



ظرفیت‌ها و چالش‌های افغانستان در کریدور منطقه‌ای شمال و جنوب

سید آصف حسینی^۱

چکیده

افغانستان دارای ظرفیت طبیعی برای تبدیل شدن به چهارراه ترانزیت منطقه‌ای است؛ اما عملاً چنین چیزی تحقق نیافته است. از طرح‌های مهم ترانزیت منطقه‌ای، ترانزیت منطقه‌ای میان کشورهای شمال و جنوب آسیا از مسیر افغانستان است. این کریدور منطقه‌ای با پیمودن خاک افغانستان، هم از مسیر پاکستان در بندر گوادر و هم از مسیر ایران در بندر چابهار، به سمت آبراه‌های جنوب آسیا و سپس به بازارهای خاورمیانه و جنوب آسیا امکان اتصال را دارد. سؤال اصلی این است که افغانستان در این کریدور منطقه‌ای شمال- جنوب با چه ظرفیت‌ها و چه چالش‌هایی روبه‌رو است؟ این موضوع با استفاده از روش کتابخانه‌ای و تحلیلی در این نوشته بررسی شده است.

کلیدواژگان: کریدور منطقه‌ای، ژئواکونومیک افغانستان، بندر چابهار، کریدور شمال

و جنوب.



بنیاد اندیشه

تأسیس ۱۳۹۴

۱. پژوهشگر و نویسنده (Asefhosaini@gmail.com).

مقدمه

امنیت و اقتصاد، دو عنصر اصلی در سیاست خارجی کشورها می‌باشند. امنیت ملی کشورها کاملاً یک مقوله داخلی نیست. بعد فراملی امنیت از دو بعد داخلی و ملی امنیت مهم‌تر و حساس‌تر است. بعد داخلی امنیت با ابزارهای مختلف تقریباً تحت کنترل دولت ملی است؛ ولی در بعد خارجی کشورها معمولاً آن‌گونه که دولت ملی می‌خواهد، تعامل و همکاری نشان نمی‌دهند. درونمایه اصلی سخن در امنیت ملی اکنون این است که امنیت و نیز تهدیدهای امنیتی کشورها باهم گره خورده‌اند و بعد امنیتی - منطقه‌ای و حتی جهانی یافته است. عین همین سخن در مقوله اقتصاد صادق است.

اقتصاد کشورها اکنون بعد امنیتی - منطقه‌ای یافته است. معمولاً کشورها تلاش می‌کنند که در همین ابعاد منطقه‌ای جای مناسبی برای حضور خودش در تعاملات اقتصادی فراهم کنند؛ حتی کشورهای بزرگ اقتصادی همین کار را می‌کنند. شانگهای یک نمونه است.

در کنار تعاملات مختلف اقتصاد منطقه‌ای، ترانزیت و محورهای ترانزیتی یکی از عناصر مؤثر در رشد اقتصاد کشورهای منطقه می‌باشند. اصلاً می‌توان گفت که ترانزیت منطقه‌ای شاه‌رگ حیاتی اقتصاد منطقه است.

افغانستان دارای ظرفیت طبیعی برای تبدیل شدن به چهارراه ترانزیت منطقه‌ای است؛ اما عملاً چنین چیزی تحقق نیافته است. فعلاً افغانستان نه تنها چهارراه که از شریان اتصالات منطقه‌ای خیلی دور افتاده است. افغانستان اکنون نه از طریق جاده‌ای و نه خط راه‌آهن و نه هوایی از توانایی چهارراه قرار گرفتن منطقه‌ای محروم است. آنچه را که در اذهان خود پرورانیده‌ایم، یک فرصت بالقوه است که تبدیل به واقعیت نشده است. می‌شد ولی در گذشته نه تلاشی استراتژیک صورت گرفت و نه اقبالی پدید آمد. **بنیاد اندیشه**
تاسیس ۱۳۹۴

دولت‌های پسا طالبان در این راستا تلاش‌هایی انجام داده‌اند و تا حدی این آرزوهای تاریخی مسیر خودش را یافته است. حداقل این آرزوی تاریخی تبدیل به یک گفتمان جدی شده است.

در این نوشته همین موضوع را بررسی می‌کنیم. سؤال اصلی این است که ظرفیت و چالش‌های افغانستان در کریدور شمال و جنوب منطقه‌ای چیست؟ توضیحی که باید داده شود این است که منظور از کریدور شمال و جنوب چنان‌که در سؤال و عنوان نوشته قید شده، کریدور منطقه‌ای



است نه کریدور شمال و جنوب داخلی افغانستان که به عنوان یکی از اضلاع جاده‌ای ترانزیتی ضرب‌دری افغانستان مطرح است.

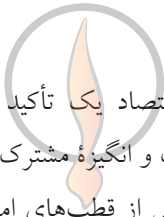
دیگر این‌که در ابعاد منطقه‌ای میان کشورهای منطقه دو کریدور شرق و غرب و شمال و جنوب مطرح است که کریدور شرق و غرب از طریق زمینی به خط لاجورد و از طریق دریای خزر در شمال ایران و منطقه قفقاز امتداد می‌یابد و از طریق ترکیه به اروپا منتهی می‌شود. در این نوشته اما به کریدور شمال و جنوب می‌پردازیم که آسیای مرکزی و افغانستان را از طریق بندر چابهار در جنوب ایران به آب‌های آزاد در جنوب آسیا وصل می‌کند.

۱. اهمیت همگرایی اقتصادی - منطقه‌ای برای افغانستان

۱-۱. جایگاه افغانستان در قطب‌های امنیتی - اقتصادی منطقه‌ای

از گذشته‌های دور، کشورهای واقع در یک حوزه تمدنی با رگه‌های فرهنگ مشترک با همدیگر گره می‌خورند. پیوندهای امنیتی اکنون جای آن پیوندهای فرهنگی را گرفته است. کشورها به امنیت‌شان در منطقه بیش‌تر از مقوله فرهنگ مشترک بها می‌دهند. اقتصاد نیز همین جایگاه را پیدا کرده است. کشورهای واقع در یک حوزه منطقه‌ای تلاش می‌کنند که مقوله‌های امنیتی و اقتصادی خود را در تعامل با یکدیگر تقویت کنند. پیشینه فرهنگی منطقه‌ای بیش‌تر یک امر تسهیل‌کننده است.

تمرکز روی منطقه‌ای شدن امنیت و اقتصاد یک تأکید ذهنی نیست؛ یک واقعیت است. گره‌خوردن در شبکه منطقه‌ای منافع مشترک و انگیزه مشترک ایجاد می‌کند. مشکل افغانستان این است که تاکنون نتوانسته است در هیچ یکی از قطب‌های امنیتی - اقتصادی منطقه، جای واقعی برای خودش کسب کند. یکی از عوامل استمرار بچران در افغانستان همین است. این وضعیت از گذشته به میراث مانده است. افغانستان در دوره حضور انگلیس در شبه‌قاره هند و خاورمیانه بخشی از اعضای این ساختار قرار نگرفت. اگر افغانستان بخشی از اعضای قلمرو بریتانیوی شبه‌قاره هند می‌شد، همان ساختارها و زیربنای آن‌جا در افغانستان هم باقی می‌ماند. وقتی که سیستم شبه‌قاره را مطالعه می‌کنیم، از آموزش و تحصیلات گرفته تا نظام حکومت‌داری، اداری و امنیتی بر مبنای همان سنگ‌بنای نظام انگلیس است.



بنیاد اندیشه

استمرار بچران در افغانستان



به هر دلیل، افغانستان درست است که اکنون بیش‌تر با جنوب آسیا در طبقه‌بندی قرار می‌گیرد؛ ولی واقعیت این است که افغانستان به صورت واقعی جزء قطب‌بندی امنیتی - منطقه‌ای جنوب آسیا نیست.

افغانستان در زمان شکل‌یابی منطقه امنیتی - اقتصادی آسیای مرکزی نیز جزء این منطقه قرار نگرفت. با حضور اتحاد جماهیر شوروی در افغانستان این زمینه مهیا شد؛ ولی بازی به صورت درست انجام نگرفت. اکنون افغانستان به صورت واقعی بخش اصلی منطقه امنیتی - اقتصادی آسیای مرکزی هم نیست. بخشی از خاورمیانه هم نیست و بخشی از آسیای شرقی هم نیست (وثوقی، فلاحی و حیدری، ۱۳۹۳: ۱۵۷). افغانستان از لحاظ منطقه‌ای تنها است. مشکل هم همین‌جا است. هیچ منطقه امنیتی - اقتصادی با تمام وجود از افغانستان حمایت نمی‌کند تا بحران را به کلی از بین ببرد؛ چون افغانستان عضو اصلی آن پیکره امنیتی - اقتصادی محسوب نمی‌شود.

