د افغانستان اسلامي امارت
د علومو اکاډمي
معاونیت بخش علوم بشری
مرکز مطالعات منطقه‌یی

سیمه ییز مطالعات

فصلنامه مرکز مطالعات منطقه‌یی افغانستان

افغانستان او سیمه ییز اتصال
ځانګړې ګڼه

۳-۴

- دوره: اول
- سال: ۱۴۰۱ هـ.ش
- ربع: ۳-۴
- شماره مسلسل: ٦٦-٦٧
- سال تأسیس: ۱۳۸۵ هـ.ش
- کابل - افغانستان

په دې ګڼه کې:

- نقش زیر ساخت های ترانسپورتی افغانستان در توسعه و...
- افغانستان او سیمه ییز ترانزیټ: د ټاپي پروژې ونډه
- فواید اقتصادی پروژه یک کمربند - یک مسیر برای افغانستان
- افغانستان او سیمه ییزې همپالنې ته اړتیا
- په سیمه ییز اتصال کې د سارک سازمان رول؛ د افغانستان...

سیمه ییز مطالعات
شماره: ٦٦-٦٧ ، سال ۱۴۰۱ هـ.ش

REGIONAL STUDIES
Quarterly Journal

Establishment: 2006
Academic Publication
Afghanistan Science Academy
Serial No: 66-67

Address:
Afghanistan Science Academy
Sherpoor Square, Kabul-Afghanistan
Tel: 0202201279

د افغانستان اسلامي امارت
د علومو اکاډمي
معاونیت بخش علوم بشری
مرکز مطالعات منطقه‌یی

سیمه‌ییز مطالعات

افغانستان او سیمه ییز اتصال ځانګړې ګڼه

(دویمه برخه)

مجلۀ علمی- تحقیقی
مطالعات سیاسی، اقتصادی و فرهنگی منطقه‌یی. معرفی، بررسی و تحلیل سازمان‌ها، کنفرانس‌ها و نهادهای منطقه‌یی

سال تأسیس: ۱۳۸۵ هـ.ش

شمارۀ مسلسل: ٦٦-٦٧

یاداشت:

- مقاله رسماً از آدرس مشخص با ذکر نام، تخلص، رتبه علمی، نمبر تیلفون، و ایمیل آدرس نویسنده به ادارۀ اکادمی علوم فرستاده شود.
- مقالۀ ارسالی باید علمی – تحقیقی، بکر و مطابق معیارهای پذیرفته شدۀ علمی باشد.
- مقاله باید قبلاً در جای دیگری چاپ نگردیده باشد.
- عنوان مقاله مختصر و با محتوا مطابقت داشته باشد.
- مقاله باید دارای خلاصه و حداقل حاوی ۸۰ الی ۲۰۰ کلمه بوده، گویای اصلی پرسشی باشد که مقاله در پی پاسخ‌دهی به آن است. همچنان خلاصه باید به یکی از زبان‌های یونسکو ترجمه شده باشد.
- مقاله باید دارای مقدمه، اهمیت، مبرمیت، هدف، سؤال تحقیق، روش تحقیق، نتایج به دست آمده و فهرست منابع بوده و در متن به منبع اشاره شده باشد.
- مقاله باید بدون اغلاط تایپی با رعایت تمام نکات دستور زبان و تسلسل منطقی موضوعات در یک روی صفحۀ کاغذ A4 در برنامۀ word تنظیم شده باشد.
- حجم مقاله حد اقل ۷ و حد اکثر ۱۵ صفحه معیاری بوده، با فونت سایز ۱۳ تایپ شود، فاصله بین سطر ها واحد (Single) باشد و به شکل هارد و سافت کاپی فرستاده شود.
- هیأت‌تحریر مجله صلاحیت رد، قبول و اصلاح مقالات را بادرنظرداشت لایحۀ نشراتی اکادمی علوم دارد.
- تحلیل‌ها و اندیشه‌های ارائه شده بیانگر نظریات محقق و نویسنده بوده، الزاماً ربطی به موقف اداره ندارد.
- حق کاپی مقالات و مضامین منتشره محفوظ بوده، فقط در صورت ذکر مأخذ از آن استفاده نشراتی شده می‌تواند.
- مقالۀ وارده دوباره مسترد نمی‌گردد.

بسم الله الرحمن الرحيم

خپرندوی: د افغانستان علومو اکاډمي، د اطلاعاتو او عامه اړیکو ریاست

مسؤل مدیر: څېړندوی محمد طاهر شرر ساپی

مهتمـــــــــم: څېړندوی محمد شفاء مشفق

کتنپلاوی:

څېړنوال دکتور رفیع‌الله نیازی

څېړنوال عبدالشکور سالنگی

څېړندوی عبدالصبور مبارز

څېړندوی عمران زکریا

پته: د افغانستان د علومو اکاډمي د سیمه ییزو مطالعاتو مرکز، د شېرپور څلور لارې، شهر نو، کابل.

مطبعه: شرکت طباعتی و بسته بندی بهیر.

د اړیکو شمېرې:

+۰۲۰۲۲۰۱۲۷۹۹۳ - +۹۳۷۸۸۰۰۰۰۴۴

د افغانستان د علومو اکاډمي برېښلیک: Info@asa.gov.af

د مجلې برېښلیک: simayiz.mujala@yahoo.com

کالنی ګډون بیې:

په کابل کې: ۳۲۰ افغانۍ

په ولایتونو کې: ۳۴۰ افغانۍ

په نورو هېوادونو کې: ۲۰ امریکایي ډالر

په کابل کې د یوې ګڼې بیه:

- د علومو اکاډمۍ د څېړونکو او استاذانو لپاره: ۷۰ افغانۍ
- د زده کوونکو او محصلینو لپاره: ۴۰ افغانۍ
- د نورو ادارو لپاره: ۸۰ افغانۍ

فهرست مطالب

عنوان		صفحه
۱- نقش زیر ساخت های ترانسپورتی ...	علی یاور سیرت	۱
۲- افغانستان او سیمه ییز ترانزیټ: ټاپي...	څېړندوی رحمت الله همت	۱۷
۳- فواید اقتصادی پروژه یک کمربند یک...	معاون سرمحقق دکتور محمدحکیم	۳۵
۴- افغانستان او سیمه ییزې همپالنې ته ...	څېړندوی جلال الدین نجیم	۴۹
۵- په سیمه ییز اتصال کې د سارک سازمان...	څېړنوال ضیاالحق ضیاء	٦۷
٦- نقش ترانسپورت و مواصلات دراتصال...	سید بشیر عظیمی	۸۹
۷- د افغانستان او ګاونډیو هېوادونو ترمنځ...	څېړنپوه عبدالرحیم بختانی	۱۱۳
۸- پرېکړه لیک	ټاکل شوی کمیسیون	۱۲۷

علی یاور سیرت

نقش زیرساخت‌های ترانســـپورتی افغانســـــــتان در توسعه و همگرایی منطقه‌ای

چکیده

توسعه زیرساخت‌های ترانسپورتی از الزامات مهم توسعه اقتصادی و تبدیل شدن افغانستان به مرکز ترانزیت منطقه‌ای به شمار می‌رود. ولی جنگ، افغانستان را به یک نقطه مورد منازعه تبدیل کرده و به زیرساخت‌های حمل و نقل آن آسیب جدی وارد کرده است. متأسفانه، در سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌های حمل و نقل کشور، به عنوان یکی از مهمترین شاخص‌های توسعه اقتصادی و رفاه اجتماعی توجه لازم نشده است. از اینرو، تحقیق حاضر با هدف بررسی نقش زیرساخت‌های ترانسپورتی افغانستان در توسعه و همگرایی منطقه‌ای، انجام شده است. با توجه به موضوع، اطلاعات و معلومات مورد نیاز این تحقیق از منابع کتابخانه‌ای، و انترنت جمع آوری شده و با روش کیفی و استنباطی مورد تحلیل و تجزیه قرار گرفته است. نتایج مطالعه نشان می‌دهد، بین زیرساخت‌های ترانسپورتی و افزایش ترانزیت و تجارت منطقه‌ای رابطه مستقیم وجود دارد. سرمایه‌گذاری بر روی زیرساخت‌های حمل و نقل، کشورهای منطقه را به هم وصل نموده و فعالیت‌های اقتصادی را تحریک می‌نماید. همچنین بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل، هزینه‌های تجارت و ترانزیت را کاهش داده، دسترسی کشورهای منطقه را به کالا و انرژي سرعت بخشیده و به توسعه و همگرایی منطقه‌ای کمک می‌نماید. در نتیجه با توسعه و اتصال زیرساخت‌های حمل و نقل افغانستان به کشورهای منطقه، می‌توان شاهد تبدیل شدن افغانستان به عنوان کانون ترانزیت کشورهای منطقه بود که در بلند مدت توسعه، رفاه و همگرایی منطقه‌ای را در پی دارد.

کلمات کلیدی: زیرساخت‌های ترانسپورتی، توسعه، همگرایی منطقه‌ای

۱- مقدمه

افغانستان در میان چهار مجموعه بزرگ اقتصادی، فرهنگی و جیوپولیتیک منطقه مانند آسیای جنوبی، آسیای میانه، خاور میانه و خاور دور قرار دارد. این کشور از نظر ترانزیتی، آسیای میانه را از طریق تاجیکستان، ازبیکستان و ترکمنستان، آسیای جنوبی را از طریق پاکستان، خاور میانه را از طریق ایران و چین را از طریق بندر واخان وصل می‌کند (Rahimi, 2015). افغانستان به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و استراتیژیک، می‌تواند کشورهای جنوب، شرق، مرکز و غرب آسیا را از مسیر زمینی و هوایی به هم وصل نموده و فرصت‌های فراوان اقتصادی و تجارتی را برای منطقه فراهم سازد. اما چهارده جنگ، مانع استفاده از مزایای جغرافیای اقتصادی افغانستان شده و به زیرساخت‌های حمل و نقل کشور آسیب جدی وارد کرده است.

بر اساس دورنمای اقتصادی جدید، در چند سال گذشته تلاش گردید تا افغانستان به عنوان مرکز ترانزیت کشورهای منطقه معرفی گردد. به‌طور مثال، فعالیت‌های مقدماتی مانند تهیه ماسترپلان ترانسپورتی و راه اندازی پروژه‌های انتقال انرژی گاز وبرق مانند تاپی و کاسا ۱۰۰۰، و ساخت راه آهن‌های افغانستان-ترکمنستان، افغانستان-ایران و افغانستان-ازبیکستان و ... بخشی از این تلاش‌ها می‌باشد. اما، آیا برای تبدیل شدن افغانستان به یک مرکز مهم ترانزیت و تقویت همگرایی منطقه‌ای، ساخت زیربناهای معیاری ترانسپورتی و اتصال آن‌ها به کشورهای منطقه در اولویت فعالیت‌های اقتصادی این کشور بوده است؟

علیرغم سرمایه گذاری قابل توجه در ۲۰ سال گذشته، سکتور حمل و نقل افغانستان دارای چالش‌های عملیاتی و نهادی است که هزینه‌های حمل و نقل داخلی را افزایش داده و فرصت‌های همکاری و همگرایی منطقه‌ای را محدود می‌کند. باوجود این چالش‌ها، سرمایه‌گذاری بر ساخت زیرساخت‌های مصئون ترانسپورتی و توسعه نهادی و عملیاتی سکتور ترانسپورت مناسب‌ترین گزینه‌ای است که می‌تواند افغانستان را به مرکز ترانزیت منطقه‌ای تبدیل نموده و همگرایی

اقتصادی و منطقه‌ای را افزایش دهد. بنابراین، نیاز است که مسئولین افغانستان با برنامه‌های اقتصادی منطقه هماهنگ شده و اتصال زیرساخت‌های ترانسپورتی این کشور با پروژه‌های بزرگ زیربنایی منطقه مانند یک کمربند، یک راه و کریدورهای شمال-جنوب را در اولویت برنامه‌های اقتصادی کشور قرار دهند. بر اساس ماسترپلان ۲۰ ساله ی سکتور ترانسپورت افغانستان که در سال ۱۳۹۶ تجدید گردید، تبدیل شدن افغانستان به مرکز ترانزیت و تجارت، بدون زیرساخت‌های مناسب ترانسپورتی مانند جاده‌ها و میدان‌های هوایی معیاری، راه آهن‌های ملی و بین المللی و بدون متصل شدن به بنادر کشورهای همسایه غیر عملی به نظر می‌رسد (بانک انکشاف آسیایی، ۲۰۱۷).

۲- طرح مسأله

افغانستان از یکسو در نقطه تلاقی چهار منطقه پرنفوس و غنی از منابع انرژی و غذایی قرار داشته و فرصت طلایی برای اتصال منطقه‌ای و تجارت و ترانزیت دارد و از سوی دیگر، عدم دسترسی به آب‌های بین المللی، نبود زیرساخت‌های مناسب ترانسپورتی و محدودیت حمل و نقل به کشورهای منطقه و جهان از مهمترین چالش‌های اقتصادی و تجاری است که بر اوضاع امنیتی، اقتصادی و اجتماعی این کشور تأثیرگذار بوده اند. این درحالیست که کشورهای منطقه فعالیت‌های گسترده مواصلاتی-ارتباطی را روی دست داشته و افغانستان به دلیل جنگ و ناامنی در اولویت برنامه‌های بزرگ اتصال منطقه‌ای نبوده است. در شرایطی که کشورهای منطقه نیاز به مسیر مناسب و کوتاه برای تبادل کالا و انرژی دارند، افغانستان می‌تواند به حیث پل اتصال و کانون تجارت و ترانزیت در منطقه نقش فعال ایفا نماید.

سهمگیری افغانستان در اتصال منطقه از طریق کریدورهای ترانسپورتی و ترانزیتی شرق-غرب و شمال-جنوب، نه تنها برای افغانستان بلکه برای اقتصاد تمام منطقه از اهمیت زیاد برخوردار است. زیرا افغانستان محاط به خشکه از یکطرف نیاز به روابط تجاری با کشورهای منطقه داشته و از سوی دیگر با توجه به موقعیت جغرافیایی خود، می‌تواند کوتاه ترین و ارزان ترین مسیر ترانسپورتی در سطح منطقه را فراهم سازد. موقعیت جغرافیایی افغانستان ظرفیت ارزنده برای رشد

تجارت در منطقه دارد و از این ظرفیت باید برای توسعه اقتصادی افغانستان و کشورهای همسایه استفاده شود. دانشمندان معتقد اند که بخش حمل و نقل پیش نیاز و زیربنای توسعه اقتصادی یک منطقه بوده که از طریق جابجایی کالا و مسافر، پیوند ناگسستنی بین عوامل توسعه اقتصادی ایجاد می‌کند. بناء، اتصال کشورهای منطقه از مسیر افغانستان می‌تواند امکانات بالقوه را جهت دستیابی به توسعه اقتصادی فراهم نموده و باعث افزایش درآمد، کاهش فقر و همگرایی منطقه‌ای گردد. مقاله‌های زیادی در مورد اهمیت جغرافیای اقتصادی و سیاسی افغانستان نگاشته شده اند، اما اطلاعات زیادی در مورد نقش زیربناهای ترانسپورتی افغانستان در توسعه و همگرایی منطقه‌ای تاکنون در دسترس نیست. بنابراین در این مقاله، تلاش می‌شود تا نقش زیرساخت‌های ترانسپورتی افغانستان در توسعه، تجارت، امنیت و همگرایی منطقه‌ای، بررسی گردیده و در اختیار خوانندگان قرار گیرد.

۳- پیشینه تحقیق

در سال‌های اخیر تلاش گردیده است تا موقعیت جغرافیایی افغانستان به عنوان یک فرصت به کشورهای منطقه معرفی گردد. به‌طور مثال، یک سلسله اقدام‌های مانند تقویت همکاری‌های منطقه‌ای از طریق پیوستن به سازمان های منطقه‌ای، برگزاری گفتمان‌ها، کنفرانس‌های همکاری اقتصادی منطقه‌ای در مورد افغانستان (رکا۱) در استانبول، آغاز پروژه های خط لوله گاز تاپی[۲]،کاسا-۱۰۰۰۳ و راه آهن، آغاز طرح ترانزیتی «یک کمربند، یک جاده»، توافق بر تجارت از طریق راه ابریشم و لاجورد، افتتاح بندر چابهار، ایجاد کریدورهای هوایی، مطالعات اقتصادی و... صورت گرفته است. در ذیل به نمونه‌های از مقاله های مرتبط اشاره می‌شود.

[1]-Regional Economic Cooperation Conference on Afghanistan (*RECCA*)
[2]- Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India (*TAPI*) pipeline
[3]-Central Asia-South Asia (*CASA*) power project

در تحقیقی، زیاری و همکاران (۱۳۹۵) اظهار نمودند که بین زیرساخت‌های ارتباطی حمل و نقل و شاخص‌های اقتصادی رابطه معنادار وجود دارد. همچنان کاظمی (۱۳۹۹) اظهار داشت که افغانستان از موقعیت ویژه‌ای برای ترانزیت کالا میان کشورهای منطقه برخوردار است و با توجه به فضای ناامنی در کشمیر پاکستان و کشورهای آسیای میانه،کریدور واخان افغانستان می‌تواند مسیری بهتری برای نزدیکی چین به آب‌های آزاد و کشورهای اروپایی باشد. به نظر اسلامی و یوسف زهی (۱۳۹۷)، مسیر بندر چابهار نه تنها برای تجارت بین‌المللی افغانستان مهم است بلکه باعث پیوند مراودات سیاسی و اقتصادی افغانستان و ایران نیز می‌گردد. اما بدون رفع خلاهای زیربنایی و ساده سازی طرزالعمل های ترانسپورتی، گمرکی و صدور ویزا، پایداری سیستم حمل و نقل و ترانزیت منطقه‌ای متزلزل می‌باشد (سروش، ۱۳۹۷). همچنان، ایجاد راه ابریشم جدید برعلاوه وصل افغانستان به کشورهای منطقه و جهان، زندگی طبقه متوسط را رونق داده و عاید باثبات به حکومت افغانستان فراهم می‌سازد (Frederick et al., 2010). صمیمی (بی تا) نیز بیان نمود که راه لاجورد در حقیقت احیای راه ابریشم بوده و می‌تواند زمینه تجارت، اشتغال و سرمایه‌گذاری را برای تجاران افغان مساعد سازد.

۴- روش تحقیق، پرسش، فرضیه و متغییرها

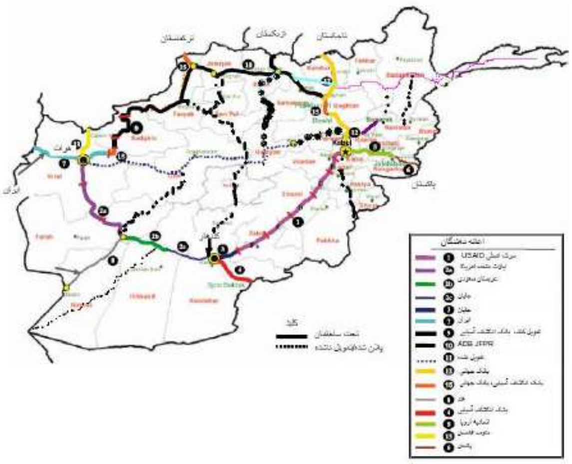
روش انجام این تحقیق توصیفی- تحلیلی و نوع تحلیل آن موردی می‌باشد. ارقام و اطلاعات مورد نیاز، از منابع کتابخانه‌ای، اسنادی و انترنت گردآوری شده و با روش کیفی و استنباطی مورد تحلیل و تجزیه قرار گرفته است. در این تحقیق پرسش اصلی اینست که زیرساخت‌های حمل و نقل چه نقشی در متصل شدن افغانستان به کشورهای منطقه، توسعه و همگرایی منطقه‌ای دارد؟ و فرضیه تحقیق این است که زیرساخت‌های حمل و نقل معیاری و مصئون، افغانستان را به کشورهای منطقه وصل نموده و نقش مهمی در توسعه و همگرایی منطقه‌ای ایفا می‌نماید.

بنابراین، در این تحقیق زیرساخت‌های حمل و نقل افغانستان به عنوان متغیر مستقل و توسعه و همگرایی منطقه‌ای به عنوان متغیر وابسته مطرح می باشند.

۵- وضعیت زیرساخت‌های حمل نقل در افغانستان

زیرساخت‌های حمل و نقل افغانستان از جاده‌ها، راه آهن ها، کریدورهای هوایی و آبراه‌های داخلی مانند دریای آمو تشکیل شده اند. این کشور در حدود ٦٠ میدان هوایی دارد که تعداد معدود آن معیارهای طبقه بندی کلاس چهار سازمان بین‌المللی هوانوردی را برآورده کرده اند. زیرساخت راه آهن این کشور به چند صد کیلومتر در مرز با ازبیکستان، ترکمنستان و ایران محدود می‌شود و بخش بزرگ از زیرساخت‌های حمل و نقل را جاده‌ها تشکیل می‌دهند (ADB, 2014).

شکل ۱. جاده های منطقه‌ای و لایتی افغانستان (ویکی پدیا، ۲۰۲۲).



شبکه راه‌های افغانستان شامل شاهراه‌های منطقه‌ای و جاده‌های ولایتی، روستایی و شهری می شوند. از مجموع ٦۴٧٢ کیلومتر شاهراه ملی و بین‌المللی کشور، حدود ۳۷۲۰ کیلومتر آن آسفالت گردیده و بقیه یعنی حدود ۴۳٪ ناتکمیل می‌باشد. همچنان، از مجموع ۱۹۳۲ کیلومتر جاده میان ولایتی، صرف حدود ۷۳۲ کیلومتر جاده آسفالت گردیده و بقیه غیر آسفالت می‌باشد. به همین منوال، تنها حدود ٪۲۱ از مجموع ۱۳۳۴۴ کیلومتر جاده‌های ولسوالی های افغانستان آسفالت گردیده و بقیه در حالت نامناسب برای حمل و نقل و تجارت قرار دارند. برعلاوه، تعداد از ولسوالی‌های دوردست فاقد جاده بوده و مردم به سختی به بازار دسترسی

پیدا می‌کند. قابل یادآوری است که جاده‌های ولسوالی ها حدود ٪٦١ درصد از زیرساخت‌های حمل و نقل کشور را تشکیل داده و نقش اساسی در حمل و نقل و تجارت محلی دارند. ایجاد شبکه حمل و نقل زمینی یکی از چالش‌های عمده اقتصادی افغانستان در طول سال‌های گذشته بوده است. گرچند از سال ۱۳۸۱ بدینسو تلاش گردیده است تا شبکه جاده سازی ملی و محلی توسعه یابد، ولی ظرفیت پائین و ازدحام، غیر معیاری بودن و تخریب جاده‌ها و نبود برنامه منظم حفظ و مراقبت، و همچنان محدودیت اتصال و حتا ناتکمیل بودن ساخت جاده‌ها از چالش‌های جدی شبکه ترانسپورت زمینی افغانستان است (وزارت فواید عامه، ۲۰۱۸).

در نتیجه، شبکه حمل و نقل در کشور دارای نقایص فراوان بوده و برای تبدیل شدن افغانستان به کانون اتصال منطقه‌ای، نیاز است تا جاده‌های معیاری در داخل کشور اعمار شده و قسمت‌های زیادی از جاده‌های ملی و محلی موجود نیز بازسازی گردند. برعلاوه، نیاز است تا میدان‌های هوایی معیاری و راه آهن کشور ساخته شده و با شبکه ترانسپورتی کشورهای منطقه وصل گردند.

٦- اهمیت زیرساخت‌های ترانسپورتی افغانستان در توسعه و رفاه کشورهای منطقه

تولید، توزیع و مصرف سه ضلع اصلی فعالیت‌های اقتصادی را در یک کشور و یا منطقه تشکیل می‌دهند. افراد جامعه برای رفع نیازمندی‌های خود به منابع و محصولاتی وابسته اند که در محل متفاوت با معیارهای متمایز وجود دارند. توزیع این منابع و محصولات بدون حمل و نقل از یک منطقه به منطقه دیگر امکان پذیر نیست. بنابراین، زیرساخت‌های ترانسپورتی مناطق را باهم وصل نموده و مهمترین اصل فعالیت‌های اقتصادی در یک کشور را تشکیل می دهند (پهلوانی و همکاران، ۱۳۹۲). در حال حاضر وضعیت زیرساخت‌های ترانسپورتی افغانستان مناسب نبوده و گسست شبکه‌های ریلی کشورهای منطقه در افغانستان، تجارت منطقوی و ترانزیت کالا را از مسیر افغانستان به مشکل مواجه نموده است. در چند سال گذشته تلاش‌های برای بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل در افغانستان و کشورهای منطقه صورت گرفته اند که در شکل‌های ۲ و ۳ نشان داده شده اند، اما این

زیرساخت‌ها به صورت عملی ایجاد نشده تا باعث همگرایی منطقه‌ای شوند. همگرایی منطقه‌ای زمانی اهمیت پیدا می‌کند که اهمیت زیرساخت‌های ترانسپورتی را در وصل کردن کشورها و در نتیجه توسعه و رفاه مردم این کشورها بدانیم. بنابراین، رابطه‌ای زیرساخت‌های ترانسپورتی، همگرایی و رفاه کشورهای منطقه را قرار ذیل به بحث می گیریم.

شکل ۲. پروژه های ملی راه آهن که می‌توانند افغانستان را به کشورهای منطقه وصل کنند (Middlebrook et al., 2015).

شکل ۳. پروژه های مختلف حمل و نقل و انتقال انرژی که می‌توانند فرصت‌های تجارت، ترانزیت و استخراج معدن را ایجاد کنند (Middlebrook et al., 2015).

٦- ١- توسعه اقتصادی و رفاه اجتماعی

امروزه همه کشورها برای رفع نیازهای اقتصادی شان به تولید یکدیگر وابسته اند. تولید، توزیع و تجارت کالا از یک منطقه به منطقه‌ای دیگر نیاز به یک شبکه منظم حمل و نقل دارند. به نظر بسیاری از اقتصاد دانها، حمل و نقل کلید توسعه اقتصادی و رکن زیربنایی اقتصاد کشورها است. البته توسعه اقتصادی ارتباط به ظرفیت‌های مختلف کشورها دارد و یکی از مهمترین ظرفیت همه کشورها، زیرساخت‌های ارتباطی و حمل و نقل می‌باشد. اگر ابعاد مختلف توسعه اقتصادی مورد مطالعه قرار گیرد، تمام فعالیت‌ها از آغاز تا بهره برداری به گونه‌ای با مسایل حمل و نقل ارتباط دارند و داشتن اقتصاد سالم و پویا متکی به بهره مندی درست از مزایای حمل و نقل در یک کشور است. دانشمندان تأکید دارند که مؤثریت حمل و نقل، نقش اساسی در توسعه اقتصادی یک کشور دارند. زیرا فعالیت‌های کشاورزی، صنعتی، تجاری و خدماتی در سطح ملی و بین‌المللی وابسته به حمل و نقل مؤثر اند. پس، بین کارایی حمل و نقل و کارایی اقتصاد همبستگی بالای وجود دارد. زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی، دریایی، زمینی و ریلی در یک کشور باعث رونق اقتصادی از طریق جابجایی بار و مسافر شده، دسترسی مردم را به رفاه و تسهیلات منطقه‌ای افزایش داده و در فرآیند توسعه اقتصادی، نقش برجسته بازی می‌کند؛ ضمن آنکه خود نیز از فرآیند توسعه اقتصادی تأثیرپذیر می‌باشد (زیاری و همکاران، ۱۳۹۵).

متصل شدن کشورهای منطقه از طریق شبکه حمل و نقل افغانستان، نه تنها تحول در رشد اقتصاد افغانستان ایجاد می‌کند بلکه باعث تحرک و توسعه اقتصادی تمامی کشورهای منطقه می‌گردد. به گفته محمد اشرف غنی، رئیس حکومت قبلی «هر اتصال جدید یک اثر شبکه ای ایجاد می‌کند، اما زمانی که این نقاط به یکدیگر متصل شوند، تأثیر توسعه ترکیبی ایجاد می‌کند که می‌تواند مردم ما را از فقر به رفاه برساند (OCS, 2017). یک سیستم حمل و نقل کارآمد با زیرساخت‌های مدرن باعث تغییرات اقتصادی مثبت می‌شوند که عمده ترین تأثیرات آن عبارتند از: تخصصی شدن تولید، افزایش مقیاس و دامنه تولید، افزایش رقابت و افزایش قیمت زمین (Rodrigue, 2020). در نتیجه، توسعه اقتصادی و رفاه اجتماعی ارتباط مستقیم با متصل شدن زیرساخت‌های حمل و نقل افغانستان با کشورهای منطقه دارد.

٦- ٢- تجارت و ترانزیت

تجارت به مفهوم وسیع آن عبارت از رسانیدن تولیدات یک منطقه به مراکز مصرف مناطق دیگر است، ولی انتقال کالا از یک منطقه به منطقه دیگر بدون وسیله برای حمل و نقل امکان‌پذیر نیست. به باور بسیاری از کارشناسان، بهبود شرایط تجاری می‌تواند باعث رشد اقتصادی و افزایش سطح اشتغال در کشورها شود (زیاری و همکاران، ١٣٩٥). بناء، بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل افغانستان و اتصال آن به کشورهای منطقه، نه تنها باعث رونق تجارت داخلی می‌گردد بلکه می‌تواند کوتاه ترین و ارزان ترین مسیر تجارت را برای کشورهای منطقه فراهم کند. افغانستان به عنوان کانون اتصال چهار منطقه آسیایی، می‌تواند دسترسی به تجارت در امتداد دهلیزهای شمال-جنوب و شرق- غرب آسیا را از طریق آسیای میانه و خاور میانه فراهم کند و نقش ویژه در برنامه همکاری اقتصادی منطقه آسیای میانه (CAREC٤) بازی نماید. چنانچه از شش دهلیز شناسایی شده توسط این برنامه (AREC)، سه تای آن از طریق افغانستان عبور نموده و می‌تواند سیستم حمل و نقل افغانستان را به جهان وصل نمایند (ADB, 2014).

بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل مانند جاده‌ها، راه آهن‌ها، بنادر و میدان‌های هوایی معیاری کشور، نه تنها که سبب بهبود کیفیت زندگی شهروندان می‌شود بلکه تجاران کشورهای منطقه را قادر می‌سازد تا کالاها و خدمات خود را به‌موقع و ایمن به بازارهای ملی و بین‌المللی عرضه کنند. برعلاوه، وصل شبکه حمل و نقل افغانستان به کشورهای منطقه، می‌تواند دسترسی آسیای جنوبی را به انرژی و منابع غنی آسیای میانه و برعکس دسترسی آسیای میانه را به کالا و خدمات آسیای جنوبی آسان سازد. سرمایه‌گذاری بر زیرساخت‌های حمل و نقل، تبادل کالا را تسهیل نموده، هزینه‌های تجارت را کاهش داده و فرصت‌های بهتر تجارتی را فراهم می‌سازد. فرصت‌های تجارت داخلی، به مناطق امکان می‌دهد که در بخش‌های رقابتی تخصص پیدا کنند و فرصت‌های تجارت خارجی، می‌تواند

[4] -The Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC)

باعث رشد اقتصادی منطقه می‌گردد. چنانچه که بروک و هوملز عقیده دارند که افزایش تجارت ارتباط مستقیم با کاهش هزینه حمل و نقل در کشورهای جنوب آسیا دارد (,Brooks & Hummels۲۰۰۹). بنابراین، زیرساخت‌های معیاری حمل و نقل در افزایش تجارت منطقه‌ای نقش بنیادی داشته و می‌تواند افغانستان را به مرکز ترانزیت و تجارت منطقه تبدیل نماید.

٦- ۳- همگرایی منطقه‌ای

دورنمای افغانستان در مورد همگرایی منطقه‌ای، همکاری اقتصادی و ایجاد اقتصاد یکپارچه بر محور منافع مشترک کشورهای منطقه است. زیرا بدون داشتن رابطه دوستانه باکشورهای همسایه و منطقه، تحول اقتصادی در هیچ یک از کشورهای منطقه رخ نخواهد داد. همگرایی منطقه‌ای فرصت‌های را ایجاد می کند که برای توسعه، رفاه و صلح همه کشورهای منطقه مؤثر است (OCS, 2017).

به همین دلیل، سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل، افغانستان را به کانون تجارت و ترانزیت منطقه تبدیل نموده و باعث تشویق مردم کشورهای منطقه به حمایت از همگرایی منطقه‌ای می‌شود. همگرایی منطقه‌ای، حمایت گسترده مردمی را افزایش داده و باعث تقویت ارتباط، گسترش تجارت و تعمیق بیشتر اعتماد و ثبات در کشورهای منطقه می‌گردد. برعلاوه، وصل کشورها از طریق سیستم حمل و نقل، وابستگی متقابل ایجاد کرده و اقتصاد ملت‌های منطقه را به هم پیوند می‌زند. این وابستگی اقتصادی، نه تنها همگرایی منطقه‌ای را افزایش داده بلکه تعامل دوستانه و پیوندهای انسانی را بین ملت های منطقه ایجاد می‌نماید. مصطفی جمال معتقد است که همگرایی منطقه‌ای می‌تواند تأثیر قابل توجه بر اقتصاد افغانستان داشته باشد (Jamal & Bellow, 2013). بناء، متصل شدن زیرساخت‌های ترانسپورتی، وابستگی‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی را در پی داشته و باعث همگرایی منطقه‌ای می گردد.

