instructs to Resume Operations at Mattala Airport Soon,” Colombo Page, January ,12 ,2020 http://www.colombopage.com/archive_20A/Jan12_1578848662CH.php.

Chapter Nine. War and PEACE: East Africa

1. Charles W. Koburger, Naval Strategy East of Suez: The Role of Djibouti (New York: Greenwood, 1992), xvii.

2. International Development Association, “Project Appraisal Document on a Proposed Credit to the Republic of Djibouti,” World Bank, April ,4 ,2018 ,9 http://documents.worldbank.org/curated/en/826531523301322820/pdf/Djibouti-Public-Admin-PADPAD2604-04062018.pdf.

3. Julian Ryall, “Japan to Expand Djibouti Base Despite Decline in Piracy,” Deutsche Welle, November 19, ,2018 https://www.dw.com/en/japan-to-expand-djibouti-base-despite-decline-in-piracy/a46356825?maca=en-rss-en-all-1573-rdf.

4. Adam Satariano, “How the Internet Travels across Oceans,” New York Times, March ,10 ,2019 https://www.nytimes.com/interactive/2019/03/10/technology/internet-cables-oceans.html.

5. International Telecommunications Union, “ICT Data for the World, by Geographic Regions and by Level of

Development," accessed December ,20 ,2019 https://www.itu.int/en/ITUD/Statistics/Pages/stat/default.aspx.

6. Jiangsu Stock, "600487 Hengtong Optoelectronics—PEACE-Information Silk Road—Information Is Power" (in Chinese), Sina, April ,10 ,2017 http://guba.sina.com.cn/?s=thread&tid=370073&bid=357.

7. China's military has been a powerful force behind its technological rise. For an excellent history, see Evan A. Feigenbaum, China's Techno-Warriors: National Security and Strategic Competition from the Nuclear to the Information Age (Stanford, CA: Stanford University Press, 2003).

8. Mission Information Office, "The Prosperous Civil-Military Integration of Leading Enterprises into the 'People's Participation Army' in Suzhou: The Accumulation of Products, an Industry to Serve the Country" (in Chinese), Suzhou Chamber of Commerce, September ,11 ,2018http://www.szcc.org.cn/news-micro/su-zhou-min-can-jun-ling-jun-qi-ye-de-4706.html [link broken].

9. Cheng, "Hengtong Group Won 2015 China Innovation Model Award" (in Chinese), China Economic Weekly, December ,28 ,2015 https://web.archive.org/web/20190812090014/http://tech.hexun.com/2015-12-28/181467366.html; Hengtong Group, "OFweek Optical Communication Network: Joint Laboratory of Underwater Optical Network Established Hengtong Layout Underwater Optical Network" (in Chinese), November ,2016 ,1 http://www.hengtonggroup.com/news/497604.htm.

10. "PEACE Cable," interview with Xiaohua Sun, Capacity, December–January ,2019 ,60https://edition.pagesuite-professional.co.uk/html5/reader/production/default.aspx?pubname=&edid=bbc7ec88-c0e4-4ce6-b30b-95513cc7091c.

11. “Report: Kenya Risks Losing Port of Mombasa to China,” Maritime Executive, December ,20 ,2018https://www.maritime-executive.com/article/kenya-risks-losing-port-of-mombasa-to-china.

12. Charles Miller, The Lunatic Express: The Magnificent Saga of the Railway’s Journey into Africa (London: Head of Zeus, 2017).

.13 Su Zhou, “Number of Chinese Immigrants in Africa Rapidly Increasing,” China Daily, January ,2017 ,14 http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-01/14/content_27952426.htm; Brendon J. Cannon, “Is China Undermining Its Own Success in Africa?,” Diplomat, February ,8 ,2019 https://thediplomat.com/2019/02/is-china-undermining-its-own-success-in-africa/.

14. Geoff Hill, “Chinese Military Taking ‘Irresponsible Actions’ toward U.S. Forces in Djibouti, Intel Chief Says,” Washington Times, June ,16 ,2019 https://www.washingtontimes.com/news/2019/jun/16/china-us-military-clash-over-djibouti-airspace/; Paul Sonne, “U.S. Accuses China of Directing Blinding Lasers at American Military Aircraft in Djibouti,” Washington Post, May ,4 ,2018 https://www.washingtonpost.com/news/checkpoint/wp/2018/05/03/u-s-accuses-china-of-directingblinding-lasers-at-american-military-aircraft-in-djibouti/?utm_term=.750dcff99870.

15. Michael R. Gordon, “Russian Lasers Reported Aimed at U.S. Planes,” New York Times, October ,1987 ,3 https://www.nytimes.com/1987/10/03/world/russian-lasers-reported-aimed-at-us-planes.html.

16. Neil Melvin, “The Foreign Military Presence in the Horn of Africa Region,” SIPRI, April ,2019 ,4 https://sipri.org/sites/default/files/2019-04/sipribp1904.pdf.