دلیل تأکید من بر مسئله قطب‌بندی امنیتی - اقتصادی منطقه این است که دولت‌های قدرتمند در سطح منطقه، نقش پلیس منطقه‌ای را در سال‌های گذشته به خوبی بازی کرده‌اند. به طور نمونه روسیه در دوره پوتین با تمام توان از حفاظ امنیتی منطقه آسیای مرکزی به خوبی حفاظت و نقش پلیسی خود را ایفا کرده است. پوتین تا حد لازم از گسترش و انتقال داعش در خاک آسیای مرکزی محافظت کرد و نگذاشت که داعش در بدنه حفاظتی هیچ‌یک از کشورهای آسیای مرکزی نفوذ کند. اگر افغانستان به صورت مثال جزئی از اعمار شوروی سابق می‌بود، قطعاً اکنون یکی از اعضای قطب امنیتی - اقتصادی آسیای مرکزی بود و تبعات امنیتی و اقتصادی خود را داشت.

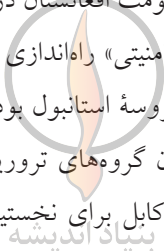
با این‌همه، دولت‌های افغانستان در زمان پسا طالبان، مخصوصاً حکومت وحدت ملی، تلاش‌های زیادی کردند تا از لحاظ اقتصادی با کشورهای آسیای مرکزی و جنوب آسیا به صورت مساوی وارد تعامل شوند. برخلاف ادعای موجود، ارتباط اقتصادی و ترانزیتی افغانستان با آسیای مرکزی تا هنوز نتوانسته بدیل کامل برای مسیر ترانزیتی پاکستان به جنوب آسیا باشد (نگاهی به دستاوردهای حکومت وحدت ملی، ۱۳۷۷: ۵۰). افغانستان تا هنوز بر بنادر تجاری پاکستان وابستگی دارد و اکنون در تلاش است تا با هردو قطب منطقه‌ای اقتصادی همگرایی کامل را از خود نشان بدهد. اکنون به این می‌پردازیم که افغانستان در دو دهه گذشته برای جلب همکاری‌های اقتصادی - منطقه‌ای چه تلاش‌هایی را انجام داده است.



۲-۱. تلاش‌های عملی افغانستان برای همگرایی اقتصاد منطقه‌ای

پس از سقوط طالبان و روی کار آمدن دولت جدید در افغانستان، تلاش‌های زیادی برای بازسازی و کمک اقتصادی برای رشد و توسعه افغانستان از جانب جامعه جهانی و کشورهای منطقه روی دست گرفته شد. در بعد منطقه‌ای دقیقاً در دو سطح کارهای عملی آغاز شد: سطح همکاری‌های سیاسی - امنیتی منطقه‌ای و نیز سطح همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای.

در سطح همکاری‌های سیاسی، پس از رایزنی‌های مختلف، سرانجام نشست منطقه‌ای با حضور کشورهای منطقه پیرامون افغانستان با نام پروسه استانبول (افغانستان قلب آسیا)^۱ ایجاد شد. ابتکار این پروسه در زمان ریاست جمهوری حامد کرزی صورت گرفت و نشست‌های چهارم، پنجم، ششم و هفتم این پروسه در زمان ریاست جمهوری اشرف غنی با میزبانی کشورهای چین، پاکستان، هند و آذربایجان صورت گرفت. هدف اساسی از تشکیل این نشست منطقه‌ای، جلب رضایت و همکاری کشورهای منطقه و هم‌پیمانان بین‌المللی افغانستان برای تأمین صلح و ثبات پایدار در افغانستان و ایجاد همگرایی منطقه‌ای برای توسعه اقتصاد منطقه و افغانستان بود. در یک کلام، هدف از این پروسه، اعتمادسازی میان کشورهای منطقه برای کمک به مسئله افغانستان با حضور نیروهای آمریکای و ناتو در افغانستان بود. این پروسه منتج به تشکیل «گروه چهارجانبه هماهنگی صلح» با عضویت افغانستان، پاکستان، ایالات متحده و چین شد. اما انتظاری که از این پروسه می‌رفت تحقق نیافت. سرانجام، حکومت افغانستان در کنار این پروسه، پروسه دیگری را با نام «پروسه کابل؛ صلح و همکاری‌های امنیتی» راه‌اندازی کرد. این پروسه به ابتکار حکومت اشرف غنی دقیقاً به عنوان جایگزین برای پروسه استانبول بود؛ چون دولت افغانستان انتظاری را که از پروسه استانبول برای فشار به حامیان گروه‌های تروریستی و کمک برای تأمین صلح در افغانستان داشت، به دست نیاورد. پروسه کابل برای نخستین بار در تاریخ ۱۶ جوزای ۱۳۹۶ با اشتراک ۲۳ کشور از جمله ایران، پاکستان، آمریکا، بریتانیا و نمایندگانی از سازمان ملل متحد، اتحادیه اروپا و ناتو تدویر شد. هدف از این نشست، ایجاد اجماع در مبارزه با تروریسم و منزوی ساختن حامیان آن بود. نشست دوم پروسه کابل در حوت ۱۳۹۶ با اشتراک نمایندگانی بیش از ۲۵ کشور و سازمان‌های بین‌المللی تدویر یافت که در آن حکومت افغانستان «پیشنهاد صلح» و چارچوب گفت‌وگو با مخالفان مسلح را ارائه کرد (da.azadiradio.com/a/29067022). با همه



بنیاد اندیشه



1. The Heart of Asia - Istanbul Process (HoA).

این‌ها، از لحاظ سیاسی دولت افغانستان نتیجه‌ای را که می‌خواست، به دست آورده نتوانست و به جای انزوای طالبان و حامیان‌شان، سرانجام کشورهای منطقه در سال‌های اخیر ریاست جمهوری اول آقای اشرف غنی، هرکدام باب گفت‌وگوهای جداگانه را با طالبان گشودند و زمینه حضور دیپلماتیک طالبان را در سطح منطقه و بین‌المللی بالا آوردند.

دولت افغانستان اما برای جلب همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای، تلاش مستقیمی را راه‌اندازی کرد که سرانجام نتیجه آن تلاش‌ها به ایجاد «کنفرانس ریکا (کنفرانس همکاری‌های منطقه‌ای برای اقتصاد افغانستان)»^۱ منجر شد.

نخستین جلسه کنفرانس ریکا در تاریخ چهارم و پنجم دسامبر ۲۰۰۵ در کابل برگزار شد. اعضای کنفرانس ریکا بیش‌تر بر توسعه اقتصاد منطقه و افغانستان از طریق ایجاد ترانزیت منطقه‌ای، ایجاد زیرساخت‌ها و انتقال انرژی میان کشورهای منطقه متمرکز هستند. بهره‌برداری از بندر چابهار، افتتاح راه لاجورد، آغاز عملی پروژه تاپی، انتقال برق ۵۰۰ کیلوولت، عملیاتی شدن کاسا ۱۰۰۰، طرح اتصال راه‌آهن ترکمنستان به افغانستان و پاکستان، طرح راه‌آهن پنج‌جانبه (چین، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران) طرح شبکه خط‌آهن افغانستان، طرح اتصال افغانستان در ابتکار یک کمربند و یک جاده، پروژه اتصال جاده‌ای ترانس- هندوکش، از جمله تلاش‌هایی هستند که به خاطر همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای توسط کنفرانس ریکا طرح و بحث شده و برخی از آن‌ها تا کنون عملی شده و به بهره‌برداری رسیده‌اند (وزارت امور خارجه افغانستان، ۲۰۱۶: گزارش ریکای ۶).

۳-۱. تلاش‌ها برای شبکه‌های اتصال ترانزیت منطقه‌ای

از جمله تلاش‌های افغانستان در راستای طرح توسعه اقتصادی در منطقه و افغانستان، فعلاً در حوزه‌های انتقال انرژی گام‌های نسبتاً عملی برداشته شده است. کاسا یک‌هزار و پروژه تاپی به صورت چندمنظوره برای انتقال انرژی منطقه‌ای می‌توانند زمینه‌ساز انتقالات و مبادلات اقتصادی دیگر نیز شوند. در بخش ترانزیت و شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای، هم در بخش جاده‌ای و هم ریلی، طرح‌های خیلی سازنده مطرح‌اند که فعلاً فقط در حد طرح و در حال بررسی هستند. از این میان، تنها راه ترانزیتی لاجورد افتتاح شد که در این مورد تحلیلات و انتقاداتی موجود است که



1. Regional Economic Cooperation Conference for Afghanistan (RECCA).

در یک نوشته دیگر مستقل بررسی خواهد شد. طرح دیگری که عملاً انجام شده و زمینه توسعه آن فراهم است، طرح شبکه منطقه‌ای حمل و نقل بندر چابهار است که در بخش سوم به صورت جداگانه به آن می‌پردازیم.

