

بررسی دشواری های راه ترانزیتی افغانستان باکشورهای همسایه

بتاریخ 2 می 2012 خبری در بی بی سی نشر شد که ایران پنجاه هکتار زمین را در بندر تجارتی چا بهار به مدت پنجاه سال به تاجران افغان اجاره میدهد این توافقنامه توسط وزیر تجارت افغانستان و مدیر عامل بندر تجارتی چا بهار در کابل به امضاء رسید که تاجران افغان سالانه از واگذاری هر متر مربع زمین به مبلغ چهل افغانی (هفتاد سنت) حق الاجاره خواهند پرداخت و آقای احدی وزیر تجارت افغانستان "استفاده از بندر چا بهار را در رشد اقتصادی افغانستان با اهمیت خواند". که البته امضای این توافقنامه برای کشور ما یک امید واری توام با احتیاط است

ما در گذشته تجارب تلخی را با دو کشور همسایه ایران و به خصوص پاکستان داشتیم و هنوز این مشکل دارد که در اثر روابط و انکشافات غیر پیش بینی شده و تنش های سیاسی راه ترانزیتی را به حیث یک حربه موثر اقتصادی و سیاسی بدون در نظر داشت توافقنامه های متعدد ترانزیتی در مقابل افغانستان استفاده نموده اند. بخصوص کشور پاکستان چندین توافقنامه های ترانزیتی را با افغانستان عقد نمود که قرار داد اخیر ترانزیتی یک امیدواری در مورد سهولت راه ترانزیتی برای حکومت و همچنان تاجران افغان خلق نمود ولی دیری از عقد این قرار داد نگذشته بود که امید واری ما به یاس مبدل شد و قرارداد های عقد شده با پاکستان صرف حرف های روی کاغذ باقی ماند و از جانب پاکستان این توافقنامه بارها نقض شد و هر بار با بهانه های مختلف اموال التجاره افغانستان را در بندر کراچی توقف داد و از این طریق ضربه ای بزرگ اقتصادی بر کشور ما وارد ساخته است یکی از این مشکلات ترانزیتی با پاکستان که البته هدف سیاسی را در بردارد چند روز قبل در اخبار جهان نشر شد که به تعداد چهارونیم میلیون کتب درسی شاگردان مکاتب افغانستان در بندر کراچی توسط حکومت پاکستان توقیف شد به بهانه اینکه کتب چون به کمک حکومت امریکه در دوبی چاپ شده و پاکستان ادعا دارد که اموال ناتو تحت قیود ترانزیتی پاکستان است بناً کتب درسی شاگردان افغان نیز اموال ناتو شمرده شده و اجازه انتقال رابه افغانستان ندارد و تماس های مکرر و تقاضا های حکومت افغانستان و نهاد های مدنی در این مورد بی جواب ماند و پاکستان به این تقاضاها ی افغانستان وقعی نگذاشت ، همچنان ایران سال گذشته در قهر زمستان واردات نفت افغانستان را که از کشورهای عراق و کشور های خلیج تهیه شده بود و از طریق ایران به افغانستان وارد میشد در نزدیک سرحد ایران به تعداد هزارها لاری های نفت کش مال افغانستان را متوقف ساخت و یک اضطراب و کمبود نفت را در مارکیت های افغانستان ایجاد نمود ، هردو کشور همسایه خوب درک کرده اند که انسداد راه ترانزیتی بهترین وسیله فشار سیاسی و اقتصادی به مقابل افغانستان است . تهدید های راه ترانزیتی پاکستان و ایران به یک شکلی در آینده ادامه خواهد داشت ، ولی افغانستان اکنون نظربه موقف مهم جیوپولیتیکی که دارد میتواند که یک استراتژی موثر در مقابل تهدیدات این کشورها وضع نماید ولی نظر به ملاحظاتی که نزد حکومت آقای کرزی است از تاکتیک های دست داشته و موثر مقابل این دوکشور همسایه تا حال استفاده نکرده است.

قبل از اینکه در مورد استراتژی و تاکتیک های که اکنون افغانستان در اختیار دارد واز آن در مشکلات راه ترانزیتی کشور های همسایه استفاده کند . شرح داده شود

بانیست نخست توضیح نمود که هدف از تاسیس بندر بحری چا بهار در ایران و بندر بحری گودر در پاکستان چه است ؟ بندر بحری چا بهار در ایران صرف به هدف قایم نمودن ارتباط راه های موصلاتی با کشور های آسیای میانه و بازار یابی برای مال التجاره تولیدات ایران از طریق افغانستان است و همچنان بندر بحری گودر پاکستان نیز صرف به منظور راه یابی به مارکیت های کشور آسیای میانه از طریق افغانستان تا سیس گردید و هردو

کشور همسایه برای انکشاف این دو بنادر بحری سرمایه گزاری های هنگفتی را متقبل شده اند و برای بدست آوردن مارکیت های کشور های آسیای مرکزی به رقابت اقتصادی برخاسته اند و سعی دارند که توسط شاهراه ها و تمدید خطوط آهن به این هدف برسند چون بندر بحری گودر در پاکستان و بندر بحری چابهار ایران برای افغانستان نیز از نگاه اقتصادی اهمیت زیاد دارد لازم است که برای معلومات خوانندگان محترم در مورد این دو بندر بحری تازه تاسیس مختصر توضیحات بعمل آید و بعداً توضیح خواهد شد که افغانستان چه وسایل و روش های سیاسی و اقتصادی را در دست دارد که بر مشکلات ترانزیتی کشورهای همسایه فایده آید .