17. Mahamoud Ali Youssouf, quoted in Max Bearak, “In Strategic Djibouti, a Microcosm of China’s Growing

Foothold in Africa," Washington Post, December ,30 ,2019 https://www.washingtonpost.com/world/africa/in-strategic-djibouti-a-microcosm-of-chinas-growingfoothold-in-africa/2019/12/29/a6e664ea-beab-11e9-a8b0-7ed8a0d5dc5d_story.html.

18. United Nations Conference on Trade and Development, The Djibouti City–Addis Ababa Transit and Transport Corridor: Turning Diagnostics into Action (Geneva: United Nations, 2018), ,20 https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aldc2018d6_en.pdf.

19. China Merchants Holdings, "Acquisition of 23.5% Interests in Joint Venture in Djibouti," December 30, ,2012 http://www3.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2012/1230/ltn20121230025.pdf.

20. FactWire, "The First 'One Belt, One Road' Project Was on the Hong Kong Court: The China Merchants Port Was Accused of Ignoring the Franchise" (in Chinese), FactWire, February ,10 ,2019https://www.factwire.org/single-post/2019/02/10/Legal-battle-for-control-of-Djibouti-ports-comes-toHong-Kong.

21. Author interview, April ,29 .2019

22. John R. Bolton, "Remarks on the Trump Administration's New Africa Strategy," White House, December ,13 ,2018 https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/remarks-national-securityadvisor-ambassador-john-r-bolton-trump-administrations-new-africa-strategy/.

23. "Djibouti Inaugurates Africa's Largest Free Trade Zone," Maritime Executive, July ,5 ,2018https://maritime-executive.com/article/djibouti-inaugurates-africa-s-largest-free-trade-zone.

24. DP World, "What We Do: Berbera-Somaliland," accessed February ,4 ,2020https://www.dpworld.com/what-we-do/our-locations/Middle-East-Africa/Berbera/somaliland.

25. TeleGeography, "Submarine Cable Map," Primetrica Inc., accessed February ,4 ,2020https://www.submarinecablemap.com/#/landing-point/djibouti-city-djibouti.

26. Bolton, "Remarks on the Trump Administration's New Africa Strategy." These principles were put forth by Zhou Enlai during his 1964–1963 visit to Africa.

27. Virginia Thompson and Richard Adloff, Djibouti and the Horn of Africa (Stanford, CA: Stanford UniversityPress, 1968), 28 ·206. Alberto Sbacchi, Legacy of Bitterness: Ethiopia and Fascist Italy, 1941–1935 (Trenton, NJ: Red Sea, 1997); Suez Canal Authority, Government of Egypt, "Canal History: Historical Outline," accessed February ,4 ,2020 https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx.

29. John Irish, "Macron Warns of Chinese Risk to African Sovereignty," Reu-ters, March ,11 ,2019 https://www.reuters.com/article/us-djibouti-france/macron-warns-of-chinese-risk-to-africansovereignty-idUSKBN1QS2QP.

30. Office of African and Latin American Analysis, U.S. Central Intelligence Agency, Djibouti: Gouled under Pressure (Washington, DC: Directorate of Intelligence, 1986), ,2

https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CIA-RDP88T00768R000200240001-8.pdf.

31. United Nations Conference on Trade and Development, "UNCTAD FDI/TNC Database: Djibouti," accessed February ,4 ,2020 https://unctad.org/Sections/dite_fdistat/docs/webdiaeia2014d3_DJI.pdf.

32. "China to Sign $3.3 Bln Loan for Addis-Djibouti Railway Project," Ethiopia First, April ,29 ,2013 https://web.archive.org/web/20130503190450/http://www.ethiopiafirst.info/etnews/index.php/component/k2/item/222china-to-sign-$-33-bln-loan-for-addis-

djibouti-railway-project.html Istvan Tarrosy and Zoltán Vörös, "China and Ethiopia, Part 2: The Addis Ababa–Djibouti Railway," Diplomat, February 22, 2018, https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-2-the-addis-ababa-djibouti-railway/.

33. "Camel Trains Are Holding Up Ethiopia's New Railway Line," Economist, February 10, 2018, https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2018/02/10/camel-trains-are-holding-up-ethiopiasnew-railway-line.

34. Thompson and Adloff, Djibouti and the Horn of Africa, 205–206.

35. Téwodros W. Workneh, "The Politics of Telecommunications and Development in Ethiopia" (PhD diss., University of Oregon, 2014), 148–151.

36. Raymond Jonas, the Battle of Adwa: African Victory in the Age of Empire (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2015).

37. United Nations Conference on Trade and Development, Djibouti City–Addis Ababa Transit and Transport Corridor.

38. Robert Peet Skinner, Abyssinia of To-Day: An Account of the First Mission Sent by the American Government to the Court of the King of Kings, 1903–1904 (New York: Longmans, Green, 1906), 86–90, https://archive.org/stream/abyssiniaoftoday00skinrich/abyssiniaoftoday00skinrich_djvu.txt.