اینک در ادامه به این بحث می‌پردازیم که با توجه به نگاه تاریخی و عمومی افغانستان به جایگاه ژئواستراتژیک این کشور به عنوان چهارراه ترانزیت منطقه‌ای، مخصوصاً در کریدور شمال و جنوب، تا چه اندازه این ظرفیت تاریخی و جغرافیایی تحقق‌پذیر شده است؟

۲. کریدور منطقه‌ای شمال و جنوب از مسیر افغانستان به سمت پاکستان

۱-۲. طرح‌ها و تلاش‌ها

افغانستان در گذشته نه تنها نقطه اتصال تجارت کشورهای منطقه بود که مسیر اتصال قدرت‌های امپراتوری جهان به منطقه نیز بود. فتح سرزمین افسانه‌ای شبه‌قاره هند بدون گذر از خاک افغانستان ناممکن بود.

افغانستان در طول بیش از پانزده قرن، چهارراه ترانزیت منطقه‌ای در آسیا و به سمت اروپا بود. در طول همین زمان طولانی یگانه کریدور ترانزیتی شمال آسیا با جنوب آسیا از طریق خاک افغانستان می‌گذشت. بزرگراه جاده ابریشم در سال ۱۳۰ قبل از میلاد از زمانی امپراتوری «هان» تا سال ۱۴۵۳ میلادی که امپراتوری عثمانی تجارت با اروپا را قدغن نمود، افغانستان را به چهارراه تجارت و مدنیت تبدیل کرده بود.

خط جاده ابریشم، شاهراه انتقال و تبادل فرهنگی میان کشورها نیز بود. شکوه بامیان باستان نیز با خط طلایی ابریشم ارتباط دارد؛ اما از زمانی که آبراه‌های بین‌المللی دریایی باز شد، افغانستان آن موقعیت خود را از دست داد (وفایی‌زاده، ۱۳۹۷: ۱۸).

با این‌همه، افغانستان هم‌چنان در حد اتصال منطقه‌ای کشورهای آسیای مرکزی و جنوب آسیا از اهمیت زیاد برخوردار ماند. علی‌رغم این نیاز و انگیزه، این نقش سنتی افغانستان هم در زمان حکومت شاهی و هم پس از آن تا کنون تحقق نیافته است. خط ریلی از جنوب آسیا تا مرز چمن و سپین‌بولدک متوقف ماند و از جانب شمال در بندر حیرتان متوقف شد. از لحاظ جاده‌ای در حکومت‌های گذشته به جز ایجاد تونل سالنگ دیگر کار زیربنایی صورت نگرفت که بازسازی



تونل سالنگ و اعمار راه بدیل آن از طریق بغلان- بامیان در حکومت وحدت ملی اجرایی شد^۱ (وزارت امور خارجه افغانستان، ۲۰۱۶: گزارش ریکای ۶).

شاهراه تجارتي ضربدري افغانستان از شمال به جنوب و از شرق به غرب نیز از همان گذشته تا کنون در طرح‌های ذهنی متوقف مانده است؛ اما در زمان حکومت پساتالبان، دو ایده قوت گرفتند: یکی طرح اعمار همین جاده‌های ضربدري و دیگری اتصال افغانستان در خط جاده ابریشم جدید. هر دو طرح از مسیر افغانستان، زمینه را برای اتصال کشورهای شمال به جنوب آسیا وصل می‌کند.

افغانستان در تلاش است تا با ملحق شدن به شاهراه ترانزیت بین‌المللی «یک کمربند- یک راه» دوباره جایگاه اتصال منطقه‌ای خود را به دست بیاورد. پس از تلاش‌های لازم، افغانستان و چین یادداشت تفاهم «یک کمربند- یک راه» به تاریخ ۱۶ ماه می سال ۲۰۱۶ در شهر بیجینگ امضا نمودند. طرح یک کمربند- یک راه از ابتکارات کشور چین است. این راه به دنبال احیای راه ابریشم جدید است که چین را از سه کمربند شمالی، مرکزی و جنوبی به جهان وصل می‌کند. کمربند شمالی از مسیر آسیای مرکزی، روسیه و قفقاز به اروپا می‌رسد، کمربند مرکزی از طریق آسیای مرکزی با یک مسیر به افغانستان و کابل و پاکستان و مسیر دیگر از طریق ایران به خلیج فارس و دریای عمان وصل می‌شود و مسیر جنوبی هم چین را به کشورهای آسیای جنوبی و شرق آسیا وصل می‌کند (نگاهی به دستاوردهای حکومت وحدت ملی، ۱۳۷۷: ۵۳).

در ۵ حمل ۱۳۹۶ افغانستان عضویت بانک سرمایه‌گذاری زیربنایی آسیا را که تمویل‌کننده پروژه است، به دست آورد. در پی آن، در ۵ جدی همین سال، توافق افغانستان برای پیوستن به «دهلیز اقتصادی چین- پاکستان» که بخشی از طرح راه ابریشم جدید است، اعلام شد. آن طور که دولت چین و شرکای این پروژه بزرگ به دنبال هستند، با تحقق این پروژه ۵۷ میلیارد دلری، اتصال پاکستان از طریق افغانستان به تاجیکستان، ترکمنستان و بخش‌های شرقی ایران

۱. اعمار سرک بغلان- بامیان برای بدیل راه تونل سالنگ و بازسازی این تونل، فعلاً تحت کار است که به نام پروژه اتصال فراه- هندوکش یاد می‌شود. پروژه اتصال راه فراه- هندوکش به تاریخ ۱۷ جنوری ۲۰۱۶ اجرایی شد. قرار تخمین، هزینه اعمار سرک بغلان- بامیان ۱۷۰ میلیون دالر، بازسازی تونل و سرک سالنگ ۵۵ میلیون دالر، اجناس و خدمات برای دو سرک ۱۵ میلیون دالر و حمایت نهاد و مدیریت پروژه ۱۰ میلیون دالر امریکایی می‌باشد. علاوه بر آن، بانک انکشاف آسیایی اخیراً ۳۱ میلیون دالر امریکایی را برای پروژه بازسازی دهلیز سالنگ وعده نموده است. این پروژه یکی از عناصر مرکزی برنامه ملی دارای اولویت حکومت افغانستان در مورد انکشاف زیربنا و اتصال ملی می‌باشد (وزارت امور خارجه افغانستان (۲۰۱۶)، گزارش ششمین کنفرانس همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای برای افغانستان: www.mfa.gov.af)



عملی می‌شود. احداث دو خط آهن از لندی کوتل تا جلال‌آباد و از چمن تا سپین بولدک، ایجاد دو شاهراه از پیشاور تا کابل و از کندز تا آسیای مرکزی و نیز اعمار یک بند برق بزرگ آبی بر فراز دریای کنر، پروژه‌های بزرگی‌اند که انتظار می‌رود در این چارچوب تطبیق شوند (نگاهی به دستاوردهای حکومت وحدت ملی، ۱۳۷۷: ۵۴). چین طرح یک کمربند-یک راه را جدی گرفته است و با تمام توان آن را در قرن بیست و یک عملی خواهد کرد؛ اما این که افغانستان آیا می‌تواند از این پروژه بزرگ قرن به نفع خودش استفاده کند، مربوط به تحولات آینده افغانستان است.

از همه این گفته‌ها، یگانه چیزی که به دست می‌آید این است که زمینه و نیاز برای اتصال منطقه‌ای میان حوزه شمال و جنوب از مسیر افغانستان و پاکستان از گذشته‌ها تا کنون وجود داشته است و کشورهای شمال و چین تحقق این آرزو را دارند. پاکستان نیز عملاً این را لازم دارد و نیازمند است. اما سؤال اصلی این است که چرا تا کنون این نیاز جنبه عملی به خود نگرفته است. این قسمت را تحت عنوان چالش‌های موضوع بررسی می‌کنیم.

۲-۲. چالش‌ها و مشکلات

۱-۲-۱. عدم همکاری پاکستان در ترانزیت منطقه‌ای با افغانستان

دولت پاکستان در عین حالی که به مبادلات کالاهای تجاری با افغانستان و آسیای مرکزی نیازمند است؛ ولی علی‌رغم آن هیچ‌گاهی همکاری لازم را در این زمینه انجام نداده است. برعکس، دولت افغانستان از گذشته تا کنون به دنبال تقویت همکاری‌های ترانزیتی با کشور پاکستان بوده است. به همین هدف دولت افغانستان تلاش کرد تا با دولت پاکستان یک تفاهم‌نامه جدید را مطابق نیازها و شرایط اکنون به امضا برساند. این موافقت‌نامه جدید با نام اپتا (APTTA) جایگزین موافقت‌نامه تجارت ترانزیتی افغانستان (ATTA) شد که در سال ۱۹۶۵ منعقد شده بود. بنیاد اندیشه
تاسیس ۱۳۹۴
موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان و پاکستان به تاریخ ۱۲ جون ۲۰۱۱ میان دولت‌های افغانستان و پاکستان امضا و نافذ شد. این موافقت‌نامه به لاری‌های افغانستانی اجازه می‌داد که محصولات افغانستان را به بازارهای بزرگ هند و چین و نیز از طریق بندر کراچی، بندر قاسم و گوادر به کشورهای مقصد برسانند (<http://old.moci.gov.af/fa/page/8603/8604>).