٦-۴- ثبات و امنیت

متأسفانه افغانستان در طول چهاردهه گذشته درگیری‌های ویرانگر را تجربه نموده و به عنوان مرکز منازعه از داشتن زیرساخت‌های اقتصادی به شمول زیرساخت‌های حمل و نقل محروم بوده است. در قرن ۱۹، بریتانیا و روسیه راه آهن‌های زیادی در کشورهای آسیای جنوبی و کشورهای آسیای میانه ساختند، ولی افغانستان به عنوان یک دولت بی‌طرف و حائل بین امپراتوری‌های رقیب از نعمت ساخت راه آهن باز ماند. اگر راه آهن در افغانستان نیز ساخته شده بود، به طور بالقوه می‌توانست شبکه‌های ریلی آسیای میانه و آسیای جنوبی را به هم متصل نماید، دسترسی به بنادر دریایی در دریای عرب و خلیج فارس را فراهم کند و از توسعه معدن و کشاورزی در افغانستان حمایت کند (CAREC, 2021). در نتیجه، اقتصاد کشور رشد می‌کرد و تاحدودی زیادی بر امنیت افغانستان و منطقه تأثیر می‌گذاشت. اکنون اما تحکیم روابط حسنه و پیوندهای انسانی منطقه یکی از خواست‌های اساسی مردم افغانستان است. محمد اشرف غنی، در یکی از بیانیه هایش گفته بود: «ما وصل می‌خواهیم، نه فصل (گسست)! ما پیشرفت می‌خواهیم نه افراط گرایی و مرگ! زیرا هرچه همکاری خود را بیشتر کنیم، رفاه متقابل بیشتر می‌شود.»(SCO، ۲۰۱۷). بنابراین، توسعه و وصل زیرساخت‌های ترانسپورتی، می‌تواند افغانستان را از یک مرکز منازعه به حوزه همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی تبدیل نموده و تأثیر قابل ملاحظه بر امنیت و ثبات منطقه‌ای داشته باشد.

۷- نتیجه‌گیری

افغانستان دارای موقعیت خاص جغرافیایی و استراتیژیک است که کشورهای جنوب، غرب، شرق و مرکز آسیا را به هم وصل نموده و می‌تواند کوتاه ترین و ارزان ترین مسیر ترانسپورتی را در سطح منطقه فراهم سازد. اما چهاردهه جنگ، این مرکز استراتیژیک را به یک نقطه مورد منازعه تبدیل کرده و به زیرساخت‌های حمل و نقل آن آسیب جدی وارد کرده است. با آنکه در ۲۰ سال گذشته فرصت زیادی برای سرمایه‌گذاری در سکتور حمل و نقل وجود داشت، زیرساخت‌های ترانسپورتی افغانستان به شبکه ترانسپورتی منطقه وصل نشده و دارای چالش‌های است که

هزینه های حمل و نقل داخلی را افزایش داده و فرصت‌های همکاری و همگرایی منطقه‌ای را محدود می سازند.

بهبود و توسعه زیرساخت‌های ترانسپورتی مصئون نقش بنیادی در تبدیل شدن افغانستان به مرکز ترانزیت و اتصال منطقه‌ای دارد. زیرا، وصل کشورهای منطقه از طریق شبکه حمل و نقل افغانستان، نه تنها تحول در رشد اقتصاد افغانستان ایجاد می‌کند بلکه باعث تحرک و توسعه اقتصادی تمامی کشورهای منطقه می‌گردد.

توسعه و متصل نمودن زیرساخت‌های حمل و نقل افغانستان به کشورهای منطقه، تجارت داخلی را رونق داده و کوتاه ترین و ارزان ترین مسیر تجارت را برای کشورهای منطقه فراهم می‌کند. در اینصورت، افغانستان به کانون ترانزیت و تجارت منطقه تبدیل شده و اقتصاد کشورهای آسیایی را به هم پیوند می زند. این پیوند اقتصادی، از یک‌سو همگرایی منطقه‌ای را افزایش داده و از سوی دیگر، می‌تواند افغانستان را از یک مرکز منازعه به حوزه همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی تبدیل نماید.

افغانستان در متصل کردن زیرساخت‌های ترانسپورتی کشور به کشورهای منطقه مؤفق نبوده و بیشترین تمرکز را بر تجارت بین‌المللی با وضعیت موجود داشته است. این درحالیست که بدون داشتن شبکه منظم و کارای ترانسپورتی، افغانستان به یک مرکز مهم ترانزیت در منطقه تبدیل نخواهد شد. بناء، نیاز است پالیسی‌های گذشته مرور شده و فرصت‌ها و چالش‌های سیستم حمل و نقل کشور از نزدیک مورد مطالعه قرار گیرند. نتایج مطالعات جدید مورد تحلیل و تجزیه قرار گرفته و سپس برای توسعه زیرساخت‌های ترانسپورتی مانند جاده‌ها، میدان‌های هوایی، راه آهن ها و بنادر، گام های عملی برداشته شوند.

منابع:

۱- اسلامی، روح الله و یوسف زهی، ناصر. "استراتژی های کار آمدسازی اقتصاد سیاسی منطقه‌ای افغانستان و ایران بر مبنای تحلیل سیستمی نقش بندر چابهار"، فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست گذاری عمومی، دوره ۸، شماره ۲۸، خزان ۱۳۹۷. ص ۱.

۲- بانک انکشاف آسیایی. تجدید ماسترپلان سکتور ترانسپورت ۲۰۱۷ -۲۰۳٦، بهار ۲۰۱۷. http://dx.doi.org/10.22617/TCS178721-2

۳- پهلوانی، مصیب، بشر آبادی، حسین مهرابی و افشارپور، مهلا. "بررسی تأثیر توسعهٔ زیرساخت‌های حمل و نقل بر رشد اقتصادی استان های ایران"، فصلنامه تحقیقات مدلسازی اقتصادی، شماره ١٦، تابستان ۱۳۹۳. ص ۱۰۵.

۴- زیاری، یوسفعلی، بندرآباد، علیرضا و خیبری، مرضیه. "نقش زیرساخت حمل و نقل جاده ای بر توسعه اقتصادی منطقه: نمونه موردی- استان اصفهان"، کنفرانس بین‌المللی مهندسی معماری و شهرسازی، تهران، ایران، ۷ خرداد ۱۳۹۵.

۵- سروش، حسن. "متنوع سازی مسیرهای ترانزیتی"، کابل، ۱۳۹۷، برگرفته از ویب سایت ۸ صبح: https://8am.af/diversification-of-transit-routes/

٦- صمیمی، شیرعلی. "بررسی مقایسه‌ای اهمیت اقتصادی راه ابریشم و راه لاجورد در افغانستان"، (بی تا). برگرفته از: https://rctmis.mohe.gov.af/static/author_book/مقایسه_راه_ابریشم_و_لاجورد.pdf

۷- کاظمی، مریم وریج. "بررسی نقش کریدور واخان افغانستان در طرح یک کمربند-یک راه چین"، جغرافیا و روابط انسانی، دوره ۳، شماره ۳، زمستان ۱۳۹۹. ص ۲۵۳.

۸- وزارت فواید عامه. استراتیژی ۲۰۱۹ – ۲۰۲۳، بهار ۲۰۱۸. برگرفته از:

https://mopw.gov.af/sites/default/files/2020-9/MPWstrategy(2019-2023)_DARI.pdf

Transport network .(۲۰۱۴)ransport sector assessment 9 -
Available at: .(۴۴۴۸۲program (RRP AFG development investment
-afg-۰۱۲-۴۴۴۸۲documents/-https://www.adborg/s/default/iles/linked
ssa.pdf

- role 10-Infrastructure's .(۲۰۰۹Brooks, D. H. & Hummels, D. (eds)(
in lowering Asia's trade costs: Building for trade, Cheltenham, UK and
.hampton, MA, USA: Edward Elgar pulishingNort

11- CAREC, Central Asia Regional Economic Cooperation
Railway sector assessment for Afghanistan, .(۲۰۲۱)CAREC))
Mandaluyong City, Metro Manila, Philippines.
-for-assessment-sector-https://www.econbiz.de/Record/railway
۱۰۰۱۲٦۰۵۹۴۳afghanistan/

12- The key to .(۲۰۱۰)Frederick Starr, S., Kuchins, A. C. et al.
-success in Afghanistan: A modern silk road strategy, Centeral Asia
Caucasus Institute and Silk Road studies program.
-to-kuchins_key-arrst_۲۰۱۰/۱۱۷۴۴۷https://www.files.ethz.ch/isn/
success.pdf

13-Afghanistan: From a .(۲۰۱۳)Jamal, M. M. And Bellow, E.
an exploratory study based on -landlocked country to a transit hub
Available at: -commodity trading, Dunya University of Afghanistan
paper۲۰%rd۳files//https://kardan.edu.af/data/public
pdf.۳۱۰۷۲۰۲۱۰۴۳۰۵۸

14-Middlebrook, P., Waissi, W., Stacey, J. & Ponzio, R. (2015). Regional Economic Cooperation Conference on Afghanistan–The Silk Road through Afghanistan, Ministry of Foreign Affairs, Islamic Republic of Afghanistan.

15 - (۲۰۱۷)Office of the chief of staff to the president ,OCS Connectivity chapter in the region, Kabul, Afghanistan. 139/https://ocs.gov.af/en/article_details

16-Rahimi, S. How can Afghanistan Retake Its Position as a Transit and Transport Hub between Central Asia and South Asia?, Conference: Regional Economic Cooperation Conference on Afghanistan (RECCA-VI), Kabul, Afghanistan, 2015.

17- Rodrigue, J-. P. (2020). The geography of transport systems, Hofstra University, Department of global studies & geography, https://doi.org/10.4324/9780429346323

ښېرندوی رحمت الله همت مظلوم یار

افغانستان او سیمه ییز ترانزیټ: د تاپي پروژې ونډه لنډیز

د آسیا څلور لاري په توګه افغانستان کولای شي په سیمه ییز اتصال او ترانزیټ کې مهم رول ولوبوي. مرکزي آسیا د ګازو او تېلو پراخې زېرمې او د برېښنا د تولید لوی ظرفیت لري له بلې خوا سوېلي آسیا د ډېر شمېر نفوس لرلو له امله زیاتې انرژۍ ته اړتیا لري. افغانستان د مرکزي آسیا او سوېلي آسیاد نښلونکي پله حیثیت لري او په سیمه ییز ترانزیټ کې مهمه ونډه لري.

د تاپي پروژه چې ګاز له ترکمنستان څخه افغانستان، پاکستان او هند ته لیږدوي، که چیرې پلې شي، له یو لوري به ترکمنستان د خپلو ګازو لپاره نوی مارکیټ پیدا کړي او د ګازو پلورلو کې به د پېردونکو ترمنځ د قیمت ټاګلو لپاره د فشار وسیله پیدا کړي؛ له بل لوري به د تاپی پروژې نللیکې څخه ۱۴میلیارده متر مکعبه ګاز پاکستان او ۱۴میلیارده متر مکعبه ګاز به هند ترلاسه کړي. افغانستان به د تاپي پروژې څخه د کال تر ۴۰۰ میلیون ډالر ترانزیټ او کابو ۵ میلیارده متر مکعبه ګاز ترلاسه کړي.

د تاپي پروژې له پلي کېدو سره له یو لوري دغه دوه سیمې سره نښلول کیږي او د سیمه ییزې همکارۍ او یووالي لامل ګرځي، له بل لوري د سیمې د هېوادونو د اقتصادي پیاوړتیا سبب ګرځي. د تاپي پروژې په مسیر کې به د تاپ ۵۰۰ پروژه چې برېښنا له ترکمنستان څخه افغانستان له لارې پاکستان ته لیږدوي او همدارنګه د ترکمنستان، افغانستان او پاکستان ترمنځ د ریل پټلۍ پروژه به هم پلې شي چې دغه اقتصادي پروژې کولای شي په سیمه ییز ترانزیټ کې مهم رول ترسره کړي.

سریزه

افغانستان د آسیا زړه په نوم شهرت لري چې مختلفې سیمې په ځانګړې توګه د مرکزي آسیا هېوادونه د سوېلي آسیا له هېوادونو سره نښلوي. ترکمنستان د ګازو او تېلو زېرمې لري، هند او پاکستان زیاتې انرژۍ ته اړتیا لري او افغانستان ستراتیژیک موقعیت لري او مرکزي آسیا او سوېلي آسیا سره نښلوي. دغه هېوادونه کولای شي د یو بل له منابعو ګټه واخلي.

له مرکزي آسیا څخه سوېلي آسیا ته د تاپي ګازو نللیکه، کاسا ۱۰۰۰ برېښنا لیږد پروژه، تاپ ۵۰۰ او توتاپ «TUTAP» برېښنا لیږد پروژه، ریل پټلیو جوړول، نوري فایبر مزو غځول او داسې ګڼ شمېر پروژې طرح شوې دي، چې د افغانستان له مسیر څخه سوېلي آسیا ته پلې کیږي او د ددې دوو سیمو نښلولو او سیمه ییز ترانزیټ کې د افغانستان د رول او د ونډې د زیاتېدلو لامل ګرځي. دا چې د تاپي نللیکه ګاز له ترکمنستان څخه افغانستان، پاکستان او هند ته لېږدوي او ډېره موده شوه، چې دغه پروژه طرحه شوې او تمه ده چې په افغانستان کې یې هم ژر عملي چارې پیل شي. دا چې د تاپي پروژې پلي کېدو سره به یاده پروژه په سیمه ییز ترانزیټ کې څه نقش ولري او د تاپي غړیو هېوادونو ته به کومې ګټې ولري او ددې پروژې پلې کېدو پر وړاندې کومې ستونزې شته، په دې مقاله کې څېړل شوې دي.

د څېړنې مبرمیت

افغانستان د آسیا په زړه کې موقعیت لري او د مختلفو سیمو ترمنځ د نښلونکي پله ارزښت لري. بل لوري مرکزي آسیا د تېلو، ګازو پراخې زېرمې او د برېښنا د تولید لوی ظرفیت لري او د سوېلي آسیا سیمې هېوادونه زیات نفوس لري او تېلو او ګازو ته اړتیا لري، ددې دوه سیمو ترمنځ افغانستان د سیمه ییز اتصال او ترانزیټ لنډه، ارزانه او موثره لار ده. د افغانستان له مسیر څخه مرکزي آسیا څخه سوېلي آسیا ته د ترانزیټ په برخه کې د همکاریو مختلفې ساحې شتون لري، چې بیلګه یې کاسا ۱۰۰۰، تاپ ۵۰۰، توتاب او د تاپي پروژې دي، نو اړینه ده د افغانستان موقعیت ته پام سره په سیمه ییز ترانزیټ کې د تاپي پروژې پر نقش او ونډه څېړنه وشي.

د څېړنې موخه

ددې څېړنیزې مقالې موخه دا ده چې د ټاپي پروژه معرفي، په سیمه ییز ترانزیټ کې یې نقش وڅېړل شي او د ټاپي پروژې غړو هېوادونو لپاره یې له ګټو بحث وشي او د ټاپي پروژې پر وړاندې پرتې ستونزې وارزول شي.

د څېړنې میتود

د ددې څېړنیزې مقالې په لیکلو کې له تشریحي- تحلیلي میتود څخه ګټه اخیستل شوې ده.

د ټاپي پروژې لنډه پېژندنه

له مرکزي آسیا څخه سوېلي آسیا ته د ګازو د لېږد پروژه چې په ټاپي باندې هم مشهوره ده، ګاز له ترکمنستان څخه افغانستان، پاکستان او هند ته لیږدوي. د ټاپی پروژې د ګازو نللیکه د ترکمنستان له سرحدې ولایت ماري څخه پیلیږي او د افغانستان له خاورې د هرات، فراه، نیمروز، هلمند او کندهار ولایتونو څخه تېرېږي، پاکستان او ورپسې د هند فاضیلکا «Fazilka»ښار پورې رسیږي.

د ټاپي پروژې نللیکه چې ۱۸۱۴کیلومتره اوږدوالی لري، ګاز له ترکمنستان څخه افغانستان، پاکستان او هند ته لیږدوي، دغه نللیکه په ترکمنستان کې ۲۱۴کیلومتره، په افغانستان کې ۷۷۴کیلومتره، په پاکستان کې ۸۲٦ کیلومتره اوږدوالی لري. د ټاپي پروژه به هر کال ۳۳میلیارده متر مکعبه ګاز لیږدوي او ۱۴ میلیارده متر مکعبه ګاز به پاکستان ، ۱۴ میلیارده متر مکعبه ګاز به هند او پاتې ۵ میلیارده متر مکعبه ګاز به افغانستان ترلاسه کوي. دغه پروژه د ۳۰ کلونو لپاره ده.[۱] آسیایي بانک، د اروپا بیارغونې او پراختیا بانک، د اسلامي پراختیا بانک او د سعودي پراختیا صندق اعلان کړی وو چې د ټاپي پروژې په مالي تمویل کې به برخه اخلي، پر دې پروژې به له ۸ تر ۱۰ میلیارده ډالره لګښت راځي.[۲]

د لومړي ځل لپاره له ترکمنستان څخه د ګازو د لېږد پروژه د ۱۹۹۵ز.کال په مارچ میاشت کې د ترکمنستان او پاکستان ترمنځ لاسلیک شوه او د ۱۹۹٦ز.کال په اګست کې د سنت ګازو شرکت او امریکایي یونیکال شرکت له لوري د ګازو لېږد چارې مطرح شوې اما وروسته د ارجنټاین برېډاس شرکت راتګ سره د یونیکال

شرکت گوښه شو. د سپټمبر ۱۱ پېښې رامنځته کېدو سره د ترکمنستان د ګازو لېږد پروژې کار هم وځنډېده. په کابل کې د موقت حکومت جوړېدلو سره د ۲۰۰۲ ز.کال په ډسمبر کې یو ځل بیا دغه پروژه د افغانستان، ترکمنستان او پاکستان مشرانو له لوري لاسلیک شوه. په ۲۰۰٦ز.کال کې د هند کابینې په تاپي پروژه کې د هند غړیتوب تائید کړ او هند رسماً په ۲۰۰۸ ز.کال کې ددې پروژې د غړي په توګه وپیژندل شو. د تاپي پروژه په ۲۰۱٦زکال د افغانستان، ترکمنستان، پاکستان او هند دولتي لوړپوړو چارواکو لخوا پرانستل شوه او په ۲۰۱۸زکال کې یې کار په افغانستان کې پیل شو، خو د ناامنیو او ځینو نور ستونزو له امله وځنډېده. تمه وه چې د ۲۰۱۹زکال تر پایه د تاپي پروژه بشپړه شي.[۳]

د افغانستان اسلامي امارت بیاځلې واک ته رسېدو سره له تاپي پروژې څخه خپل ملاتړ اعلان کړ او د کورنیو چارو وزارت د اعلامیې له مخې د تاپي پروژې نللیکې امنیت ساتلو په موخه د ۳۰ زره کسیزه ځانګړې نظامي قطعې جوړولو اعلان وکړ.[۴] د اسلامي امارت د رییس الوزرا د مرستیال ملاعبدالغني برادر د ۱۴۰۱ هـ ش کال د سنبلې پر ۱۱مه په هرات ولایت کې له سوداګرو او پانګوالو سره په کتنه کې وویل چې د تاپي پروژې چارې به ډېر ژر له هرات ولایت څخه پیل شي او د هرات اوسېدونکي به د تاپي پروژې له لومړنیو امتیازاتو څخه ګټه واخلي.[۵]

په سیمه ییز اتصال او ترانزیټ کې د تاپي پروژې ونډه

د تاپي پروژه له مرکزي آسیا څخه سوېلي آسیا ته د ګازو د لیږد او ترانزیټ په برخه کې مهمه او لویه اقتصادي سیمه ییزه پروژه ده، چې دوه لویې سیمې سره نښلوي. مرکزي آسیا د طبیعي زېرمو په ځانګړې توګه د ګازو او تېلو لویې زېرمې لري او سوېلي آسیا د انرژۍ لویو منابعو ته اړتیا لري، دغه اړتیا د دې لامل شوې چې هېوادونه یو پر بل متکي وي او د سیمه ییزې همکارۍ سبب وګرځي، افغانستان هم د دغه دوه جغرافیایي سیمو په نښلولو کې رغنده رول لري او له مرکزي آسیا څخه سوېلي آسیا ته د انرژۍ په ځانګړې توګه د ګازو لیږد او ترانزیټ کې مهمه ونډه لري. په دې برخه کې به په سیمه ییز اتصال او ترانزیټ کې د تاپي پروژې ونډه او رول په افغانستان،ترکمنستان، پاکستان او هند کې په جلا توګه وڅېړو.

۱- افغانستان لپاره د تاپي پروژې ګټې او په سیمه ییز ترانزیټ کې یې ونډه

د تاپي پروژې له پلي کېدو سره به افغانستان د خپلې اړتیا وړ ګاز ترلاسه کولو سربېره، هر کال کابو څلورسوه میلیونه ډالره د یادې پروژې د نللیکو د ټرانزیټ له امله ترلاسه کړي او همدارنګه د تاپي پروژې د نللیکو جوړولو لپاره به په افغانستان کې ډېر بې روزګاره ځوانان د کار څښتنان شي او د بېکارۍ په کموالي کې به د پام وړ مرسته وکړي. د یادونې وړ ده، چې د تاپي پروژې په مسیر کې سربېره د ګازو پر لېږد د تاپ ۵۰۰ برېښنا لیږد پروژه، دنوري فیبر کیبل او ریل پټلۍ هم پلي کېږي، چې په سیمه ییز ترانزیټ او د مرکزي آسیا او سوېلي آسیا په نښلولو کې به مهم رول ولوبوي.

د تاپي د ګازو نللیکې پلي کېدل د افغانستان لپاره لومړیتوب لري چې د افغانستان په اقتصادي پیاوړتیا کې مرسته وکړي. له دې پروژې څخه به افغانستان هر کال ۴۰۰میلیون ډالر یوازې د ټرانزیټ له لارې عاید ترلاسه کوي، که چېرې دغه ترلاسه شوي عواید د هېواد په بنسټیزو پروژو کې ولګول شي چې د افغانستان د اقتصادي او ټولنیزي توسعې لامل کېږي. د تاپي د ګازو نللیکه افغانستان ته دا فرصت ورکوي چې د سیمې د د انرژۍ لیږد او ټرانزیټ په مرکز بدل شي او د یادې پروژې له پلي کېدو سره به له مرکزي آسیا او سوېلي آسیا سره د افغانستان ادغام او نږدې کیدل آسان او چټک شي. سربېره پر دې په افغانستان کې نوې دندې پیدا شي، د تاپي پروژې نللیکو لپاره به امنیتي پرسونل وګومارل شي، چې کولای شي د افغانستان د خلکو په اقتصادي او ټولنیز ژوند کې مرسته وکړي.[٦]

د تاپي ګازو نللیکې په مسیر کې سربېره پر ګازو د برېښنا لیږد لپاره هم له ترکمنستان څخه پاکستان ته د برېښنا مزي غځول کیږي، دغه پروژه په تاپ ۵۰۰ باندې شهرت لري چې له ترکمنستان څخه د افغانستان له خاورې څخه پاکستان ته ۵۰۰ کیلو ولټه برېښنا لیږدوی او ددې پروژې له ټرانزیټ څخه به افغانستان د کال ۱۱۰ میلیونه ډالره عاید ترلاسه کوي.[۷]د تاپ ۵۰۰ پروژه د ترکمنستان برېښنا د افغانستان د هرات تورغونډۍ او کندهار له مسیر څخه د پاکستان کویټې ته لیږدوي، د تاپ ۵۰۰ پروژه کې ترکیې چارلک هولدنګ کمپنې ۱،٦ میلیارد ډالره پانګونه کوي او په پیل کې تمه دا وه چې دغه پروژه به په دریو کلونو په بهیر کې پلې شي.[۸]

په افغانستان کې د اسلامي امارت بیاځلي واک ته په رسېدو سره د نړیوالي مرستې کمې شوې ، په دې حساسه مرحله کې د تاپي پروژې پلی کېدو سره د کال ۴۰۰میلیون ډالره ددې پروژې له ټرانزیټ څخه عاید ترلاسه کیږي او زیات شمېر افغانانو ته د کار زمینه رامنځته کیږي او له دې پروژې څخه ترلاسه شویو ګازو څخه په مختلفو برخو کې ګټه اخیستلی شو.همدارنګه د تاپي پروژې مسیر کې له پرتو ولایتونو کې د محلي خلکو ژوند کې ښه والی راتلای شي او په دې مسیر کې سرکونه او ریل پټلۍ جوړیږي او د ګازو نللیکې امنیت ساتلو لپاره ګڼ شمېر د اړوندو ولایتونو محلي خلک په کار ګومارل کیږی.

د تاپي ګازو نللیکه، د تاپ ۵۰۰ برېښنا لیږد پروژه او د ترکمنستان، افغانستان او پاکستان ترمنځ د ریل پټلۍ جوړل ددې لامل ګرځي چې مرکزي آسیا له سوېلي آسیا سره ونښلېږي او افغانستان ددې دوو سیمو په نښلولو کې مهم رول لري او یادې پروژې د افغانستان له خاورې تیریږي او په سیمه ییز ترانزیټ کې مهمه نقش لري. همدارنګه د ګازو نللیکو غځولو او ریل پټلیو جوړلو لپاره په افغانستان کې ماهر کارکوونکو ته اړتیا ده، چې په کابل کې د ترکمنستان سفیر خواجه عوضوف د اوسپنې پټلۍ اداري له رئیس ملا بخت الرحمن شرافت سره په لیدنه کې وویل، چې د ریل پټلۍ په برخه کې افغان محصلینو ته ۲۸ تعلیمي بورسونه ورکړل شي.[۹]

۲- ترکمنستان لپاره د تاپي پروژې ګټې

ترکمنستان چې په وچه کې ایسار دی او آزادو اوبو ته لار نه لري، په نړۍ کې د طبیعي ګازو زېرمو لرلو له اړخه څلورم ځای لري. د جیوپولټیک موقعیت او هایدروکاربن غني زېرمو لرلو ته په پام سره د ترکمنستان د ګازو صادرولو شونتیا زیاته ده چې آسیایي او اروپایي مارکیټونو کې خپل ګازو وپلوري. ترکمنستان د تاپي پروژې د پلي کېدو هڅه کوي تر څو خپلو صادراتي ګازو لپاره نوی مارکیټ او سوداګریز شریکان پیدا کړي. د تاپي پروژه د ترکمنستان د ګازو صادراتو تنوع لپاره بهترین فرصت دی، چې ددې هېواد لپاره ډېره اړینه ده. د ترکمنستان د ګازو لیږد بنسټیز جوړښتونه داسې طرح شوي چې شمال ته روسیې سره نښلیدلي دي او ترکمنستان نویو مارکیټونو ته د ګازو لیږد لپاره بنسټیزې لارې نه لري. د شوروي

اتحاد له پاشل کېدو وروسته روسيې ته د گازو نلليکې د شوروي ميراث په توگه پاتې شوې او د ترکمنستان د گازو پر زېرمو باندې انحصار درلود او بهر ته د صادرولو يواځينی مسير وو.

په ۲۰۰۹زکال له ترکمنستان څخه چين ته د گازو ليږد نلليکې جوړې شوې. اوسمهال ترکمنستان له چين سره د گازو قيمت ټاکلو لپاره د مذاکراتو پر مهال د چنې وهلو او د فشار وسيله نه لري، ددې لپاره چې ترکمنستان خپل گاز په مناسب قيمت وپلوري، اړينه ده چې د گازو ليږد او صادرولو لپاره نوي مسيرونه رامنځته کړي او نويو مارکيټونو ته لاره پيدا کړي، چې ښه بديل يې د ټاپي گازو نلليکه ده. چين د ترکمنستان د گازو اصلي مشتري دی او دې ته په پام سره چې چين د ترکمنستان د گازو لوی پېرونکی دی او چين د خپلو گازو تامين لپاره د گڼ شمېر منابعو لرلو سره، له ترکمنستان سره د گازو قيمت لپاره اهرم په لاس کې لري او ترکمنستان ورسره زيات چنې وهلی نشي. نو ټاپي د ترکمنستان لپاره يوه مهمه پروژه ده چې پلي شي.

له ترکمنستان څخه چين ته د گازو نلليکو جوړولو په اړه مذاکرات په ۲۰۰۶زکال کې پيل شول او په ۲۰۰۹زکال له ترکمنستان څخه چين ته د گازو A نلليکه گټې اخيستنې ته وسپارل شوه او تر ۲۰۱۴زکال پورې له ترکمنستان څخه د ازبکستان او قزاقستان له مسير څخه چين ته درې موازي «A,B,C»د گازو د ليږد نلليکې جوړې شوې چې په کال کې ۵۵ ميليارد متر مکعب گاز چين ته ليږدوي. له مرکزي آسيا څخه چين ته له ۲۰۰۹زکال څخه تر ۲۰۲۰زکال تر پايه ۳۳٦ميليارد متر مکعبه گاز صادر شوی دی.د A او B گازو نلليکې له ترکمنستان څخه چين ته د گازو ليږد لپاره ځانگړې شوې دي او د C نلليکه په کال کې د ترکمنستان، ازبکستان او قزاقستان څخه په ترتيب ۱۰،۱۰،۵ ميليارد مترمکعب گاز ليږد لپاره ځانگړې شوې ده.[۱۰] د ترکمنستان گاز د دريو نلليکو A, B, C په واسطه د ازبکستان او قزاقستان له لارې چين ته ليږدول کيږی. د چين ولسمشر شی جين پينگ د گازو عرضه کولو په وياړ په ۲۰۱۳زکال کې څلورمه نلليکه D هم تصويب کړه چې له مخې به هر کال ۳۰ ميليادره متر مکعبه گاز د ازبکستان، قرغزستان او

تاجکستان له لارې د چین لوېدیځ ته لېږدوي. د ترکمنستان اقتصاد په صادراتي ګازو باندې ولاړ دی، شرایطو ته په پام سره د ترکمنستان د اقتصادي اړتیاوو ټینګښت لپاره د تاپي پروژه لومړیتوب لري.[11]

د تاپي پروژې له پلي کېدو سره نه یوازې ترکمنستان لپاره به د باور وړ مارکېټ رامنځته شي، سربېره پر دې ددې هېواد د انرژۍ صادراتو کې به تنوع رامنځه شي او له دې نللیکي څخه ترلاسه کېدونکي عاید به ددې هېواد اقتصاد پیاوړی کړي، همدارنګه به د تاپی اړونده هېوادونو او ترکمنستان ترمنځ اقتصادي او ټولنیزي اړیکې پراخې او پیاوړې شي. د بلې خوا د ترکمنستان جیوپولیټیکي او ایکونومیکي ارزښت به زیات شي. د تاپي نللیکه به هره ورځ د ٦٠ تر ۹۰ میلیون متر مکعب طبیعي ګازو لیږد سره، چې ۴۲ سلنه پاکستان، ۴۲سلنه به هند او پاتې نور به په افغانستان کې مصرف شي. د تاپي پروژې پلي کېدو سره به ترکمنستان د سیمې د انرژۍ د صادراتو په مهم مرکز باندې بدل شي.[12]

۳- پاکستان لپاره د تاپي پروژې ګټې

په پاکستان کې اقتصادي چټک پرمختګ ددې لامل شوی دی چې انرژۍ ته تقاضا زیاته شي، د انرژۍ زېرمو کمښت په دې هېواد کې د برېښنا قطع کېدو لامل کیږي. د پاکستان اقتصاد د ۱۹۹۰زکال را پدیخوا ۴،۱ سلنه په منځنۍ کچه پرمختګ کړی دی، دغه دوامداره رشد د زیاتې انرژۍ اړتیا سره تړاو لري. د نړیوالې پراختیا ټولنې «International Development Association» د شمېرو له مخې د اړتیا وړ انرژي نه عرضه کول د پاکستان پر اقتصادي رشد باندې منفي اغېز کړی دی. پاکستان د طبیعي ګازو له مصرف څخه د برېښنا قطع کولو مخنیوي لپاره د انرژي نوي بدیل په توګه ملاتړ کوي. د ګازو مصرف زیاتیدلو سره د طبیعي ګازو تولید ددې هېواد اړتیاوي پوره کولای نه شي. پاکستان اړ دی چې له نورو هېوادونه څخه ګاز وارد کړي، پاکستان په ۲۰۱٦زکال کې له قطر هېواد څخه ۲،۸ میلیون ټنه LNG ګاز وارد کړی دی. د تاپي ګازو نللیکې جوړولو سره پاکستان کولای شي د اړتیا وړ انرژۍ ستونزه حل کړي. د تاپي ګازو نللیکې سره به پاکستان دا فرصت ترلاسه کړي چې هر کال ۱۴میلیارده متره مکعب طبیعي ګاز ترلاسه کړي او په

صنعتي او د انرژۍ فابریکو کې ترې ګټه واخلي او ورسره به ددې هېواد انرژي تامین شي. په پاکستان کې د برېښنا په تولید کې طبیعي ګاز زیات نقش لري او ۴۵،۰۸ سلنه حرارتي برېښنا یې له طبیعي ګازو څخه تولیدیږي.[۱۳]

پاکستان د انرژۍ له سخت ناورین سره مخامخ دی او تر ۲۰۵۰زکال پورې به برېښنا ته د پاکستان اړتیا درې برابره شي، که چیرې د تاپي پروژه پلي شي، کابو ۷۰ سلنه د پاکستان د ګازو اړتیا پوره کولای شي او د برېښنا تولید لپاره به د مایع سون توکو پر ځای د ګازو د ګټې اخیستلو سره پاکستان په کال کې یو میلیارد ډالر وسپموي. همدارنګه پاکستان به د تاپي پروژې د نللیکو ټرانزیټ اړخه له هند څخه هر کال ۲۵۰ میلیونه ډالر عاید ترلاسه کوي.[۱۴]

د ترکمنستان، افغانستان، پاکستان او هند ترمنځ د تاپي د ګازو نللیکه په سوېلي آسیا کې د انرژۍ د امنیت ټینګښت او د سیمې په یووالي کې مهم رول ولري او تر ۲۰۴۰زکال پورې به سوېلي آسیا کې برېښنا ته ۱۱۸ سلنه تقاضا لوړه شي چې د تاپي پروژې پلي کېدو سره به تر یوې کچې حل شي. د تاپي پروژه د انرژۍ ستونزې پر حل سربیره، د سیمې د اقتصادي پیاوړتیا، سیمه ییز اتصال او سیمه ییز یووالي لامل کیږي او همدارنګه د چاپیریال په ساتنه کې هم رغنده رول لري او د تاپي پروژې پلي کېدو سره به ګاز د ډېرو سکارو بدیل وګرځي او زرغون چاپیریال ته د ډېرو سکارو کارولو ناوړه زیانونو څخه به خوندي شو.[۱۵]

۴- هند لپارده د تاپي پروژې ګټې

له ۱۹۹۰زکال را پدېخوا د هند چټک اقتصادي پرمختګ، د انرژۍ اړتیا او د وارداتو کچه لوړه شوې او ددې لامل شوې چې هند خپل د انرژۍ امنیت زیات کړي، د انرژۍ نوي مسیرونه رامنځته او د انرژۍ بدیلې نوې لارې وکاروي. د BP Energy Outlook راپور له مخې تر ۲۰۳۵زکال پورې هند د نړۍ ۹ سلنه د انرژي مصرف کوونکی هېواد وي په داسې حال کې چې د نړۍ د انرژي په تولید کې به ۵ سلنه ونډه ولري. همدارنګه طبیعي ګازو ته یې ۱۳۱سلنه تقاضا لوړه شي او کورنی تولید به یې بسنه نه کوي. نو له همدې امله تمه ده چې هند به تر ۲۰۴۰زکال پورې د طبیعي ګازو واردات څلور برابره زیات کړي. د انرژۍ لپاره د اوس او

راتلونکي لپاره د هند تقاضا ددې لامل کېږي چې د تاپي ګازو نللیکې سره هند لېوالتیا وښيي. د تاپي پروژې پلي کېدو سره به هند طبیعي ګاز ترلاسه کړي او همدارنګه دغه نللیکه به له مرکزی آسیا سره د نښلېدو او د یو سوداګریز دهلیز جوړولو لامل وګرځي، چې تر قزاقستان پورې به امتداد ولري.[16]

دا چې چین د کمربند او لارې پروژه پلې کوي، له بل لوري د امریکا، روسیې او چین استازو ناسته چې په ترویکا باندې مشهور ده د افغانستان لپاره بحث کوي او هند له دې جوړښت څخه حذف شوی او هند هڅه کوي له انزوا څخه ځان وساتي او د چابهار او تاپي پروژې پلي کېدو سره غواړي په سیمه کې مهم لوبغاړی اووسی، بل لوري که چیرې د تاپي پروژه پلې شي نو ترکمنستان ته به زیاته ګټه ولري، له یوې خوا به ترکمنستان په وچه کې را ایساره هېواد څخه د سیمې ستراتیژیک لوبغاړي په توګه نقش ولري او د ګازو لویو زېرمو څخه به ګټه ترلاسه کړي.