39. Amanda Kay McVety, "Pursuing Progress: Point Four in Ethiopia," Diplomatic History 32, no. 3 (June 2008), 371–403, https://www.jstor.org/stable/24915879.

40. Lemmu Baissa, "United States Military Assistance to Ethiopia, 1953–1974: A Reappraisal of a Difficult Patron-

Client Relationship," Northeast African Studies ,11 no. 3 :(1989) ,70–51https://www.jstor.org/stable/43660384.

41. "Revolution and Military Government," in Ethiopia: A Country Study, rev. ed., ed. Harold D. Nelson and Irving Kaplan (Washington, DC: Library of Congress, 1993), accessed February ,4 ,2020 http://memory.loc.gov/frd/etsave/et_01_07.html.

42. Office of African and Latin American Analysis, U.S. Central Intelligence Agency, Ethiopia: The Impact of Soviet Military Assistance (Washington, DC: Directorate of National Intelligence, January 1983), https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/DOC_0000496797.pdf.

43. Minor agreements preceded Zemin's visit, including technical, economic, and trade agreements, but their impact was limited. China also provided a $15 million loan in ,1988 for a national stadium and ring road.

44. Zeng Aiping and Shu Zhan, "Origin, Achievements, and Prospects of the Forum on China-Africa Cooperation," China International Studies, no. 72 (September–October 2018): ,108–88 https://www.focac.org/eng/lhyj_1/yjcg/P020181026382446204313.pdf.

45. Yun Sun, "China's 2018 Financial Commitments to Africa: Adjustment and Recalibration," Africa in Focus (blog), Brookings Institution, September ,5 ,2018 https://www.brookings.edu/blog/africa-infocus/2018/09/05/chinas-2018-financial-commitments-to-africa-adjustment-and-recalibration/.

46. Nana Addo Dankwa Akufo-Addo, "Ghana Aiming to Replicate China's Success Story," Presidency: Republic of Ghana, September ,4 ,2018 http://presidency.gov.gh/index.php/briefing-room/news-style2/809-ghana-aiming-to-replicate-china-s-success-story-president-akufo-addo.

47. Deborah Brautigam, The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa (New York: Oxford University Press, 2009), .114

48. Irene Yuan Sun, The Next Factory of the World: How Chinese Investment Is Reshaping Africa (Boston: Harvard Business Press, 2017).

49. Howard W. French, China's Second Continent: How a Million Migrants Are Building a New Empire in Africa (New York: Knopf, 2014),.42

50. Ernst and Young, "Turning Tides: EY Attractiveness Program, Africa," October ,2018 https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-Africa-Attractiveness-2018/$FILE/ey-AfricaAttractiveness-2018.pdf .

51. Tan Jian, "Remarks at 'China-Africa: People-to-People Exchange for Mutual Learning' Seminar by Chinese Ambassador Tan Jian" (speech at "China-Africa: People-to-People Exchange for Mutual Learning" seminar, Addis Ababa, Ethiopia, February ,2 2018), http://et.chinaembassy.org/eng/zagx/t1534986.htm.

52. Aaron Maasho, "Ethiopia Loosens Throttle on Many Key Sectors, but Privatization Still Far Off," Reuters, June ,6 ,2018 https://www.reuters.com/article/us-ethiopia-privatisation/ethiopia-loosensthrottle-on-many-key-sectors-but-privatization-still-far-off-idUSKCN1J21QV.

53. Quoted in Dereje Feyissa, "Aid Negotiation: The Uneasy 'Partnership' between EPRDF and the Donors," Journal of Eastern African Studies 5 :(2011) .795

54. LishanAdam, Risks and Opportunities of Late Telecom Privatization: The Case of Ethio Telecom (Cape Town: Research ICT Africa,2019),,8 https://researchictafrica.net/wp/wpcontent/uploads/2019/02/2019_After-

Access-Steps-and-issues-in-the-privatisation-of-thetelecommunication-sector-in-Ethiopia.pdf.

55. Katrina Manson, "Ethiopia's Leader Aims to Maintain Tight Rein on Key Businesses," Financial Times, May ,27 ,2013 http://www.ft.com/intl/cms/s/0/c0985378-c5ef-11e2-99d1-00144feab7de.html.

56. Meles Zenawi, "FT Interview: Meles Zenawi, Ethiopian Prime Minister," interview by William Wallis, Financial Times, February ,6 ,2007 https://www.ft.com/content/4db917b4-b5bd-11db-9eea0000779e2340.

57. Téwodros W. Workneh, "State Monopoly of Telecommunications in Ethiopia: Origins, Debates, and the Way Forward," Review of African Political Economy ,45 no. 158 :(2018) .608–592

58. Mesfin Belachew, "Investment in Broadband Infrastructure in Ethiopia" (paper presented at UNOHRLLS Regional Meeting for African LDCs, Dakar, Senegal, March ,15 2017), http://unohrlls.org/custom-content/uploads/2017/03/Presentation-on-BB-in-Ethiopia.pdf; International Telecommunications Union, "Country ICT DATA (Until 2018): Fixed-Telephone Subscriptions," accessed December ,20 ,2019 https://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/stat/default.aspx.