انتظار می‌رفت که بر اساس مفاد این موافقت‌نامه، پروسیجرها در سرحدات و گمرکات برای



تاجران آسان‌تر شوند. مطابق این موافقت‌نامه، پاکستان قادر بود از طریق افغانستان به بازارهای آسیای میانه و ایران دسترسی پیدا کند.

تاجران افغانستان امیدوار بودند که اپتا آزادی ترانزیت میان افغانستان و پاکستان را تضمین می‌کند؛ زیرا این موافقت‌نامه تضمین می‌کرد که لاری‌های افغانستانی می‌توانند، با استفاده از مسیرهای قبلاً تعیین‌شده، از خاک پاکستان به شکل ترانزیت عبور نمایند. موافقت‌نامه اجازه می‌داد که تاجران افغانی نوع وسایل نقلیه‌شان را خود انتخاب نمایند و از مسیرهای مشخص شده و در مهلت معینه از پاکستان خارج شوند و هیچ‌گونه رویه ترجیحی برای وسایط و لاری‌ها صورت نگیرد (<http://old.moci.gov.af/fa>).

آن گونه که انتظار می‌رفت، پاکستان به تعهداتش عمل نکرد و مشکلات عمده را برای تاجران افغانستان ایجاد کرد که عبارتند از: منتظر ماندن طولانی کانتینرها در بندر کراچی، اخذ بیش‌تر از ۵٪ نرخ اجناس افغانستان فی عراده توسط پاکستان، عدم موجودیت سیستم‌های پرداخت الکترونیکی برای عوارض گمرکی، عدم معافیت مالیه بر اموال افغانستان در صورت تنها ترانزیت از پاکستان، ضمانت‌های بانکی بلند برای عراده‌ها و هزینه بلند بیمه برای اموال. مطابق گزارش اتاق‌های تجارت و صنایع افغانستان در تاریخ ۱۳ آگست ۲۰۱۲، مقامات پاکستانی کرایه بیشتری را بابت معطلی عراده‌های افغانستان که خواهان عبور به پاکستان بودند، در برابر هر روز اخذ می‌نمودند که این امر منتج به توقف ۰۰۰۱ عراده در طرف پاکستان در مرز سپین بولدک-چمن گردید. (<https://www.avapress.com/fa/news/45771>). سرانجام، با تمام تلاش‌های دولت افغانستان، پاکستان مفاد این موافقت‌نامه را عملاً زیر پا گذاشت. دولت افغانستان مجبور شد که به راه‌های بدیل بیندیشد که تقویت مبادلات تجاری از مسیر آسیای مرکزی و ایران و نیز افتتاح دالان‌های هوایی به صورت نسبی صورت گرفت و تا حدی مشکلات تاجران افغانستان را حل کرد؛ ولی به صورت اساسی کفایت کامل را نکرد.

پاکستان با عدم همکاری‌اش، باعث شد که عملاً انگیزه تاریخی و سنتی برای رونق مبادلات تجاری میان جنوب آسیا از طریق پاکستان و افغانستان به سوی آسیای مرکزی سلب شود. اگر پاکستان همکاری جدی انجام می‌داد، زمینه‌های لازم برای کریدور شمال و جنوب از خاک افغانستان به سمت پاکستان از طریق جلب کمک‌های منطقه‌ای و حمایت کنفرانس ریکا فراهم می‌شد و این هدف مشترک تا کنون بخشی از مسیر خود را با موفقیت سپری می‌کرد. اما شاید تا



سال‌ها این کار صورت نگیرد. بسیار واضح است که اگر پاکستان همکاری لازم را انجام می‌داد، تاجران افغانستان به دلیل کوتاهی راه و کاهش هزینه‌ها، هیچ‌گاه بندر چابهار را به بنادر پاکستان و هم‌چنین انتقال مال از طریق هوایی را انتخاب نمی‌کردند.

۲-۲-۱. ضعف زیرساخت‌ها

مشکل افغانستان تنها همسایه‌های افغانستان نیست. در برخی موارد فراقلمی می‌شود. افغانستان از لحاظ زیرساخت‌های اجتماعی و توسعه نهایت ضعیف و عقب‌مانده است. زیرساخت‌های اجتماعی و سیاسی افغانستان باعث شده است که انسجام و یکپارچگی در قالب ملت و دولت ملی در این کشور شکل نگیرد. همین امر باعث شده است که توسعه در افغانستان شکل نگیرد و هیچ زیرساختی برای کارهای بزرگ آباد نشود. همسایه‌های افغانستان از ضعف زیرساخت‌های اجتماعی و سیاسی افغانستان به نفع خود و ضرر افغانستان استفاده می‌کنند. بازهم علت اصلی برگشت به مسایل داخلی افغانستان دارد.

در موضوع توسعه ترانزیت و ارتقای مبادلات تجاری از طریق کریدور افغانستان میان آسیای مرکزی به سمت جنوب آسیا از طریق پاکستان نیز مشکلات اساسی در داخل خود افغانستان است. افغانستان هم از لحاظ اجتماعی - سیاسی به این اجماع نرسیده است که خشونت فراگیر همه‌چیز را نابود می‌کند و آن چه هست را نیز از رونق می‌اندازد. خشونت‌های فراگیر نگذاشته است که زیرساخت‌های ترانزیتی در افغانستان توسعه پیدا کند و رونق بگیرد. جاده‌های افغانستان ظرفیت تردد عادی مسافرین را ندارد چه برسد به این که به عنوان یک کریدور ترانزیتی منطقه‌ای استفاده شود. برای بررسی این مورد، شبکه ترانزیت جاده‌ای، بنادر تجاری و نیز شبکه ریلی افغانستان را ناگزیریم حداقل یک مرور اجمالی داشته باشیم.

بنیاد اندیشه

الف. شبکه شاهراه‌های ترانزیتی افغانستان و دشواری‌های آن

شبکه اصلی ترانزیتی افغانستان، شاهراه حلقه‌ای است به طول حدود ۳۳۶۰ کیلومتر که چهارده ولایت افغانستان را به هم وصل می‌کند. این شبکه از کابل آغاز و پس از گذشتن از ولایاتی چون پروان، بغلان، سمنگان، بلخ، شبرغان، میمنه، بادغیس، هرات، فراه، هلمند، قندهار، غزنی و وردک به طور حلقه‌ای دوباره به کابل می‌رسد. این شبکه سراسری دارای ۹ شاخه فرامری می‌باشد که افغانستان را به شبکه ترانزیتی کشورهای همسایه متصل می‌سازد. بدین ترتیب از شریان سراسری



شبکه ارتباطی افغانستان، در ناحیه پلخمری شریان فرعی منشعب می‌شود که پس از گذشتن از ولایت قندوز در شمال افغانستان به شیرخان بندر منتهی و از آنجا از طریق پل پنج وارد بدنه اصلی ترانزیت کشور تاجیکستان می‌شود و از آنجا به قیرقیزستان تداوم می‌یابد.

در مزارشریف از شبکه سراسری راه ترانزیتی افغانستان، شریان دیگری به سوی شهر مرزی حیرتان امتداد یافته است که پس از گذشتن از پل دوستی، وارد شبکه ارتباطی ازبیکستان و از آنجا ره به سرزمین قزاقستان می‌گشاید.

در فاریاب، ناحیه‌ای در اندخوی، شریان دیگری از شبکه ترانزیت کشور بر کرانه جیحون می‌گذرد و از آنجا از طریق بندر آقینه وارد سرزمین ترکمن‌ها در ترکمنستان می‌شود. پروژه کار شاهراه فاریاب و بادغیس سال‌ها متوقف ماند و هزینه‌های مالی بسیاری به هدر رفت و انتقادهای تمویل‌کنندگان را برانگیخت. طول این شاهراه ۲۳۱ کیلومتر از ولسوالی قیصار ولایت فاریاب تا ساحه لامان ولایت بادغیس ادامه می‌یابد. در توقف این پروژه پراهمیت و نیز ایجاد نامنی در جریان کار، پاکستان دست دارد؛ چه آن‌که این پروژه، چین، کشورهای آسیای میانه و افغانستان را به کشور ایران و بندر چابهار وصل می‌سازد که این امر خود به عنوان یک شریان ارتباطی رقیب برای بزرگراه قراقرم و بندر گوادر در پاکستان به حساب می‌آید. کار دوباره این شاهراه پس از جنجال‌های بسیار، روز یک‌شنبه ۱۹ قوس ۱۳۹۶، توسط رئیس جمهور غنی آغاز شد. این جاده ولایت شمال‌غربی بادغیس را به ولایت‌های شمال افغانستان وصل می‌کند. قرار بود که این سرک پس از شروع کار تا دو سال دیگر به بهره‌برداری سپرده شود؛ ولی روند کار به شدت آهسته پیش می‌رود (<https://www.etilaatroz.com/54659>).