په تاپي پروژه کې د هند ګټې د انرژۍ تقاضا په زیاتیدو او همدارنګه په ستراتیژیکو اندیښنو پورې تړاو لري. دا چې ترکمنستان له چین سره په مرکزي آسیا کې د کمربند او لارې طرحې برخه کې نږدې شریک بلل کېږی همدارنګه چین د ترکمنستان د ګازو پېرلو لوی مشتری دی او حتی د ګالکینیش «Galkynyş»ګازو میدان کې د چین CDB بانک پانګونه کړې ده. سربېره پر دې د تاپي پروژه هم په افغانستان کې د هند خصوصي پانګوالو لپاره د اوسپنې پټلی، نوري فایبر، برېښنا تولید، کانونو استخراج برخه کې فرصتونه برابر کړي دي.[17]

د تاپي پروژې پلي کېدو پر وړاندې شته ستونزې

په سوېلي آسیا کې د بې ثباتۍ زیاتیدل د تاپي پروژې د پلي کېدو پر وړاندې خنډ کیدلای شي. د تاپي پروژه او نورې سیمه ییزې پروژې، د پاکستان او هند ترمنځ د دوامداره نظامي او سیاسي کړکیچونو له امله اغېزمن کېدلای شي. په تېرو کلونو کې هند او پاکستان څو ځله جګړو کې ښکېل شوي او د تاپي پروژې د عملي چارو د ټکني کېدو لامل ګرځي.

د تاپي پروژې پر وړاندې بل خنډ د ځمکو استملاک دی، په افغانستان او پاکستان کې د تاپي پروژې په مسیر کې د خلکو زراعتي ځمکې او کورونه قرار

لری، نو اړینه ده چې دغه ځمکې باید استملاک شي او ځیني خلک اړ دي د تاپي پروژې مسیر کې خپل کورونه پرېږدي، بل ځای ته کډه شي. همدارنگه په پاکستان کې د تاپي پروژې مسیر چې له بلوچستان ایالات څخه تېریږي هم ځینو سیاسي او امنیتي ستونزو سره مخامخ دی. هلته د بلوڅ لړگیو په سیمه کې د تاپي پروژې نللیکې تیریږي، بلوڅان د پاکستان له مرکزي دولت سره په نظامي جگړه کې ښکیل دي او ځینو پروژو پلي کېدو پر وړاندې ستونزې جوړولای شي.

د تاپي پروژې د مدیریت په برخه کې هم ستونزې شته، ددې پرځای چې یو شرکت ددې پروژې مدیریت پر غاړه واخلي، ترکمنستان پریکړه کړې ده چې په څلورو غړیو هېوادونو کې د څلورو شرکتونو له خوا په جلا توگه به دغه نللیکه جوړیږي او هر هېواد کې به یو شرکت وي، چې دغه تگلاره کولای شي د پروژې پلي کېدو مدیریت کې ستونزې جوړې کړي. د تاپي پروژه څو ځله پرانستل شوه خو عملي چارې یې ټکنی دي.

د گازو د قیمت او د حق الټرانزیټ په اړه د تاپي پروژې د غړیو هېوادونو ترمنځ هم اختلاف شته، ترکمنستان له پیل څخه د تاپي پروژې هر هېواد لپاره د گازو مختلف قیمت ټاکلو غوښتنه کوله، خو نورو هېوادونو ورسره اختلاف درلود، پاکستان او هند په ۲۰۰۸زکال کې له ترکمنستان سره د زر متر مکعبه وارداتي گازو لپاره د ۲۰۰ ډالرو قیمت وړاندیز وکړ، خو ترکمنستان دغه قیمت د گازو نړیوال بازار څخه ښکته وښوده. هند هم د ډېرو سکارو قیمت سره یو شان د گازو قیمت ټاکلو وړاندیز وکړ او زیاته یې کړه چې د LNG مایع طبیعي گازو قیمت څخه د تاپي گازو قیمت باید ښکته وي. په ۲۰۱۲زکال د پاکستان لوړ پوړي دولتي چارواکي په وینا پاکستان به هر کال ۲۱۷ میلیون ډالره هند څخه د گازو د ټرانزیټ تعرفه ترلاسه کوي او همدومره کچه به افغانستان ته د گازو ترانزیټ تعرفه ورکوي، بل لوري ته افغانستان له پیل څخه غوښتنه کوله چې د گازو قیمت لوړېدو او ښکته کېدو سره باید د ترانزیټ په تعرفه کې هم بدلون راشي.[۱۸]

هند او پاکستان د تېرو څو کلونو تجربو ترلاسه کولو سره چې د LNG گاز واردوي، غوښتنه وکړه چې د تاپي گازو قیمت باید له LNG گازو څخه زیات ښکته وي ځکه د تاپي نللیکې څخه ترلاسه کېدونکی گاز د گازو کچې او د لیږد وخت ته په پام سره د LNGگازو

ترلاسه کولو په پرتله له کم انعطاف څخه برخمن دی. د LNGگازو قیمت په ژمي او دوبي کې یوشان نه دی زیات توپیر لري په داسې حال کې چې د تاپي نللیکي څخه ترلاسه کېدونکی گاز د ټول کال په بهیر کې یو شان قیمت لري. پاکستان په دې وروستیو کې ویلي چې که چیرې د دوي په خوښه قیمت گاز له تاپي نللیکي څخه ترلاسه نکړي نو په دې پروژه کې به پانگونه ونکړي.[۱۹]

بل لوري ته ایران هڅه کوي چې د تاپي گازو لیږد پروژې پر ځای د ایران پاکستان او هند گازو لېږد نللیکې پروژه پلې شي. امریکا له پیل څخه د ایران له گازو نللیکې سره مخالفت وکړ او پر پاکستان او هند یې سیاسي فشارونه راوړل تر څو د ایران له نللیکې څخه شاته شي او پر ځای یې د تاپي گازو نللیکه چې له ترکمنستان څخه افغانستان، پاکستان او هند ته گاز لیږدوي، تړون لاسلیک کړي. هند د ایران دوه برابره مساحت لرلو سره د انرژۍ کمې زېرمې لري، د هند لپاره د انرژۍ کمښت ددې هېواد اقتصادي پراختیا لپاره یو گواښ دی، هند هڅه کوي د مرکزي آسیا تېلو او گازو ته لاسرسی ولري. پر ایران باندې د ملگرو ملتونو سازمان امنیت شورا له لوري د اقتصادي بندیزونو لگولو له امله وځنډیده او پر ځای یې د تاپي د گازو نللیکې ته لومړیتوب ورکړل شو.[۲۰] په دې وروستیو کې له ایران سره اتومي تړون (برجام) دوباره احیا کېدو سره که چیرې پر ایران نړیوال بندیزونه لېري شي، نو د ایران څخه پاکستان ته د گازو لیږد نللیکې جوړیدو ته زمینه برابریږي چې په دې صورت کې د تاپي پروژې پلي کېدل ناممکن گرځي.

همدارنگه د پاکستان سټریم Pakistan Stream Gas Pipeline (PSGP) پروژه د تاپي بدیله پروژه ده، د پاکستان سټریم پروژې له پلي کېدو سره به پاکستان اړتیا وړ گاز ترلاسه کړي او د تاپي پروژې له پلي کېدو سره د پاکستان لېوالتیا کمیږي. د پاکستان سټریم د گازو نللیکه ۱۱۰۰کیلومتره اوږدوالی لري، د پاکستان بندري ښار کراچی څخه تر پنجاب پورې غځېدلی ده او په ۲۰۱۵زکال د پاکستان او روسیې لخوا دغه هوکړه لاسلیک شو تر څو له روسیې څخه هر کال ۴،۱۲ میلیارد متر مکعب طبیعي گاز ددې نللیکې په واسطه ولیږدوي، خو وروسته د ځینو لاملونو له امله دغه پروژه وځنډیده او اوس یو ځل بیا دواړو هېوادونو اعلان کړی دی چې

ډېر ژر به ددې پروژې کار پيل شي او په پاکستان کې به د انرژۍ امنيت ټينګښت کې مرسته وکړي.[۲۱] په روسيه کې د پاکستان سفير شفقت علي خان په وينا پاکستان سټريم نلليکي ته ژمن دی او د روسيې او پاکستان ترمنځ حقوقي برخه کې مذاکرات پيل شوي، دا په داسې حال کې ده چې د اوکراين جګړې له امله اروپا ته د روسيې تېل او ګازو صادرات راکم شوي. ددې پروژې د کار بشپړېدو مشخصه نېټه معلومه نه ده، د پاکستان سټريم پروژه ۲،۵ ميلیارده ډالر لګښت لري.[۲۲]

د تاپي پروژې پلې کېدو پر وړاندې مالي ستونزې هم شته، د تاپي پروژې پلي کېدو لپاره ۱۰ ميلیارده ډالر لګښت ارزونه شوې ده، په تاپي پروژه کې د نړيوالو بانکونو او خصوصي انرژۍ برخه کې د شرکتونو له خوا نه پانګونه ددې لامل شوې چې د ترکمن ګاز شرکت مجبور شي د تاپي پروژې کنسرسيوم رهبري کړي. د ترکمن ګاز شرکت د ګازو نلليکو ليږد کې کاري تجربه او اعتبار نه لري او نړيوال پور ورکوونکو ته ددې پروژې مالي تامين په موخه ډاډ نشي ورکولای. که چيرې نړيوال بانکونه د پور ورکولو لپاره زړه ښه کړي، خپل ريسک ارزيابي کولای نشي، ځکه له يوې خوا ترکمنستان تړلی سيستم لري او د بلې خوا اسلامي امارت د امريکا د بنديزونو تر فشار لاندې دی.[۲۳] خو د بل لوري د اسلامي امارت وياند ذبيح الله مجاهد په وينا د تاپي پروژه کې افغانستان اړ نه دی چې لګښت وکړي او د تاپي پروژې پر وړاندې هېڅ مالي ستونزه نشته.[۲۴]

بل لورې په کابل کې د پاکستان د سفير منصور احمد خان په وينا د تاپي پروژې اړوند هېوادونه ددې پروژې د پلي کولو غوښتونکي دي، اوسمهال د تاپي پروژې پر وړاندې امنيتي ستونزې له منځه تللي او د دې پروژې د پلي کولو وخت را رسيدلی دی. نوموړي همدارنګه وويل چې اوسمهال د تاپي پروژې پر وړاندې اصلي ستونزه د بانکي معاملو نشتوالی "lack of banking transactions" دی. همدارنګه د اقتصاد وزارت مرستيال عبداللطيف نظري په خبره د تاپي پروژه د تخنيکي ستونزو له امله پر وخت پلې شوې نه ده او ځينې فني ستونزې شته، چې په نږدې راتلونکي کې به حل شي.[۲۵]

په افغانستان کې د اسلامي امارت بیاځلي واک ته رسېدو او د اسلامي امارت د مشروعیت مسأله د ټاپي پروژې د پلي کېدو پر وړاندې ستونزې جوړې کړې او د آسیا پراختیایي بانک ددې پروژې مالي تمویل برخه کې لېوالتیا نه لري، خو اسلامي امارت د آسیایی پراختیا بانک پر تعلیق سربیره د ټاپي پروژې کار پیل خبره کړې او ددې پروژې د امنیت د ټینګښت ژمنه کړې ده. کابل د اقتصادي ستونزو له امله له ترکمنستان څخه غوښتنه کړې چې ددې پروژې ټول لګښت وکړي. هند هم په افغانستان کې د اسلامي امارت دوباره واک ته رسیدو څخه اندېښمن دی، همدارنګه هند کې له سیاسونو سره ځیني پوښتنې شته، چې د پاکستان او هند ترمنځ د اړیکو کړکېچ حالت کې ممکن پاکستان د ټاپي ګاز پر هند قطع کړي. پورتنیو اندېښنو او خنډونو سربېره هم د ټاپي پروژه پلي کېدو ته تمې ډېرې دي، ځکه د یوې خوا په سوېلي آسیا کې ګازو ته تقاضا لوړه ده او د بلې خوا د ټاپي پروژه د سیمې هېوادونو د همغږي او سیمه ییز اتصال لامل ګرځي. موږ کولای شو د چین او جاپان بېلګه وړاندې کړو، چې د دواړو هېوادونو ترمنځ تاریخي دښمنۍ سربېره، اقتصادي نیکې اړیکې یې ساتلي دي. اوسني جیوپولیټیک وضعیت او د خلکو د ژوند سټندردونه ددې غوښتنه کوي چې د سیمې هېوادونه ددې فرصت څخه په استفادې د اقتصادي یووالي خواته حرکت وکړي او د ټاپي پروژه پلي کړي.

پایله

افغانستان د چین، پاکستان، ایران او مرکزي آسیا هېوادونو په ګاوند کې په وچه کې اېساره هېواد په توګه جیوپولیټیک او جیوستراتیژیک موقعیت لري. افغانستان خپل موقعیت ته پام سره په سیمه ییز اتصال کې مهم رول لوبولای شي. یو سوله ییز او با ثباته افغانستان د سیمي او ګاونډیو هېوادونو په ګټه دی، له یوې خوا به افغانستان اقتصادي وده وکړي او له بلې خوا به د سیمې هېوادونو ترمنځ اقتصادي اړیکې پیاوړې شي. افغانستان په یوازې توګه نشي کولای اقتصادي توسعه ولري او له خپل جیوپولټیک موقعیت څخه استفاده وکړي، نو اړینه ده د نښلونکي پله په توګه مرکزي آسیا له سوېلي آسیا سره ونښلوي او سیمه ییزې پروژې لکه کاسا ۱۰۰۰ ، ټاپ، ټاپي، چابهار، د لاجوردو لارې په پلي کولو کې مرسته

وکړي تر څو د سیمې د ښېرازۍ لامل وګرځي او افغانستان یو ځل بیا د ورېښمو تاریخي لارې په مسیر کې خپل نقش ولوبوي او د سیمې له هېوادونو سره د ټرانزیټ لپاره سرکونه او د ریل پټلۍ جوړې کړي.

ټاپي پروژه پاکستان، هند او افغانستان ته ارزانه ګاز، افغانستان او پاکستان ته د ټرانزیټ له اړخه عاید، همدارنګه ترکمنستان ته د خپلې انرژۍ پلورلو مارکېټ او اقتصادي رونق ورپه برخه کوي. د ټاپي پروژه سربېره پر سیمه ییز اتصال، په اړوندو څلورو هېوادونو کې د فقر د کمېدو لامل کېږي، له دې سره د خلکو او حکومتونو ترمنځ اعتماد رامنځته کیږي او په سیمه کې سوله ییز حالت رامنځته کیږي او اقتصادي محوره اړیکي لا پسې پیاوړې کېږی. د ټاپي پروژې تطبیق سره به اقتصادي پراختیا، د دندو پیدا کېدو، سولې او رفاه لامل وګرځي. سربیره پردې ترکمنستان به د ګازو پېرلو له درکه ډېر عاید ترلاسه او د ګازو صادرولو لپاره نوي مارکیټونو ته لار پیدا کړي. همدارنګه هند، پاکستان او افغانستان به د اړتیا وړ ګاز هم ترلاسه کړي، په افغانستان کې به خلکو ته د کار زمینه پیدا شي او ددې پروژې ترانزیټ څخه به هر کال ډیر عاید ترلاسه شي او همدارنګه په پاکستان او هند کې به د مصرفي انرژۍ ستونزې تر یوې کچې حل شي. دا چې په افغانستان کې د ټاپي پرژوې په مسیر کې امنیتي ستونزې وي او پلي کېدل یې ستونزمن وو، خو اوس د اسلامي امارت واکمن کېدو سره دغه ستونزې تر ډېره بریده هوارې شوې دي او د ټاپي پروژې پلي کېدو ته زمینه برابره ده.

وړاندیزونه

د افغانستان دولت باید د ټاپي پروژې پلې کېدو او ژر تر ژره د عملي چارو پیل کولو ته زمینه برابره کړي. له یوه لوري د اسلامي امارت رسمیت پېژندلو لپاره اړین ګامونه واخلي تر څو نړیوال مشروعیت ترلاسه کړي او د افغانستان او سیمې ترمنځ د سیمه ییزو اقتصادي پروژو پلي کولو او د نورو هېوادونو او بنسټونو له خوا د پانګونې زمینه برابره او له بل لوري د ټاپي پروژې د مسیر امنیت دې ډاډمن او خوندي کړي تر څو پانګوال په ټاپي، ټاپ ۵۰۰ او نورو اقتصادي سیمه ییزو پروژو کې پانګونې وکړي.

ماخذونه

1-Lazar ,Daniel,TAPI to revitalize trade between Central Asia and South Asia, April 17, 2018, Available: https://energyindustryreview.com/oil-gas/tapi-to-revitalize-trade-between-central-asia-and-south-asia/

۲- ابراهیم خیل ,شکیلا ، وزارت خارجه طالبان: ترکمنستان کارعملی پروژه تاپی را در ماه سپمبر آغاز می کند، ۲۰۲۲/۰۱/۰۹، لاسرسی: https://p.dw.com/p/45JpN [مراجعه: ۲۰۲۲/۰۷/۱۵]

۳- همت ، رحمت الله ، د تاپي پروژه او پر وړاندې يې پراته خنډونه، ۲۰۱۸/۰۲/۲۰، لاسرسی:https://rohi.af/news/63781 [مراجعه: ۲۰۲۲/۰۷/۱۱]

۴- تسنیم، طالبان: برای تامین امنیت پروژه تاپی واحد ویژه امنیتی ایجاد می شود، ۲۰ جدی ۱۴۰۰، لاسرسی:
https://www.tasnimnews.com/fa/news/1400/10/20/2641727 [مراجعه: ۲۰۲۲/۰۹/۱]

۵- ازادی رادیو، طالبان: ژر به د تاپي پروژې د رغونې چارې پیل شي، خپرېدو نېټه ۱۲ سنبله ۱۴۰۱،لاسرسی:[مراجعه:۲۰۲۲/۰۸/۲۰]
https://pa.azadiradio.com/a/32016762.html

6 -Mommayev ,Nurmyrat, Envisaged Socio-Economic Benefits of TAPI Pipeline Project to Participating Countries,24.02.2022,Available:https://business.com.tm/post/8291/envisaged-socioeconomic-benefits-of-tapi-pipeline-project-to-participating-countries

۷- آژند ,فریدون ،فصل آغاز به کار پروژه تاپی و تاپ در افغانستان نزدیک شده است، یک شنبه ۱٦ خرداد ۱۴۰۰،لاسرسی:
https://www.independentpersian.com/node/152246/ [مراجعه: ۲۰۲۲/۰۷/۲۰]

۸- شفق، محمد نسیم، پروژهٔ "تاپ ۵۰۰" برق ترکمنستان را از راه افغانستان به پاکستان انتقال خواهد داد، عقرب ۱٦, ۱۳۹۷، لاسرسی:
https://da.azadiradio.com/a/29587493.html[مراجعه: ۲۰۲۲/۰۷/۲۱]

۹- هشت صبح، ترکمنستان ۲۸ دانش‌جوی افغان را در بخش خط آهن آموزش می‌دهد، ۱٦ سنبله ۱۴۰۱، لاسرسی:

/https://8am.af/turkmenistan-trains-28 afghan-students -in-the-railway-sector
مراجعه [۲۰۲۲/۸/۲۲]

10-AMINJONOV ,FARKHOD , Central Asia–China Gas Pipeline (Line A, Line B, and Line C), APRIL 7, 202, AVAILABLE: https://thepeoplesmap.net/project/central-asia-china-gas-pipeline-line-a-line-b-and-line-c/

11-Rahim , Shoaib A. ,Why Pakistan Is TAPI's Biggest Hurdle, April 07, 2018, Available:https://thediplomat.com/2018/04/why-pakistan-is-tapis-biggest-hurdle/

12- Mommayev ,Nurmyrat, Envisaged Socio-Economic Benefits of TAPI Pipeline Project to Participating Countries,24.02.2022,Available:https://business.com.tm/post/8291/envisaged-socioeconomic-benefits-of-tapi-pipeline-project-to-participating-countries

13 -Ibid

14 -Mariet D'Souza , Shanthie, TAPI Pipeline: A Confidence Building Measure for South Asia, Available: https://mantraya.org/analysis-tapi-pipeline-a-cbm-in-south-asia/

15 -Sadaqat Huda ,Mirza ,The Governance of the TAPI Pipeline Political, Social, and Environmental Challenges, June 22, 2021, Available:https://www.nbr.org/publication/the-governance-of-the-tapi-pipeline-political-social-and-environmental-challenges

16 -Mommayev , Nurmyrat, Envisaged Socio-Economic Benefits of TAPI Pipeline Project to articipatinguntries,24.02.2022,Available:https://business.com.tm/post/8291/envisaged-socioeconomic-benefits-of-tapi-pipeline-project-to-participating-countries

17- Mariet D'Souza, Shanthie, TAPI Pipeline: A Confidence Building Measure for South Asia, Available: https://mantraya.org/analysis-tapi-pipeline-a-cbm-in-south-asia/

۱۸- ذاکری ,سید قاسم ، چالش‌های فراروی خط لوله تاپی؛ فرصت‌های پیش روی ایران، لاسرسی:/https://www.iess.ir/fa/analysis/2760 [مراجعه: ۲۰۲۲/۰۷/۱۸]

۱۹- پورتنی ماخذ

۲۰- حسینی ,احمد ، سیاست انرژی مسکو و خط لوله صلح، نشر نبته ۱۳۸۵، دسترسی:http://ensani.ir/fa/article/79499 [مراجعه: ۱۳۹۹/۲/۲۹]

21-Abay ,Emre Gurkan, Russia, Pakistan agree to build Pakistan Stream gas pipeline, Available: https://www.aa.com.tr/en/energy/natural-gas/russia-pakistan-agree-to-build-pakistan-stream-gas-pipeline/32802

22-Pakistan commits to stream gas pipeline project with Russia, 7 June, 2022, Available: https://theprint.in/world/pakistan-commits-to-stream-gas-pipeline-project-with-russia/986676/

23-Mann , Steven, will a Taliban victory advance tapi, Available: https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/will-a-taliban-victory-advance-tapi/

۲۴- عادلی ,عضنفر ، آیا کار عملی پروژه تاپی در افغانستان از سر گرفته می‌شود؟، ۲۰۲۲/۰۲/۱۷، لاسرسی:https://p.dw.com/p/45e32 [مراجعه: ۲۰۲۲/۰۷/۲۵]

25 -AMANOV, Nury, TAPI security problems solved, it's time to implement the project – Ambassador of Pakistan, 01/06/2022, Available: https://orient.tm/en/post/37866/tapi-security-problems-solved-its-time-implement-project-ambassador-pakistan

معاون سرمحقق دکتور محمد حکیم حیدر

فواید اقتصادی پروژه یک کمربند- یک مسیربرای افغانستان

چکیده

افغانستان یک کشور محاط به خشکه بوده ولی موقعیت جغرافیایی خاص دارد که با شش کشور همسایه (چین، پاکستان، تاجکستان، ترکمنستان، ازبکستان و ایران) سرحد مشترک داشته و دارای بنادر دریایی (در دریای آمو هم‌مرز با کشورهای تاجکستان و ازبکستان) نیز می باشد که تعداد بسیارکمی از کشورهای جهان از این نوع موقعیت استراتیژیک و فرصت بالقوه برخوردار هستند. از این منظر، افغانستان دورنمای بزرگی و بهتری برای انکشاف اقتصاد خود دارد، اما با تاسف که هیچ سیاست جامعی برای استفاده از این موقعیت جغرافیایی کشور وجود نداشته است. هرچند نظام‌های قبلی اقدامات مقدماتی را در روند گشایش چندین مسیر ترانزیتی هوایی و زمینی جدید آغاز نموده بودند و همواره تاکید شده است که اگر افغانستان بتواند از این مزیت استفاده کند و خود را به مرکز منطقه‌ای تجارت و ترانزیت تبدیل کند، می‌توان اقتصاد کشور را متحول و رشد اقتصادی را به دست آورد. هدف عمده پروژه یک کمربند و یک مسیر، ترویج انکشاف اقتصادی و ارتباط بینامنطقه‌ای بوده و درضمن یک پروژه انکشاف اقتصادی و تجاری بلندمدت است که بر بهبود اتصال و همکاری بین کشورهای مختلف در آسیا- اروپا تمرکز دارد. پروژه یک کمربند - یک مسیر، شبکه‌های یکپارچه اقتصادی را برای تجارت و ترانزیت در سراسر اورپا - آسیا ایجاد می‌کند. در این تحقیق، سعی می‌گردد تا فواید اقتصادی پروژه یک کمربند- یک مسیر برای افغانستان مورد تحلیل و ارزیابی قرارگیرد.

مقدمه

افغانستان از طریق پروژه یک کمربند- یک مسیر، به یک فرصت فوق العاده برای انکشاف اقتصادی دست خواهد یافت که به این کشور کمک می‌کند تا از طریق سرمایه‌گذاری در زیربناهای حمل و نقل، انرژی و مخابرات بر تنگناهای انکشاف اقتصادی غلبه کند. موقعیت جغرافیایی مناسب و منابع طبیعی فراوان افغانستان، در صورت استفاده مناسب، می‌تواند این کشور را به یک بازیگر مهم در تجارت درون منطقه‌ای و شبکه‌های انرژی، هم به عنوان تامین کننده و هم به عنوان مرکز ترانزیتی تبدیل کند. با این حال، با توجه به وخامت اوضاع امنیتی و در نتیجه کنارگیری چین در ایجاد نقش مشخص برای افغانستان، منافع اقتصادی این پروژه تا حد زیادی به توانایی حکومت این کشور غرض ایجاد یک محیط مثبت برای تجارت و سرمایه گذاری بستگی دارد.

موقعیت جغرافیایی بی‌نظیر افغانستان این کشور را به عامل پیوند دهنده مهمی بین آسیای جنوبی و مرکزی و همچنین شرق و غرب آسیا تبدیل کرده است. همچنین افغانستان دارای منابع طبیعی غنی است که می تواند راه را برای رشد اقتصادی هموار کند. با این حال، این کشور به دلیل سابقه طولانی جنگ و بی‌ثباتی سیاسی نتوانسته است از این مزیت‌ها برای تسهیل انکشاف اقتصادی استفاده کند. اقتصاد افغانستان با رشد پایین تولید ناخالص داخلی ۱٫۵ فیصد، تورم بالا و بیکاری مزمن مشخص می‌شود. بیلانس تجاری این کشور منفی ۵٫٦۵ میلیارد دالر در سال ۲۰۱۵ ثبت شده است که به دلیل وابستگی زیاد به واردات بالغ بر ٦٫۴۲ میلیارد دالر می‌باشد، درحالی که صادرات درسطح پایین ۷۷۰ میلیون دالر باقی مانده است. بیش از نصف جمعیت افغانستان زیر خط فقر زندگی می کنند که درحال افزایش است و منبع اصلی عواید این کشور همچنان تمویل بین‌المللی است که به عنوان نمونه ۹۰ فیصد بودجه انکشافی آن را در سال ۲۰۱۵ در برگرفته بود. (Paribas Report , 2015)

پروژه یک کمربند- یک مسیر مبلغ ۸۹۰ میلیارد دالر را برای ۹۰۰ پروژه در زیربناهای حمل و نقل، انرژی و مخابرات در٦۰ کشور متعهد می‌شود. شبکه‌های یکپارچه‌سازی اقتصادی برای تجارت و ترانزیت در سراسر اورپا-آسیا ایجاد خواهد

کرد که دو سوم جمعیت جهان، ۵۵ فیصد تولید ناخالص داخلی جهانی و ۷۵ فیصد ذخیره انرژی جهانی را تحت پوشش قرار می‌دهد. این امر پروفیسور توماس زیمرمن را برانگیخت تا یاد آور شود که «پروژه یک کمربند- یک مسیر، ظرفیت ادغام افغانستان را به روش‌هایی که ایالات متحده سال‌ها به دنبال انجام آن بوده، در اقتصاد منطقه‌ای دارد." (Zimmerman, Thomas,2015)

هدف و مبرمیت تحقیق: افغانستان یک کشور محاط به خشکه است که از نظر جغرافیایی در مرکزیت کشورهای آسیایی قرار دارد و جهت تسهیل روند واردات و صادرات خود به ترانزیت زمینی و دهلیزهای هوایی وابسته می‌باشد. بدین ملحوظ ادغام افغانستان در پروژه یک کمربند - یک مسیربه این کشور توانایی این را می‌دهد تا ثبات و رشد اقتصادی را از طریق بهبود فرصت‌های تجاری، اتصال با شبکه‌های راه آهن و جاده‌های منطقه‌ای، ظهور به‌عنوان یک شریک مهم در بازار انرژی منطقه‌ای و مبارزه با تجارت منطقه‌ای مواد مخدر دنبال کند. هدف این تحقیق، تحلیل و ارزیابی فواید اقتصادی این پروژه برای افغانستان است.

سوال اصلی تحقیق: آیا افغانستان می‌تواند از مزایای بالقوه پروژه یک کمربند- یک مسیر استفاده نماید و در مرکزیت این پروژه قرارگیرد؟

فرضیه تحقیق: از آنجائیکه افغانستان در مسیر پروژه یک کمربند- یک مسیر قرار دارد، می‌تواند به اهداف چند بعدی دست یابد.