59. Janelle Plummer, Diagnosing Corruption in Ethiopia (Washington, DC: World Bank, 2012), ,356 https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/13091/699430PUB0Publ067869B09780821395318.pdf? Sequence=1&isAllowed=y.

60. Zhao Lili, "Contributing to the Development of Ethiopia with Wisdom and Strength," ZTE, https://www.zte.com.cn/global/about/magazine/zte-technologies/2009/6/en_414/172517.

61. Lili.

62. The mobile penetration rate is the number of SIM cards or mobile devices divided by the total population and can exceed 100 percent.

63. Adam, Risks and Opportunities of Late Telecom Privatization, 64 .6–5. Ewan Sutherland, “China and Africa: Alternative Telecommunications Policies and Practices,” African Journal of Information and Communication 17 :(2016) .182–181

65. Tokunbo Ojo, “Political Economy of Huawei’s Market Strategies in the Nigerian Telecommunication Market,” International Communication Gazette ,79 no. 3 :(2017) .327

66. Benjamin Tsui, “Do Huawei’s Training Programs and Centers Transfer Skills to Africa?” (Policy Brief no. ,14 China Africa Research Initiative, Washington, DC, 2016), https://static1.squarespace.com/static/5652847de4b033f56d2bdc29/t/578e94e83e00be65954feb3f/1468962026573/ Tsui+ Alemayehu Geda and Atenafu G. Meskel, “Impact of China-Africa Investment Relations: The Case of Ethiopia” (Policy Brief no. ,11 Africa Economic Research Consortium, Nairobi, July 2013), https://aercafrica.org/wp-content/uploads/2018/07/CA_11_GedaMeskel.pdf.

67. Tom Gardner, “Ethiotel Strives for Better Signal,” Africa Report, May ,3 ,2018 https://www.theafricareport.com/667/ethiotel-strives-for-better-signal/.

68. Felix Horne and Cynthia Wong, “They Know Everything We Do: Telecom and Internet Surveillance in Ethiopia,” Human Rights Watch, March ,25 ,2014 https://www.hrw.org/report/2014/03/25/theyknow-everything-we-do/telecom-and-internet-surveillance-ethiopia#.

69. Téwodros W. Workneh, “Chinese Multinationals in the Ethiopian Telecom Sector,” Communication, Culture &

Critique ,9 no. 2 (February 2016): ,138 https://academic.oup.com/ccc/article/9/1/126/3979314.

70. Michael Kovrig, “China Expands Its Peace and Security Footprint in Africa,” International Crisis Group, October ,24 ,2018 https://www.crisisgroup.org/asia/north-east-asia/china/china-expands-itspeace-and-security-footprint-africa.

71. Joan Tilouine and Ghalia Kadiri, “In Addis Ababa, the Seat of the African Union Spied On by Beijing” (in French), Le Monde, January ,27 ,2018 https://www.lemonde.fr/afrique/article/2018/01/26/a-addisabeba-le-siege-de-l-union-africaine-espionne-par-les-chinois_5247521_3212.html.

72. World Bank, Project Appraisal Document on a Proposed Regional IDA Grant in the Amount of SDR 16.5 Million (US$25 Million Equivalent) to the African Union Commission for the Support for Capacity Development of the African Union Commission and Other African Union Organs Project (Washington, DC: World Bank, 2014), http://documents.worldbank.org/curated/en/205721468194353464/pdf/816180PAD0P126010Box385177B00OUO090.p

73. Huawei, “Desktop Cloud Draws Praise in Africa,” July ,25 ,2013 https://e.huawei.com/en/casestudies/global/older/hw_201214.

74. Danielle Cave, a researcher at the Australian Strategic Policy Institute, was among the first to make these connections.See Cave, “The African Union Headquarters Hack and Australia’s 5G Network,” The Strategist (Australian Strategic Policy Institute), July ,13 ,2018 https://www.aspistrategist.org.au/the-african-union-headquarters-hack-and-australias-5g-network/; African Union, “AUC Signs MoU with Huawei for Partnership on ICT,” February ,3 ,2015 https://au.int/en/newsevents/29758/auc-signs-mou-huawei-partnership-ict.

75. Deng Yingying, “China’s National Innovation System (NIS) in the Making: Case Studies of Three Indigenous

Chinese Companies" (master's thesis, University of Massachusetts–Lowell, 2003),,11 .46 –45

76. Christopher Balding and Donald C. Clarke, "Who Owns Huawei?," SSRN, April ,17 ,2019 https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3372669.

77. Reuters, "China Rejects Claim It Bugged Headquarters It Built for African Union," Guardian, January 29, ,2018 https://www.theguardian.com/world/2018/jan/30/china-african-union-headquarters-buggingspying.