به این ترتیب، کشورهای آسیای میانه از چهار مسیر (شیرخان بندر، حیرتان، آقینه و تورغندی) وارد شاهراه ترانزیتی افغانستان می‌شود که در یک گردش دایره‌ای وارد شبکه ترانزیت ایران و نیز از مسیر پاکستان وارد جنوب آسیا می‌شود.

بعد از گذشتن از بادغیس در شمال هرات مسیر اصلی دیگری از طریق بندر تورغندی شبکه ترانزیتی ترکمنستان را به شاهراه ترانزیتی افغانستان متصل می‌سازد. شبکه سراسری شاهراه افغانستان پس از رسیدن به هرات، با جاده هرات-اسلام‌قلعه تقاطع نموده و افغانستان را به ایران وصل می‌کند. در منتهی‌الیه ولایت فراه، بزرگراه دلارام-زرنج شبکه ترانزیت افغانستان را



به استان سیستان و بلوچستان ایران وصل می‌کند. در قندهار بزرگراه قندهار- سپین بولدک، خط ترانزیت افغانستان را با بندر چمن در بلوچستان پاکستان وصل می‌سازد. در شهر کابل یک شریان اصلی از بدنه شبکه ترانزیت افغانستان به سوی جلال‌آباد امتداد یافته است که با عبور از بندر تورخم به پیشاور، مرکز ایالت سرحد پاکستان، می‌رسد.

شبکه سراسری خط ترانزیت افغانستان با تمام اهمیتی که دارد اما از لحاظ استاندارد به شدت در حد پایین و از لحاظ ضریب ایمنی در نهایت ضعف قرار دارد. با توجه به حجم ترانزیت، شاهراه سراسری به هیچ‌وجه ظرفیت گنجایش ترانسپورتنی منطقه را ندارد. شاهراه افغانستان در تمام طول شبکه خود دارای یک باند یک‌طرفه است که از آن بهره‌برداری رفت و برگشت دوطرفه می‌شود که این خود بر حجم سنگینی ترافیک و خطر تصادف می‌افزاید. در زمان طرح پروژه احداث شاهراه حلقه‌ای، نصب پایه‌های برق و راه‌آهن نیز در کنار آن در نظر گرفته شده بود که تا هنوز احتمال اجرای آن نمی‌رود. گذشته از این‌ها، برای ترانزیت‌کنندگان کالاهای تجاری جدا از تسهیلات گمرکی و خدماتی، دو چیز به شدت حایز اهمیت هستند که عبارتند از: امنیت و کوتاه بودن مسیر در حد ممکن. ولی این دو مهم هرگز در شبکه ارتباطی افغانستان لحاظ نشده است. این بی‌توجهی عمدی جدای از اتلاف وقت و هزینه برای بنگاه‌های ترانسپورتنی، بخش مهمی از ولایات مرکزی کشور را از درآمدهای خدماتی ترانسپورتنی محروم می‌سازد. به دلیل عدم محافظت از ترمیم و نیز عدم حفظ و مراقبت از جاده‌ها، اکنون شاهراه ترانزیتی افغانستان به شدت آسیب دیده و ویران شده است. آن همه هزینه به دلیل عدم نگهداری و مراقبت اکنون دیگر هیچ شده است. با این وضعیت زیرساختی، مشکل اساسی در اتصال افغانستان به ترانزیت منطقه‌ای، عدم ظرفیت در خود افغانستان است.

ب. شبکه راه‌آهن افغانستان؛ چالش‌ها و طرح‌ها

راه‌آهن در افغانستان به طور رسمی از طریق پروژه‌های خط‌آهن شوروی و بریتانیا که در سال ۱۸۸۵ میلادی طرح‌ریزی شده بود، آغاز شد.

در دهه ۱۹۲۰، شاه امان‌الله سه لوکوموتیو بخاری کوچک را از آلمان خریداری کرد و آن‌ها را از سمت کابل به قصر دارالامان به کار انداخت. واگن برقی در تاریخی نامشخص بسته شد؛ اما لوکوموتیوها هنوز در موزه کابل نگهداری می‌شوند (<https://www.etilaatroz.com/30679>).



در حال حاضر، تنها خط راه‌آهن در افغانستان، خطی از پایانه حمل‌ونقل ریلی ازبیکستان است که از بندر حیرتان به سوی مزارشریف امتداد یافته است. این خط ریلی برای انتقال تدارکات نظامی شوروی در اشغال افغانستان به کار گرفته می‌شد که بعداً انتقال تدارکات ناتو و آمریکا از طریق همین خط از ازبیکستان صورت می‌گرفت. این خط پس از بسته‌شدن موقتی مرز پاکستان به روی انتقال تدارکات ناتو از سوی پاکستان، اهمیت ویژه ترانزیتی خود را برای افغانستان و ناتو نمایان ساخت.

در مسیر غرب کشور، نزدیک‌ترین خط ارتباطی ریلی بین ایران و افغانستان از سکوی راه‌آهن خواف در سیستان و بلوچستان به سوی هرات می‌باشد. این خط ریلی سال‌ها است که به صورت بسیار آهسته در حال ساخت است که در صورت تکمیل تنها برای ترانزیت کالای تجارتي بهره‌برداری می‌شود. این راه‌آهن دارای چهار قطعه می‌باشد که ساخت سه قطعه آن به دوش دولت ایران و یک قطعه‌ی دیگر به دولت افغانستان برمی‌گردد که هنوز عملاً شروع نشده است. حکومت افغانستان در سال ۱۳۸۵، پروژه راه‌آهن هرات- خواف را به صورت مشترک با ایران روی دست گرفت.

کشورهای ایران و افغانستان و آسیای مرکزی علاقه‌مندند که شبکه ترانزیتی ریلی را از سرحد چین به سوی جنوب ایران در بندر چابهار به وجود بیاورند که در این امر هندوستان بیش از دیگران علاقه‌مند می‌باشد؛ چه آن‌که هندوستان از این طریق پاکستان را به راحتی دور می‌زند و از طریق بندر چابهار به صورت آسان به آسیای مرکزی ره می‌گشاید.

در جولای ۲۰۱۰، پاکستان و افغانستان نیز یادداشت تفاهمی را به خاطر امتداد خط ریلی پاکستان از دو مسیر تورخم و چمن به امضا رسانیدند. این توافق‌نامه مانند سایر توافقات میان افغانستان و پاکستان هیچ‌گاهی جنبه عملیاتی پیدا نخواهد کرد. خط راه‌آهن از این دو مسیر در زمان حکومت هند بریتانوی به سوی افغانستان نیز امتداد می‌یافت که دولت وقت مانع از ادامه آن به خاک افغانستان شد. هم‌چنین، بریتانیا مایل بود که راه‌آهن ایران را از مسیر سرخس- هرات- قندهار- چمن به شبه‌قاره هند وصل کند تا از این طریق میان سربازانش در ایران و هند خط ارتباطی زمینی به وجود بیاورد؛ ولی این کار نیز اجرایی نشد. امیر عبدالرحمن نه تنها با این طرح مخالفت کرد که با توسعه خط راه‌آهن در کشورهای همسایه نیز ابراز مخالفت کرد (رحیمی،



حاصل عملی تلاش‌های حکومت افغانستان از زمان حامد کرزی تا کنون، افتتاح خط‌آهن اتامراد- آقینه موسوم به «خط‌آهن بین‌المللی آسیا» و خط ریل نانتونگ حیرتان از مسیر قزاقستان و ازبیکستان موسوم به «خط ریل آسیای مرکزی» در سال ۱۳۹۵ می‌باشد (<https://www.bbc.com/persian/afghanistan/2016/09>). با این‌هم، پروتکل مطالعات تخنیکی اقتصادی احداث خط‌آهن پنج‌جانبه میان چین، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران در ۱۸ قوس ۱۳۹۳ در تاجیکستان امضا شد که حمایت مالی بانک توسعه آسیایی، بانک جهانی و دولت چین را جلب نموده است. این خط‌آهن کمک مهمی به همگرایی سیاسی و منطقه‌ای خواهد کرد (<https://www.bbc.com/persian/afghanistan/2014>).