اول: بندر بحری گودر پاکستان : تاسیس بندر بحری گودر چندین هدف را در بر دارد :

- 1- بندر بحری نوتاسیس گودر نسبت به بندر کراچی کوتاه ترین راه به سرحدات افغانستان است .
- 2- از نگاه استراتژیک بندر بحری گودر از کشور هند نسبت به بندر بحری کراچی خیلی فاصله دارد. و در درگیری های هندو پاکستان بندر کراچی مورد حمله هوایی هندوستانی ها قرار گرفت که فعالیت بندر کراچی را برای یک مدتی فلج نمود.
- 3- تاسیسات بحری گودر دارای چندین مرحله است که مرحله اول آن به کمک حکومت چین بسر رسید و 75 فیصد مصرف مرحله اول را چینیانی ها متقبل شدند که توسط یک کمپنی سنگاپور اداره و مدیریت میشود و مرحله دوم تاسیسات بندری گودر در سال 2010 تکمیل گردید. در اینجا باید تذکر داد که بندر بحری گودر به مشکلات سیاسی و منطقه ای نیز مواجه است و چون گودر در ایالت بلوچستان واقع است و بلوچها در بسر رسیدن این بندر پروبلم ها ایجاد نموده و چندین بار بالای انجنیرهای چینیانی حمله نموده اند. که در کار آن موقتاً تاخیر وارد شد.
- 4- گودر پروژه بزرگی است که بدون کمک چینیانی ها و کنار آمدن با آزادی خواهان بلوچ امکان موفق بودن آن به حیث یک بندر بحری بین المللی کم است و گذشته از آن زیر بنای کمکی مانند راه آهن و ظرفیت های صنعتی در این منطقه کمتر انکشاف نموده است.
- 5- بخش های جنوب افغانستان برای کوریدور ترانسپورتی پاکستان فعلاً طوری که شاید و باید مساعد نیست که از این طریق به کشورهای آسیای میانه به آسانی اموال التجاره را انتقال دهد.
- 6- بانک انکشاف آسیائی خیلی محتاطانه پروژه گودر را ارزیابی نمود و در راپوری توضیح شده که شاید اگر این پروژه بزرگ تکمیل شود این بندر تنها برای کشورهای اوزبیکستان و ترکمنستان مفید ثابت شود .

دوم: بندر بحری چابهار ایران :

- 1- بندر بحری چابهار توسط سرمایه گزاری و کمک کشور هند تاسیس و این بندر بحری از نگاه استراتژیک و طبق برنامه های لوژستیک کشور ایران که از خلیج فارس بدور است تاسیس شد و از جانب دیگر کشور ایران قبلاً پلان نموده بود که بندر عباس بندر بحری مهم استراتژیک ایران است که در دهن تنگه هرمز در خلیج فارس موقعیت دارد و بندر عباس نسبت رفت و آمد های کشتی های بزرگ نفت کش از یک طرف و از سوی دیگر وجود پایگاه های قوای بحری امریکا در کشور های خلیج و گزیده های قوای بحری غول آسای امریکه به مشکل مواجه است بنا بر همین سبب ایران در صدد یک ساختمان بندر بحری دیگر شد که از یک طرف از ظرفیت از اندازه زیاد بندر عباس کاسته شود و از جانب دیگر بندر عباس صرف برای توقف کشتی های بزرگ بار بردار روسیه و کشورهای ممالک اروپائی در نظر گرفته شود و بندر بحری چابهار به حیث یک بندر آزاد بحری به منظور تجارت و راه ترانزیتی برای افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی خدمات ترانسپورتی و تجارتی را عرضه کند.
- 2- بندر چابهار به اساس پلان انکشافی طویل المدت کشور ایران که توسط آن مناطق شرقی کشور را از نگاه راه های مواصلاتی و زیربنای رشد اقتصادی در نظر گرفته شده بود اساس گذاشت .
- 3- ساختمان این بندر بخصوص در سال 2002 به کمک هند و توسط انجنیران هند پلان گزاری و به شدت عمل پیشرفت نمود کمک ها و فعالیت های انکشافی هند تنها به بندر بحری چابهار محدود نمانده و کشور هند برای آنکه

جلو انحصار کلی راه ترانزیتی پاکستان را بصوب افغانستان و کشور های آسیای مرکزی گرفته باشد در قسمت احداث شاهراه ائی که از بندر بحری چابهار بسوی کشور افغانستان و همچنان خط آهن که بسوی افغانستان امتداد یافته نیز کمک های زیادی را متقبل گردیده است و ایران به سمت شمال بخصوص با کشور های آسیای مرکزی , بخصوص افغانستان و تاجکستان روابط نسبتاً خوب سیاسی و اقتصادی داشته و ایران برای آنکه شاهراه ابریشم را یک شاهراه مهم اقتصادی برای ارتباط تجارتی خویش پایه گزاری نماید و حتی ارتباط مستقیم بسوی تاجکستان را تقویه و انکشاف داده باشد چندین پروژه های ترانسپورتی را نیز در آن کشور کمک نموده و در ساختمان پروژه تونل انزاب تاجکستان بطور فعال سهم گرفته است و همچنان پل بزرگی را که امریکاه بالای آمودریا آباد نمود به شاه هراه چابهار الی خجند تاجکستان کمک بزرگی نموده است.