78. Cave, "African Union Headquarters Hack."

79. Chinedum Uwaegbulam, "West Africa: New Ecowas Abuja Headquarters Project Throws Up Consultancy Jobs," AllAfrica, March ,11 ,2019 https://allafrica.com/stories/201903110079.html.

80. Jonathan E. Hillman, Influence and Infrastructure: The Strategic Stakes of Foreign Projects (Washington, DC: Center for Strategic and International Studies, 2019), ,14 https://csisprod.s3.amazonaws.com/s3fspublic/publication/190123_Hillman_InfluenceandInfrastructure_WEB_v3.pdf.

81. Elaine Sciolino, "The Bugged Embassy Case: What Went Wrong," New York Times, November ,1988 ,15 https://www.nytimes.com/1988/11/15/world/the-bugged-embassy-case-what-went-wrong.html.

82. Sutherland, "China and Africa," .184

83. Hua Jingyi, "Huawei ZTE Won the Bid for Kenya Optical Cable Backbone Construction Project" (in Chinese), OFweek, September ,4 ,2007 https://fiber.ofweek.com/2007-09/ART-210007-811010671001.html.

84. James A. Lewis, "5G: The Impact on National Security, Intellectual Property, and Competition" (testimony before the

Senate Committee on the Judiciary, Washington, DC, May ,14 2019), ,7https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fspublic/congressional_testimony/190514_Jim_Lewis_Testimony.pdf

85. GSM Association, "Case Study: RuralStar Huawei Safaricom," January ,10 ,2019

https://www.gsma.com/futurenetworks/wiki/ruralstar-huawei-safaricom-casestudy/#87b0f37ea57dc3bb8bf3db501600eb3e.

86. Lauder Institute, Lauder Global Business Insight Report :2009 First-Hand Perspectives on the Global Economy (Philadelphia: Lauder Institute, Knowledge@Wharton, 2009), https://docplayer.net/23954919-Lauder-global-business-insight-report-2009.html; Christine Chang, Amy Cheng, Susan Kim, Johanna Kuhn-Osius, Jesús Reyes, and Daniel Turgel, "Huawei Technologies: A Chinese Trail Blazer in Africa," Knowledge@Wharton, April ,20 ,2009 http://knowledge.wharton.upenn.edu/article/huawei-technologies-a-chinese-trail-blazer-in-africa/.

87. Lauder Institute, Lauder Global Business Insight Report .2009

88. Mao Tse-Tung, Selected Works of Mao Tse-Tung, vol. 4 (Beijing: Foreign Languages Press, 1961), 157.

89. Okuttah Mark, "Safaricom Hands Over CCTV System to Police This Week," Business Daily Africa, November ,22 ,2015 https://www.businessdailyafrica.com/Corporate-News/Safaricom-hands-overCCTV-system-to-police-this-week/539550-2967242-slf222z/index.html.

90. Donal Power, "Global Smart Cities Market to Reach a Whopping $3.5 Trillion by ",2026 ReadWrite, January ,7 ,2017 https://readwrite.com/2017/01/07/smart-cities-market-will-grow-3-5-trillionworldwide-2026-cl4/.

91. Huawei, "Safe City: Kenya," April ,10 ,2018 https://e.huawei.com/en/videos/global/2018/201804101038.

92. Matthew Dalton, "Telecom Deal by China's ZTE, Huawei in Ethiopia Faces Criticism," Wall Street Journal, January ,6 ,2014 https://www.wsj.com/articles/telecom-deal-by-china8217s-zte-huawei-inethiopia-faces-criticism-1389064617.

93. "Bone and Structure of Sh45 Billion Safarigate Scandal," Nairobi Law Monthly¸ March ,10 ,2016 http://nairobilawmonthly.com/index.php/2016/03/10/bone-and-structure-of-sh45-billion-safarigatescandal/.

94. Edith Mutehya, "Kenya and Huawei Sign Agreement for DigitalTransformation," China Daily, May 16, ,2017 http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-05/16/content_29372143.htm.

95. World Bank, The Economics of Rail Gauge in the East Africa Community (Washington, DC: World Bank 2013), https://africog.org/wp-content/uploads/2017/06/World-bank-Report-on-the-StandardGauge-Railway.pdf.

96. UhuruKenyatta, "Speech at the Jamhuri Day 50th Independence Anniversary Celebrations," Nairobi, Kenya, December ,12 ,2013 http://www.kenyabrussels.com/ckfinder/userfiles/files/news%20&%20events/2013/Pres_Kenyatta_speech_50th_Annive

97. Victor Wahome, "Impact of the Standard Gauge Railway (SGR) and Lapsset Development Corridor to the Kenyan Economy," Kenya Railway Corporation, March ,26 ,2015 https://web.archive.org/web/20160705134949/http://www.isk.or.ke/userfiles/SGR_Presentation_March_2015. pdf A. Dreher, A. Fuchs, B. C. Parks, A. M. Strange, and M. J. Tierney, "China EXIM Bank Loans USD 1.633B for Nairobi-Mombasa Railway Section (Link to Project #31777 and #47025)," AidData, ,2017 https://china.aiddata.org/projects/37103.