علاوه بر همکاری ایران برای تطبیق پروژه خط‌آهن خواف- هرات، تفاهم‌نامه همکاری با چین در عرصه مطالعات امکان‌سنجی و تهیه طرح تطبیق خط‌آهن شیرخان بندر- هرات نیز در ۱۸ جوزا ۱۳۹۶ امضا شد که با امکان عملیاتی شدن این دو خط، شبکه راه‌آهن ایران به بندر حیرتان در شمال افغانستان و از آن‌جا به آسیای مرکزی تداوم خواهد یافت و افغانستان عملاً وارد سامانه ترانزیت ریلی منطقه می‌شود (<https://www.pajhwok.com/dr/2017/06>).

طرح کلی شبکه راه‌آهن افغانستان در سال ۲۰۱۲ در شورای وزیران تصویب شد و تنها پیشرفت تا کنون این بوده است که تقریباً تمام قوانین و مقررات مربوطه آن آماده و در حال طی مراحلند. این اداره تمام قوانین و مقررات برای فعالیت راه‌آهن افغانستان را تدوین و ترتیب می‌کند. افغانستان در ۲۰۱۳ عضویت سازمان بین‌المللی راه‌آهن (U.I.C) را به دست آورد. با عضویت افغانستان در این سازمان، امکان آن وجود دارد که قطارها از افغانستان به سوی شرق تا چین و به غرب تا پاریس سفر کنند. این سازمان زمینه‌های بی‌خطر و قابل اعتماد راه‌آهن با استانداردهای جهانی را مساعد می‌کند. افزون بر این، اداره راه‌آهن افغانستان در ۶ جون ۲۰۱۴ به سازمان همکاری‌های راه‌آهن (O.S.J.D) ملحق شد؛ افغانستان پس از پیوستن به سازمان‌های بین‌المللی راه‌آهن، شماره کشوری ۶۸ را در سیستم بین‌المللی راه‌آهن جهانی به دست آورد. این شماره به معنای اعتبار بین‌المللی راه‌آهن افغانستان است. این شماره به افغانستان امکان آن را می‌دهد که بارهای تجارتي خود را از هر نقطه جهان با استفاده از این راه‌آهن انتقال دهد (<https://ara.gov.af/dr>).



ج . بنادر ترانزیتی افغانستان

بندر در اصطلاح اصلی خودش به معنای لنگرگاه و محل بارگیری و بارگذاری کشتی‌ها اطلاق می‌شود. این کلمه اما در افغانستان از معنای اصلی خودش کمی عدول کرده است؛ هرچند که در کرانه رود آمو می‌توان جایی را برای معنای واقعی این کلمه جست‌وجو کرد. به هر روی، در افغانستان بندر به معنای محل انتقال و تبادل کالاهای تجارتي میان افغانستان و کشورهای همسایه در ناحیه سرحد کشور می‌باشد که در ادبیات تجارت افغانستان به آن بندر خشکه نیز می‌گویند. با این وصف، افغانستان دارای بنادر متعدد است که محل تلاقی شریان‌های ترانزیت برون‌مرزی کشور را تشکیل می‌دهند. بنادر مهم افغانستان عبارتند از:

۱. شیرخان بندر: شیرخان بندر در شمال افغانستان بین مرز تاجیکستان و افغانستان موقعیت دارد. بین شیرخان بندر و تاجیکستان دریای بزرگ آمو قرار دارد که توسط پل پنج باهم ارتباط یافته است. به تاریخ ۲۶ آگوست سال ۲۰۰۷ پل پنج توسط دو رئیس جمهور افغانستان و تاجیکستان افتتاح شد که از آن تاریخ تا امروز این پل توانسته سهولت‌های زیادی را برای تجار و مسافری دو کشور فراهم سازد و روزانه ده‌ها عراده موتر و لاری حامل اموال تجارتي از این پل تردد نمایند.

این پل به مساحت ۶۷۲ متر طول و ۱۱ متر عرض یکی از جمله دستاوردهای بزرگ دو کشور و سمبل دوستی و همکاری میان دو کشور افغانستان و تاجیکستان به حساب می‌آید.

۲. بندر حیرتان: بندرگاه حیرتان شهر کوچکی است که در سرحد بین ازبیکستان و افغانستان واقع شده است. این شهر در شمال ولایت بلخ قرار داشته یکی از بندرگاه‌های مهم تجارتي افغانستان به شمار می‌رود. خط سرحد بین این دو کشور را آمودریا تشکیل داده است. در سال ۱۹۸۲ در بین این دو کشور پل دوستی توسط دولت اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی سابق ساخته شد که افغانستان را به تمام کشورهای آسیای میانه و روسیه و چین ارتباط می‌دهد. راه حیرتان یکی از امن‌ترین راه تجارتي افغانستان در طول ۳۳ سال جنگ بوده است. چنان‌که گفته شد، بندر حیرتان اینک دارای خط ریلی نیز می‌باشد که تا شهر مزارشریف امتداد یافته است (<http://old.moci.gov.af/fa/page/7586>).



۳. بندر تورغندی: بندر تورغندی در گذرگاه شاهراه حلقه‌ای هرات- بادغیس در مرز ترکمنستان قرار دارد. بندر تورغندی با فاصله ۲۰۰ کیلومتر هرات را به ترکمنستان وصل می‌کند، بزرگراه تورغندی توسط شوروی سابق در اصل به هدف انتقال وسایط نظامی شوروی از ترکمنستان به افغانستان پیش از حمله شوروی به افغانستان احداث شده بود. عبور تانک‌های جنگی در طول سال‌های جنگ باعث وارد آمدن خساراتی به این بزرگراه شد؛ ولی در سال‌های اخیر این بزرگراه توسط دولت افغانستان در دست بازسازی گرفته شد؛ اما به علت ناامنی و شاید هم مسائل خاص رقابت ترانزیتی از سوی پاکستان، از سرعت بازسازی آن کاسته شد.

۴. بزرگراه اسلام‌قلعه- دوغارون: در غرب هرات بزرگراه ۱۱۰ کیلومتری اسلام‌قلعه، هرات را به کشور ایران متصل می‌سازد. این بزرگراه از محل کمک‌های ایران برای افغانستان اعمار شده است. مرز اسلام‌قلعه- دوغارون یکی از راه‌های مهم ترانزیت کالاهای تجاری میان افغانستان و ایران به حساب می‌آید. در گذشته وجود بازارچه‌های مرزی دوغارون نیز تسهیل روند تجاری بین دو کشور و گسترش مبادلات مرزنشینان را فراهم می‌کرد و کالاها از طریق این بازارچه‌های مرزی بدون پرداخت عوارض گمرکی به دولت افغانستان، وارد این کشور می‌شدند. بزرگراه دلارام- زرنج دومین خط ترانزیتی است که افغانستان را به بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان ایران متصل می‌سازد. این بزرگراه با کمک مالی هندوستان به بهره‌برداری رسیده است. البته هندوستان بندر چابهار را نیز کمک مالی و در توسعه آن همکاری فنی کرده است. بدین ترتیب، کاملاً هویداست که هندوستان با استفاده از قدرت منطقه‌ای خود به دنبال آن است که پاکستان را کنار زده و به آسیای مرکزی نفوذ کند و به منابع مواد خام و انرژی منطقه دست یابد. حضور پررنگ هندوستان در کریدور حمل و نقل شمال- جنوب در کنار ایران و روسیه در همین راستا ارزیابی می‌شود.

۵. بندر سپین‌بولدک- چمن: سپین‌بولدک شهر مرزی است که در جنوب ولایت قندهار افغانستان در شمال کویته پاکستان واقع است. این شهر درست در کنار خط دیورند مرز با پاکستان موقعیت دارد. سپین‌بولدک دومین پورت ورود عمده میان افغانستان و پاکستان است که طرف پاکستان را به نام چمن و طرف افغانستان را سپین‌بولدک می‌گویند. این



دو بندر راه عمده ترانزیت بین دو کشور همسایه است. در اطراف اسپین بولدک طالبان نفوذ فراوان دارد که از این لحاظ امنیت اطمینانی در این منطقه وجود ندارد. در سال ۱۸۹۱ دولت استعماری بریتانیا بر آن شد که سیستم راه‌آهن هندوستان را گسترش دهد که بر دلایل سیاسی نتوانست این سیستم را در داخل افغانستان گسترش دهد. در حال حاضر، راه‌آهن پاکستان تا مرز اسپین بولدک امتداد یافته است. در جولای ۲۰۱۰، پاکستان و افغانستان تفاهم‌نامه‌ای را غرض توسعه راه‌آهن به امضای رسانیدند. این راه‌آهن کشور افغانستان، ایران، ترکمنستان، تاجیکستان، ازبکستان و چین را باهم وصل می‌سازد. این تفاهم‌نامه تا کنون وجهه عملی نیافته است.