روش تحقیق: اتصال منطقه‌ای منحیث یک محتول دینامیک چند بعدی (اجتماعی، اقتصادی و سیاسی) در سطح اقتصاد ماکرو مورد تحلیل و ارزیابی قرار می‌گیرد. در این تحقیق سعی شده است تا از ارقام ارائه شده در گزارش‌ها، مقالات تحقیقی، ژورنال‌های داخلی و خارجی وبسایت‌های انترنتی استفاده گردد. آزمون فرضیه طرح شده در این تحقیق با استفاده از تکنیک‌های احصائیوی و اکونو متریکی جهت دریافت روابط محتولین به نسبت عدم موجودیت ارقام پنل و سری زمانی، ممکن نبوده لذا در آزمون فرضیه مطروحه از میتود تحلیلی وتوضیحی استفاده شده است.

محوریت موضوع: ادغام افغانستان در پروژه یک کمربند- یک مسیر و دستیابی به منافع بالقوه از این ادغام، موضوعات پیچیده‌ای هستند درحالیکه روابط چین و افغانستان در سال‌های گذشته به طور قابل توجهی بهبود یافته بود و به‌عنوان بزرگترین سرمایه‌گذار در این کشور تصور می‌گردید، این کشور نسبت به چالش‌های سیاسی و امنیتی داخلی افغانستان به دور مانده است. این امر بر عدم تمایل چین به اعلام نحوه اتصال افغانستان به پروژه یک کمربند و یک مسیر و نیز سرمایه‌گذاری‌های مشخص در افغانستان تحت این پروژه منعکس شده است. اینکه آیا پروژه یک کمربند و یک مسیر، آینده اقتصادی افغانستان را متحول خواهد کرد، به توانایی این کشور برای ایجاد محیطی بستگی دارد که مشارکت مثبت آن را در تجارت و ترانزیت درون منطقه‌ای ممکن می‌سازد.

گرایش‌ها در زون تجاری افغانستان ۲۰۱۰-۲۰۲۰

سال	صادرات (ملیون	مجموع واردات (ملیون دالر)	کشورهای عمده صادراتی	کشورهای عمده وارداتی	محصولات عمده صادراتی	محصولات عمده وارداتی
۲۰۱۰	۳۸۸	۵۱۵۴	پاکستان(۳۹%)، هند(۱٦,۸%)، ایران(۸,۲%)	پاکستان(۱۱,٦%)، چین(۱۳,۷%)، ایران(۷,۵%)	قالین، نباتات گیاهی، شیره سایرگیاهان	پطرول،روغنیات گندم، آرد، سنگ کاشی
۲۰۱۱	۳۷۵	٦۳۹۰	پاکستان(۴۸,۱%)، هند(۱۸,۷%)، ایران(۵,۷%)	پاکستان(۱۳,۷%)، چین(۹%)، ایران(۹,۱%)	نباتات گیاهی، قالین، شیره سایر گیا هان	زغال سنگ خام، گندم، آرد، سنگ کاشی

۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶
۴۲۸	۵۱۵	۷۷۰	۷۱۹	۵۹۶,۴
٦۲۰۴	۸۵۵۴	٦۴۲۰	۷۱۸٦	۷۰۵۷
پاکستان(۴۷%)،هند(۱٦,۳%)،ایران(٦,۷%)	پاکستان(۳۸,۵%)، هند(۲۰%)، ایران(۸,۳%)	پاکستان(۳۳,۰۳%)، هند(۲۸,۰۴%)، ایران(۵,۸۵%)، جرمنی(۲,۹۹%)	پاکستان (۴۸,۹%)، هند (۲۴,۴%)، ایران (۳,۴%)	پاکستان (۴۷,۴%)، هند(۱۸,۸%)، ایران(۱۰,۷%)
پاکستان(۱۴,۲%)، چین(۱۱,۵%)، ایران(۸%)	پاکستان(۱۰,۷%)، ایران(۸,۳٦%)، جرمنی(۲%)	پاکستان(۱۷,۲۵%)، ایران(۱۹,۴۵%)، چین(۱۳,۴۵%)، جاپان(۳,۳٦%)	پاکستان (۱٦%)، چین (۱۴,۷%)، ایران (۵,۸%)	پاکستان (۹,۷%)، چین(۱۰,۸%)، ایران(۵,۳%)
قالین، زیره، کنجد	قالین، زیره، کنجد	قالین، آهن باطله،بریکویت، پنبه خا م، میوه گرم سیر	قالین، نباتات گیاهی، پسته، بادام	قالین، نباتات گیاهی، بادام
زغال سنگ خام، گندم، آرد، سنگ فرش	زغال سنگ خام، گندم، آرد، سنگ فرش	پترول تصفیه شده، زغال سنگ خام، شکرخام، گندم، آرد	اشیای تزئینی، مواشی، آرد، گندم، روغن نباتی	زغال سنگ خام، گندم، منسوجات، ارکندیشن

۲۰۱۷	۷۲۳	۷۶۷۲	پاکستان(۳۸,۵%)، هند(۲۰%)، ایران(۸,۳%)	پاکستان(۱۰,۷%)، ایران(۸,۳۶%)، جرمنی(۲%)	قالین، زیره، کنجد	زغال سنگ خام، گندم، آرد، سنگ فرش
۲۰۱۸	۸۷۵,۲	۷۱۱۷	پاکستان(۳۳,۰۳%هند(۲۸,۰۴%)، (ایران(۵,۸۵%) ج%)	پاکستان(۱۷,۲۵% (ایران(۱۹,۴۵%)، چین(۱۳,۴۵%)، جاپان(۳,۳۶%)	قالین، آهن باطله،بریکویت، پنبه خا م، میوه گرم سیر	پترول تصفیه شده، زغال سنگ خام، شکرخام، گندم، آرد
۲۰۱۹	۸۶۳,۸	۶۷۷۰	پاکستان (۴۸,۹%)، هند (۲۴,۴%)، ایران (۳,۴%)	پاکستان (۱۶%)، چین (۱۴,۷%)، ایران (۵,۸%)	قالین، نباتات گیاهی، پسته، بادام	اشیای تزئینی، مواشی، آرد، گندم، روغن نباتی
۲۰۲۰	۷۳۲	۶۶۶۵	پاکستان (۴۷,۴%)، هند(۱۸,۸%)، ایران(۱۰,۷%)	پاکستان (۹,۷%)، چین(۱۰,۸%)، ایران(۵,۳%)	قالین، نباتات گیاهی، بادام	زغال سنگ خام، گندم، منسوجات، ارکندیشن

چالش‌های پروژه یک کمربند- یک مسیر

چین ازسال ۲۰۱۲ بعنوان بخشی از ابتکار دیپلماتیک جدید خود برای تقویت روابط با همسایگان، تعامل خود را با افغانستان افزایش داده است. به همین منظور، کمک‌ها و سرمایه گذاری ها به افغانستان را افزایش داده وهدف خود را مبنی براینکه بازیگر اصلی دربازسازی اقتصادی افغانستان، بخصوص از طریق پروژه یک کمربند- یک مسیر باشد، بیان کرده است. با این حال، این سوال که چگونه افغانستان باید به پروژه

یک کمربند و یک مسیر متصل شود، بی پاسخ مانده است، چون این کشور پرونده پیچیده‌ای را برای پروژه یک کمربند و یک مسیر ارائه می‌دهد زیرا خروج آمریکا و ناتو از افغانستان اثرات منفی بر تعامل اقتصادی چین با افغانستان داشته است. درحالی که چین چندین گام برای رسیدگی به وضعیت امنیتی برداشته است، ولی جایگزین نقش ایالات متحده و ناتو در افغانستان نخواهد شد. (Byrd,2020)

فرصت‌های از ناحیه پروژه یک کمربند و یک مسیر

افغانستان ظرفیت ایفای نقش عمده در تجارت و ترانزیت درون منطقه ای را دارد. به‌عنوان کشوری غنی از منظر منابع طبیعی، می‌تواند از دسترسی به بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی بهره‌مند شود. موقعیت استراتژیک آن به عنوان «قلب آسـیا» می‌تواند آن را به یک قطب مهم ترانزیتی در منطقه تبدیل کند. ماهیت نوپا شبکه‌های جاده‌ای و خط آهـن افغانستان، این کشور را از مستفید شدن تجارت درون منطقه‌ای و بین‌المللی باز داشته است. مثالی از این کمبودی در مصارف تجاری صادرات از افغانستان به آسیای مرکزی و غربی منعکس شده است. حدود سه ماه را دربر می‌گیرد تا صادرات از افغانستان به این کشورها برسد. فقدان اتصال همچنین به‌عنوان مانعی برای تحقق آرزوی افغانستان برای تبدیل شدن به «میدان» منطقه‌ای برای تجارت و ترانزیت عمل کرده است. به طور مثال، اشاره شده است که اگر ۲۰ فیصد اموال تجارتی غرب از آسیای جنوبی از طریق جاده‌ها حمل شود، ۱۰۰ میلیارد دالر کالا از افغانستان عبور می‌کند. بهبود ارتباط افغانستان با اقتصاد منطقه‌ای از طریق تجارت و ترانزیت تخمین زده می‌شود که ٦٠٦ میلیون دالر عایدی برای این کشور به ارمغان بیاورد. بهبود ارتباطات همچنین در کاهش مصارف واردات و همچنین کاهش تورم مهم است. این امر بخصوص برای افغانستان که ۹۰ فیصد محصولات تجاری آن خارج از کشور تورید می‌شود، خیلی مهم است.(Huasheng, Zhao,2016)

سرمایه گذاری در زیربناهای پیشبینی شده توسط پروژه یک کمربند- یک مسیر می‌تواند تنگنا اصلی شکاف تامین مالی زیربنا در کشور را برطرف نماید. کشورهای عضو پروژه یک کمربند- یک مسیر همچنان از شرایط قروض مطلوب بانک سرمایه‌گذاری

زیربنایی آسیا (AIIB) و صندوق راه ابریشم برخوردار خواهند شد. پروژه یک کمربند - یک مسیر مستلزم انتقال صنایع تولیدی کاربر چینایی به سمت کشورهای کمتر انکشاف‌یافته عضو پروژه یک کمربند - یک مسیر می‌باشد. کشور چین دارای صنایع بزرگ تولیدی می‌باشد که درحال حاضر ۱۲۵ میلیون نفر مشغول به کار هستند که از این تعداد ۸۵ میلیون نفر در صنایع تولیدی کاربر مشغول کار هستند. Huasheng, Zhao,2016) ارتقای صنعت تولید چین و جابجایی کارخانه‌ها درکشورهای که در امتداد پروژه یک کمربند- یک مسیرقرار دارند، فرصتی را برای صنعتی شدن در اقتصادهای کمتر انکشاف‌یافته فراهم می‌کند. ظرفیت مازاد صنعتی چین در تولید سمنت، فولاد وغیره می‌تواند برای رفع کمبود منابع سرمایه در افغانستان استفاده شود، درحالی که انکشاف زیربناها باعث ایجاد اشتغال محلی می‌شود که منجر به عواید بالاتر در کشور می‌گردد. افغانستان همچنین از دسترسی به بازارهای چین با تقاضای زیادی برای مواد خام، منفعت خواهد برد.

انکشاف اقتصادی متوسط‌المدت و طویل المدت افغانستان به سکتورهای زراعت، معدن و نفت و گاز آن بستگی دارد. تعداد بیشتری از جمعیت کشور همچنان به زراعت وابسته هستند و انکشاف این سکتور برای فقرزدایی ضروری می‌باشد. بهبود ارتباط برای ادغام سکتور زراعت کشور در زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای و جهانی ضروری است. افغانستان دارای منابع طبیعی دست نخورده‌ای است که می تواند آن را به تأمین‌کننده بالقوه انرژی تبدیل کند. سرمایه‌گذاری دربهره‌برداری از مواد معدنی به اقتصاد افغانستان این امکان را می‌دهد تا از طریق افزایش عاید و کاهش وابستگی خارجی، خود را حفظ کند. ارزش پیش‌بینی شده ذخایر معدنی افغانستان ۳ تریلیون دالر است. غرب افغانستان دارای ظرفیت بزرگ بادی و انرژی آبی است. با این حال، در سال ۲۰۱۵، افغانستان تنها ۳۰ میلیون دالر از این منابع عاید داشته است. تحت پروژه یک کمربند- یک مسیر، سرمایه‌گذاری در سکتورهای نفت و گاز افغانستان به نوبه خود با دسترسی به بازارهای بین‌المللی کشورهای بزرگ وارد کننده انرژی مانند هند و چین حمایت می‌شود. علاوه بر این، افغانستان می‌تواند نه تنها به عنوان یک تأمین‌کننده، بلکه به عنوان یک مرکز ترانزیت انرژی بین کشورهای آسیای مرکزی و بازارهای انرژی در چین و

آسیای جنوبی نیز بهره‌مند شود. کسری فصلی انرژی درکشورهای آسیای مرکزی و جنوبی می‌تواند با انتقال مازاد انرژی از طریق افغانستان حل شود. در حال حاضر تنها ۳۲ فیصد از جمعیت افغانستان به برق دسترسی دارند. بی‌نظمی تأمین برق از آسیای مرکزی می‌تواند از طریق ادغام در شبکه‌های انتقال برق پروژه یک کمربند- یک مسیر پایدارتر شود.

قطار محموله‌ها از جیانگسو (Jiangsu) به جانب بندر حیرتان

چند قدم مثبت وجود دارد که نشان دهنده تعهد چین به وعده‌هایش است. اولین قطار محموله از جیانگسو در چین به حیرتان در افغانستان در ماه حوت ۱۳۹۵ افتتاح شد. درحالی که این بخشی از اهداف چین برای افزایش بازار کالاهای چینایی است، اتصال ریلی مزایایی برای افغانستان دارد. شبکه جاده‌ای موجود کشور پر ازدحام و فاقد محافظت مناسب است و می‌توان آن را با اتصال راه آهن بهبود بخشید. ارتباط با چین همچنین قیمت واردات را تا ۳۰ فیصد کاهش می‌دهد که به نوبه خود باعث کاهش تورم می‌شود. افغانستان به بازارهای چین و بازارهای منطقه‌ای دسترسی خواهد داشت، درحالی که به ما اجازه می‌دهد تا بدون عبوراز پاکستان، این کار را انجام دهیم. چین همچنین به‌عنوان بزرگترین سرمایه‌گذار در افغانستان ظاهر شده است. (2015 Martina, Michael) اول، سرمایه‌گذاری ۳٫۵ میلیارد دالری شرکت گروه متالورژی چین (Metallurgical Group) در معادن مس عینک در سال ۲۰۰۷. دوم، یک پروژه استخراج نفت در آمو دریا به ارزش ۴۰۰ میلیون دالر سرمایه‌گذاری توسط شرکت ملی نفت چین (National Petroleum Corporation). بهبود زیرساخت‌ها در اطراف این پروژه ها و همچنین ارتباط بهتر بین مراکز معدنی و بازارهای منطقه‌ای و بین المللی وعده داده شده است.(2015 Martina, Michael)

ضمناً، چین تا زمانی که در مورد وضعیت امنیتی این کشور اطمینان حاصل نکند، از انتشار برنامه های خود برای افغانستان خودداری خواهد کرد. بنابراین، مسیرهای پیشنهادی مانند کمربند اقتصادی جاده ابریشم (SREB) و دهلیز اقتصادی چین و پاکستان (CPEC)، به جای اینکه افغانستان را به

هم متصل کنند، به اطراف افغانستان می‌چرخند. مرز بین چین و افغانستان کوهستانی است و در دهلیز واخان قرار دارد و ایجاد یک دهلیز ویژه برای اتصال مستقیم افغانستان به پروژه یک کمربند و یک مسیر ضروری است. چین در این پروژه تنها ۱۰۰ میلیون دالر به افغانستان و ۴۶ میلیارد دالر به پاکستان و ۳۱ میلیارد دالر به کشورهای آسیای مرکزی تعهد داده است. (2015 Martina, Michael) این مشابه سرنوشت سرمایه‌گذاری‌های قبلی چین در افغانستان است. پروژه مس عینک به دلیل نگرانی‌های امنیتی چین عملی نشده است. شرکت‌های چینایی از سرمایه‌گذاری زیربنایی که در اطراف معدن وعده داده شده بود عقب نشینی کردند. پروژه آمودریا نیز به تأخیر مواجه شده بود و وعده چین برای ساختن یک دستگاه تصفیه نفت در شمال افغانستان محقق نشد. در حالی که چین این پروژه‌ها را بخش مهمی از الویت‌های خود در مورد بازسازی اقتصادی در افغانستان قرار داده است. باید توجه داشت که به غیر از این پروژه‌ها، چین از سال ۲۰۰۱ تا کنون تنها ۲۵۰ میلیون دالر به افغانستان داده است و ۳۲۷ میلیون دالر نیز تا سال ۲۰۱۷ تعهد کرده بود. این مبلغ در مقایسه با حمایت ۱۱۰ میلیارد دالری ایالات متحده برای بازسازی اقتصادی در افغانستان از سال ۲۰۰۲ تاکنون، ناچیز است. ناتوانی نظام‌های قبلی در به دست گرفتن رهبری اقتصاد کشور نیز توانایی کشور را برای بهره‌مندی از پروژه یک کمربند- یک مسیر مختل نموده بود و به وعده خود مبنی بر هماهنگی و کارگروهی میان گروه‌ها و گروپ‌های سیاسی مختلف برای دستیابی به انکشاف اقتصادی عمل نکردند. برای مثال، نقش افغانستان به‌عنوان یک مرکز ترانزیت منطقه‌ای و تامین‌کننده انرژی به توانایی حکومت در مدیریت این صنعت بستگی دارد که مشخصه آن استخراج غیرقانونی معادن و عدم پرداخت حق امتیاز است. با این حال، حکومت نسبت به اقدام علیه شبکه‌های جنایی در این صنعت بی‌میلی نشان داده است. علاوه بر این، سرمایه‌گذاری‌های مختلف در افغانستان به دلیل نبود فضای مساعد عملی نشده است. یک نمونه از آن شرکت خصوصی چینی (Xinjian Bexin) است که به دلیل وضعیت دشوار عملیاتی، برنامه سال ۲۰۱۳ خود رابرای بازسازی جاده کابل-جلال آباد تکمیل نکرده است. (Zimmerman,2015)

نتیجه

پروژه یک کمربند- یک مسیر این ظرفیت را دارد که راه را برای انکشاف اقتصادی افغانستان از طریق افزایش مشارکت آن در تجارت درون منطقه‌ای از طریق بهبود ارتباط هموار کند. این امر با افزایش صادرات و کاهش مصارف واردات، بیلانس تجاری آن را بهبود می‌بخشد. افزایش درآمد حاصل از تجارت کالا و انرژی می‌تواند در انکشاف زیربنای کشور سرمایه‌گذاری مجدد شود و در نتیجه وابستگی آن به کمک‌های خارجی کاهش یابد و ثبات و رشد اقتصادی پایدار فراهم شود.

با این حال، این امر تنها در مواجهه با یک سیاست منسجم دولت با هدف امکان مشارکت افغانستان در پروژه یک کمربند- یک مسیر قابل تحقق است. در حالی که چین سرمایه‌گذار مهمی در این کشور است، این احتمال وجود دارد که چین به جای مداخله در مسائل داخلی کشور، کناره‌گیری کند. این موضوع در فراخوان مکرر چین برای پروسه انکشافی «به رهبری افغانها، تحت مالکیت افغانها» نشان داده شده است. در این وضعیت، حکومت باید با ابتکارعمل برای انکشاف پروژه‌های زیربنایی انرژی یا حمل و نقل در مقیاس کوچک برای ادغام با پروژه یک کمربند - یک مسیر راه گشا باشد.

حکومت واحدی که بتواند فضای مساعدی را برای عملی شدن پروژه‌ها ایجاد کند، سرمایه‌گذاران و تجاران خارجی را تشویق می‌کند. این امر با اطمینان از دسترسی آسان به اطلاعات و جلوگیری از فساد اداری امکان پذیر است. گام مهم دیگر، مشارکت بخش خصوصی به‌عنوان یک بازیگر مهم برای تسهیل رشد و انکشاف کشور و همچنین تشویق یکپارچگی منطقه‌ای است. مشارکت معنادار افغانستان نه تنها به بهبود زیربناها بستگی دارد، بلکه از طریق پرداختن به مسائل خاص مولدیت پایین سکتور زراعت و عدم انکشاف سکتور صنعتی نیز بستگی دارد. حکومت باید تحول ساختاری اقتصاد را از طریق تمرکز ویژه بر زراعت و صنعت داخلی انجام دهد تا از اتصال تسهیل شده پروژه یک کمربند - یک مسیر استفاده کند. این نه تنها صادرات را

افزایش می‌دهد، بلکه وابستگی افغانستان به واردات را کاهش می‌دهد و در نتیجه بیلانس تجاری را مطلوب‌تر می‌کند و می‌تواند به پالیسی تجاری «ارتقا صادرات و تعویض صادرات» دستیابد. یکی ازابزارهای انجام این کار، تمرکز بر سیاست‌های تقویت بخش تولید از طریق ایجاد مناطق ویژه اقتصادی است. افغانستان باید از طریق تنوع بخشیدن به محصولات و ترویج محصولات با ارزش پولی بلندتر مانند زعفران، با هدف قرار دادن بازارهای بزرگ در خاورمیانه و جنوب آسیا، وارد زنجیره ارزش جهانی برای زراعت گردد. این به کشور اجازه می‌دهد تا درآمد خود را از طریق صادرات با ارزش افزوده بالاتر افزایش دهد. به منظور بهبود پتانسیل صادرات افغانستان در تجارت درون منطقه‌ای که از طریق پروژه یک کمربند- یک مسیر تسهیل می‌شود، این کشور باید به دنبال بهبود روابط با کشورهای همسایه به منظور حل مسائل مربوط به تجارت فرامرزی و ترانزیت باشد. به جای نگاه کردن به چین به‌عنوان منبع منحصربه فرد ثبات سیاسی و اقتصادی در منطقه، دولت باید رهبری سیاسی را بر روند رشد و انکشاف اقتصادی اعمال کند تا به منافع که از پروژه یک کمربند - یک مسیر متصور است، دست یابد.

منابع فارسی

۱- احمد، تلمیز. «جاده ابریشم به بهشت اقتصادی» سحر (۱۸ جون ٢٠١٦).
۲- خضری، رویا (۱۳۹۱). استراتژی چین و امریکا در دریای جنوبی چین. فصلنامه سیاست خارجی، سال بیست و ششم، شماره ۳، پاییز، صص ۷۵۸-۷۴۳.
۳- زکریا، فرید (۱۳۹۵). جهان پسا-امریکایی، ترجمه احمد عزیزی، تهران: انتشارات هرمس، چاپ سوم.
۴- احمدیان، بهرام امیر. ۱۳۹۵ ،ابتکار "جاده ابریشم جدید " چین) اهداف، موانع و چالش‌ها(. تهران :دانشکده مطالعات جهان.

منابع انگلیسی

1. "One Belt One Road: One Stone Kills Three Birds." BNP Paribas Report (24 June 2015). http://institutional.bnpparibas-ip.com/wp-content/uploads/2015/06/Chi_Lo_Chi_on_China_China_One_Belt_One_Road_Part1.pdf

2. Ahmad, Talmiz. "Silk Road to economic heaven." Dawn (18June 2016). http://herald.dawn.com/news/1153432

3. Aneja, Atul. "Silk Road train to reach Afghanistan on Sept 4." TheHindu (28August 2016).http://www.thehindu.com/news/international/chinas-first-cargo-train-to-afghanistan-fuels-one-belt-one-road-obor-engine/article9042851.ece

5. Byrd, William. "What Can be Done to Revive Afghanistan's Economy?" USIPSpecial Report (2016).https://www.usip.org/sites/default/files/SR387-What-Can-Be-Done-to-Revive-Afghanistans-Economy.pdf

6. Zimmerman, Thomas. "The New Silk Roads: China, the US, and the Future of Central Asia." NYU Center on International Cooperation (October 2015). http://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman_new_silk_road_final_2.pdf_

7. Getting lost in 'One Belt, One Road'". Hong Kong Economic Journal. 2016-04-12. Retrieved 2016-04-13.

8. What Is One Belt One Road? A Surplus Recycling Mechanism Approach". Social Science Research Networks. 2017-07-07. Retrieved 2016-07-10.

څېړندوی جلال الدین نجیم

افغانستان او سیمه ییزې همپالنې ته اړتیا

لنډیز

پـه اوسنیو سیمه ییزو سیستمونو او د سیمه یـیزو همکاریو په چـوکاټ کې د همپالنې (همگرایی/Integration) رامنځته کول د هېوادونو د پرمختګ لپاره مهمه اړتیا ګڼل کیږي. په اروپا کې د فولادو او ډبرو سکرو د ټولنې منځته راتګ د دې همپالنې د پیل ټکی و، چې دا مهال په نړیواله کچه د سیاسي او اقتصادي بلاک (قطب) په توګه د اهمیت وړ ګرځېدلې ده، خو ایا په مرکزي او سویلي اسیا کې هم د ورته همپالنې د منځته راتګ امکان شته، چې له مخې یې د افغانستان په ګډون د دې سیمې نورهیوادونه له دې لارې په اقتصادي، کلتوري، علمي، سیاسي او نظامي برخو کې متقابلې اړتیاوې پوره کړي؟ او سیمه ییزې همپالنې ته د افغانستان د اړتیا لاملونه کوم دي؟ د دې سیمې هېوادونه د ګډ جغرافیوي قلمرو او جیوپولیټیک له مخې په بېلابېلو برخو کې همکاریو ته اړتیا لري، خو د ټولیز باور نشتون، ځمکني او سرحدي اختلافات او د سترو ځواکونو لاسوهنې هغه مسائل دي چې په دې سیمه کې یې د همپالنې بهیر ورو کړی دی.

افغانستان هم په سیمه کې د خپلې اقتصادي پرمختیا او ګڼو نورو لاملونو له مخې سیمه ییزې همپالنې ته اړتیا لري او په دې برخه کې ډېر سیاسي او اقتصادي فرصتونه هم په مخ کې لري. له اقتصادي اړخه دا هېواد د ځمکني ټرانزېټ د اتصال د نقطې په توګه کولای شي مرکزي او سویلي اسیا له منځني ختیځ او چین سره و نښلوي، له یوې خوا د مرکزي اسیا د هېوادونو بازارونه د هند او پاکستان د توکو د مصرف لپاره مناسب دي او له بلې خوا د هند او پاکستان بازارونه د مرکزي اسیا د انرژۍ او نفتو د مصرف لپاره ښه ځایونه دي، نو د پورته لاملونو له مخې د سیمې هېوادونه هم په دې برخه کې افغانستان ته اړتیا لري او دا هېواد کولای شي د مرکزي او سویلي اسیا، منځني ختیځ او چین ترمنځ د اتصال د زمینې په برابرولو سره د دې سیمې په همپالنه کې خپله ونډه جوته کړي او د یوه غیرفعال لوبغاړي پرځای ځان د فعال لوبغاړي رول ته بدل کړي.

سریزه

د بشرد ټولنیز ژوند په تاریخ کې همپالنه او همکاري د مختلفو بشري ټولنو د رامنځته کېدو بنسټ و چې نښې یې د ابن خلدون، ارسطو، افلاطون او هیګل په لیکنو کې لیدل کېدای شي. همپالنه داسې وضعیت دی چې په هغې کې ډلې، سازمانونه، بنسټونه او هېوادونه د ټولیزو ګټو د خوندیتوب لپاره له یوبل سره پراخې همکارۍ کوي او په خپلو کې د یووالي لپاره ګام اخلي. په اوسنۍ نړۍ کې د همپالنې بریالۍ بېلګې د اروپايي هېوادونو ترمنځ د همپالنې بهیر چې په پایله کې یې اروپايي اتحادیه منځته راغلې او د سویل ختیځې اسیا د هېوادونو (Association of Southeast Nations Asian) ترمنځ همپالنه ده، چې له امله یې پوهان او د نظر خاوندان دا ډول بریالیو تجربو ته په کتو د هېوادونو ترمنځ په اړیکو کې د ډېرو ګټو د ترلاسه کولو، مناسبو همکاریو او په ځانګړې توګه د سیمه ییزتوب د رامنځته کېدو لپاره همپالنه مطلوبه لار ګڼي، دغه راز له همدې امله ځینې پوهان یوویشتمه پېړۍ د دولتونو له لوري (پاسنیو بریالیو تجربو ته په کتو) د نوې سیمه ییزې همپالنې پېړۍ بولي. د مرکزي اسیا سیمه، پاکستان، هند، ایران، افغانستان او چین د هغو سیمو له ډلې څخه دي چې د خپل لوړ او ژور تاریخ په اوږدو کې یې تریوې کچې د نړیوالو ځواکونو په لاسوهنه او ملاتړ او تر یوې کچې یې د سیمې د هېوادونو په هڅو د هېوادونو ترمنځ د همپالنې د رامنځته کېدو لپاره هڅې کړې دي، خو په خواشینۍ سره چې د سیمې په کچه یې د پام وړ داسې همپالنه نه ده رامنځته کړې چې د دې سیمې ټول هېوادونه یې په ځان کې رانغاړلي وي.

په نړیوال نظم کې د هر هېواد یوه مهمه پېښه په خپلو ګاونډیو او د سیمې پر نور هېوادونو اغېزې لري. هر کله چې په دې سیمه کې کوم غړی او سیاسي واحد له ستونزو سره مخامخ شي، د سیمې په سیاسي، ټولنیز او اقتصادي حالت کې د ګډوډۍ د رامنځته کېدو امکان ورسره ډېرېږي. په تېرو څلوېښتو کلونو کې د افغانستان په ګوټ ګوټ کې خونړۍ جګړې د دې واقعیت ژوندۍ بېلګې دي، چې نه یوازې دا چې د افغانستان خلک یې له هر راز خطر سره مخامخ کړي او ځورولي، بلکې سیمه یې هم له ځینو فرصتونو څخه محرومه کړې ده.

همدې ټکو ته په کتو سره ویلی شو چې په اوس وخت کې سیمه ییزه همپالنه د هېوادونو لپاره پر یوه مهمه اړتیا بدله شوې ده، نو دا چې افغانستان هم په یوه حساسه او مهمه سیمه کې پروت او په اوس وخت کې له ډول ډول ستونزو سره لاس او ګریوان دی تر نورو ډېر دا ډول همپالنې ته اړتیا لري.

د څېړنې موخه:د دې څېړنې موخه په سیمه ییزه همپالنه کې د افغانستان د رول څرنګوالی او دې ډول همپالنې ته د افغانستان د اړتیا د لاملونو روښانه کول دي.

د څېړنې فرضیه: لیدل کیږي چې افغانستان په سیمه او نړۍ کې د وروسته پاتې او جنګ ځپلي هېواد په توګه د ثبات، اقتصادي پرمختګ او په سیمه کې د سیاسي موقف د پیداکولو لپاره سیمه ییزې همپالنې ته اړتیا لري.

د څېړنې اهمیت او مبرمیت: نوي نړیوال نظم هېوادونه او ملتونه له یو بل سره د متقابلې اړتیا حالت ته راوستلي، په دې معنی چې په دې نظم کې هر هېواد د نورو هېوادونو همکاریو ته اړتیا لري. همدې اصل ته په کتو سره ویلی شو چې افغانستان په داسې یوه سیمه کې پروت دی چې له ستر سیاسي او اقتصادي حساسیت څخه ډکه ده او دا هېواد له خپلو ګاونډیو هېوادونو سره په ګڼو برخو کې ډول ډول ستونزې او اختلافونه لري، چې دا ستونزې او اختلافونه تر ډېره پورې د سیمه ییزې همپالنې له لارې ښه حل کېدای شي، نو سیمه ییزې همپالنې ته د افغانستان د اړتیا د لاملونو څېړل په خپل وار د مبرمیت وړ موضوع ګڼل کیږي.

د څېړنې مېتود: د دې څېړنې مېتود تشریحي او تحلیلي دی.

د سیمه ییزې همپالنې پېژندنه

همپالنه هغه تدریجی بهیر(جریان) دی چې له مخې یې دولتونه د خپلو ازادو ارادو پر مټ، ځینو ګډو موخو (سیاسي او اقتصادي) ته د رسېدو په هدف ځېنې واکونه یوه سیمه ییز بنسټ ته ورسپاري. له لغوي اړخه همپالنه د اجزاوو له لوري د کل رامنځته کولو ته وایي، خو په ځینو لیکنو کې د پیوستون د رامنځته کولو په معنی هم تعبیر شوې ده. په ملي کچه همپالنه د هېوادونو د کورنیو چارو د انسجام، په سیمه ییزه کچه د ځینو هېوادونو د ډلبندیو او په نړیواله کچه سیاسي انسجام ته

پاملرنه لري.[۱] د همپالنې د تعریف په اړه پوهان په یوه خوله نه دي او د هغوی ترمنځ اختلافونه شته، خو دا چې نشوکولای د هغو ټولو نظرونه ذکر کړو ښه ده چې د هغوی له ډلې مهم تعریفونه دلته را واخلو:

یوهان دووری د هغو بنسټونو رامنځته کولو او پراختیا ته همپالنه وایي چې په وسیله یې ټاکلي او ښکاره ارزښتونه په امرانه توګه د سیاسي لوبغاړو یوې ټاکلې ډلې یا سیاسي واحدونو ته ځانګړي کیږي. دغه راز د جیمز کاپوراسو او آلن فلوفسکی له نظره همپالنه د داسې نویو جوړښتونو د رامنځته کولو په معنی دي چې د پخوانیو په پر تله بشپړ او د کارونې وړ دي.