98. Office of the President of the Republic of Kenya, "President Kenyatta Delivers the SGR, His Biggest Promise

to Kenyans," May ,31 ,2017 http://www.president.go.ke/2017/05/31/president-kenyattadelivers-the-sgr-his-biggest-promise-to-kenyans/.

99. Paul Wafula, "Revealed: SGR Workers Treated Badly by Chinese Masters," Standard Media, July ,2018 ,8 https://www.standardmedia.co.ke/article/2001287179/revealed-sgr-workers-treated-badly-bychinese-masters.

100. Xinhua, "Kenya's New Railway Builds Ties between Ordinary Kenyans, Chinese," Xinhuanet, June 17, ,2018 http://www.xinhuanet.com/english/2018-06/17/c_137260738.htm.

101. Lily Kuo, "Kenya's $3.2 Billion Nairobi-Mombasa Rail Line Opens with Help from China," Quartz Africa, June ,2 ,2017 https://qz.com/africa/996255/kenyas-3-2-billion-nairobi-mombasa-rail-lineopens-with-help-from-china/; Xinhua, "Experts Envisage Integrated High Speed Railway Network in

Africa," China.org.cn, April ,10 ,2019 http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/201904/10/content_74667099.htm.

102. Quoted in Miller, Lunatic Express, Kindle loc. –4761 .4790

103. Quoted in Miller, Kindle loc. .5668

104. Njuguna Ndung'u, "M-Pesa—A Success Story of Digital Financial Inclusion" (Practitioner's Insight, University of Oxford Blavatnik School of Government, Oxford, UK, July 2017), https://www.bsg.ox.ac.uk/sites/default/files/2018-06/2017-07-M-Pesa-Practitioners-Insight.pdf.

105. Duncan Miriri, "Kenya's Safaricom FY Earnings Jump on Upbeat M-Pesa Growth," Business Report, May ,4 ,2019 https://www.iol.co.za/business-report/international/kenyas-safaricom-fy-earnings-jumpon-upbeat-m-pesa-growth-22440491.

106. Cynthia Ilako, "Mobile Cash Transactions Averaged Sh15 Million per Minute in ",2018 Star, April ,2018 ,2 https://www.the-star.co.ke/business/2019-04-02-mobile-cash-transactions-averaged-sh15million-per-minute-in-2018/.

107. For the projected share, see Japan International Cooperation Agency, Project for Master Plan on Logistics in Northern Economic Corridor: Final Report, Annex—Data Book (Nairobi: Japan International Cooperation Agency, March 2017), https://www.works.go.ug/wpcontent/uploads/2017/11/EI-JR17053-NECMP-DB-vol1-01.pdf.

108. Patrick Beja, "State Orders Ship Agents to Transport Goods on SGR," Standard Media, February ,2018 ,24 https://www.standardmedia.co.ke/article/2001270942/state-orders-ship-agents-to-transportgoods-on-sgr.

109. World Bank, Africa Transport Unit, "The Economics of Rail Gauge in the East Africa Community," August ,8 ,2013 https://africog.org/wp-content/uploads/2017/06/World-bank-Report-on-the-StandardGauge-Railway.pdf.

110. George Omondi, "Kenya to Start Repaying the Sh319bn SGR Loan in ",2023 Business Daily Africa, August ,9 ,2017 https://www.businessdailyafrica.com/corporate/shipping/Kenya-start-repayingSh319bn-SGR-2023/4003122-4051318-s1paamz/index.html.

111. "Report: Kenya Risks Losing Port of Mombasa to China."

112. Claire Munde, "China Will Not Take Over Port of Mombasa, Ignore Propaganda—Uhuru," Star, December ,29 ,2018 https://www.the-star.co.ke/news/2018-12-29-china-will-not-take-over-port-ofmombasa-ignore-propaganda-uhuru/; George Omondi, "Mombasa Port at Risk as Audit Finds It Was Used to Secure SGR Loan," East African, December ,20 ,2018

https://www.theeastafrican.co.ke/business/Mombasa-port-SGR-loan-default-Chinsa/2560-4903360clh5nn/index.html.

113. U.S. Department of State, Bureau of African Affairs, "U.S. Relations with Kenya," September ,4 ,2018 https://www.state.gov/u-s-relations-with-kenya/.

114. James Baraza, "Lamu Port Hits Key Milestone with First Berth Completion," Construction Kenya, August ,29 ,2019 https://www.constructionkenya.com/5293/lamu-port-project/.

115. Joseph Kahn, "China Has an Ancient Mariner to Tell You About," New York Times, July ,20 ,2005 https://www.nytimes.com/2005/07/20/world/asia/china-has-an-ancient-mariner-to-tell-you-about.html.

116. Charles Clover, "South China Sea Island-Maker Seeks Foreign Flotation," Financial Times, June ,2015 ,11 https://www.ft.com/content/2bd0b16a-0f51-11e5-897e-00144feabdc0.