۶. بندر تورخم: تورخم، منطقه سرحدی بین جلال‌آباد افغانستان و خیبرایجنسی شهر پشاور پاکستان می‌باشد. ساکنان این محل و دره خیبر مردم پشتون می‌باشند که توسط خط دیورند از هم جدا شده‌اند. تورخم شلوغ‌ترین نقطه سرحدی افغانستان است که همیشه شب و روز پر ازدحام از مردم و وسایل ترانسپورتی می‌باشد. در این سرحد دو راه وجود دارد: راه قانونی و راه غیر قانونی. راه غیر قانونی، به نام راه شترها یاد می‌شود. عابران و تاجران از هر دو راه استفاده می‌کنند. رفت و آمد بدون پاسپورت نیز از راه غیر قانونی انجام می‌شود. نقطه آخر اتصال در پاکستان تنگه خیبر و در افغانستان کوه شمشاد می‌باشد. در سال ۱۸۹۱ میلادی دولت انگلیس راه‌آهن را از هند الی بندر تورخم رسانید. در آن زمان، امیر عبدالرحمان خان از ادامه راه‌آهن در داخل افغانستان ممانعت نمود. چنان‌که یاد کردیم، در سال ۲۰۱۰ قراردادی بین دولت پاکستان و افغانستان منعقد شد تا این راه‌آهن الی جلال‌آباد امتداد یابد که نشد.

علاوه بر وضعیت عمومی بنادر افغانستان که اشاره شد، این بنادر از دیگر امکانات زیرساختی تجاری نیز به شدت رنج می‌برند. بنادر تجاری باید امنیت، سهولت و ظرفیت لازم را دارا باشند. تسهیلات اداری، بانکی، امنیت، بیمه و شفافیت در حساب‌دهی از جمله مسائلی هستند که تا هنوز قناعت و رضایت اتاق‌های تجارت و سکتور خصوصی افغانستان را حاصل نتوانسته است. تسهیلات و ظرفیت‌هایی چون سردخانه‌ها، ذخیره‌گاه‌ها در زمان توقف طولانی و غیر مترقبه برای اجناسی که زود فاسد می‌شوند، فراهم نیستند. فاسدشدن کالاهای فصلی افغانستان در بنادر میان افغانستان و پاکستان به دلیل توقف‌های طولانی و پروسیجرهای اداری غیر معیاری، بارها سرخط



اخبار افغانستان شده است.

۳. کریدور منطقه‌ای شمال و جنوب از مسیر افغانستان و بندر چابهار

منازعات میان هند و پاکستان و افغانستان، سرانجام باعث شد که کابل و دهلی نو مسیر جایگزین را برای ترانزیت منطقه‌ای جست‌وجو کنند. این مسیر به جای این‌که کشورهای آسیای مرکزی را از شمال و جنوب افغانستان از مسیر پاکستان به هند وصل کند، مسیر شمال تا جنوب غرب افغانستان را می‌پیماید تا از بندر چابهار در جنوب ایران به آبراه آزاد جنوب آسیا و سپس هند متصل شود. هم‌اکنون این کریدور تجارتي منطقه‌ای پس از سال‌ها تلاش توانسته است که سه کشور افغانستان- ایران- هند را به هم وصل کند. فعلاً محموله‌های چند صد تنی کالا و گندم‌های کمکی هند برای افغانستان از همین مسیر و از طریق بندر چابهار- زرنج و دلارام به کابل می‌رسد. دورنمای تکمیلی این طرح، وصل شدن هند و ایران از طریق طرح راه آهن پنج‌جانبه میان ایران، تاجیکستان، افغانستان، قیرقیزستان و چین به سرزمین‌های آسیای مرکزی و شرقی است.

توافق‌نامه توسعه بندر تجاری و ترانزیتی چابهار میان سه کشور هند، افغانستان و ایران در سوم جوزای ۱۳۹۵ توسط رؤسای جمهور ایران، افغانستان و صدراعظم هند در تهران امضا شد (<https://www.bbc.com/persian/afghanistan/2016/05>). بر اساس موافقت‌نامه توسعه بندر چابهار، ایران جاده چابهار را تا مرز افغانستان در ولایت نیمروز اعمار کرد و هندوستان نیز این جاده را از مرز تا شهر زرنج و دلارام به جاده عمومی هرات- کابل وصل کرد.

در ادامه همین بحث، امتیازات و تسهیلاتی را که بندر چابهار برای افغانستان و منطقه از طریق اتصال منطقه‌ای کریدور شمال- جنوب تأمین می‌کند، مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۳-۱. بندر چابهار و افزایش چانه‌زنی ترانزیتی افغانستان در بنادر منطقه

هرچند که میان افغانستان و پاکستان- چنان‌که اشاره شد- توافق‌نامه سهولت‌های تجاری «اتا» وجود دارد؛ ولی این کشور از محذوریت‌های افغانستان سوء استفاده و همیشه برای تاجران افغانستان موانع ایجاد می‌کند. اکنون بندر چابهار به عنوان یک راه بدیل ترانزیتی در مقایسه با بنادر پاکستان به حساب می‌آید. اما این هرگز به معنای این نیست که بندر چابهار برای دولت

افغانستان یک راه بدیل مطلق حساب شود. اگر چنین شود در آینده خطرناک است؛ زیرا دوباره افغانستان را به یک مسیر ترانزیتی خاص محدود و وابسته می‌سازد. دولت افغانستان و اتاق‌های تجارت افغانستان باید پالیسی را دنبال کنند که میان بندر چابهار و بندر کراچی و دیگر بنادر متصل به هند یک حالت بالانس را حفظ کند. اگر این پالیسی با موفقیت به پیش برود، برای تاجران افغانستان زمینه‌چانه‌زنی بیش‌تر میان ترانزیت از بندر چابهار و کراچی به وجود می‌آید. این که در افغانستان از بندر چابهار به عنوان یگانه راه ترانزیت بدیل و قطع رابطه از مسیر پاکستان تبلیغ می‌شود، کاری درستی نیست.

با این‌هم، بدون مقایسه رقابتی میان چابهار و گوادر پاکستان، افتتاح مسیر ترانزیتی میان افغانستان و بندر چابهار یک فرصت مستقل و جداگانه را برای افغانستان به وجود آورده است. «چابهار، در مقایسه با بندر عباس ۹۰ کیلومتر و در مقایسه با بندر کراچی ۷۰۰ کیلومتر به مرکز افغانستان نزدیک‌تر بوده و هزینه هر کانتینر اموال از این مسیر، بین ۵۰۰ یا ۱۰۰۰ دلار کاهش خواهد یافت. از این منظر، چابهار، ارزان‌ترین و نزدیک‌ترین مسیر ترانزیتی برای دسترسی افغانستان به آب‌های بین‌المللی و وصل شدن به مسیرهای ترانزیت جهانی است.» (فرزام، ۱۳۹۵: 1395).
(<https://www.bbc.com/persian/afghanistan/2016/05>).

پاکستان اما هم در زمان ساخت جاده زرنج-دلارام برای اتصال ترانزیت تجاری چابهار به کابل دست به کار شد و ناامنی‌های فراوان را در منطقه خلق کرد و هم پس از آن طالبان مناطق و مخصوصاً ولایت فراه را چندین بار به آتش و خون کشیدند.

۲-۳. دسترسی افغانستان به بازارهای منطقه

افغانستان از طریق بندر چابهار به بازارهای آسیا، خاورمیانه و هند به راحتی می‌تواند دسترسی پیدا کند. پس از آن که مناسبات افغانستان با پاکستان و هم‌چنین پس از مسئله کشمیر در سال گذشته میان پاکستان و هند چالش‌های زیادی را برانگیخت، تجار افغانستان صدمه زیادی را متحمل شدند. در سال ۲۰۱۹ با افزایش تنش میان پاکستان و هندوستان، پاکستان این وضعیت را بر خطوط هوایی که از فراز افغانستان می‌گذشت، اعمال کرد و مدتی بر اقتصاد افغانستان ضربه زد (<https://khabarnama.net>).

چالش‌های یادشده، باعث شد که افغانستان مسیر ترانزیت هوایی را برای انتقال کالاهای



تجارتی افغانستان به هند روی دست بگیرد که علی‌رغم ایجاد یک کریدور جدید با هم هزینه‌های زیادی را برای تجار افغانستان تحمیل کرد.

اکنون با بهره‌گیری از بندر چابهار، تاجران افغانستان بدون چالش‌های سیاسی که جانب پاکستان بر آن‌ها تحمیل می‌کرد، به بازارهای هند و جنوب آسیا دسترسی پیدا می‌کند.

۳-۳. چابهار و زمینه‌سازی برای اتصال کریدور منطقه‌ای شمال و جنوب

بندر چابهار علاوه بر آن که اهمیت مستقل خودش را دارد، باعث یک اهمیت منطقه‌ای دیگر برای هند و افغانستان و ایران شده است. هند از طریق بندر چابهار به راحتی می‌تواند به انرژی کشورهای آسیای مرکزی دسترسی پیدا کند (توسلی، ۱۳۹۷: ۸۳).