دغه راز سیمه ییزه همپالنه هغه پروسه ده چې له مخې یې ګاونډي هېوادونه په خپلو کې د اقتصادي همکاریو د پیاوړتیا لپاره یو ګډ تړون کوي. یا سیمه ییزه همپالنه هغه بهیر دی چې له مخې یې هېوادونه په خپلو کې داسې ګډ سیمه ییز تړون کوي، چې پر اساس یې د سیمه ییزو جوړښتونو او اصولو له مخې خپلې اقتصادي همکارۍ پیاوړې کړي. په اوس مهال کې اروپایي اتحادیه (European Union) او د شمالي امریکا د ازادې سوداګرۍ تړون (NAFTA) په نړیواله کچه د همپالنې غوره بېلګې دي.[۲]

د ځینو پوهانو په اند سیمه ییزه همپالنه د جیوپولیټیک د علم له بحثونو څخه ده چې له دوهمې نړیوالې جګړې وروسته یې عملي اړخ پیدا کړی دی. له دې جګړې وروسته په تدریج سره د نشنلیزم (ملتپالنې) پدیدې خپل ځای د هېوادونو ترمنځ همکاریو ته پرېښود او په ۱۹۴٦ز.کال کې د اروپایي اتحادیې د جوړولو مفکوره د فرانسې د هغه مهال د بهرنیو چارو وزیر جورج بایډلټ مطرح کړه. دغه راز د ځینو پوهانو په اند د همپالنې بهیر د شلمې ز. پېړۍ د پنځمې لسیزې راپدېخوا د دیوید میترانی د نظریې له مخې په اروپا کې د ډېرو سکرو د اتحادیې د رامنځته کېدو په چوکاټ کې پیل او د همدې پېړۍ په وروستۍ لسیزه کې د اروپایي اتحادیې په جوړېدو سره له یوه ذهني مفهوم څخه عیني واقعیت ته بدل شوی دی.[۳]

په سیمه ییزه همپالنه کې د افغانستان رول

افغانستان د مساحت له اړخه په نړۍ کې یوڅلوېښتم او د نفوس له اړخه اووه دېرشم پراخ هېواد دی.[۴]

دا هېواد د نړۍ د څلورو ډېرو نفوس لرونکو او غني سیمو (سویلي اسیا، مرکزي اسیا، منځني ختیځ او لرې ختیځ) ترمنځ د نښلوونکي په توګه واقع شوی دی. له بلې خوا دا هېواد د ختیځ او لویدیځ (اسیا او اروپا) په سترو سوداګریزو مسیرونو(لارو) کې د واقع کېدو له امله د لویو وچو د سوداګرۍ پر مهم محور او مرکز د بدلېدو جوګه کېدای شي چې د هند، سویل ختیځې اسیا، اروپا، روسیې، منځني ختیځ او چین ټولو مسیرونو ته به پراختیا مومي.

د افغانستان دا مهم جیوپولیټیک موقعیت د تاریخ په ځینو پړاوونو کې د سیمه ییزو او سترو ځواکونو د ګټو د ټکر لامل شوی او هر ځواک (لرې او نژدې) هڅه کړې چې پر دې هېواد باندې د نفوذ لرلو له لارې ترې د پله په توګه کار واخلي. دوه پېړۍ مخکې د انګرېزانو او روسانو سیالي، د افغان ـ انګلیس جګړې، په وروستیو کلونو کې د شوروي او امریکا له لوري د دې هېواد اشغال یې مهمې بېلګې دي، نو له همدې امله ویلی شو چې افغانستان نه یوازې دا چې له دې ستراتیژیک موقعیت څخه ګټه نه ده اخیستې، بلکې ترې زیانمن شوی دی.

خو له پورته خبرو سره سره ویلی شو چې افغانستان د مهم جغرافیوي موقعیت له مخې کولای شي په سیمه کې د اقتصادي ودې او همپالنې په رامنځته کېدو کې مثبت رول ولوبوي، چې دا ډول همپالنه په خپل وار د دې هېواد لپاره له ځانګړي اهمیت څخه برخمنه ده.

ټاکل شوې چې د افغانستان شمال ته د مرکزي اسیا د ګازو او برېښنا طبیعي زېرمې د هند او پاکستان د بازارونو په ګډون د سویلي اسیا بازارونو ته د صنعتي تولیداتو د ودې لپاره ولېږدول شي، د دې تر څنګ ټاکل شوې چې د سویلي اسیا د هېوادونو له لوري وریژې، چای، تازه مېوې او ډېر نور زراعتي محصولات د مرکزي اسیا هېوادونو ته د افغانستان له لارې صادر شي. له دې وروسته افغانستان کولای شي چې د مرکزي اسیا له هېوادونو سره د ګوادر بندر په

نښلولو کې مهم او اغېزناک رول ولوبوي.[5] د سیمه ییزې سوداګرۍ په دې فعالیت کې افغانستان د خپلې اقتصادي پیاوړتیا او د بهرنیو پانګونو د جلبولو لپاره ګټه اخیستلی شي، چې له دې سره به د دې هېواد ډېر کانونه او زېرمې را واېستل شي.

افغانستان وار د مخه د سیمه ییزو همکاریو په برخه کې د بېلابېلو بنسټونو او سازمانونو د غړي یا ناظر هېواد په توګه پاتې شوی، چې د مرکزي اسیا د سیمه ییزو اقتصادي همکاریو (SAREC)، د سویلي اسیا د سیمه ییزو همکاریو (SAARC)، د شانګهای (SCO) او د اقتصادي همکاریو (ECO) په سازمانونو او د افغانستان د سیمه ییزو اقتصادي همکاریو (RECCA) او د اسیا زړه په پروسو کې یې غړیتوب مهمې بېلګې دي.

د یوه کمربند یوې لارې طرحه او د افغانستان رول

د یوه کمربند یوې لارې طرحه د ورېښمو لارې د اقتصادي کمربند طرحه ده چې د لومړي ځل لپاره په ۲۰۱۳ز.کال کې د چین د ولسمشر له لوري مطرح شوه. دا طرحه د نړۍ ٦۴ هېوادونه او څلورنیم میلیارده نفوس له یو او بل سره نښلوي چې ډېرې اقتصادي ګټې به ولري.[6] دا پروژه به له آسیایي همپالنې سره مرسته وکړي او د هغو هېوادونو د اقتصادي پرمختیا لامل به وګرځي چې په لار کې یې پراته دي.

د ورېښمو لار دوه زره کاله وړاندې له افغانستان څخه تېرېده. له پخوانیو پېړیو را پدیخوا دا سیمه د سیاحت کوونکو او سوداګریزو کاروانونو لپاره کارېده، دا هېواد د تاریخ په اوږدو کې د یوه ستراتیژیک پله په توګه د هند او چین، لرې ختیځ، مرکزي اسیا او منځني ختیځ د راکړو ورکړو (تعاملاتو) او د کلتوري، دیني، ټولنیزو او سوداګریزو اړیکو د لارې په توګه کارېده، خو دا لار د افغانستان لپاره هم خورا مهمه ده. دا هېواد کولای شي د ورېښمو له لارې لرې ختیځ او اروپا ته صادرات ولري. د ورېښمو لارې اړوند پروژو څخه د ګټې اخیستنې له لارې افغان او چینایي پانګوال کولای شي په دواړو هېوادونو کې پانګونې وکړي.[7]

له بلې خوا د چین او افغانستان اوسنۍ اقتصادي اړیکې او په افغانستان کې سترو پانګونو ته د چین لېوالتیا د پراخېدو په حال کې ده. په لوګر ولایت کې د

عینکو د مسو له کان څخه د مسو د را ایستلو قرارداد چې په ۲۰۰۸ز.کال کې د ام سي سي له چینایي کمپنۍ سره لاسلیک شوی و او د ګڼو لاملونو له مخې یې کار پیل نه شو، اوس تازه د اسلامي امارت د کانونو او پطرولیم وزارت هڅې پیل کړې چې بیا یې نوی کړي.[۸] د دې کان د مسو زېرمه درې اعشاریه یوولس میلیون ټنه اټکل شوې دی. دغه راز په ۲۰۱۲ز.کال کې افغان حکومت په شمال کې د آمو حوزې د ګازو او نفتو د استخراج لپاره د چین د نفتو له ملي شرکت سره هم موافقې ته ورسېد.[۹]

د یادولو وړ ده چې د افغانستان د ډول ډول کاني زېرمو ارزښت تر درې ټریلیونه ډالرو پورته اټکل شوی دی. دا هېواد د ګازو، وسپنې، مسو، ښکلو او قیمتي کاڼو د لرلو له امله یو بډایه هېواد دی. دغه راز د دې هېواد زعفران چې په ورستیو کې په بروکسل کې د خوند او کیفیت په نړیوال انسټیټوټ کې و ارزول شول او په پایله کې یې د نړۍ د درې سوه ډوله زعفرانو په کتار کې لومړی مقام خپل کړ. همدارنګه زموږ نور زراعتي محصولات هم د کیفیت له اړخه بې بېلګې دي، نو په دې ټولو برخو کې پانګونه د پام وړ مهمه ده. چین ته د افغانستان په صادراتي محصولاتو د دې هېواد پانګونه او له چین څخه افغانستان ته د توکو واردول د دواړو هېوادونو لپاره له ځانګړې اهمیت څخه برخمن دی، نو د دې مواردو په نظر کې نیولو سره ویلی شو چې د سیمه ییزې همپالنې په رامنځته کېدو سره به د افغانستان دا ډول محصولاتو ته د چین په ګډون د سیمې د نورو هېوادونو لاسرسی ډېر اسانه شي.

د سویلي اسیا او مرکزي اسیا اقتصادي اړیکې او د افغانستان ستراتیژیک رول:

د آسیا د نورو سیمو په پرتله د سویلي او مرکزي اسیا لپاره سیمه ییزه همپالنه سترې او ډېرې ګټې لرلای شي، ځکه چې دا مهال د دې دواړو سیمو ترمنځ د سوداګرۍ کچه په ټیټ حالت کې ده. د دې سیمو ترمنځ د سوداګرۍ د نه پراختیا یوه اصلي ستونزه د واټن ده چې د ټرانسپورټي لګښتونو د ډېرېدو لامل ګرځي. دا په داسې حال کې ده چې هند دا مهال د نړۍ د انرژۍ د مصرفولو پنځم ستر هېواد

دی او تر ۲۰۳۰ز.کال پورې به دا هېواد د دې مصرف له امله د نړۍ پر درېیم ستر هېواد بدل شي.[۱۰] دغه راز به په دې کلونو کې انرژۍ ته د پاکستان اړتیا هم ډېره شي چې ښه بېلگه یې دا مهال له افغانستان څخه د ډېرو سکرو د وارداتو ډېروالی دی، خو بل پلو د مرکزي اسیا هېوادونه په ځانگړې توگه ازبکستان او ترکمنستان د گازو او تېلو پرېمانه زېرمې لري، قزاقستان د نفتو ستر تولیدونکی هېواد دی، قرغیزستان او تاجکستان د اوبیزې برېښنا د تولید ستر ظرفیتونه لري. د دې هېوادونو اقتصاد په همدې زیرمو او ظرفیتونو ولاړ دی، نو اړ دي چې د دې زېرمو (گاز او تېل) یوه برخه نورو هېوادونو ته صادر کړي. همدا راز دغه هېوادونه له روسیې سره هم اوږده پوله لري او د روسیې له لارې له اروپایي هېوادونو سره نښلي. کله چې د منځنۍ آسیا هېوادونه غواړي چې خپل گاز او تېل اروپایي هېوادونو ته صادرکړي، نو اړ دي چې د روسیې له لارې دا کار سرته ورسوي، دا چې روسیې اروپایي هېوادونو ته د گازو او تېلو نللیکې غځولي دي، نو د منځني آسیا له هېوادونو غواړي چې خپل گاز او تېل د یادو نللیکو له لارې اروپا ته صادر کړي، چې د منځنۍ آسیا هېوادونو ته له عادي قېمت څخه ډېر ارزانه تمامیږي. اروپایي هېوادونو ته د منځنۍ آسیا د گازو او تېلو د صادرولو بله لار د کسپین بحیرې له لارې یادو هېوادونو ته د نللیکې غځول دي چې د دې کار سرته رسول ډېرو پیسو ته اړتیا لري، چې د منځنۍ آسیا هېوادونه یې مالي توان نه لري. بالاخره د منځنۍ آسیا هېوادونه دې پایلې ته رسیږي چې دې زېرمو ته په سویلي آسیا کې مارکېټ پیدا کړي، نو دا چې د منځنۍ آسیا او سویلي آسیا ترمنځ افغانستان د پله حیثیت لري دا هېوادونه اړ دي چې د افغانستان له لارې خپل گاز او تېل سویلي آسیا ته صادر کړي. دا چې د افغانستان اړیکې د منځنۍ آسیا له ډېرو هېوادونو سره ښې دي د منځنۍ آسیا هېوادونه په اسانۍ سره کولای شي چې خپل گاز او تېل له دې لارې سویلي آسیا ته ولیږي.

د دې دوه سیمو ترمنځ افغانستان د لنډې او ارزانې نښلوونکې لارې په توگه په ورځنۍ ډول د اقتصادي همپالنې د یوه مهم او کلیدي لامل په توگه اهمیت پیداکوي. د افغانستان له لارې د مرکزي اسیا او سویلي اسیا ترمنځ د اقتصادي

دهلیزونو د اغېزو په اړه په ۲۰۰۵ز.کال کې د اسیا د پراختیایي بانک د ارزونو له مخې دا په ډاګه شوې، چې که چېرې د مرکزي اسیا او سویلي اسیا ترمنځ د سوداګرۍ د اړتیا لپاره ۱۳۵۸٦ کیلومتره دهلیزونه جوړ شي او له هغې ډلې یواځې ۳٦۵۷ کیلومتره د افغانستان په خاوره کې بشپړ شي، نو له دې سره به د سیمه ییزې سوداګرۍ کچه ۱٦۰سلنه او په ټوله سیمه کې به سوداګریز ترانزیت ۱۱۱سلنه ډېر شي.[11] دغه راز د طبیعي ګازو د انتقال په برخه کې له ترکمنستان څخه د افغانستان له لارې پاکستان او هند ته د ګازو نللیکې (تاپي) پروژه (چې په کال کې به ۳۳ میلیارده کیوبیک متره ګاز ولېږدوي) تر کار لاندې ده. د افغانستان له خاورې پرته پاکستان او هند ته د ترکمنستان د ګازو د لېږد بله داسې مناسبه او ښه لار نشته، یوازینۍ لار چې د دې ځای نیولی شي د ایران خاوره ده چې د تاپي په پرتله یې واټن زښت ډېر دی. د یادولو ده چې په دې وروستیو کې بنګله دېش هم له دې پروژې سره د یوځای کېدو لېوالتیا اعلان کړې ده.[12]

همدارنګه د مرکزي اسیا او سویلي اسیا ترمنځ د برېښنا د لېږد لپاره لنډه لار افغانستان برابرولی شي. د بېلګې په توګه د کاسا ۱۰۰۰ زر پروژه چې له مخې یې له تاجکستان او قرغیزستان څخه پاکستان ته ۱۳۰۰میګاواټه برېښنا لېږدول کېږي او یوازې ۱۲۲۷ کیلومتره لین یې د افغانستان دننه تېرېږي، دا مهال تر کار لاندې ده او له دې پرته بله داسې لار نشته چې د اوسنۍ هغې ځای ونیسي.[13]

نو د پورته بحث په دوام سره ویلی شو چې افغانستان د مرکزي او سویلي اسیا د انرژۍ پر واحد بازار د بدلېدو ظرفیت لري. که په راتلونکې کې د سیمه ییزې همپالنې لپاره د هېوادونو له لوري ګډ کار وشي دا ډول بازارونه به د دواړو سیمو لپاره ستر بدلون رامنځته او د سیمې د اقتصادي ودې لپاره به د پام وړ مرستندوی واقع شي.

سیمه ییزې همپالنې ته د افغانستان د اړتیا لاملونه

په اوسنۍ وخت کې د نړۍ ټول هېوادونه د خپلو ملي او بین المللي ګټو د ترلاسه کولو لپاره همپالنې ته اړتیا لري، خو افغانستان د خپل جغرافیوي موقعیت او د یوه وروسته پاتې هېواد په توګه د نورو په پرتله سیمه ییزې همپالنې ته ډېره اړتیا لري، چې ځینې مهم لاملونه به یې په لاندې بحث کې تر څېړنې لاندې ونېول شي:

۱ـ له ګاونډیو هېوادونو په ځانګړې توګه (پاکستان او ایران) سره د ستونزو او مسایلو حل کول: افغانستان له خپلو ګاونډیو هېوادونو په ځانګړې توګه پاکستان او ایران سره په ځینو مسایلو کې اختلافونه او ستونزې لري چې حل به یې په خپل ځای کې د افغانستان او دې هېوادونو لپاره ګټې ولري. ځینو اختلافي مسایلو ته په لاندې توګه اشاره کولای شو چې کېدای شي په راتلونکي کې د سیمه ییزې همپالنې له لارې په ښه توګه حل شي.

الف ـ د اوبو د مسئلې حل کول: په تېرو وختونو کې به جګړې د خاورو او ښارونو د نیولو پر سر وې، خو اوس کارپوهان اټکل کوي، چې د راتلونکو جګړو یوه لویه برخه به د اوبو د سرچینو د کنټرول په سر وي، یوازې په ۲۰مه پیړۍ کې د اوبو پر سر اووه جګړې شوې دي. دا مهال په نړۍ کې د هېوادونو ترمنځ اوبه پر خورا مهمه مسئلې بدلې شوې دي. د اوبو پر سر شخړې په نړۍ کې شتون لري ځکه په ټوله نړۍ کې شاوخوا ۲۵۰داسې سیندونه شته چې له څو هیوادونو څخه تیریږي.[14] افغانستان هم د نړۍ د نورو هېوادونو په څېر داسې سیندونه لري چې له خاورې یې د باندې بهیږي او ګاونډې هېوادونه ورسره شراکت لري، چې تر ټولو مهم یې د هلمند، کابل او آمو سیندونه دي. دا هېواد له ایران سره په ۱۹۵۱ز.کال د هلمند د اوبو تړون لاسلیک کړ. له دې تړون سره سره، په افغانستان کې د جګړو او ګډوډیو له امله له تېرو پنځو لسیزو را پدېخوا د دې سیند اوبه د تړون له اندازې ډېرې ایران ته بهیدلې، خو دا چې په دې وروستیو کلونو کې پر دې سیند د کمال خان بند جوړ شوی او نورو بندونو ته پراختیا ورکړل شوې، دې هېواد خپلې ناخوښۍ ته دوام ورکړی او افغانستان یې تورن کړی چې د اوبو حق یې نه ورکوي.

د ایران تر څنګ پاکستان ته هم د افغانستان اوبه بهیږي، په داسې حال کې چې دا هېواد د ایران په څېر له پاکستان سره د اوبو کوم تړون نه لري. ډېری افغان مشران او د سیاسي چارو کارپوهان په افغانستان کې د پاکستان د لاسوهنو یو لامل د اوبو ستونزه یادوي او باور لري چې پاکستان نه غواړي چې افغانستان په خپلو سیندونو په ځانګړې توګه د کابل پر سیند بندونه جوړ کړي او اوبه یې مدیریت کړي.

له ایران او پاکستان ور اخوا افغانستان د مرکزي اسیا له هېوادونو (تاجکستان، ازبکستان او ترکمنستان) سره هم د آمو په سیند کې ونډه لري، چې تر دا مهاله د دې سیند پر سر د دې هېوادونو او افغانستان ترمنځ کوم تړون نه تر سترګو کیږي. که څه هم چې دا سیند هر کال د افغان خاورې ډېره برخه تخریبوي او دا هېواد ترې د پام وړ ګټه نه پورته کوي، خو د دې برعکس د مرکزي اسیا دا هېوادونه ترې د افغانستان په پرتله څو چنده ګټه پورته کوي، نو پورته مسایلو ته په کتو که په سیمه ییزه کچه د دې هېوادونو ترمنځ همپالنه رامنځ ته شي کېدای شي چې د سیمې د نور هېوادونو په ګډون له ګاونډیو سره د افغانستان د اوبو مسئلې هم حل شي.

ب ـ د سرحدي مسایلو حل کول: افغانستان له خپلو ګاونډیو هېوادونو سره سرحدي اختلافونه هم لري چې مهم هغه یې له پاکستان سره د ډیورنډ مسئله ده. که څه هم چې پاکستانی لوری د ډیورنډ موضوع حل بولي، خو افغانان لا هم له دې کرښې وراخوا تر اټک او مارګلې پورې خاوره خپله بولي. په خواشینۍ سره چې د تېرو کلونو جګړو او ناخوالو په پایله کې پاکستان د افغانستان په بېلابېلو سیمو کې له دې کرښې هم تېرې کړې او ځینې خاورې یې لاندې کړې، خو تمه ده چې په افغانستان کې د ثبات او یووالي تر راتګ وروسته دا داعیه په واقعیت بدله شي. په اوسني وخت کې د ستونزو او مسائلو د حل ښه لار مذاکره او خبرې دي چې د سیمه ییزې همپالنې په رامنځته کېدو سره به دا لړۍ چټکه شي.

ج ـ د کډوالو موضوع: کله چې د نور محمد ترکي په مشرۍ کمونیست پلوه مشرانو د افغانستان د هغه مهال پر ولسمشر سردار داودخان کودتا وکړه او وروسته شوروي اتحاد پر افغانستان یرغل وکړ، نو ګاونډیو هېوادونو ته د افغان کډوالو د تګ لړۍ پیل شوه چې ډېره

برخه یې پاکستان او ایران ته ولاړل. په دې بهیر کې دې کډوالو په دې هېوادونو کې کارونه پیل کړل او بېلابېلو کسبونو ته یې مخه کړه.

که څه هم چې په ځینو وختونو کې ډېری افغانان بېرته هېواد ته راستانه شول، خولاهم ډېر شمېر افغان مهاجر په ایران او پاکستان کې پاتې دي، د مخکېني حکومت د کډوالو او راستنېدونکو چارو وزارت د وزیر سیدحسین عالمي بلخي په وینا «تر دوه نیم میلیون ډېر(چې کېدای شي اوس ډېر شوي وي) افغان کډوال په ایران، تر درې میلیونه او سل زرو ډېر(چې کېدای شي اوس نور هم ډېر شوي وي) په پاکستان او تر یو اعشاریه دوه میلیونه پورې د نړۍ په نورو هېوادونو کې ژوند کوي».[۱۵]

د یادولو ده چې ایران او پاکستان دا کډوال ځوروي او کله کله یې پر افغان حکومتونو د فشار د وسیلې په توگه کاروي، نو که په سیمه ییزه کچه همپالنه رامنځته شي، لرې نه ده چې یا به خپل هېواد ته راستنېږي او یا به هم په دې هېوادونو کې د اوسېدو قانوني سندونه اخلي.

۲ـ اقتصادي وده او پرمختگ: افغانستان د تېرو ۴۰ کلونو مسلسلو جگړو او د ځینو نورو لاملونو له کبله خپل ډېری اقتصادي بنسټونه له لاسه ورکړي دي. د دې وضعیت په پایله کې اقتصادي مسایلو په ځانگړې توگه فقر او بېکارۍ خلک په تنگ کړي دي. د روسانو له وتلو وروسته د مجاهدینو ترمنځ کورنیو جگړو او ورپسې د اسلامي امارت د لومړۍ واکمنۍ پر مهال افغانستان له سیاسي انزوا سره مخامخ و چې له امله یې د هېواد پر اقتصاد پراخ او ناوړه اغېز کړی و. هغه مهال د امریکا متحده ایالاتو په شمول د نړۍ سترو ځواکونو افغانستان هېر کړی و. په ۲۰۰۱ز.کال کې د سپتمبر د یوولسمې پېښې له امله د امریکا متحده ایالاتو په مشرۍ د ناټو ځواکونو پر افغانستان یرغل وکړ، چې له دې سره د نړۍ ډېرو هېوادونو د امریکا متحده ایالاتو له دې کار څخه د ملاتړ په موخه له افغانستان سره گڼې مالي مرستې وکړې. دا چې له افغانستان سره مالي مرستې په نړیوالې مسئلې بدلې شوې وې، نو د سیمې هېوادونو په ځانگړې توگه گونډیانو(پاکستان او ایران) له دې هېواد سره د اقتصادي او سوداگریزو همکاریو کچه لوړه کړه. لکه څرنگه مو چې په لومړیو کې ذکر کړل چې سیمه ییزه همپالنه د هېوادونو د اقتصادي ودې او پرمختگ لامل گرځي، نو د نورو هېوادونو په څېر افغانستان هم دا ډول ودې او پرمختگ ته اړتیا لري.

الف ـ له ګاونډیو هېوادونو سره د سوداګریزو ستونزو حل او د دې هېوادونو بندرونو ته د لاسرسي اسانه کېدل: افغانستان تر ډېره یو مصرفي او پر وارداتو ولاړ هېواد دی، د سیمې او نړیوالو مارکېټونو له بازارونو څخه د خپلې اړتیا وړ توکي د کراچۍ او نورو بندرونوله لارې هېواد ته واردوي. د سیاسي کړکېچ له امله، پاکستان تل د افغانستان له دغه مجبوریت څخه خپلې سیاسي موخې ترلاسه کوي او په ډېرو حساسو وختونو کې دا لاره د توکو د ټرانزیټ پر مخ تړي او یا هم افغان سوداګرو ته بېلابېلې ستونزې جوړوي. افغانستان د پاکستان له دې سیاسي فشارونو او اقتصادي انحصار څخه د ځان خلاصولو او له نړۍ سره د سوداګرۍ لپاره یوه بله لاره ولټوله. له ایران او هندوستان سره یې په دې اړه خبرې وکړې او په پایله کې د درې واړو هېوادونو ترمنځ د ایران چابهار بندر په جوړېدو هوکړه وشوه چې په خواشینۍ سره څرنګه چې تمه وه له دې بندر څخه هم سمه ګټه پورته نشوه. د دې لپاره چې افغانستان د ایران او پاکستان سوداګریزو بندرونو ته اسانه لاسرسی ولري، اړتیا ده چې د سیمه ییزې همپالنې له لارې دا کار وشي.

دا چې له افغانستان څخه هند ته د تازه مېوې د سوداګرۍ په برخه کې ځینې وخت د واګې او کراچۍ له بندرونو ګټه اخیستل کیږي د دغې سیمې د سوداګرو په وینا دغه لېږد د نړیوالې سوداګرۍ په برخه کې یوه استثناء یې کړنه بلل کېږي. په ډیلي کې د افغانستان سفارت د سوداګریزې اتشې یو چارواکی په ۲۰۰۹ ز.کال کې یو واقعیت بیانوي، چې د افغانستان تازه مېوې، لکه: خربوزه له دې بندر څخه هند ته صادرېږي، یوځل د تورخم په بندر او بیا د واګې په بندر کې له یوې لېږدونکې وسیلې څخه بلې هغې کې ځای په ځای کیږي. په زړه پورې خولا داده چې ځینې وخت دا خربوزې د واګې د بندر په ۴۰۰ مترۍ کې په پاکستان کې یوه یوه په ځمکه کېښودل کیږي او د پاکستان د بار وړونکو په واسطه یوه یوه د هند او پاکستان د مرز صفري نقطې ته لېږدول کیږي، د پاکستاني باروړونکو له بېرته راګرځېدلو څخه وروسته د هند د باروړونکو په واسطه ۴۰۰ متره نور د هند داخل ته یوه یوه دانه وړل کیږي او وروسته د باروړونکو وسایلو په واسطه د هند ښارونو ته لېږدول کېږي.[16]

ب ـ د سیمې او نړۍ بازارونو ته د افغان توکو رسېدل: د سیمې او نړۍ بازارونو ته د افغان توکو رسېدل په خپل وار ډېرې ګټې لري، ځکه چې د دې هېواد ډېری اوسېدونکي په کرنیزو فعالیتونو اخته دي، د دې کار په کېدلو سره به له یوې خوا د سیمې او نړۍ هېوادونوته له طبیعي خونده ډکې مېوې او ځینې نور ګرانبیه توکي ورسېږي او له بلې خوا به افغان بزګران د خپلو خواریو پایله وګوري.

د دې ترڅنګ به د سیمې او نړۍ له مهمو بازارونو سره د افغانستان نښلېدل به په هېواد کې تولیدي سکتور ته هم وده ورکړي. زراعت او معادن هغه سکتورونه دي چې کېدای شي ډېر ژر خپل تولیدات نړیوالو بازارونو ته له دې لارې صادر کړي او که ګاونډي هېوادونه د سیمه ییزې همپالنې چوکاټ ته دننه شي په دې برخه کې به لا نور پر مختګونه هم رامخته شي.

۳ـ د بهرنیو پانګونو جلبول: افغانستان داسې هېواد دی چې له کانونو نیولې ان تر کرنې پورې بهرنیو پانګونو ته اړتیا لري. په سیمه کې ډېر داسې هېوادونه شته چې غواړي د افغانستان پر کانونو، نفتو او نورو برخو پانګونې وکړي، چې ښه بېلګه یې چین او هند دي چې یوه یې په ۲۰۰۷ز.کال کې د عینکو د مسو کان او بل په ۲۰۱۱ز.کال کې د حاجي ګک د وسپنې د کان وېستلو ته زړه ښه کړی و.

د سیمه ییزې همپالنې په راتګ سره به د هند او چین په ګډون د سیمې نور هېوادونه هم په افغانستان کې پانګونو ته زړه ښه کړي، چې په پایله کې به یې د خلکو ډېرې اقتصادي ستونزې حل شي، له یوې خوا به له بهرنیو پانګونو مالیه او نور محصول تر لاسه شي او له بلې خوا به د هرې سیمې خلکو ته بېلابېل کاري فرصتونه برابر شي. لکه مخکې مو چې یادونه کړې وه د افغانستان د کانونو ارزښت تر درې تریلیون ډالرو اټکل شوی، نو له دې زېرمو څخه ګټه اخیستنه به زمونږ د هېواد په آبادۍ کې لانوره اغېزناکه تمامه شي.

پایله

تېرو څلورو لسیزو جګړو د افغانستان هرې برخې ته زیان اړولی، په نړۍ کې به داسې هېواد نه وي چې د افغانستان په څېر یې ډېر کړاوونه او دردونه تجربه کړي وي، نو په سیمه ییزه او نړیواله کچه د ځان لپاره د یوه سیاسي دریځ پیداکول، اقتصادي وده او پرمختګ، له ګاونډیو هېوادونو سره د ستونزو حل او د بهرنیو پانګونو جلبول سیمه ییزې همپالنې ته د دې هېواد د اړتیا ستر لاملونه دي.

د سیمې ځینې هېوادونه له لوړ اقتصادي او نظامي ظرفیت څخه برخمن دي، چې افغانستان ته یې د اقتصادي پانګونو جلبول د دې هېواد په اقتصادي وده کې د پام وړ ګټور تمامېدلی شي. له بلې خوا د دې هېوادونو لپاره د افغانستان جغرافیوی موقعیت له لوړ اهمیت څخه برخمن دی چې کولای شي د دوی ترمنځ د سیمه ییزې همپالنې لپاره اغېزناک تمام شي، خو دا خبره هم باید واضح وي چې همدا پیاوړي او شتمن هېوادونه دي چې د دې سیمې د ښېرازۍ لپاره رېښتینې همپالنې ته کار نه کوي او په خپلو کې تر ډېره د سیالۍ لار تعقیبوي.

د افغانستان او ګاونډیو هېوادونو ترمنځ د همپالنې کچه مطلوبو شرایطو ته نه ده رسېدلې. له بلې خوا هغه څه چې د افغانستان او ګاونډیو هېوادونو د اقتصادي همکاریو ترمنځ یادیږي، ځینې جدي لاملونه شته چې دا همکارۍ یې کمزورې او د څو اړخیزو پر ځای یې یوه اړخ ته مخه کړې ده. د بېلګې په توګه افغانستان د سیمې له هېوادونو په ځانګړې توګه له خپلو ګاونډیو سره د پام وړ اقتصادي اړیکې لري او دا کار د اقتصادي همکاریو پایله ده، خو د دې همکاریو په پایله کې افغانستان د پام وړ ګټه نه ترلاسه کوي، بلکې د سیمې هېوادونه له افغانستان سره د یو اړخیزې سوداګرۍ له لارې ګټې ترلاسه کوي. د سیمې ډېری هېوادونه په ځانګړې توګه د افغانستان ګاونډیان د دې هېواد په پرتله له مناسب سیاسي او اقتصادي ټیکاو څخه برخمن دي، خو اقتصادي سیاستونه یې تر ډېره برېده تکتیکي دي، د بېلګې په توګه کله چې په افغانستان کې تازه مېوې پخې شي او سوداګر غواړي چې نورو هېوادونو ته یې صادرې کړي، پاکستان ورته ځینې ستونزې را ولاړوي او ډېری وخت دا مېوې په لاریو کې خرابیږي، دغه راز د سیمې مهمو

هېوادونو سیمه ییزه همپالنه د یوه اصل او سیمه ییزې اړتیا په توګه په رسمیت نه ده پېژندلې. د دې هېوادونو په اقتصادي او سیمه ییزو سیاستونو کې د ریښتینولۍ نشتون د دې لامل شوی چې د اقتصادي اړیکو پراختیا او د همغږۍ کچه تر ډېره د ګاونډیو په ګټه تمامه شي، خو سره له دې هم سیمه ییزه همپالنه یوه اړتیا ده او په اوسنۍ نړۍ کې اقتصادي او سوداګریز پرمختګ په همدې پورې تړلی او افغانستان د نورو هېوادونو په پرتله ورته ډېره اړتیا لري.