117. Otsieno Namwaya and Aditi Shetty, "'They Just Want to Silence Us': Abuses against Environmental Activists at Kenya's Coast Region," Human Rights Watch, December ,17 ,2018https://www.hrw.org/report/2018/12/17/they-just-want-silence-us/abuses-against-environmentalactivists-kenyas-coast.

118. Adam Moore, "The U.S.'s Overlooked Counter-terrorism Outpost in Kenya," Conflict Geographies (blog), November ,16 ,2016 https://conflictgeographies.com/2016/11/29/the-u-s-s-overlooked-counterterrorism-outpost-in-kenya/.

119. Jane Mugambi and Weldon Kipkemoi, "Chinese Firm Halts Work at Lamu Port," Standard, January ,2020 ,8 https://www.standardmedia.co.ke/article/2001355693/chinese-firm-halts-work-at-lamu-port.

120. Japan Port Consultants Ltd. and BAC/GKA JV Company, "LAPSSET Corridor and New Lamu Port Feasibility Study and

Master Plans Report," May ,2011 https://drive.google.com/file/d/0B7w3900K6lYnSndkdEtjNXJXbnc/view.

Chapter Ten. Refining the Blueprint

1. Presidency of the Republic of Turkey, "A New Era Will Be Heralded in Our Region Based on Stability and Prosperity," May ,14 ,2017 https://www.tccb.gov.tr/en/news/542/75199/a-new-era-will-beheralded-in-our-region-based-on-stability-and-prosperity.

2. Shohret Hoshur, "Around 120,000 Uyghurs Detained for Political Re-education in Xinjiang's Kashgar Prefecture," Radio Free Asia, January ,22 ,2018 https://www.rfa.org/english/news/uyghur/detentions01222018171657.html ;

Stephanie Nebehay, "U.N. Says It Has Credible Reports That China Holds Million Uighurs in SecretCamps," Reuters, August ,10 ,2018 https://www.reuters.com/article/uschina-rights-un/u-n-says-it-has-credible-reports-that-china-holds-million-uighurs-in-secret-campsidUSKBN1KV1SU.

3. SPA, "Saudi, Chinese Officials Meet at Belt and Road Forum in Beijing," Arab News, April ,26 ,2019 http://www.arabnews.com/node/1488556/saudi-arabia; Xinhua, "Xi Jinping Met with Foreign Leaders Attending the Second Belt and Road Forum for International Cooperation," Belt and Road Portal, April ,29 ,2019 https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/87410.htm.

4. Philip Hammond, "Belt and Road Forum: Philip Hammond's Speech" (speech at the Second Belt and Road Forum for International Cooperation, Beijing, April

,26 2019), https://www.gov.uk/government/speeches/belt-and-road-forum-philip-hammonds-speech.

5. China Economic News, "The Complete Speech of Prime Minister Imran Khan at the Belt and Road Forum ",2019 CPEC Info, April ,26 ,2019 http://www.cpecinfo.com/news/the-complete-speech-ofprime-minister-imran-khan-at-the-belt-and-road-forum-2019/Njk5OQ.

6. Mahathir Mohamad, "Speech at the High-Level Meeting of Belt and Road Forum for International Cooperation" (speech at the Second Belt and Road Forum for International Cooperation, Beijing, April 26, 2019),Prime Minister's Office of Malaysia, https://www.pmo.gov.my/2019/04/speech-at-the-highlevel-meeting-of-belt-and-road-forum-for-international-cooperation/.

7. Prime Minister's Office of Malaysia, "PressStatement by YAB Prime Minister Tun Dr. Mahathir Bin Mohamad on East Coast Rail Link (ECRL) Project," April ,15 ,2019 https://www.pmo.gov.my/2019/04/press-statement-by-yab-prime-minister-tun-dr-mahathir-binmohamad-on-east-coast-rail-link-ecrl-project/.

8. Web Desk, "Pakistan Received $2.1 Billion Loan from China," News, March ,25 ,2019 https://www.thenews.com.pk/latest/448668-pakistan-received-21-billion-loan-from-china.

9. Xi Jinping, "Working Together to Deliver a Brighter Future for Belt and Road Cooperation" (speech at the Second Belt and Road Forum for International Cooperation, Beijing, April ,26 2019), https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1658424.shtml.

10. Advisory Council of the Belt and Road Forum for International Cooperation, "Belt and Road Cooperation: For a BetterWorld, Report on the Findings and Recommendations from the First Meeting of the Advisory

Council of the Belt and Road Forum for International Cooperation," Belt and Road Portal, April ,10 ,2019 ,32 https://eng.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201904/201904280152042.pdf.

11. Xi, "Working Together."

12. Stephanie Petrella, "What Is an Economic Corridor?," Reconnecting Asia, Center for Strategic and International Studies, March ,27 ,2018 https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/whateconomic-corridor/.