منزاعه هندوستان و پاکستان بر سر مسئله کشمیر، موضوعی نیست که به راحتی حل شود. پاکستان مسئله کشمیر را به عنوان یک بحران برای حفظ حالت و روحیه جهادی و نظامی در پاکستان نگه می‌دارد. این مسئله باعث شده است که هند نیز برای مهار پاکستان اقدامات راهبردی خودش را در پیش بگیرد. در یک نگاه اقتصادی، هندوستان با سرمایه‌گذاری کلان روی بندر چابهار می‌خواهد که پاکستان را در یک حالت محاصره اقتصادی قرار بدهد. با تکمیل خط نیم‌دایره هند تا چابهار و ایران و سپس افغانستان تا آسیای مرکزی در سرحد چین، تقریباً هند می‌تواند تمام اطراف پاکستان را یک خط کامل بکشد. هند برای بازارهای این خط دایره‌ای جذاب‌تر از پاکستان است و مردم واقع در پیرامون این خط نگاهی را که به پاکستان دارند، به هند ندارند. با تکمیل شدن این دایره، کشور افغانستان نیز در جریان این دایره و به شریان کریدور ارتباطی منطقه‌ای قرار می‌گیرد. این خط دایره‌ای - چنان‌که در مبحث‌های اول و دوم این نوشته مطرح شد - هم از طریق ترانزیت جاده‌ای و هم از طریق ترانزیت ریلی تحقق خواهد یافت. دقیقاً از همین جا است که تکمیل شدن شاهراه ترانزیتی قیصار - لامان و طرح ریلی هرات - حیرتان که مطرح شد، مورد اهمیت قرار می‌گیرند. از دیگر جنب، ناامنی‌های مهندسی شده در ولایت‌های فراه و نیز مسیر جاده قیصار - لامان برای ما واضح می‌شود. یکی از دلایل مهم مسیر این راه ترانزیتی که باعث تأخیر تکمیل این جاده شده است، ترس پاکستان از تکمیل شدن خط دایره‌ای است که آن را یادآور شدیم.

جمع‌بندی

همگرایی اقتصادی در سطح منطقه برای افغانستان یک امر حیاتی است. افغانستان بدون همکاری منطقه‌ای نمی‌تواند از ظرفیت و موقعیت جغرافیایی خود بهره‌مند شود. افغانستان ناگزیر است خودش را در جریان شریان اقتصادی منطقه قرار بدهد. این امر به رفع تنش‌های سیاسی در منطقه و دیپلماسی اقتصادی افغانستان در سیاست خارجی وابسته است. افغانستان برای بهره‌مند شدن از همکاری‌های منطقه‌ای، کنفرانس‌های ریکا، پروسه استانبول و پروسه کابل را تا کنون راه‌اندازی کرده است و در سازمان شانگهای و سارک حضور دارد. ضرورت اقتضا می‌کند که علاوه بر این‌ها، افغانستان محورهای هم‌سوی دیگر را در منطقه جست‌وجو کند.

جریان انرژی و ترانزیت در میان کشورهای منطقه دو خط اتصال مهم و حیاتی برای افغانستان است که تا کنون در بخش انتقال انرژی گام‌های خوبی برداشته شده و افغانستان باید تلاش کند که این پروژه‌ها به مرحله تکمیل برسد. کاسا یک‌هزار و تاپی بزرگ‌ترین پروژه در سطح منطقه می‌باشند.

کریدور شمال و جنوب که از مسیر بندر چابهار که چین، کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان را به ایران و جنوب آسیا وصل می‌کند، برای اقتصاد افغانستان یک شاه‌رگ حیاتی محسوب می‌شود. این کریدور علاوه بر درآمد اقتصادی، باعث همگرایی منطقه‌ای در بعد امنیتی و سیاسی نیز می‌شود. علاوه بر آن، کشورهای دخیل در این کریدور تشویق می‌شوند تا با افغانستان برای تأمین امنیت این مسیر همکاری سیاسی بکنند و زمینه را برای تعامل بیش‌تر فراهم سازند. با این رویکرد، پاکستان نیز سرانجام ناگزیر خواهد شد که خودش را با نظم و امنیت منطقه‌ای کم‌کم هماهنگ نماید.

بنیاد آندیشه

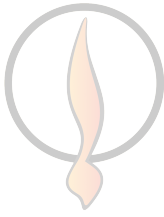
بندر چابهار همان اندازه که برای افغانستان سهولت ایجاد می‌کند، برای کشورهای منطقه نیز تسهیلات اساسی را فراهم می‌سازد. ایران با توسعه بندر چابهار به مرکز ثقل ترانزیت در منطقه قرار می‌گیرد. هندوستان نیز با استفاده از این کریدور در یک مسیر دایره‌ای محیط بر پاکستان، بر جنوب آسیا، ایران، آسیای مرکزی تا سرحد چین خط ارتباط ترانزیتی‌اش را تکمیل می‌کند. افغانستان در این دایره ارتباط ترانزیتی بهترین منفعت را کسب خواهد کرد. افغانستان برای تکمیل این خط ترانزیتی منطقه‌ای که فعلاً مورد علاقه کشورهای منطقه است، باید بیش‌ترین



تلاش ممکن را انجام بدهد و بر تأمین امنیت پایدار افغانستان و تعامل با کشورهای همسایه تمام فاکتورها را لحاظ کند و عملاً تطبیق نماید.

منابع

۱. ایران، افغانستان و هند موافقت‌نامه توسعه چابهار را امضا کردند: (۲۳ مه ۲۰۱۶ - ۳ جوزای ۱۳۹۵):
<https://www.bbc.com/persian/afghanistan/2016/05>
۲. آغاز کار ساخت سرک قیصار- لامان: <https://www.etalatroz.com/54659>
۳. بندر حیرتان: وزارت تجارت و صنعت افغانستان: <http://old.moci.gov.af/fa/page/75816>
۴. توسلی، محمد (۱۳۹۷)، «نقش ژئواکونومیک افغانستان در ایجاد همگرایی اقتصادی- منطقه‌ای»، فصلنامه علمی- تخصصی نگاه معاصر، شماره ۲.
۵. چین در احداث خط آهن شیرخان بندر- هرات و برق روی دریای کتر کمک می‌کند: <https://www.pajhwok.com/dr/2017/06>
۶. خط آهن ایران به چین، از افغانستان خواهد گذشت: <https://www.bbc.com/persian/afghani-stan/2014>
۷. رحیمی، عتیق (۱۳۹۴) «راه آهن افغانستان، فرصت‌ها و چالش‌ها»، روزنامه اطلاعات روز: <https://www.etalatroz.com/30679>
۸. فرزام، رضا (۱۳۹۵)، چابهار و آینده اقتصاد افغانستان: <https://www.bbc.com/persian/afghani-stan/2016/05>
۹. کد خط آهن افغانستان: سایت اداره خط آهن افغانستان: <https://ara.gov.af/dr>
۱۰. معاون اتاق‌های تجارت و صنایع کشور: پاکستان به موافقت‌نامه ترانزیتی با افغانستان عمل نمی‌کند: <https://www.avapress.com/fa/news/45771>
۱۱. معاونت ارتباطات استراتژیک ریاست جمهوری (۱۳۹۷)، «نگاهی به دستاوردهای حکومت وحدت ملی»، کابل، ناشر: ریاست مطبوعات ریاست جمهوری.
۱۲. موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان و پاکستان: <http://old.moci.gov.af/fa/>
۱۳. نخستین قطار حمل‌ونقل از چین به شمال افغانستان رسید: (۷ سپتامبر ۲۰۱۶ - ۱۷ سنبله ۱۳۹۵) بی‌بی‌سی: <https://www.bbc.com/persian/afghanistan/2016/09>
۱۴. نشست دوم «پروسه کابل» در پایتخت افغانستان (حوت ۱۳۹۶). <https://da.azadiradio.com/a/29067022.html>
۱۵. وثوقی، سعید؛ احسان فلاحی و قربان‌علی حیدری (۱۳۹۳)، «تبیین جایگاه افغانستان به عنوان کانون چند زیرسیستم منطقه‌ای با تأکید بر منطقه آسیای جنوبی و نقش هندوستان»، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۸۷.
۱۶. وزارت امور خارجه افغانستان (۲۰۱۶)، گزارش ششمین کنفرانس همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای برای افغانستان (www.mfa.gov.af)
۱۷. وفایی‌زاده، محمدقاسم (۱۳۹۷)، «امنیت و سیاست خارجی افغانستان: گذار از ژئوپلیتیک به راهبرد ژئواکونومیک»، فصلنامه علمی- تخصصی نگاه معاصر، شماره ۲.
- ۱۸.



بنیاد اندیشه
تاسیس ۱۳۹۴