وړاندیزونه

۱ـ په لومړي قدم کې د افغانستان اسلامي امارت مشرتابه ته وړاندیز کیږي چې داسې تګلارې او کړنلارې تر کار لاندې ونیسي چې د سیمې او نړۍ هېوادونه یې په رسمیت و پېژني، ځکه چې سیمه ییزه همپالنه له رسمیت پېژندنې پرته ستونزمنه ده.

۲ـ د افغانستان اسلامې امارت ته په کار ده چې د هېواد په دننه کې د ثبات لپاره تر دې نور هم اوچت ګامونه واخلي، تر څو د سیمې هېوادونه زړه ښه کړي چې د افغانستان له لارې خپله سوداګري پراخه کړي.

۴ـ د افغانستان د اسلامي امارت د بهرنیو چارو وزارت چارواکو ته په کار ده چې د سیمې له هېوادونو سره د سیمه ییزې همپالنې د رامنځته کېدو په موخه بحثونه وکړي.

۳ـ د سیمې پیاوړو هېوادونه باید له یوبل سره د سیالۍ پرځای همکارۍ او همپالنې ته مخه کړي، چې له دې سره به له یوې خوا د دوی ترمنځ اړیکې ښې شي او له بلې خوا به د دې سیمې د وروسته پاتې هېوادونو اقتصادي چارې ښې شي.

مأخذونه:

۱- کاظمی، علی اصغر،همگرایی و بررسی سازمان های منطقه ای، سایت ریدیت، ۲- اسد ۱۳۹۹ دسترسی: /fa/article/396697https://www.reddit.com/ [مراجعه ۱۴۰۱/۵/٦هـ ش].

2-Ahmad Nasrudin, Regional Integration: Meaning, Stages, Driving Factors, Pros, Cons, April 12, 2022, access: https://penpoin.com › regional-integration[2022/7/4].

۳- مهدی، محی الدین، همگرایی منطقوی، کابل پرس ورځپاڼه، ١٦ د جون ۲۰۰۹ز.کال، لاسرسی:https://www.kabulpress.org article455.html [مراجعه ۲۰۲۲/۷/۵ز.کال].

4- Countries of the World by Population - Nations Online Project, Accsess from: https://www.nationsonline.org/oneworld/population-by-country.htm#:

5- Muhammad Rafiq, Role of Afghanistan in Regional Economic Connectivity, OCTOBER 1, 2020, access:
https://dailytimes.com.pk › 672855[2022/7/8].

6-China-to-unveil۴٦-bn-investment-in-pakistan-during-visit-by-xi-jingping. Available at:
http://www.theguardian.com/world/2015/apr/20/ [Accessed 2 August 2022].

۷- ساجد، حبیب الله، همگرایی منطقوی و فرصت های سیاست خارجی افغانستان، سایت اکادمیا، صفحه ۷، دسترسی: https://www.academia.edu › 36744553 [مراجعه ۱۴۰۱/۵/۳هـ ش].

۸-کار استخراج معدن مس عینک لوگرافغانستان آغازمی شود، آژانس خبري باختر، ۱۱- حوت ۱۴۰۰، دسترسی: https://bakhtarnews.af/dr/ [مراجعه ۱۴۰۱/۵/۲هـ ش].

۹- دولت افغانستان استخراج ذخایر نفتی را به چین واگذار می کند، سایت فارسی بی بی سی، ۲۷ دسمبر ۲۰۱۱م، دسترسی:
https://www.bbc.com/persian/afghanistan/2011/12/111227[مراجعه۳ اگست ۲۰۲۲م].

10-Dipanjan Roy Chaudhury, India signs 17 pacts with Uzbekistan, Updated: Oct 02, 2018, accessed from:
https://economictimes.indiatimes.com [referral August 3, 2022].

۱۱- ساجد، حبیب الله، همگرایی منطقوی و فرصت های سیاست خارجی افغانستان، سایت اکادمیا، دسترسی: https://www.academia.edu › 36744553.[مراجعه ۱۴۰۱/۵/۳هـ ش]

12 -Muhammad Rafiq, Role of Afghanistan in Regional Economic Connectivity, OCTOBER 1, 2020, access: https://dailytimes.com.pk › 672855 [2022/7/8].

13-Ibdi.

۱۴- نجیم، جلال الدین، د اینډوس تړون او پر سر يې د هند او پاکستان ترمنځ راپورته شوې ستونزې، د سیمه ییزو مطالعاتو مجله، یوولسم کال، دریيمه گڼه، ۴۳ مه مسلسله شمېره، ۱۳۹۵ل کال، ١٦۴مخ.

۱۵- مهاجرین افغان در پاکستان ثبت نام می شود، سایت روزنامه هشت صبح، ۲۳حوت ۱۳۹۳، دسترسی: https://8am.af/afghan-refugees-pakistan[مراجعه ۱۴۰۱/۵/۱۵هـ ش].

١٦- تمنا، فرامرز، سیاست خارجي افغانستان در سپهر همکاری های منطقه یی، چاپ اول، مطبعه احراری، ۱۳۹۳ ه ش کال، ۲۷۵مخ.

څېړنوال ضیاالحق ضیا

په سیمه ییز اتصال کې د سارک سازمان رول؛ د افغانستان په اړه ځانګړې مطالعه

لنډیز

سیمه ییز اتصال د هېوادونو ترمنځ د اقتصاي همکاریو، پانګونې او سوداګریزې پراختیا په برخه کې د یو بنسټ په توګه ستر لومړیتوب خپل کړی چې له امله یې په یوه سیمه کې د همکاریو او اتصال بهیرونه په سیمه ییزو مطالعاتو کې یوه ارزښت لرونکي موضوع ګرځېدلې ده. د سیمه ییز اتصال په رامنځته کولو کې د سیمې د هېوادونو ترمنځ د ټرانسپورټي دهلیزونو جوړول، د سوداګریزو خنډونو له منځه وړل، د انرژۍ، خلکو او ټېکنالوژیکي شبکو ترمنځ د همکاریو او نږدې تړاوونو رامنځته کول له بنسټیزو کارونو څخه ګڼل کېږي.

د سړې جګړې له پای ته رسېدو وروسته، په اسیايي هېوادونو کې د سیمو په کچه د عمل ازادي زیاته شوه او هېوادونو د سیمه ییزو سازمانونو په چوکاټ کې د سیمه ییزو همکاریو او اتصال اهمیت درک کړ. په همدې لړ کې موږ په سوېلي اسیا کې د سارک سازمان په چوکاټ کې د سیمه ییزو همکاریو او اتصال د یوه شمېر هڅو لیدونکي یو، خو د سیمه ییز اتصال پر وړاندې د سترو خنډونو له امله یې د پام وړ پایلې نه دي لرلې. د سیمې د هېوادونو ترمنځ تړلې اقتصادي او سوداګریزې پالیسۍ، ګاونډیو هېوادونو ته د ازادې سوداګرۍ لپاره د سرحدونو نه پرانېستل، تاریخي ترېګنۍ، ځمکنۍ شخړې او منفي سیالیو ته ورته د ګڼو نورو ستونزو له امله سوېلي اسیا له ډېرو ناادغام شویو او داسې سیمو څخه ګرځېدلې چې له امله یې سیمه ییز اتصال په ټیټه کچه پاتې شوی دی. په همدې لړ کې افغانستان د سیمو د ځلور لارې په توګه پر خپل ستر پوتنشیل سربېره، د اوږدمهالي سیاسي ثبات د نه شتون له امله د سیمه ییز اتصال په رامنځته کولو کې له خپل جغرافیايي موقعیت څخه د پام وړ ګټه نه ده اخیستې.

په دې څېړنه کې به هڅه وشي چې د سوېلي اسیا په سیمه ییز اتصال کې د سارک سازمان رول څرګند شي او دا به په ډاګه شي چې د سیمه ییز اتصال په رامنځته کولو کې سارک له کوم ډول ستونزو سره مخامخ دی او همدارنګه به د افغانستان په اړه ځانګړې مطالعه وړاندې شي. دا به څرګنده شي چې افغانستان د سیمو او په ځانګړې توګه د سوېلي اسیا له سیمه ییز اتصال سره څه مرسته کولای شي او په دې برخه کې له کوم ډول فرصتونو او ظرفیتونو څخه برخمن دی.

کلیدي کلیمې: سیمه ییز اتصال، سارک سازمان، سوېلي اسیا، افغانستان.

سریزه

په سیمه ییزو مطالعاتو کې د هېوادونو ترمنځ د همکاریو، همپالنې او اتصال بهیر په زیاتېدونکې توګه د بحث وړ مساله ګرځېدلې ده. نن سبا د بین المللي سیاستونو حقیقت پر دې ولاړ دی چې په یوه سیمه کې اتصال په کومه کچه شته ځکه چې د همدې اتصال پر اساس په یوه سیمه کې بین المللي سوداګري او نور بین المللي رژیمونه د هېوادونو ترمنځ د همپالنې او اتصال د جوړښتونو او بهیرونو پرمختللې بېلګې او د دوی ترمنځ د نږدېوالي او ادغام کچې رانښیي.

له دویمې نړیوالې جګړې وروسته، په اسیا او افریقا کې د استعمار په له منځه تلو سره نوي هېوادونه له نویو مسایلو سره رامنځته شول، دغو نویو خپلواکو شویو دولتونو د سړې جګړې د دوو قطبونو له امله نه شو کولای په سیمه ییزه توګه د پام وړ خپلواک ګامونه واخلي. دوی اړ وو چې د دوو سترو ځواکونو تر نفوذ لاندې و اوسي، خو د سړې جګړې له پای ته رسېدو او د دوه قطبي سیستم په له منځه تلو سره له یوې خوا په سیمه ییزه کچه د دولتونو د عمل آزادۍ ته لار پرانېستل شوه، له بلې خوا د اړیکو او اطلاعاتو د انقلاب، د ټېکنالوژیکي پرمختګونو او د څو ملتي شرکتونو د پراختیا له امله د دولتونو په حاکمیت کې له بدلونونو سره سم له ختیځې تر لوېدیځې اسیا پورې ګڼ سیمه ییز سازمانونه جوړ شول چې له اقتصادي او امنیتي مسایلو نیولې تر ګڼو نورو برخو پورې یې موضوعات په ځان کې رانغاړل.

په نړیواله کچه هم د جنګونو په مخنیوي کې د سیاسي نظامونو د بې کفایتۍ، د هرې ورځې په تېرېدو سره د سوداګریزو او بین المللي اړیکو او اقتصادي تړاوونو د پراختیا،

د نړیوال کېدو پر لوري د پرمختګ، د چاپیریالي ککړتیا زیاتېدل، د ډله ییزې وژنې د وسلو او ترهګرۍ سره د مبارزې اړتیا، د ځواکونو د بدلون، اقتصادي نړیوالتوب او د سیاسي نظامونو په اړه د نویو نظرونو د خپرېدو له امله له ملت ـ دولت څخه بهر د نوې حکومتولۍ د جوړېدو غوښتنې راپورته شوې چې له امله یې د بین المللي او سیمه ییزو سازمانونو په نوم نویو لوبغاړو بین المللي ډګر ته راودانګل. هماغه و چې د حکومتونو ترمنځ سیمه ییز سازمانونه په امریکا، افریقا، منځني ختیځ، اسیا او پاسفیک کې ډېر څرګند لوبغاړي جوړ شول چې د بین المللي همکاریو د ژوروالي، د سولې د ساتلو او د سیمې د خلکو د ژوند د کچې په لوړولو او په سیمه ییز اتصال کې یې د پام وړ رول ترسره کول پیل کړل.

په اسیا او په ځانګړې توګه د سارک سازمان په سیمه کې(سوېلي اسیا) د سیمه ییزو اقتصادي همکاریو او سوداګریزې پراختیا لپاره ډېر فرصتونه شته؛ د دې فرصتونو په زړه کې اتصال موقعیت لري چې د سیمه ییزو همکاریو د پیاوړتیا او اقتصادي ودې په پرمختګ کې مهم رول ترسره کولای شي، خو د سارک په سیمه کې دا یو له هغو ډېرو داسې ساحو څخه ده چې کار ورته شوی نه دی، له همدې امله د ګاونډیو او نورو اسیایي اقتصادونو سره یې د اتصال اړوند ډېری تشې پر خپل ځای پاتې دي.

افغانستان هم د سارک سازمان د غړي په توګه له همدې درده ځوربږي، که له یوې خوا د سارک په ګډون د مرکزي اسیا او منځني ختیځ هېوادونو لپاره د ټرانسپورټي، ټرانزیټي، سوداګرۍ، خلکو او د دولتي او خصوصي ادارو او جوړښتونو ترمنځ د اتصال او ادغام د رامنځته کولو پراخ پوټنشیل لري، نو له بلې خوا یې له تېرو څلورو لسیزو څخه د ثبات د نه شتون له امله د همدې ټولو سیمو ترمنځ رګونه بند کړي دي. له یوې خوا له مرکزي اسیا څخه سوېلي اسیا ته د انرژۍ د لېږد نللیکو او برېښنایي مزو تېرېدل او له سوېلي اسیا څخه د مرکزي اسیا بازارونو ته د تولیداتو لېږد لارې له همدې هېواد څخه تېربږي، له بلې خوا د لرغونې وربښمو لارې بیا فعالول چې چین، سوېلي اسیا، مرکزي اسیا، منځنی ختیځ آن د کاسپین تر بحیرې او تورې بحیرې پورې هېوادونه له یو او بل سره نښلوي د افغانستان له لارې شونې کېدلای شي.

د دې څېړنې په ترسره کېدو سره به دا څرګنده شي چې د سوېلي اسیا د یوازیني ستر سیمه ییز سازمان په توګه سارک په سیمه ییز اتصال کې څه ډول رول لوبولای شي؟ د افغانستان او سوېلي اسیا شته پوتنشیل ته په کتلو سره ولې د پام وړ سیمه ییز اتصال نه دی رامنځته شوی او پر وړاندې کوم خنډونه پراته دي؟

د سوېلي اسیا د سیمه ییز اتصال څرنګوالی

اتصال د سیمه ییزو اقتصادي همکاریو او همپالنې بنسټ جوړوي چې نن سبا یې د هېوادونو لپاره په ځانګړې توګه د سیمه ییزې اقتصادي ودې او د لا ډېرو کورنیو او سیمه ییزو پرمختیایي غوښتونو په برخه کې ستر لومړیتوب خپل کړی او د غوره اقتصادي همکارۍ، سوداګریزې پراختیا، ټرانسپورټي زیربنا، ټېکنالوژۍ، انرژۍ او د خلکو ترمنځ د اړیکو د پراخېستلو کیلي جوړوي.

اتصال داسې یو خوځښت دی چې په یوه سیمه کې ملکونه، خلک او ټولنې سره نږدې کوي؛ یو او بل ته آزاد لاسرسی آسانه کوي، د خلکو ترمنځ او د اقتصادي ژوروالي په موخه اړیکې چټکې کوي. په سیمه ییز اتصال کې بنسټونه، زیربناوې، مالي همکارۍ، معلوماتي ټېکنالوژي، برېښنایي پیوندونه، انرژۍ، څېړنې، د بشري سرچینو پراختیا، توریزم، کلتوري راشه درشه، رواجونه، سوداګرۍ او د پانګونو اسانتیاوې راځي چې درې اساسي بنسټونه یې د اسین د همکاریو د سازمان د سیمه ییز اتصال بېلګې ته په کتلو سره فیزیکي اړیکې، د بنسټونو، ادارو او خلکو ترمنځ اړیکې جوړوي [1]. د سیمه ییز اتصال په چوکاټ کې له اقتصادي نږدېوالي څخه ملاتړ په فیزیکي زیربناوو کې پانګونې ته اړتیا لري، ترڅو له سیمه ییزو او نړیوالو مارکېټونو سره ونښلي، د ټرانسپورټ او اړیکو قیمتونه راکم کړي او د ګاونډیانو ترمنځ د سوداګرۍ او همکاریو خنډونه له منځه یوسي. په ورته مهال، په پورته برخو کې سیمه ییز اتصال د هېوادونو ترمنځ د تګ راتګ او سوداګریزو توکو د لېږد د اسانتیاوو لپاره په ځانګړې توګه په سرحدي سیمو کې د سیستمونو، اصولو او بهیرونو د پرمختیا غوښتنه کوي.

له سیمه ییز نقطه نظره اتصال د هېوادونو د باثباته او دوامداره پرمختګ لپاره ګټې لري، نو باید د یوې بریالۍ سیمې جوړښت داسې په نظر کې ونیسو چې په اړه یې شرایط موجود او عملي شوي وي. په بریالۍ توګه د سیمه ییز اتصال رامنځته کول د

خلکو په پرمختګ او د ژوند د کچې په لوړېدا کې لیدل کېږي[2]. د سیمه ییز اتصال برخلیک په دې پورې تړلی دی چې څرنګه د سیمې نړدې هېوادونه په اساسي برخو کې له پیوندونو او شبکو ملاتړ وکړي چې په دې کې ټرانسپورټي شبکې، انټرنېټ، د اړیکو ټېکنالوژیکي شبکې، د انرژۍ او د خلکو ترمنځ خدمتونه راځي [3]. د سیمه ییزې همپالنې او اتصال لاملونه او زمینې په لاندې برخو کې په لنډ ډول راوړلای شو: ګډې کلتوري او تاریخي ځانګړنې؛ طبیعي او جغرافیایي یووالی او د توپیریزو او یو شان جغرافیایي واحدونو لرل لکه شبه جزیرې، خلیج...؛ ګډ ګواښونه لکه امنیتي، اقتصادي، سیاسي، کلتوري او نور؛ ګډې هیلې، ګټې او ونډې لکه جي ۷، د اروپا ګډ بازار، اوپېک او نور؛ په بېلابېلو برخو کې متقابلې اړتیاوې او تړاوونه لکه آسین، ایکو او نور؛ د ستر ځواک شتون او داسې ستر سیاسي او جیوپولیټیکي ځواکونه چې د همپالنې رهبري پرغاړه لري لکه استعماري، نړیوال او سیمه ییز ځواکونه او داسې نور؛ د هېوادونو د رهبرانو عاطفي او سیاسي اړیکې لکه د متحده عربي اماراتو فدراسیون؛ او بالاخره تمدني تړاوونه لکه اسلامي، اروپايي، اسلاوي او داسې نور [۴].

د سیمه ییز اتصال په اړه له لنډ مفهومي بحث وروسته به په لاندې توګه د افغانستان د سیمه ییز مفهوم په چوکاټ کې د سارک سازمان په سیمه (سوېلي اسیا) کې اتصال تر بحث او شننې لاندې ونیسو.

سوېلي اسیا په ژوره توګه د تاریخي سیاسي وېشونو، اقتصادي توپیرونو او جیوستراتیژیکو واټنونو له امله دا مهال د ټیټې کچې اتصال او همپالنې سره یوځای د نړۍ لږ ادغام شوې سیمه ده [۵]. د استعمار مهال له ادغام سره په پرتله، د هند نیمه وچه ټوټه ټوټه شوې او د سیاسي وېش(۱۹۴۷) د پېښو تر سیوري لاندې راغلې ده. په سوېلي اسیا کې د دولتونو ترمنځ د وېش سیاسي کرښو په حقیقت کې اقتصادي فعالیتونه او ژبني نژادي ګروپونه سره وېشلي او ټوټه ټوټه کړي دي. د هند د بهرنیو چارو وزیر ایس. جیشنکر په وینا: (د نړۍ په هره برخه کې سیمه ییزتوب شته او رېښې یې غځولې دي، خو سوېلي اسیا وروسته پاتې ده، ځکه چې سوېلي اسیا د نورو سیمو په پرتله په نورمال ډول سوداګري او اتصال نه لري) [٦]. د سوېلي اسیا د سیمه ییز اتصال د ګڼو اړخونو په ځانګړې توګه د ټرانسپورټېشن اتصال په

برخه کې د هېوادونو ترمنځ ستر واټنونه شته، دا حالت د لسیزو جیوستراتیژیکو واټنونو، سیاسي ملتپالنو او اقتصادي خوندیتوب له امله پر خپل ځای پاتې دی.

په دې سیمه کې له ۱۹۵۰ لسیزې راپدېخوا واټنونه زیات شوي او اتصال راکم شوی دی. د سیمې سترو هېوادونو په ځانګړې توګه هند په دې وېش او واټن کې خپل رول ترسره کړ. دې هېواد له حاکمیت او تابعیت څخه سخت تعریف وړاندې کړ، پر ځان خوښونې او استبداد ولاړ اقتصادي خوندیتوب ماډل یې غوره او د عدم انسلاک بهرنۍ پالیسي یې خپله کړه چې له امله یې له نړیوال پرمختګ څخه ځان او ګاونډیان دواړه منزوي کړل. هېڅ سیمه ییز ځواک به دومره له خپلو نږدې ګاونډیانو سره بې اړیکې نه وي لکه د سوېلي اسیا ستر هېواد هند چې له نورو هېوادونو سره یو ځای یې پخپله د هند اقتصادي او امنیتي ګټې په سیمه ییزه کچه له سترو ننګونو سره مخ کړې دي.

د سوېلي اسیا د هېوادونو ترمنځ خپلمنځي سوداګري که چېرې د ګاونډې اسین سازمان له هېوادونو سره پرتله شي، نو له پنځمې برخې څخه یې هم کمه ده. د میانمار او هند ترمنځ سوداګري پر اوردې ګډې پولې سربېره، د نیکاراګوا او هند له سوداګرۍ سره برابره ده او سنګاپور ته د هندي کنبتیو د یو کانټېنر د لېږد بیه له بنګله دېش څخه درې برابره کمه ده [۷]. دا ستونزې د لسیزو جیوستراتیژیکو واټنونو، سیاسي ملتپالنې او په کور دننه تولیداتو د ملاتړ له امله جوړې شوې دي.

د همپالنې، ادغام او اتصال په برخو کې د سوېلي اسیا کمزورۍ او وېشلې حالت ګڼ لاملونه لري چې کولای شو له ځینو څخه یې په لاندې توګه یادونه وکړو.

۱ـ کمزورۍ اقتصاد او بېوزلي: په سوېلي اسیا کې د خلکو بې وزلیو او د غړو هېوادونو کمزورو اقتصادي حالاتو په بېلابېلو برخو کې د پانګونې سرچینې کمې کړې دي.

۲ـ ټیټه صنعتي کچه: د سوېلي اسیا هېوادونو اقتصاد پر کرنې او د خدمتونو په وړاندې کولو ولاړ دی، له هند پرته چې د صنعت په برخه کې یې د پام وړ پرمختګ کړی او یو شمېر صنعتي توکي یې کولای شي د غړو هېوادونو اړتیاوو ته ځواب ووایي، د نورو ټولو هېوادونو د صنعتي پرمختګ کچه ټیټه او متقابلو اړتیاوو ته ځواب نشي ویلی.

۳ـ د **نفوسو زیاتوالی:** د سوېلي اسیا هېوادونو ترمنځ د نفوسو په برخه کې د توازن نه شتون د اقتصاد او سوداګرۍ د نه پراختیا لامل ګرځېدلی او په دغو هېوادونو کې د نفوسو زیاتوالی د دې لامل شوی چې هېوادونه یواځې د خپلو خوراکي توکو د پوره کولو په فکر کې شي چې په طبیعي توګه د غړو هېوادونو ترمنځ د سوداګرۍ کچه محدوده ساتي.

۴ـ د کرهنیزو محصولاتو ورته والی: د ټولې سیمې د اوبو او هوا د ورته والي له امله کرهنیز محصولات تر ډېره سره ورته دي چې دا پخپله په همدې برخه کې د سوداګرۍ د پراختیا خنډ ګرځي.

۵- له سیمې بهر بنسټیز تړاوونه: له بهرنیو هېوادونو سره د سیمې د هېوادونو اقتصادي بنسټیزو تړاوونو د سیمې د هېوادونو ترمنځ د نږدېوالي پر وړاندې خنډونه جوړ کړي دي، په داسې حال کې چې د بهرنۍ سوداګرۍ ۹۵ سلنه یې له سیمې بهر شریکانو سره ترسره کېږي او د ډېرو بهرنیو پورونو شتون او د پانګونې په برخه کې د سرچینو کموالی پر دې ستونزو ور زیاتېږي.

٦ـ د برابر ځواک نه شتون: په سیمه کې د نامتوازن ځواک شتون، د دې سیمې د اتصال پر وړاندې یوه بله ستونزه جوړه کړې ده. داچې هند او پاکستان له یو او بل سره ښکر په ښکر شوي دي، نو د سیمې پاتې هېوادونه د ځواک د موازنې له ستونزو سره مخامخ شوي دي.

۷ـ سیاسي شخړې: بله لویه ستونزه د هېوادونو ترمنځ اوږدمهالې سیاسي شخړې دي، د هند د نیمې وچې سیاسي او امنیتي شخړې د هند او پاکستان د آزادۍ له مهاله(۱۹۴۷) روانې دي. په دې شخړو کې سرحدي شخړې، د اوبو د سرچینو مدیریت (سوېلي اسیا ځانګړی طبیعي جغرافیایي موقعیت لري، د سوېلي اسیا یو لوري ته له واورو ډک غرونه دي، دا چې دلته سیند په یوه هېواد کې پیلېږي او بل هېواد ته بهېږي او هلته یې د ژوند سرچینې جوړې کړې دي چې له امله یې دا سیمه د دایمي شخړو په سیمه بدله کړې)، نژادي ملتپاله ټکرونه او دوښمنانه پروپاګنډ راځي.[۸]

۸ـ د ګډ شخصیت نه شتون: د سوېلي اسیا هېوادونه له ګډ شخصیت څخه بې برخې دي او داسې دولتي سیستمونه لري چې د سیمه ییز ګډ ژوند اصولو ته ژمن نه دي. په یوه سیمه کې د دولتونو ترمنځ یا سیمه ییزه ټولنه (Society) رامنځته کېږي او یا هم سیمه ییز سیستم، په اسین سازمان کې د دولتونو سیمه ییزه ټولنه شته او په سارک کې د دولتونو سیستم. سارک هېوادونه د دولتونو د ټولنې په توګه د اساسي اصولو رول، قراردادونو او ګډو ګټو ته خوښ نه دي، کوم چې د یوه زیات خوندي سیمه ییز چاپیریال لپاره مهم دي، نو په دې سره ویلای شو چې د سوېلي اسیا هېوادونو خپلمنځي سیاسي اړیکې سیمه ییز اتصال ته برابرې نه دي. دوی چې د کوم اقتصادي ادغام او همپالنې خوب ویني، هغه یې د خپلو نږدې ګاونډیانو له امله نشي رښتیا کېدلای.

دویم ـ د سوېلي اسیا په سیمه ییز اتصال کې د سارک سازمان ونډه

د سوېلي اسیا د سیمه ییزو همکاریو سازمان یا سارک[South Asian Association for Regional Cooperation] په ۱۹۸۵ز.کال کې د سوېلي اسیا هېوادونو د اقتصادي او ټولنیز پرمختګ د چټکوالي په موخه جوړ شو. سارک سازمان د خپلې اساسنامې پر اساس پراخ فعالیتونه لري چې بېلابېلې برخې په ځان کې رانغاړي لکه اقتصادي او ټولنیزې برخې، له بې وزلۍ سره مبارزه، کرنه، ټېکنالوژي، علمي موضوعات او چاپیریال ساتنه [۹]. تر ډېره پورې د سارک د جوړولو فلسفه اقتصادي وه، د وخت په تېرېدو سره سیاسي موخې هم د سازمان په لومړیتوبونو کې راغلې. په هرحال د سارک ډېرې موخې پر اقتصادي او ټولنیزو برخو راڅرخي او غړي هېوادونه یې ژمن دي چې د کرنې او مالدارۍ، اوبو لګونې، مخابراتو، اطلاعاتو، انرژي، چاپیریال او زیربنا په برخو کې له یو او بل سره همکارۍ وکړي. په ټوله کې، سارک سازمان د غړو هېوادونو له خوا د پراخو اقتصادي او سیاسي همکاریو په موخه لکه د اقتصادي ودې د چټکتیا لپاره پر یوه اقتصادي قطب د سوېلي اسیا بدلول، د کرهنې د پراختیا او د ټولنیزو برنامو د چټکوالي په موخه د سیمې له ټولو بالقوه امکاناتو څخه ګټه اخیستل، د اختلافونو په اړه د خبرواترو له لارې جوړجاړي ته رسېدل او د بین المللي مسایلو په اړه د غړو هېوادونو ترمنځ د همکاریو پیاوړتیا ته ورته فعالیتونو د ترسره کولو په موخه جوړ شوی دی.

د یوه اقتصادي او سوداګریز اتحاد په توګه سارک سازمان تراوسه پورې بریالی تجربه نه ده ښودلې. دا سازمان د خپلو دوو ځواکمنو غړو هند او پاکستان ترمنځ د دوښمنۍ له امله له ډېرې کمې اغېزمنتیا څخه برخمن پاتې شوی دی او د ایکو او اسین سازمانونو په پرتله د ډېرو سیاسي سیالیو ډګر ګرځېدلی دی [۱۰]. اقتصادي پرمختګ ته د لاسرسي په موخه یې سترې کمزورۍ ګمرکي خنډونه، بې وزلي، د غړو هېوادونو کمزوری اقتصاد او په بېلابېلو برخو کې د خپلو پرېکړو نه پلي کول دي [۱۱]. همدارنګه د سارک غړي هېوادونه له سیمې څخه بهر هېوادونو سره د تړاو، په سیمه کې د ځمکنیو او سرحدي اختلافونو د شتون، د بهرنیو ځواکونو د مداخلې، په سیمه کې د نامتوازن ځواک د جوړښت، د غړو هېوادونو د داخلي بې ثباتۍ او جغرافیایي موقعیت له امله د سیمه ییز اتصال په تحقق کې له ستونزو سره مخامخ شوي دي.

کله چې پر۲۰۰۷ز.کال افغانستان د سارک دایمي غړی شو، نو داسې ګومان کېده چې د سوېلي او مرکزي اسیا ترمنځ به د پله په توګه کار وکړي، خو داسې ونه شول. د افغانستان له لارې سوېلي اسیا ته ګاز او نوره انرژي انتقال نه شوه او همدارنګه له پاکستان پرته د سوېلي اسیا د نورو هېوادونو او افغانستان ترمنځ د ځمکې له لارې سوداګریز توکي هم ونه لېږل شول. افغانستان هند ته سوداګریز مالونه له هوایي دهلیزه لېږل او پاکستان د هند پرځای چای له افریقا څخه راوړ. همدا لامل و چې هند سارک ته شاه کړه او په عملي توګه یې بدیل سیمه ییز بنسټونه جوړ کړل لکه د څو سکتوره تخنیکي او اقتصادي همکاریو لپاره د بنګال خلیج نوښت (بي ایي ایم ایس ټي اي سي) (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC)) او د بنګله دېش ـ بوتان ـ هند ـ نیپال نوښت (Bangladesh, Bhutan, India and Nepal BBIN).

د اسیا د نورو سیمه ییزو سازمانونو په پرتله د سارک اقتصادي لاسته راوړنې هم د پام وړ نه دي. د سارک د ټولو غړو هېوادونو ترمنځ سوداګري له ۱۰ میلیارده ډالرو څخه نه اوړي[۱۲]. که څه هم په دې سازمان کې د بېلابېلو هېوادونو شتون، دغه سیمه ییز سازمان ته د ټولنیزو بین المللي فعالیتونو لپاره مناسب موقعیت په لاس ورکړی، خو تر اوسه پورې نه دی توانېدلی چې په کافي اندازه له هغه څخه برخمن شي.

په هر حال، پر پورته ستونزو سربېره د سیمه ییز اتصال په برخه کې سارک بیا هم خپلې هڅې کړې دي او د سوداګریزو خنډونو د له منځه وړلو او اقتصاي سیمه ییز پرمختګ لپاره یې یو شمېر هوکړې لاسلیک کړې دي چې په لاندې توګه ترې یادونه کولای شو:

د سارک سازمان دننه د ازادې سوداګرۍ نظریه د سازمان په شپږمه غونډه کې په ۱۹۹۱ز.کال د سریلانکا په پلازمېنه کولمبو کې رامنځته شوه [۱۳]. همامغه و چې غړو هېوادونو د سارک ترجیحي سوداګریز ترتیب (سفټا) (SAARC Preferential Trading Arrangement SAPTA) د ۱۹۹۳ز.کال په اپریل کې د بنګله دېش په پلازمېنه ډاکا کې لاسلیک کړ. دوی په محتاطانه توګه د سارک یوه ترجیحي سوداګریزه سیمه رامنځته کړه چې موخه یې د غړو هېوادونو ترمنځ متقابلو او دوامداره سوداګریزو او اقتصادي همکاریو ته پرمختګ ورکول و، دا په دې سیمه کې د سوداګریزو او اقتصادي همکاریو په برخه کې د لوړې کچې لومړنی ګام و [۱۴]. سفټا له ۱۹۹۵څخه تر ۲۰۰۵ز.کال پورې څلور پړاوونه لرل، خو په ټوله کې یې پایلې د رضایت وړ نه وې.