استراتژی افغانستان در مقابل تهدید های راه ترانزیتی کشورهای همسایه و راه یابی جدید مواصلاتی :

1- نخست با بست تذکر داد که راه ترانزیتی جدید چاه بهار می تواند یک راه ترانزیتی بدیل کراچی تورخم – چمن خواهد شد که در این صورت از اهمیت استراتژیک راه ترانزیتی کرچی – تورخم – چمن خواهد کاست .

2- پاکستان به لاری های افغانستان که داخل خاک پاکستان میشوند تضمین بانکی تقاضا دارد که از توان ما لکین لاری های باربری افغان ها بلند است و هدف پاکستان از اخذ تضمین بانکی برای لاری های افغان محدود ساختن خدمات ترانسپورتی افغان ها در داخل پاکستان است , مقابلاً این روش را افغانستان نیز می تواند در مقابل لاری های باربری پاکستان تقاضا نماید .

3- پاکستان از لاری های باربری افغانستان که داخل پاکستان میشود تکس استفاده از شاهراه ها را تقاضا دارد ولی لاری های پاکستانی بدون تادیه تکس شاهراه ها داخل افغانستان میشوند و بانیست افغان ها نیز تکس برای لاری های بارکش پاکستان تقاضا نماید .

4- پاکستان بنا بر بهانه های مختلف اموال التجاره افغان را در بندر کراچی برای مدت نامحدود توقف داده و از توقف اموال و کالاهای تجارتی افغان تقاضای دیمرچ را دارد و این اقدام بل مثل را افغانها نیز در سرحد تورخم و چمن بانیست برای اموال پاکستانی انجام دهند .

5- چون پاکستان برای ساختمان بندر بحری گودر و همچنان ایران بندر بحری چا بهار را با سرمایه گزاری هنگفت تاسیس نموده اند به سببی است که اموال التجاره خویش را از طریق افغانستان به کشورهای آسیای مرکزی برسانند اگر ایران طوری که سال گذشته لاری های نفت کش افغان را در نزدیک سرحد بدون کدام دلیل موجه توقیف نمود بانیست عین همین اقدام را افغانستان در مقابل کشور همسایه ما ایران نماید به فارسی یک مثل است که میگویند: چیزی که عوض دارد گله ندارد.

6- افغانستان سعی کند که راه ترانزیتی دیگری را جستجو و راه یابی نماید و قرار خبری که چند روز قبل به نشر رسید که افغانستان در مجلس شانگهای که عنقریب دایر میشود افغانستان به حیث ناظر در آن مجلس اشتراک خواهد نمود و افغانستان در این مجلس از کشور چین تقاضا خواهد نمود که یک قرار داد استراتژیک را با افغانستان عقد نماید و اگر حکومت افغانستان به این هدف نایل آید کشور چین شاید افغانستان را در تمدید شاهراه جدید شمال شرقی از طریق بدخشان به سرحد چین کمک نماید که البته انکشاف این راه جدید ترانزیتی برای هر دو کشور مزیت مهم تجارتی را خواهد داشت. و از طرف دیگر افغانستان را از قیوداتی ترانزیتی که پاکستان و ایران وقتاً فوقتاً در مقابل افغانستان وضع میکند نسبتاً مصئون خواهد ساخت .

7- چون پاکستان راه ترانزیتی کراچی را برای انتقال وسایل حربی امریکاه بسته است و امریکاه در کوشش است که برای انتقال وسایل حربی خویش از طریق ترکمنستان , قزاقستان و روسیه راه ترانزیتی جدید را ترتیب داده و از این طریق وسایل جنگی , پرسونل و ماشین آلات خود را در بنادر کشورهای اروپائی انتقال دهد و برای این منظور با کشور های نامبرده در گفتگو و مذاکره است بانیست افغانستان نیز پیش بین بوده و به تعقیب آن با کشور های ترکمنستان , قزاقستان و روسیه نیز داخل مذاکره شود که اگر بتوانند در آینده از راه ترانزیتی جدید به بنادر

کشورهای اروپایی ارتباط تجارتي قايم سازد گرچه اين راه ترانزيتي از نگاه مفديت اقتصادي براي افغانستان ممكن
مصرف زيادي را ايجاد خواهد نمود ولي در موقع اضطراري ميشود از اين راه ترانزيت جديد استفاده نمود .