13. Jonathan Hillman, "China's Belt and Road Is Full of Holes," Center for Strategic and International Studies, September ,4 ,2018 https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-full-holes.

14. Yun Sun, Africa in China's Foreign Policy (Washington, DC: Brookings Institution, April 2014), https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/Africa-in-China-web_CMG7.pdf; Wendy Leutert, "Challenges Aheadin China's Reform of State-Owned Enterprises," Asia Policy 21 (January 2016): ,87 https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/Wendy-Leutert-Challenges-aheadin-Chinas-reform-of-stateowned-enterprises.pdf; Sabine Mokry, "Chinese Experts Challenge Western Generalists in Diplomacy," Diplomat, August ,15 ,2018 https://thediplomat.com/2018/08/chineseexperts-challenge-western-generalists-in-diplomacy/.

15. Sun, Africa in China's Foreign Policy; Denghua Zhang and Graeme Smith,"China's Foreign Aid System: Structure, Agencies, and Identities," Third World Quarterly ,38 no. 10 :(2017) .2346–2330

16. Denghua Zhang, "China's New Aid Agency Won't Change Much," East Asia Forum, March ,9 ,2019

https://www.eastasiaforum.org/2019/03/09/chinas-new-aid-agency-wont-change-much/.

17. Nadege Rolland, “Beijing’s Response to the Belt and Road Initiative’s ‘Pushback’: A Story of Assessment and Adaptation,”Asian Affairs ,50 no. 2 :(2019) ,235–216 https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/03068374.2019.1602385.

18. Zhang, “China’s New Aid Agency Won’t Change Much.”

19. Jonathan Hillman, “China’s New Silk Road Conundrum,” Washington Post, February ,14 ,2018 https://www.washingtonpost.com/news/theworldpost/wp/2018/02/14/cpec/?utm_term=.84d01780c373.

20. S. A. M. Adshead, Central Asia in World History (New York: Palgrave, 1993), .89

21. AustinRamzy, “He Needed a Job. China Gave Him One: Locking Up His Fellow Muslims,” New York Times, March ,2 ,2019 https://www.nytimes.com/2019/03/02/world/asia/china-muslim-detentionuighur-kazakh.html.

22. Xinhua, “Xi Calls for Building ‘Great Wall of Iron’ for Xinjiang’s Stability,” Xinhuanet, March ,2017 ,10 http://www.xinhuanet.com//english/2017-03/10/c_136119256.htm.

23. Adrian Zenz, “Xinjiang’s Re-education and Securitization Campaign: Evidence from Domestic Security Budgets,” China Brief ,18 no. 17 (November ,5 2018), https://jamestown.org/program/xinjiangs-re-education-and-securitization-campaign-evidence-fromdomestic-security-budgets/.

24. Xi Jinping, “Work Together to Build the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road” (speech at the Belt and Road Forum for International Cooperation, Beijing, May ,14 2017),

Xinhuanet, May ,16 ,2017 http://www.xinhuanet.com//english/2017-05/16/c_136287878.htm.

25. J. A. Hobson, Imperialism: A Study (New York: James Pott, 1902); Vladimir Il'ich Lenin, Imperialism, the Highest Stage of Capitalism: A Popular Outline (New York: International, 1939); Edward W. Said, Culture and Imperialism (London: Chatto and Windus, 1993); Uday Singh Mehta, Liberalism and Empire: A Study in Nineteenth-Century British Liberal Thought (Chicago: University of Chicago Press, 1999).

26. "Imperialism, n.," OED Online, Oxford University Press, accessed January ,17 ,2020 https://www.oed.com/view/Entry/92285?redirectedFrom=imperialism&.

27. Howard W. French, China's Second Continent: How a Million Migrants Are Building a New Empire in Africa (New York: Random House, 2014), .261–260

28. Francis Fukuyama, Michael Bennon, and Bushra Bataineh, "How the Belt and Road Gained Steam: Causes and Implications of China's Rise in Global Infrastructure" (CDDRL Working Papers, Freeman Spogli Institute for International Studies, Stanford, CA, May 2019), https://cddrl.fsi.stanford.edu/publication/how-belt-and-road-gained-steam-causes-and-implicationschina%E2%80%99s-rise-global.

29. Robert M. Orr Jr., The Emergence of Japan's Foreign Aid Power(New York: Columbia University Press, 1990).

30. George Friedman and Meredith Lebard, The Coming War with Japan (London: St. Martin's, 1991).

31. European Commission,EU-China Connectivity Platform Short-Term Action Plan (Brussels: European Union, 2018), https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-07-13-eu-china-connectivityplatform-action-plan.pdf.

32. Andrew Small, “A Slimmer Belt and Road Is Even Scarier,” Bloomberg, April ,24 ,2019 https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2019-04-24/a-slimmed-down-belt-and-road-willincrease-china-s-influence.

33. Warren Buffet, “Berkshire’s Corporate Performance vs. the S&P ”,500 Berkshire Hathaway, ,2001 http://www.berkshirehathaway.com/2001ar/2001letter.html.