د پورته هوکړې له ناکامۍ وروسته د سارک غړو هېوادونو په دولسمه غونډه کې په ۲۰۰۴ز.کال د سوېلي اسیا د ازادې سوداګرۍ هوکړه (South Asia Free Trade Area SAFTA)په اسلام اباد کې لاسلیک کړه [۱۵] چې د ۱۹۹۳ز.کال د امتیازي سوداګریز قرارداد ځای یې ونیو [۱۶]. د شرایطو په اړه یې پراخې خبرې اترې د ۲۰۰٦ز.کال تر نیمایي پورې بشپړې او په همدې کال عملي شوه[۱۷] د دې هوکړې پراساس به غړو هېوادونو سوداګریزه مالیه تر ۲۰۰۷ز.کال پورې ۲۰ سلنه راکموله او تر ۲۰۱۳ او ۲۰۱٦پورې به یې له ۵ څخه تر صفره پورې رسوله[۱۸]، موخه دا وه چې تر ۲۰۱٦ز.کال پورې د آزادې سوداګرۍ ساحه رامنځته کړي، خو د هېوادونو له خوا په دې اړه هېڅ ژمنې نه وې [۱۹]. د دې هوکړې موخه دا وه چې د سارک په سیمه کې اقتصادي همکارۍ پراخې کړي، د خپلو خلکو د ګټو، د سوداګرۍ د پراختیا او د متقابلو ګټو لپاره د دې سیمې پوتنشیل د حاکمیت د برابرۍ د اصولو او د ټولو هېوادونو ځمکنۍ بشپړتیا ته په درناوي درک کړي، خو د سازمان د بې اغېزې بنسټیز جوړښت، د غړو هېوادونو ترمنځ مناسبې همغږۍ او د څارنې او مدیریت لپاره د سارک سکرتریت سره د پام وړ سرچینو نه شتون دا هوکړه هم د پخوانۍ هغې پر برخلیک اخته کړه.

که څه هم په دې برخه کې د سارک هېوادونو لپاره یو غوره فرصت و چې د اقتصادي همکاریو له لارې اتصال ترلاسه کړي، داسې اقتصادي همکارۍ چې د سوداګریزو توکو پر ازاد تګ راتګ ولاړې وي او له سرحدونو څخه د تېرېدونکو توکو پر ورېاندې خنډونه لرې کړي، خو د سپټا(SAFTA) ټاکل شوې موخه او هغه پوټنشیل چې ژمنه یې شوې وه، د هند او پاکستان او د سارک د نورو هېوادونو ترمنځ د ستونزو، د تعرفو د لوړ رژیم، د اتصال د لوړ قیمت او د اعتبار د نه شتون له امله ترلاسه نه شو، هماغه و چې سفټا (SAPTA) ته ورته د سوېلي اسیا د آزادې سوداګرۍ هوکړه هم ناکامه شوه.

درېیم ـ د سوېلي اسیا د سیمه ییز اتصال پر وړاندې پراته خنډونه او مخته لاره

که څه هم سارک سازمان د سیمه ییز اتصال او یووالي لپاره مهم ګامونه اخیستي، خو د کلونو په تېربدلو سره یې د غړو هېوادونو ترمنځ د سیاسي اختلافونو او د سترو ځواکونو له خوا له کمزورو غړو سره د مرستې نه کولو له امله خپلو موخو ته د عمل جامه نه ده وراغوستې. د هند او پاکستان د سختو سیاسي او نظامي سیالیو له امله سارک نه دی بریالی شوی چې په سوېلي اسیا کې هېوادونه سره نږدې او اتصال رامنځته کړي.

سیاسي او ځمکني اختلافونه د دې لامل شوي چې د سوېلي اسیا ملتونه ونشي کولای د یو متحد اقتصاد له ګټو برخمن شي. دغو مسلو د وخت په تېرېدو سره د سارک سازمان رول راکم کړی، حتی نن ورځ خو دا سازمان د خپلمنځي غونډو په جوړولو کې هم له ستونزو سره مخامخ شوی دی. غړي یې د دې پرځای چې د سازمان په چوکاټ کې څو اړخیزې اړیکې جوړې کړي، خپلمنځي دوه اړخیزو اړیکو ته لومړیتوب ورکوي. د سیمې په ادغام کې پیاوړي غړي هېوادونه په ځانګړې توګه هند د سازمان د موخو په پوره کولو کې مسولیت نه اخلي. تجربو ښودلې چې د اقتصادي سیمه ییزو سازمانونو بریا په دې پورې تړلې چې ځواکمن هېواد یې کمزوري ته لاس ورکړي، ترڅو د سیمې له ادغام څخه منصفانه ګټه ترلاسه کړي. دا د سیمې په ادغام کې د سازمان مهم فکتور بلل کېږي. د بېلګې په توګه په لومړیو

کې په اروپايي ټولنه کې داسې صندوق جوړ شو چې هسپانيې، پرتګال او ايرلنډ ته ورته کمزورو هېوادونو سره مرسته وکړي او د پرمختللو غړو کچې ته يې ورسوي.

د سارک سازمان کمزوري هېوادونه اوس هم نه شي کولای چې د پرمختللو هېوادونو بازار ته په اسانۍ لاسرسی پیدا کړي. په داسې حال کې چې د هر ډول سيمه ييز ادغام لپاره د غړو هېوادونو ترمنځ د توکو د ټرانزيټ او لېږدرالېږد په برخه کې همکارۍ ډېرې مهمې دي، سارک په دې برخه کې له سترو ستونزو سره مخامخ دی.

د اقتصادي سيالۍ ګټې د تعرفه يي او غيرتعرفه يي خنډونو د کموالي له لارې يواځې هغه مهال رامنځته کېدای شي چې توليدات وکولای شي په اسانۍ سره د سيمې نورو هېوادونو ته لار پيدا کړي. د دې موخې د ترلاسه کولو لپاره د غړو هېوادونو له خوا اسانتياوو وړاندې کولو ته اړتيا ده. په دې اړه دوی هېڅ هوکړې ته نه دي رسېدلي. د بېلګې په توګه بنګله دېش دا نه مني چې له خاورې يې هندي مالونه د هند شمال ختيځو سيمو ته ولېږل شي، همدارنګه که افغانستان ونشي کولای چې د پاکستان له لارې هند ته خپل توليدات ولېږي، نو د سارک په چوکاټ کې به همکارۍ هېڅ مفهوم ونلري.

په هر حال، دغه سازمان له سياسي جنجالي بحثونو او دريځونو څخه لرې د خپلو فعاليتونو ساحه د کرهنې، کليو پراختيا، علم او ټېکنالوژي، کلتور، روغتيا او د نفوسو او نشه يي توکو د کنټرول په برخو پورې محدوده کړې ده، خو بيا هم سارک د خپلو غونډو په څنګ کې پر سياسي مسايلو د خبرو اترو لپاره زمينې برابروي چې دا کولای شي د غړو هېوادونو ترمنځ د اختلافونو په حل کې مرسته وکړي.

د سارک سازمان په چوکاټ کې پاکستان دا وړتيا لري چې د افغانستان، هند او پاکستان ترمنځ په سيمه کې د اقتصادي ادغام او د خلکو، پانګې، توکو او خدمتونو د آزاد تګ راتګ او ازادې سوداګرۍ له لارې اقتصادي اتصال پراخ کړي، خو دا چې په سيمه کې جيوپوليټکي حقيقتونه ستونزمن پاتې شوي دي، د پراخو بحثونو غوښتنه کوي. همدارنګه پاکستان ته ورته چين هم کولای شي يو داسې اغېزناک رول ترسره کړي چې له يوې خوا د سوېلي اسيا سيمې ثبات زيات کړي او له بلې خوا هند او پاکستان د خپلمنځي توپيرونو د حل لپاره وهڅوي، خو په هر

حال دا د هند له همکارۍ پرته ناشونې ښکاري، ځکه چې په سوېلي اسیا کې له نورو هېوادونو سره د پاکستان اتصال له هند سره په اړیکو پورې اړه لري.

سارک به خپلو ځینو موخو ته ځان ورسوي، خو ټولو موخو ته رسېدل به یې ډېر وخت ونیسي. بیا هم سارک سازمان په خپل لنډ عمر کې توښېدلی چې له گاونډیو هېوادونو سره له سوداگریزې گټې په استفادې د سیمه ییزتوب لرلید په چوکاټ کې هم د غړو هېوادونو له اقتصادي او سوداگریز وضعیت له ښه والي سره مرسته وکړي او هم د همکاریو او سیمه ییز ادغام په برخه کې د پام وړ پرمختگ وکړي چې د هر سیمه ییز سازمان اصلي دنده بلل کېږي. د دغو پرمختگونو له ډلې کولای شو د سارک د انکشاف صندوق او د سوېلي اسیا د انکشاف صندوق ته اشاره وکړو چې د فعالیتونو په اغېزمنتیا سره به د غړو هېوادونو د پرمختگ او همکاریو په برخه کې ښه رول ترسره کړي.

څلورم ـ د افغانستان په اړه ځانگړې مطالعه

د اسیایي سیمو په وېش کې د افغانستان موقعیت د سوېلي اسیا، مرکزي اسیا، منځني ختیځ او چین ترمنځ د څلور لارې په توگه یادولای شو. دې ډول پېچلي موقعیت د ډېرو ستونزو ترڅنگ افغانستان ته ځینې فرصتونه هم وړاندې کړي دي چې یو یې سیمه ییز اتصال دی، خو د اقتصادي ادغام او سیمه ییز اتصال نظریه نه یوازې د افغانستان، بلکې په ټوله کې د سیمې لپاره یوه پیچلې مساله ده. پر تاریخي او کلتوري گډو میراثونو سربېره، د افغانستان اړوند سیمې په ټوله نړۍ کې لږ ادغام شوې سیمې دي، ځکه چې د سیمې سیاسي جغرافیه د ادغام او اتصال هڅې په منفي ډول اغېزمنې کړې دي.

تېرو څلورو لسیزو ته په کتو سره، په افغانستان کې د جگړو له امله د اقتصادي همکاریو او سیمه ییز اتصال بحثونو ته ډېر لږ پام شوی دی. که له یوې خوا د افغانستان جیوستراټیژیک موقعیت د اتصال لپاره د مثبت او مهم رول د ترسره کولو لار پرانېزي، له بلې خوا په سیمه کې جیوپولیټیکي خوځښتونه د یوه ستر پوتنشیل د ترلاسه کولو لپاره د افغانستان وړتیاوې محدود وي. په سیمه کې اوږد مهاله ټکرونه، سرې اړیکې، دوښمنۍ او شخړې له یو او بل سره د سیمې د هېوادونو د نږدې کېدو مخه نیسي او سیمه ییز اتصال تر خپلو منفي اغېزو لاندې راولي.

په هرحال، د اسیا په زړه کې د افغانستان سټراټیژیک او جیوپولیټیک موقعیت کولای شي چې په سیمه ییز اتصال کې مهم او حیاتي رول ترسره کړي. که له یوې خوا د افغانستان له لارې د مرکزي اسیا د انرژۍ زېرمې پاکستاني او هندي مارکېټونو ته لېږدېدلای شي، نو له بلې خوا د سوېلي اسیا کرنیز او صنعتي توکي له همدې لارې مرکزي اسیا ته په آسانۍ سره لار پیدا کولای شي او د دغو سیمو د ملتونو ترڅنګ یې اقتصادي ګټې افغانستان ته هم رسېدلی شي.

د بېلګې په توګه، د ورېښمو پخوانۍ لارې د بیا راژوندي کولو لپاره له واخان له دهلیز څخه یادونه کولای شو. د واخان دهلیز چې یوه غرنۍ نرۍ لار ده د افغانستان په شمال ختیځ ولایت بدخشان کې پرته ده او له دریو خواوو د پاکستان، تاجکستان او چین له خوا راتاو شوې ده؛ شمال ته یې پامیر غرونه او سوېل ته یې د پاکستان د کراکورم غرونو لړۍ پرته ده. که له یوې خوا دا دهلیز چین ته د افغانستان لار پرانستلای شي، نو له بلې خوا د مرکزي اسیا جمهوریتونو ته د پاکستان د یواځېنۍ او لنډې لارې په توګه غوره کار ورکولی شي؛ له دې سره به مرکزي اسیا ته د پاکستان او افغانستان ته به د چین تر ټولو لنډه لار جوړه شي.

افغانستان او چین پر ۲۰۰۹ز.کال د پوهاوي یو داسې یادښت لاسلیک کړ چې د واخجیر له لارې تر واخان دهلیز پورې یو سړک جوړ کړي او دا دهلیز د کراکورم له لویې لارې سره ونښلوي. د دې سړک له لارې به د مرکزي اسیا هېوادونه ګوادر بندر ته یوه ارزانه او لنډه لار پیدا کړي[۲۰].

د افغانستان سیمه ییز ارزښت ته په پام سره، د هېوادونو له خوا ګڼ داسې نوښتونه رامنځته شوي چې د سیمه ییز اتصال په برخه کې خورا ګټور تمامېدلای شي، د ځینو یې افغانستان برخه ده او د پاتې په اړه یې دا شونتیا شته چې په راتلونکي کې د یوه غوره فرصت په توګه واقع شي، لکه د شمال ـ سوېل ټرانسپورټي بین المللي دهلیز؛ مرکزي اسیا ـ سوېلي اسیا کاسا ـ ۱۰۰۰؛ ټاپي؛ د لاجوردو لار؛ د افغانستان او پاکستان ټرانزیټي سوداګریز تړون (اې پي ټي ټي اې یا افټا)؛ د اسیا او پاسفیک لپاره د ټرانس

رېلوې شبکې قرارداد؛ د سړک او کمربند نوښت (بي ار ايي) او د چین ـ پاکستان اقتصادي دهلیز(سپیک).

د پورته پروژو په بشپړېدو سره به افغانستان په رښتیا سره د سیمه ییز اتصال په دالان بدل شي.

د سپیک له لارې افغانستان او پخپله پاکستان د سیمه ییزې سوداګرۍ او ټرانزیټ پر قطب بدلېدلای شي. سپیک د پاکستان، افغانستان او مرکزي اسیا له لارې د سیمه ییز اتصال په برخه کې خپل ریښتینی پوتنشیل وړاندې کولای شي. سپیک ته ورته د یوه سړک یوه کمربند لپاره هم د افغانستان موقعیت ډېر ارزښتمن دی چې په اساسي توګه د سوداګریزو توکو، ډاټا او انرژۍ خوځښت اسانه کولای شي[۲۱]. همدارنګه د افغانستان له لارې د سوېلي او مرکزي اسیا په اتصال کې د مزارشریف ـ کابل ـ پېښور رېلوې یو غوره نوښت بلل کېدای شي[۲۲]. د دې پروژې په پلي کېدو سره به دا دوه سیمې سره نږدې او د سوداګریزو توکو د ټرانسپورټ قېمتونه او وخت به راکم شي.

دغو اړتیاوو ته په کتلو سره د ۲۰۲۱ز.کال د جولای پر ۱۶ نېټه تاشکند د سوېلي اسیا او مرکزي اسیا د اتصال په اړه د لومړني بین المللي نوښت (مرکزي او سوېلي اسیا: د سیمه ییز اتصال کنفرانس ـ د ننګونو او فرصتونو په ګوته کول) کوربه و. د دې سیمینار پرمهال د ازبکستان ولسمشر شوکت میرامانوویچ میرضیایف ټینګار وکړ چې دا خبرې اترې که څه هم له مخکې پیل شوې، ترڅو سوله او مدنیت رامنځته کړي، خو اوسمهال بل لوی تمرکز باید د ټرانسپورټي لارو ډاډمنتیا ته وشي، ترڅو سوداګري او د اقتصادي همکاریو پوتنشیل زیات شي[۲۳]. په سیمینار کې د چین د بهرنیو چارو وزیر وانګ یي وویل چې: (په انساني ټولنه کې له لرغوني زمانې څخه اتصال په دوامداره توګه تعقیب شوی او د ننني نړۍ د سترو لاسته راوړنو، بریاوو او پرمختګ لپاره یې عمل کړی دی. کله چې ولسمشر شي جي پینګ په ۲۰۱۳ز.کال کې د بي ار ايي نوښت اعلان کړ، نو د چین او د مرکزي او سوېلي اسیا د هېوادونو ترمنځ دوه اړخیزې اړیکې او همکارۍ ډېرې سره نږدې شوې. چین چمتو دی چې د بي ار ايي لاندې د نږدې سیمه ییز اتصال د رامنځته کولو په موخه د مرکزي او سوېلي اسیا هېوادونو ته ګډ لاسونه ورکړي)[۲۴]. وانګ یي د مرکزي او سوېلي اسیا د اتصال د پراختیا لپاره څلور ټکي

وړاندې کړل: لومړی، د سیمې هېوادونه باید مشارکت ته ځانونه تیار کړي. اتصال له هېوادونو سره دا مرسته کوي چې په ګډه پرمخ ولاړ شي. یوازې د پرانېستې پاتې کېدلو سره هېوادونه کولای شي د اتصال لپاره ځواکمن ګډ عمل رامنځته کړي. دویم، د سیمې هېوادونه باید د زیربنایي اتصال د پرمختګ لپاره فیزیکي او معلوماتي یا نرم پرمختګونه تعقیب کړي. چین له ټولو اړخونو سره دې ته تیار دی چې د دوی زیربنایي پرمختیایي ستراتیژۍ سره یوځای کړي، فیزیکي اتصال ته پراختیا ورکړي او له دې سره په موازي توګه نرم اتصال هم پرمخ بوځي. چین د مرکزي او سوېلي اسیا د ښبلولو لپاره د یوه دهلیز د جوړولو ملاتړ کوي، د سیمې له هېوادونو سره مرسته کوي چې په وچه کې له را ایسار حالت څخه د ځمکو د ښبلولو حالت ته بدل شي، ترڅو په ګډه داسې سترې بین المللي ټرانسپورټي لارې جوړې کړي چې اروپا له اسیا او شمال له سوېل سره ونښلوي. دریېم، د سیمې هېوادونه باید متقابلو ګټو او د بریا ـ بریا همکاریو ته ژمن وي او خپلمنځي مالي خدمتونه زیات کړي. نوموړي زیاته کړه چې چین پر نړیوال بانک، د اسیا زیربنایي پانګونې پر بانک، د اسیا پر پرمختیایي بانک او د وریښمو د لارې پر نوښت غږ کوي چې پر اتصالي پروژو پانګونې وکړي، محتلف مالي چینلونه پراخ کړي او له خصوصي او ټولنیزو سکتورونو څخه په پراخه توګه پانګونه خپله کړي، په دې سره به دا پروژې باثباته، روڼ او د لوړ کیفیت مالي ملاتړ ترلاسه کړي. څلورم، د سیمې هېوادونه باید د شریک امنیت اصول ومني او د همکاریو پر وړاندې خنډونه لرې کړي.

د افغانستان سیمه ییز مفهوم ته په کتو سره د دا ډول بین المللي نوښتونو رامنځته کول بې له شکه د سیمه ییز اتصال د پروژو د پلي کولو په برخه کې ستر رول ترسره کولای شي، د دولتونو ترمنځ د باور فضا رامنځته کولای او یو او بل ته په پانګونې، سوداګرۍ، کلتوري، علمي او انکشافي پروژو کې لاس ورکولای شي. په داسې حال کې چې د باور په رامنځته کېدو سره به د یو او بل له سرحدونو څخه د تېرېدلو بهیرونه اسانه شي، د خلکو ترمنځ به تګ راتګ زیات او د پانګو په انتقال او جذب سره به وګړو او هېوادونو ته په بېلابېلو برخو کې ګټې او ښېګڼې په برخه شي. د بې وزلۍ کچه به راکمه شي او سیاسي ثبات به ورسره وده وکړي او په ټوله کې به افغانستان د سیمو د بېلوالي او واټن رامنځته کوونکي پر ځای د دغو سیمو د وصل پر څلور لارې بدل شي او

د سیمې هېوادونه به دې ته زړه ښه کړي چې د ټرانسپورټي او ټرانزیټي زیربناوو او سوداګریزو اسانتیاوو په رامنځته کېدو کې یې پانګونې وکړي او په ریښتینې توګه به نه یوازې د مرکزي او سوېلي اسیا ترمنځ، بلکې د سوېلي اسیا او منځنې ختیځ او په ځانګړې توګه د چین او ایران ترمنځ د وصل په تر ټولو نږدې لارې بدل شي.

د سترو سیمه ییزو پروژو پلي کول او د سیمه ییز اتصال، اقتصادي ادغام او همپالنې رامنځته کول یوه سوله ییز او باثباته افغانستان ته اړتیا لري چې د سیمې هېوادونه باید د خپلو ګټو لپاره لومړیتوب ورکړي. د سیمه ییز ټرانزیټ او اتصال لپاره هېوادونه اړ دي چې افغانستان یو ارام او خوندي ځای وبولي، د افغانستان په ټرانسپورټي، ټرانزیټي او اقتصادي زیربناوو کې پانګونې وکړي؛ د پیسو، سوداګریزو توکو او خدمتونو د لېږد خوندي معیاري سیستمونه فعال کړي.

د افغانستان له لارې د سیمه ییز اتصال رامنځته کولو لپاره په کار ده چې د افغانستان د ونډې په اړه د سیمې د هېوادونو په لیدلوریو کې بدلون راشي. افغان حکومت کولای شي چې په خپلو نوښتونو او فعالو هڅو سره د افغانستان موقعیت داسې په ګوته کړي چې ګوندې اسیا ترې راتاو ده، خپل هېواد داسې یو ځای ته ورسوي چې له بین المللي انزوا څخه خلاص شي. په دې برخه کې به د افغانستان د حکومت غوره لاسته راوړنه د نللیکو غځول وي. د نللیکو ترڅنګ اوس د اتصال لپاره نوره فضا هم پراخه شوې ده لکه د برېښنا لېږدوونکي مزي، اورګاډي لارې، سړکونه او هوایي دګرونه چې د ترکمنستان، افغانستان، پاکستان او هند ترمنځ به د وصل یو سیستم رامنځته کوي او په دې برخه کې به د سیمه ییز ملاتړ په ترلاسه کولو سره افغانستان د سیمې د هېوادونو ترمنځ د دوه اړخیزو او څو اړخیزو اتصالونو مرکز جوړ شي.

پایله

د یوه سیمه ییز سازمان په توګه سارک د نورو ورته سیمه ییزو سازمانو په پرتله (آسین، اروپایي ټولنه...) د سوېلي اسیا په سیمه ییز اتصال کې د شته ستونزو له امله د پام وړ رول نه دی ترسره کړی. په سوېلي اسیا کې د سترو فرصتونو پر شتون سربېره، د هېوادونو ترمنځ د شخړو او ستونزو له امله له سیمه ییز اتصال څخه ګټه اخیستل

ستونزمن شوي دي. همدا ستونزې د دې لامل شوې چې سارک سازمان د خپلو موخو په لاسته راوړلو کې پاتې راشي.

په ځانګړي ډول د هند او پاکستان سیاسي شخړو او خرابو اړیکو نه یواځې داچې د خپلو موخو په لاسته راوړلو کې سارک سازمان له ستونزو سره مخامخ کړی دی، بلکې د سیمې د هېوادونو ترمنځ یې د سیمه ییز اتصال د پراختیا او اقتصادي همکاریو د سترو بریاوو مخه هم نیولې او په راتلونکي کې هم د دې ډول شخړو او ستونزو د حل لپاره پلمې کول به د سیمه ییز اتصال له فرصتونو څخه ګټه اخیستل یو خوب او خیال وګرځوي او د سیمې د یوازېني ستر سازمان په توګه به سارک هم ورسره فلج پاتې وي.

خو که چېرې د سارک د غړو هېوادونو ترمنځ د شخړو د حل لپاره ریښتني ګامونه واخیستل شي او د خپلمنځي اړیکو او له سیمې بهر له چین، مرکزي اسیا او ایران سره په بېلابېلو برخو کې د اتصال او همکاریو پراختیا ته مخه کړي، نو د سیمې د ټولو هېوادونو لپاره به سترې سیاسي او اقتصادي ګټې رامنځته او د سیمه ییز اتصال په پراختیا کې به د سارک سازمان رول ته مخه پرانېستل شي.

په پای کې ویلای شو چې افغانستان د سیاسي ثبات د نه شتون له امله، د سیمه ییز اتصال د پراختیا په موخه له خپل ځانګړي موقعیت څخه د پام وړ ګټه نه ده اخیستې. دا په داسې حال کې ده چې د سیاسي ثبات په رامنځته کېدو سره د دې پوره شونتیا شته چې افغانستان د سیمه ییزو اتصالونو په څلور لارې بدل شي. له دې سره به د افغانستان له لارې د سیمه ییز اتصال د رامنځته کېدو او اقتصادي همکاریو معنا دا وي چې دا هېواد به نور د شخړو او ټکرونو پرځای د سیمه ییزو او بین المللي همکاریو مرکز وي. د دې موخې په ترلاسه کېدو سره به د افغانستان له لارې د سارک سازمان د غړو هېوادونو او مرکزي اسیا ترمنځ سترې اقتصادي پروژې پلې شي، د سوداګرۍ پر مخ ترلې ټرانزیټي لارې به پرانېستل شي، د سوداګریزو توکو د لېږد لګښتونه به راکم شي، واټنونه به لنډ او په سیمه کې به د دولتونو او خلکو ترمنځ د باور سیاسي فضا جوړه شي. د سیاسي ثبات په پیاوړتیا سره به د غوره سیمه ییز اتصال د رامنځته کېدو له لارې بهرنۍ پانګونې، اقتصادي همکارۍ او سوداګریزې اړیکې پراخې او د هېواد او سیمې د سترې ستونزې په توګه به د بې وزلۍ کچه راټیټه شي.

وړاندیزونه

۱ـ د وروسته پاتې هېوادونو او په وچه کې د را ایسارو ملتونو د پرمختګ لپاره دې په سیمه ییزه کچه د هېوادونو ترمنځ په بېلابېلو برخو کې د اتصال زیاتېدلو ته لومړیتوب ورکړل شي.

۲ـ د سیمې د هېوادونو له خوا دې د سیمه ییز اتصال لپاره داسې ستراتیژۍ پلې شي چې پر اساس یې د سوداګرۍ، ټرانسپورټ، انرژۍ او د خلکو ترمنځ تړاوونه پراخ شي.

۳ـ د بهرنۍ سوداګرۍ د ډېرېدو او د سیمه ییز اتصال د پراختیا په موخه دې د سیمې هېوادونه د ټرانسپورټ اغېزناک دهلیزونه جوړ، سوداګریز قیمتونه راټیټ او د خپلو صنعتي فابریکو او کرهنیزو تولیداتو کچه ډېره کړي.

۴ـ د سارک سازمان د غړو هېوادونو له خوا دې سیمه ییز اتصال د غوره سوداګرۍ، لېږد رالېږد، خدمتونو او ټېکنالوژیکي تړاوونو له لارې د اساسي ملي ګټو په توګه تعقیب شي او نویو نللیکو، برېښنایي شبکو، د بندرونو نوي کولو، د رېل لارو او هوايي میدانونو د زیربناوو جوړولو او د خلکو ترمنځ د تګ راتګ ډېرېدلو ته دې پام وشي.

۵ـ له انزوا څخه د سوېلي اسیا د را ایستلو او د سیمه ییز اتصال د اغېزمنتیا لپاره دې هر هېواد د ګاونډېو د لومړیتوب تر پالیسۍ لاندې ننګونې حل او سیاسي او کلتوري حساسیتونه په پام کې ونیسي.

٦ـ د سوېلي اسیا هېوادونو ترمنځ دې د اتصال د پراختیا په موخه سیاسي شخړو او نورو ستونزو حل ته جدي پام وشي، په ځانګړې توګه دې هند او پاکستان د اقتصادي ودې او بې وزلۍ د له منځه وړلو په موخه له سیاسي شخړو بهر سوداګریزو اسانتیاوو او سترو اقتصادي پروژو پلي کولو ته لومړیتوب ورکړي.

۷ـ افغان حکومت دې د سیمه ییز اتصال د ترلاسه کولو لپاره په ملي او سیمه ییزه کچه خپلې هڅې لا ګړندۍ او له ټاکلو وړاندیزونو سره دې په سیمه ییزو سازمانونو (سارک، ایکو ...) کې خپل پلانونه او نوښتونه معرفي کړي.

۸ـ افغان حکومت دې د سیمه ییز اتصال د پراختیا لپاره د بین المللي هوایي میدانونو او سترو ټرانزیټي لارو جوړولو او په دې برخه کې د بهرنیو پانګونو د راخپلولو لپاره لا ډېر ګامونه واخلي. د سیمه ییز اتصال پر دریو برخو انرژۍ، سوداګرۍ او د خلکو ترمنځ پر اړیکو دې تمرکز وکړي او خپلو ملي ګټو ته په کتو سره دې په دې اړه د سیمې له هېوادونو سره دوه اړخیزې او څو اړخیزې هوکړې لاسلیک کړي.

ماخذونه

1-Müller, Lukas Maximilian, Governing Regional Connectivity in Southeast Asia-The Role of the ASEAN Secretariat and ASEAN's External Partners, Research Gate, December 2018, P. 1.

2-Trujillo, Viridiana Gallegos, The role of connectivity for sustainable regional development in the Highland Plateau Zone of San Luis Potosí, University of Applied Sciences, Cologne, Germany, August 2018, P. 75.

3- Saddam Hussein, Stepping stones for regional connectivity, Political Economy, November 21, 2021, Available at: https://www.thenews.com.pk/tns/detail/910281-stepping-stones-for-regional-connectivity. [Access: 2022/8/11]

۴- مهکویی، حجت، حسن باویر، نقش سازمان های منطقه ای در کاهش چالش های منطقه ای؛ مطالعه موردی سازمان همکاری اقتصادی اکو، فصلنامه سازمان های بین المللی، سال دوم، شماره هفتم، پاییز ۱۳۹۳، ص۱۴۳.

5- Rabia Akhtar, Building regional connectivity for Pakistan, Friedrich Ebert Stiftung Germany, December 2019, P. 8.

6- Constantino Xavier, Sambandh as Strategy India’s New Approach to Regional Connectivity, Brookings Institution India Center, Chanakyapuri, New Delhi, 2020. P. 7.

7- Ibid, p. 7.

8- Kripa Sridharan, Regional Organizations and Conflict Management: Comparing ASEAN and SAARC, National University of Singapore, March 2008, P. 9.

۹- مصطفی تقی زاده انصار، سازمان همکاری منطقه ای آسیا جنوبی سارک و نقش آن در توسعه همکاریهای منطقه ای، دانشکده حقوق دانشگاه آزاد اسلامي واحد تهران مرکزی، پاییز ۱۳۹۳، ص ۳.

۱۰- محیی‌الدین مهدی، آیندهٔ افغانستان و سازمان‌های منطـقه‌یی، ۲۹ جوزا ۱۳۹۵، بخش سوم، دسترسی:

https://mandegardaily.com/?p=47844 (مراجعه:۱۵/۵/۱۴۰۱)

۱۱- حامد بها عیار، بررسی چگونه‌گی تأثیر «سارک» بر وضعیت کشورهای عضو،۲٦میزان ۱۳۹۹، دسترسی:

https://8am.af/investigating-the-effect-of-saarc-on-the-situation-of-member-countries/(مراجعه: ۱۵/۵/۱۴۰۱)

۱۲- نقش سازمانهای منطقه‌ای در پایداری امنیت کشورهای عضو، ۱۳۹۲، دسترسی:
https://basirat.ir/fa/news/261626/ (مراجعه: ۱۵/۵/۱۴۰۱)

13 - SAARC Preferential Trading Arrangement (SAPTA), Available at: https://srilankaembassy.fr/en/page/139-saarc-preferential-trading-arrangement-sapta. [Access: 2022/8/11]

14-Ibid.

5-Ibid.

16- South Asian Free Trade Area (SAFTA), Available at: https://www.un.org/ldcportal/content/south-asian-free-trade-area-safta. [Access: 2022/8/11]

17- Saman, Kelegama, Regional Trade Agreements in South Asia: Current Outlook and Challenges, Institute of Policy Studies of Sri Lanka, October 2012, P 3.

۱۸- مصطفی تقی زاده انصار، سازمان همکاری منطقه ای آسیا جنوبی سارک و نقش آن در توسعه همکاریهای منطقه ای، دانشکده حقوق دانشگاه آزاد اسلامي واحد تهران مرکزی، پاییز ۱۳۹۳، ص ۱۰.

19-Saman Kelegama, Regional Trade Agreements in South Asia: Current Outlook and Challenges, P. 6.

20-Muhammad Rafiq, Role of Afghanistan in Regional Economic Connectivity, October 1, 2020, Available at:
https://dailytimes.com.pk/672855/role-of-afghanistan-in-regional-economic-connectivity. [Access: 2022/8/11]

21- Kevin Lee, “Central and South Asia: Regional Connectivity. Challenges and Opportunities” 2021.07.19, Available at:
https://www.koreapost.com/news/articleView.html?idxno=23840 [Access: 2022/8/11]

22-Tori Macdonald, Central and South Asia: Regional Connectivity Conference - Exploring the challenges and opportunities, JULY 19, 2021, Available at: https://www.eureporter.co/world/central-asia/2021/07/19/central-and-south-asia-regional-connectivity-conference-exploring-the-challenges-and-opportunities [Access: 2022/8/11]

23-Wang Yi Attends the High-level International Conference Themed "Central and South Asia: Regional Connectivity, Challenges and Opportunities", 2021/07/16, Available at:
https://www.mfa.gov.cn/ce/cemn/eng/gnyw/t1892893.htm [Access: 2022/8/11]

24-Ibid

سید بشیر عظیمی

نقش ترانسپورت و مواصلات در اتصال منطقوی

خلاصه

مطالعات نشان می دهد که افغانستان در سکتور ترانسپورت و هوانوردی در اتصال منطقوی نقش موثر داشته است. راه های مواصلاتی از جمله بندر تورخم یکی از نزدیکترین راه های ترانسپورتی در آسیای مرکزی (تاجیکستان و ازبیکستان) بوده و از جانب دیگر بندر نیمروز نزدیکترین راه مواصلاتی به بندر چابهار می باشد و از سوی دیگر بندر سپین بولدک کوتاه ترین فاصله به بندر کراچی می باشد بناءً افغانستان از همین راه ها کشور های خاور میانه را با کشور های آسیای مرکزی و کشور های جنوب شرق آسیا، وصل می کند.

مقدمه

انکشاف سکتور ترانسپورت در بهبود رفاه عامه، از اهمیت خاص برخوردار بوده و تاثیرات مثبت در تو سعه اقتصادی افغانستان دارد. زیرا ترانسپورت مؤثر، باعث رشد متوازن اقتصاد و تسهیل روند تجارت در سراسر کشور، افزایش عواید دولت، ایجاد فرصت برای سرمایه گذاری خصوصی، بهبود مصئونیت، تأمین امنیت و رونق بهتر حیات اجتماعی خواهد شد. افزون بر این، سکتور ترانسپورت یکی از منابع عمدهٔ عواید برای دولت به شمار میرود و سیستم ترانسپورتی مدرن، موجب جلب سرمایه گذاری بیشتر متشبثین داخلی و خارجی خواهد شد. این کشور در تسهیل تجارت و ترانزیت منطقه با برخی از کشور ها، دارای مزیت مطلق و برخی دیگر

دارای مزیت نسبی می باشد. افغانستان در مسیر راه ابریشم قرار داشته و دارای شش کشور همسایه می باشد، از اینرو جایگاه آن به عنوان راه ارتباطی خشکه بین شبه قاره هند، آسیای میانه و خلیج فارس از اهمیت بسزای برخوردار است و از مزیدیت طبیعی برای تسهیل تجارت وترانزیت از آسیای میانه به آسیای جنوبی و از آسیای مرکزی به بحر هند به عنوان یک دهلیز ترانسپورتی برخوردار است.[۱]

ضرورت تحقیق

نقش ترانسپورت و مواصلات در اتصال منطقوی، توسعهٔ و پیامد های ناشی از آن در افغانستان، آسیای مرکزی، جنوب شرق آسیا و خاور میانه، مناسبات جدیدی را تعریف خواهد کرد، بنابراین، فهم و درک، مطالعات و مناسبات با کشور های همسایه افغانستان و تحقیق روی موضوعات منطقوی ضروری پنداشته می شود.

هدف تحقیق

مطالعه و تحقیق در مورد نقش ترانسپورت و مواصلات در اتصال منطقوی و معرفی افغانستان به مرکز ترانزیت اموال تجارتی، میان آسیای مرکزی، کشور های جنوب شرق آسیا و کشور های خاور میانه.

میتو د تحقیق

تحقیق حاضر با استفاده از روش توصیفی - تحلیلی و مطالعات کتابخانه یی به منظور بررسی "نقش ترانسپورت و مواصلات در اتصال منطقوی" تجزیه و تحلیل شده و مورد بررسی و تحقیق قرار گرفته است.

۱- نقش تجارت و ترانزیت منطقه ای در انکشاف اقتصادی افغانستان (ص۵-۶)

نقش ترانسپورت در توسعه اقتصادی افغانستان

ترانسپورت نقش اساسی در کاهش فقر، تقویت زراعت پایدار، مصئونیت غذایی، حفظ محیط زیست، توسعهٔ اجتماعی-اقتصادی، رشد اقتصادی، دسترسی به بازار، اشتغال زایی، دسترسی به مراکز صحی، نهاد هـــای آموزشی، محل کار، همگرایی منطقه‌ای، مصئونیت زندگی و در یک کلام رونق یافتن حیات جمعی دارد. علاوه بر این، ترانسپورت جزء جدا ناپذیر زندگی اجتماعی، اقتصادی و سیاسی جوامع بشری به شمار می‌رود؛ اما جغرافیای محصور در خشکهٔ افغانستان به لحاظ جیوپولیتیک، بسترهای بالقوهٔ ترانسپورتی را فراهم ساخته که استفاده از آن، می‌تواند چالش‌های موجود را به فرصت‌های طلایی و بی نظیر مبدل سازد. افغانستان یگانه مسیر اتصال آسیای مرکزی به جنوب آسیا است.استفاده از موقعیت استراتیژیک به عنوان یک فرصت، وابسته به تأمین امنیت، حکومت داری خوب و توسعهٔ روابط منطقوی و طرح و اجرای پالیسی‌های انکشافی است.

جلب و تسهیل مشارکت سکتور خصوصی

فعالیت سکتور خصوصی در کشورهای در حال توسعه نشان می دهد که حدود ۳۳ درصد از کل سرمایه گذاری ها در قاره آسیا انجام شده است، کشورهای در حال توسعه (به استثنای کشورهای آسیای مرکزی) در میان ۱۰ کشور برتر جهان، ۷ کشور آن آسیایی بودند. چین، مالزیا، کوریای جنوبی، فیلیپین، اندونزیا، هند و تایلند که در حدود ۲۳۶ میلیارد دالر امریکایی سرمایه گذاری را از سکتور خصوصی جذب نموده که حدود ۹۵ درصد از کل سرمایه گذاری در کشورهای در حال توسعه آسیایی را تشکیل میدهد که شامل ۶۹۷ پروژه در بخش های زیربنایی می باشد. حد اوسط سرمایه گذاری مشارکت در چین کمترین (۱۹۰ میلیون دالر آمریکا) و بالاترین میزان در کوریای جنوبی در حدود (۱,۲۸ میلیارد دالر) در

بخش حمل و نقل، سرمایه گذاری شده است. مشارکت عامه و خصوصی در پروژه های راه سازی کشورهای در حال توسعه حدود ۵۷ درصد در سطح جهان در سال ۱۹۹۰-۲۰۰۱ بوده و در همین حال سرمایه گذاری در بخش راه سازی در کشورهای در حال توسعه آسیایی ۳۴,۶۰ میلیارد دالر بوده که حدود ۵۹ در صد را تشکیل داده است. در همین دوره، سرمایه گذاری در پروژه های راه آهن، تاسیسات در بنادر و پروژه های اعمار میادین هوایی در کشورهای در حال توسعه آسیایی ۳,۲۲ میلیارد دالر سرمایه گذاری صورت گرفته است[۲]. بناءً تحقیقات نشان می هد که سکتور خصوصی یکی از شرکای اساسی در سرمایه‌گذاری و ارایه خدمات ترانسپورتی است. تا کنون، بیشترین سرمایه‌گذاری در بخش ارائه خدمات ترانسپورتی اعم از مسافرین و اموال توسط سکتور خصوصی انجام یافته و همچنین بیشترین خدمات حمل و نقل توسط این سکتور ارائه می‌شود. به دلیل پتانسیل قوی اقتصادی و بازدهی خوب، سکتور خصوصی علاقمندی فراوانی به مشارکت، در تمام بخش ها بشمول توسعه خدمات و زیربناء های ترانسپورتی و هوانوردی دارد که باید از جانب وزارت ترانسپورت و هوانوردی فراهم گردد.

تقویت همکاری و هماهنگی استراتیژیک بین‌المللی

کشورهای آسیا ی میانه میخواهند از طریق افغانستان با اسیای جنوبی وصل گردد، از طرف دیگر هندوستان میخواهد با تجهیز هرچه بیشتر بندر جدیدالتاسیس چابهار روابط تجاری اش را با منطقه و گذشته از آن با اسیای مرکزی و حتا اروپا از راه خشکه پیوند دهد. چین درین اواخر پروژه بزرگ یک راه یک کمربند و جاده ابریشم را در سر دارد، آنچه مایه تشویش امریکا واقع گردیده

۲- (p 6) Private sector participation in the transport sector: trends, issues and institutions in the Asia-pacific region

است. چنانچه اُستان سنکیانگ چین، حدود ۹٦ کیلومتر سرحد مشترک با واخان بدخشان دارد و بخشی از راه ابریشم تاریخی از این مسیر میگذرد. چین در حاشیه پروژه بزرگ)یک کمربند یک جاده(، علاقمند وصل شدن به خا ور میانه از طریق افغانستان است وکوریدور بزرگ اقتصادی چین پاکستان(CPEC) را درسر میپرروراند و آن را آغاز نیز نموده است[۳]. ایران نیزمیخواهد شریک فعال تجارتی درمنطقه گردد وتمایل دارد به کشورهای آسیای میانه به خصوص اوزبیکستان و تاجیکستان از طریق افغانستان راه پیدا کند.موقعیت جیوپولیتیک افغانستان و جایگاه استراتیژیک آن به لحاظ موقعیت ترانزیتی، ظرفیت تبدیل شدن کشور را به چهارراه ترانسپورت زمینی و نقطه اتصال آسیای مرکزی، آسیای جنوبی و اروپا فراهم ساخته است. اما داشتن زیربنا و سهولت‌های ترانسپورتی برای تحقق این امر یک مساله حیاتی است. در کنار این مسأله، ایجاد و حفظ روابط دوجانبه و چندجانبه ترانسپورتی میان افغانستان و کشورهای منطقه، نقش کلیدی و تأثیر به سزا در تبدیل شدن افغانستان به چهار راه ترانزیت منطقوی دارد.

انواع سیستم ترانسپورت در افغانستان

سیستم ترانسپورت افغانستان متشکل از سکتور هوانوردی ملکی، سکتور خط آهن و سکتور ترانسپورت جاده ای است. بنابراین، پراکندگی مدیریتی سکتور ترانسپورت، مانع تطبیق پلان‌های منسجم و هماهنگ در بخش ترانسپورت شده است.

۱- سکتور هوانوردی ملکی

اداره هوانوردی ملکی افغانستان نقش بارزی را در اقتصاد کشور ایفاء مي نمايد. اما چهار دهه بی ثباتی و جنگ صدمات بزرگی را به سکتور هوانوردی ملکی افغانستان وارد نموده است. زیرا دولت در جریان اضطراب و آشوب جنگ، زیر بناء های ضروری و

۳- افغانستان و جیوپولیتیک وجیواکونومیک منطقه (ص۱-۲)

ظرفیت های لازم را غرض مدیریت حریم هوایی و یا ارائه خدمات دیگر مربوط به هوانوردی را در اختیار نداشت بناءً قانون هوانوردی ملکی افغانستان در سال ۲۰۱۲ تصویب گردید. تنظیم و نظارت فعالیتهای شرکت های هوانوردی، نمایندگی از افغانستان در جلسات سازمان بین المللی هوانوردی ملکی (ICAO) ایجاد پالیسی ها غرض مدیریت سفرهای هوایی و مدیریت میادین هوایی افغانستان از جمله مسؤلیت های کلیدی ادارهٔ هوانوردی ملکی افغانستان به شمار می رود، از جانب دیگر افغانستان دارای ۲۳ میدان هوایی محلی و پنج میدان هوایی بین المللی بوده که در ولایات کابل، کندهار، هرات، بلخ و خوست موقعیت دارند. سیستم هوانوردی ملکی افغانستان، شامل مدیریت حریم هوایی و خدمات میادین هوایی است که مدیریت حریم هوایی شامل خدمات کنترول ترافیک هوایی و سیستم های ارتباط و راهنمایی طیارات می باشند. خدمات میادین هوایی شامل فعالیتهای مربوط به برجهای مراقبت، گزارش دهی هواشناسی و خدمات نجات می باشند. نظارت بر سیستم هوانوردی ملکی از جمله مسؤلیت های اساسی وزارت ترانسپورت و هوانوردی را تشکیل میدهد .
بهبود استندرد های سیستم هوانوردی ملکی افغانستان، در صدر اولویت های امارت اسلامی افغانستان قرار دارد از این جهت وزارت ترانسپورت وهوانوردی افغانستان از منابع مختلف، عواید جمع آوری می نماید، بشمول فیس پروازهای عبوری ۵۰۰ دالر فی پرواز، فیس مسافرین ۳۰ دالراز هر مسافر در پروازهای بین المللی و یک دالر از هر مسافر در پرواز های داخلی، فیس از درک فرود و پارکینگ طیارات(فیس فرود معادل ۱۰ دالر از فی تن وزن برای شرکتهای هوایی بین المللی و ۳ دالر از فی تن وزن برای شرکتهای داخلی و همچنان فیس پارکنگ معادل ۴ دالر از فی طیاره در ۲۴ ساعت برای طیارات داخلی و خارجی، حق الاجرت پرواز ها ۱۵۰ دالر از هر پرواز، کرایهٔ دکاکین در میدان هوایی بین المللی کابل، فیس از درک ارایهٔ لایسنس ۴۰۰ دالر در سال از هر پیلوت ، ۱۵۰ دالر در سال از معاون پیلوت و انجنیر پرواز ، ۱۰۰ دالر درسال

از دیسپیچر، ۱۰۰۰ دالر در سال از راجستر نمودن هر طیاره و ۲۰۰۰۰ افغانی در سال از تصدیق. در سال های ۲۰۱۳-۲۰۰۹ ادارۀ هوانوردی ملکی افغانستان هرسال بطور اوسط حدود ٦۳۳ میلیون دالر عواید جمع آوری نموده است. فیس طیارات عبوری بخش عمدۀ عواید ادارۀ هوانوردی ملکی افغانستان را می سازد، مقدار عواید متفاوت می باشد و این بستگی به تعداد پرواز های عبوری از حریم هوایی کشور(معمولا در حدود ۷۰۰۰-٦۰۰۰ پرواز در هر ماه)، تعداد پرواز های داخلی و یک تعداد منابع دیگر دارد، از جانب دیگر در طی دو سال گذشته، افغانستان با کشورهای متعددی توافق دهلیز جدید هوایی را امضا نموده که از آن بهره‌برداری نیز شده است. این کشور از طریق دهلیز های هوایی میدان هوایی بین‌المللی کابل، قندهار، هرات و مزارشریف توانسته به کشورهای هندوستان، ازبیکستان، روسیه، امارات متحده عربی، ترکیه، عربستان سعودی، قزاقستان، چین، ایتالیا، فرانسه و آلمان محصولات خود را صادر کند.طبق آمارهای ارائه شده از منابع مسؤول، با ٦۳۱ پرواز، بیش از هفت هزار تن محصول متنوع به کشورهای فوق صادر شده است که ارزش مجموعی آن به بیش از ۱۷۰ میلیون دالر می‌رسد.[٤]

۲- خط آهن (Railway)

هرچند خط آهن نیز به عنوان زیر مجموعه ترانزیت منطقه‌ای شمرده می‌شود اما به دلیل اهمیت و جایگاه آن در اقتصاد و توسعه کشور و اتصال آن به کشورهای پیرامونی به صورت جداگانه مطرح شده است. یکی از عوامل مهم در کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل کالا و مسافر و اطمینانی بودن از نظر حوادث جاده‌ای، احداث خط آهن در کشور و همچنین اتصال آن به خطوط آهن منطقه‌ای می‌باشد.از زمان ورود قطار و خط آهن به عرصه ترانسپورت، میلیون‌ها کیلومتر خط آهن در سراسر دنیا کشیده شده که از

٤- انتقال مسؤلیت کنترول حریم هوایی افغانستان به ادارۀ هوانوردی ملکی کشور (ص ۲ و ص ۴-۵)

طریق آن‌ها سالانه میلیاردها مسافر و میلیاردها تُن متریک بار در گوشه و کنار دنیا منتقل و جابجا شده است. پنج کشوری که در دنیا طولانی‌ترین خطوط آهن را دارند عبارت‌اند از آمریکا ۲۵۰ هزار کیلومتر، چین ۱۰۰ هزار کیلومتر، روسیه ۸۵ هزار و ۵۰۰ کیلومتر، هند ٦٥ هزار کیلومتر و کانادا ۴۸ هزار کیلومتر. این کشورها در تلاش هستند که طول خطوط آهن خود را سال به سال افزایش دهند. مثلا چین در نظر دارد که تا سال ۲۰۵۰م مجموع خطوط ریلی خود را از مرز ۲۷۰ هزار کیلومتر عبور دهد و بخشی از پروژه بزرگ یک کمربند ـ یک راه که بناست دولت چین با هزینه بیش از ۱۲۴میلیارد دالر تطبیق کند، خطوط آهن ارتباطی با کشورهای هم‌جوار این کشور می‌باشد. هرچند طرح احداث خط آهن در افغانستان به یک قرن پیش بر می‌گردد که در آن زمان این طرح عملی نشد. برای نخستین‌بار در سال ۱۹۱۲م خط آهن به طول ۷ کیلومتر از قصر دارالامان تا دهمزنگ ساخته شده بود و سه عدد لکوموتیو در این مسیر رفت و آمد می‌کرد که بنا بود گسترش یابد اما به دلایلی از جمله عدم ثبات سیاسی، ضعف اقتصادی و نبود نیروهای متخصص و ماهر متوقف شد.پس از سال ۱۳۸۱ و دوره جدید حکومت به فکر احداث خط آهن افتاد و برنامه‌هایی را با هدف اتصال به خطوط آهن منطقه‌ای روی دست گرفت. در دوره جدید بر مبنای استراتژی انکشاف ملی افغانستان، مطالعات اولیه، طرح و ساخت سه خط آهن یکی از مرز ایران تا هرات و دیگری از مرز حیرتان تا مزارشریف و همچنین از آته مراد ترکمنستان تا بندر آقینه در افغانستان آغاز شد. از سه پروژه فوق خط آهن حیرتان تا مزارشریف به طول ۹۵ کیلومتر در سال ۱۳۸۹ احداث و تکمیل شد و همچنین خط آهن ترکمنستان از مرز آقینه در حدود ۳٫۵ کیلومتر به داخل خاک افغانستان ساخته شده و به بهره‌برداری رسیده است. پروژه خط آهن خواف تا شهرک صنعتی هرات تاکنون سه فاز آن با کمک بلاعوض کشور ایران تکمیل شده و فاز چهارم آن با هزینه حکومت افغانستان تحت دیزاین کار می‌باشد. همچنین تفاهم نامۀ احیا و بازسازی خط آهن سرحدآباد ـ

تورغندی در ۴ قوس ۱۳۹٦ با ترکمنستان امضا شده است. در ادامه این تلاش‌ها در دوره حکومت وحدت ملی در ۱۸ جوزای ۱۳۹٦ تفاهم نامه همکاری با کشور چین در عرصه مطالعات امکان‌سنجی و تهیه طرح تطبیق خط آهن شیرخان بندر ـ هرات به امضای دو کشور رسید.[۵]

۳- سکتور ترانسپورت جاده ای افغانستان

خدمات ترانسپورت در افغانستان در حال حاضر شامل سه بخش هوانوردی، خوط آهن و ترانسپورت زمینی می باشد که ترانسپورت زمینی انتقال مسافرین و اموال و خدمات را فراهم می نماید که شامل وسایط تیز رفتار شخصی، تکسی، لاری های باربری و بس های شهری و بین شهری است، ترانسپورت زمینی هنوزاز ظرفیت لازم که بتواند نیازمندی روز را با توجه به موقعیت ترانزیتی کشور و توسعه تجارت داخلی ومنطقوی مرفوع سازد خیلی فاصله دارد . در اینجا لازم است تا فعالیت تمامی انواع و سایط (وسایط شخصی، تکسی، بس های شهری، بین شهری و ولایات و وسایط بین المللی در سطح منطقه، وسایط بلند تناژ مطابق به قوانین داخلی و بین المللی عیار شود. فعالیت های تاکسی موتر های تیز رفتار شخصی، بس های خورد ظرف و کلان ظرف و لاری ها تنظیم، ثبت و راجستر وزارت های ترانسپورت و هوانوردی غرض اخذ جواز فعالیت جهت پرداخت مالیه به وزارت مالیه به تعقیب آن هرگونه صدور جواز ترانسپورتی از جانب وزارت ترانسپورت و هوانوردی بر مبنای ارائه پلان ثبت شده و نیازمندی (تقاضا) مارکیت و ظرفیت موجود صورت پذیرد تا در آینده برای رانندگان تاکسی و بس ها لایسنس (Licence و برای مالکین و صاحبان شرکت ها گواهینامه مهارت تشبث حتمی گردد، این کار

۵- سایت خبری اداره خط آهن

از معیار های معمول در جهان معاصر می باشد [6] از جانب دیگر بسیاری از شاهراه های کشور که بسترهای اصلی حمل و نقل کالا و مسافر به حساب می‌آیند، به لحاظ ساختارهای زیربنایی، امکانات رفاهی برای رانندگان و مسافر، تجهیزات نظارتی و استندردهای لازم را ندارند. به این معنا که در اکثر شاهراه‌ها علاوه براینکه زیربناهای جاده معیاری نشده و یا هم در جریان جنگ و اضافه بار وسایط آسیب دیده اند، فاقد علایم و نشانه‌های ترافیکی می‌باشند. نبود تیرپارک‌ها و خدمات فنی و رفاهی چون رستورانت، فروشگاه ها، نمازخانه، تشناب، تعمیرات، موتر شویی و مراکز صحی، سفر و انتقال کالا را توسط ترانسپورت خصوصی نیز به شدت مشکل ساخته است. ترمینال‌های مسافربری و حمل و نقل کالا نیز فاقد استندردهای لازم و بسترهای است که تسهیلات لازم و امکانات کافی را در اختیار صاحبان وسایط قرار داده و آسایش مسافران را نیز فراهم نمی سازد. بسیاری از رانندگان و عوامل دخیل در امور ترانسپورتی در هر دو عرصه انتقال کالا و مسافر، آگاهی و احساس مسئولیت لازم را در خصوص اهمیت و حساسیت این موضوع ندارند. در این میان، مراکز تخنیکی چک و کنترول سرعت، میزان بار و آموزش و آزمایش رانندگان نیز وجود ندارد تا حداقل از تلفات انسانی و خسارت‌های مالی جلوگیری صورت گیرد. از جانب دیگر ظرفیت پایین تصدی ملی بس نتوانسته جوابگوی نیازهای ترانسپورت شهری باشد. بدین لحاظ، وسایط نقلیهٔ شخصی و ترانسپورت غیر رسمی شهری افزایش چشم‌گیر پیدا نموده و پیامد های ناگواری را نیز در زندگی شهری به بار آورده است. ازدحام ترافیکی، کُندی روند نقل و انتقال مسافرین، کمبود وسایط در ساعات اوج عبور و مرور (peak hours)، آلودگی محیط زیست و غیره بخشی از معضلات ناشی از نبود سیستم منظم ترانسپورت عامه شهری می باشد.

٦- نقش ترانسپورت در اقتصاد افغانستان

بنادر و راه های مواصلاتی افغانستان

افغانستان به دلیل محصور بودن در میان سایر کشور ها، از ارتباط با آب های بین المللی محروم است، ولی برخی از شهر های قدیمی این کشور به دلیل مجاورت با رودخانه های بزرگ یا دریاچه های محلی، در طول تاریخ تبدیل به مراکز تجاری مبادله با کالا شده اند و همچنان نام بندر بر روی آنها مانده است. با توسعه به زیر ساخت های حمل و نقل جاده ای و خطوط آهن ، در اغلب این بنادر، تبادلات کالا از طریق زمینی صورت می گیرد، اسامی شهر های که بنام بندر در افغانستان شناخته می شود به شرح زیر است:

بندر حیرتان

بندرگاه حیرتان شهر کوچکی است که در سرحد بین ازبیکستان و افغانستان واقع شده است. این شهر در شمال ولایت بلخ قرار شده و یکی از بندرگاه های مهم تجارتی افغانستان به شمار می رود. خط سرحدی بین این دو کشور را آمو دریا تشکیل داده است. در سال ۱۹۸۲ میلادی در بین این دو کشورپل دوستی توسط دولت اتحاد جماهیرشوروی سابق ساخته شده است که افغانستان را به تمام کشور های آسیای میانه، روسیه و چین ارتباط می دهد. این بندر ۲۴۵۹ کیلومتر از بندر آبی چابهار، ۹۲۸ کیلومتر از بندر اسلام قلعه، ٦۴٦ کیلومتر از بندر تورخم و ۱۰۲۴ کلیو متر از بندر سپین بولدک فاصله دارد، راه حیرتان یکی از امن ترین راه های تجارتی افغانستان به شمار میرود، سایر بنادر تجارتی افغانستان بنابر معضلات سیاسی بین دو دولت اکثرا بسته بوده است.

بندر آقینه

بندر آقینه در ولسوالی اندخوی ولایت فاریاب و در سرحد با ترکمنستان واقع بوده که در این بندر اموال تجارتی کشور های آسیای میانه، اروپا، امارات متحده عربی، ایران و چین وارد می گردد، از اینرو فاصله میان بندر چابهار الی بندر آقینه ۲۰۱۷ کیلومتر، فاصله میان بندر آقینه الی بندر اسلام قلعه ۷۰٦ کیلومتر، فاصله میان بندر آقینه الی تورخم ۸۵۳ کیلومتر و فاصله میان بندر آقینه الی کراچی ۱۲٦۰ کیلومتر می باشد.

بندر ابونصر فراهی

گمرک مرزی، در بندر ابونصر فراهی افغانستان در مرز خراسان جنوبی به عنوان معبر رسمی دو کشور بین افغانستان و ایران ایجاد گردیده که فاصله میان بندر چابهار الی بندر ابونصر فراهی۱۲۸۸ کیلومتر می باشد.

بندر تورغندی

این بندر، افغانستان را با ترکمنستان، قزاقستان و ایران وصل می نماید، بندر تورغندی در اواخر دوره ظاهر شاه حدود بیشتر از چهل سال از امروز به شکل ابتدائی ایجاد شد. ۹۰% اموال وارداتی این بندر از طریق راه آهن و ۱۰ در صد دیگر را صادرات میوه خشک، سمنت و کچالو تشکیل می دهد. فاصله بین بندر تورغندی الی چابهار ۱۵۴۸ کیلومترو فاصله بین تورغندی الی اسلام قلعه ۲۲۸ کیلومترمی باشد.

بندر اسلام قلعه

اسلام قلعه نام شهرکی در ولسوالی کهسان در غرب ولایت هرات افغانستان واقع در نقطه صفری مرزی افغانستان با شهرستان تایباد ایران است. این بندر دارای گمرک فعال بازرگانی بوده و رفت وآمد زیادی در آن صورت می‌گیرد. این بندر در جوار گمرک دوقارون درکشور ایران قراردارد فاصله میان بندر اسلام قلعه الـی بندر حیرتان ۹۲۸ کیلومتر، فاصله میان بندر اسلام قلعه الی بندر آقینه ۷۰٦ کیلومتر و فاصله میان بندر اسلام قلعه الی شیرخان بندر ۱۰۷۷ کیلومتر می باشد.

بندر تورخم

تـــورخـم منـطفه سرحـــدی بیـــن جلال آبـاد افغانستان و خیبـر ایجنـــسی شهر پـشاور می‌باشد. تورخم از جمله مزدحم ترین نقطه سرحدی افغانستان است که همیشه شب و روز پرازدحام، از مردم و وسایط ترانسپورتی بوده و نقطه آخر اتصال در پاکستان تنگه خیبر و در افغانستان کوه شمشاد می‌باشد.

بندر نیمروز

اقتصاد نیمروز متکی به داد وستد های مرزی است و در این میان تجارت کالا و ترانزیت، درآمد های زیادی را به این ولایت وارد می‌کند. خیل مهاجرین افغانستان نیز از طریق نیمروز وارد ایران می‌شوند بناءً فاصله بین مرز نیمروز الی چابهار ۹۰٦ کیلومتر، فاصله بین چابهار الی حیرتان ۲۴۵۹ کیلومتر و فاصله میان چابهار الی بندر آقینه ۲۰۱۷ کیلومتر می باشد.

بندر سپین بولدک

سپین بولدک شهر مرزی است که در جنوب ولایت قندهار افغانستان در شمال کویته پاکستان واقع است. این شهر درست در کنار خط دیورند موقعیت دارد. سپین بولدک دومین پورت ورود عمده میان افغانستان و پاکستان است که طرف پاکستان را بنام چمن و طرف افغانستان را بنام سپین بولدک می گویند، فاصله میان بندر کراچی الی سپین بولدک ۱۰۰۱ کیلومتر، فاصله مینان سپین بولدک الی بندر آقینه ۱۲٦۰ کیلومتر، فاصله میان سپین بولدک الی شیرخان بندر ۹٦۹ کیلومتر، فاصله میان سیپین بولدک الی بندر حیرتان ۱۰۲۴ کیلومتر می باشد.

بندر غلام خان

بندر غلام خان ولایت خوست از جمله بنادر مهم افغانستان است که از شرق با پاکستان وصل شده و در کنار بنادر اسپین بولدک ولایت قندهار و بندر تورخم ولایت ننگرهار مسیر سوم عبور و مرور اموال تجاری می‌باشد، فاصله بین بندر کراچی الی بندر غلام خان ۱۳۲۸ کیلومتر و فاصله بین بندر کراچی الی بندر تورخم ۱٦۲۸ کیلومتر می باشد.[۷]

چابهار بندر

از آنجایی که افغانستان به آبهای بین المللی راه ندارد، همواره نیازمند پاکستان بوده و از طریق بندر کراچی داد و ستد تجارتی خود را انجام میدهد بناءً هند و افغانستان به کمک ایران تصمیم گرفتند که پس از سال ۲۰۱۴م از بندر چابهار استفاده نموده و روی آن سرمایه گذاری کنند. توسعه و رشد چابهار برای افغانستان، در عرصه های سیاسی و اقتصادی حایز اهمیت می باشد.

از لحاظ اقتصادی بندر چابهار نزدیکترین و کم مصرف ترین محور ترانزیت تولیدات افغانستان به بازارهای بین المللی در جنوب شرق آسیا می باشد. این بندر در مقایسه با بندر کراچی، حدود ۸۰۰ کیلو متر و با بندرعباس حدود ۹۰ کیلومتر به افغانستان نزدیکتر است. هزینهٔ حمل یک کانتینر ۲۰ فوتی به این کشور از طریق چابهار، حدود هزار دالر) تقریبا ۵۰ درصد هزینه ای حمل ونقل(، ارزانتر از مسیر کراچی و بندر عباس است. این امر، مدت زمان و هزینه ای حمل کالا را به طور چشمگیری کاهش میدهد." [۸]

۷- بنادر افغانستان | اپلیکیشن زینگ | باربری آنلاین
۸- اهمیت بندر چابهار و گوادر برای منطقه (ص ۲۱۰-۲۱۱)

دهلیز واخان

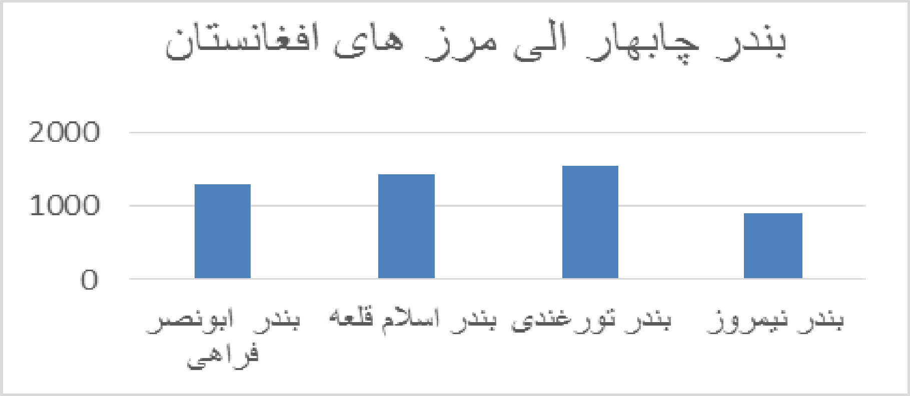
در این گزینه چین از طریق کریدور واخان به ایران و ترکیه که در نهایت به اروپا وصل خواهد گردید. واخان منطقه ای در ولایت بدخشان افغانستان است که در جنوب با پاکستان ۳۰۰ کیلومتر در جهت شمال شرقی و غربی آن بیش از ۲٦۰ کیلومتر با تاجیکستان و ۷۴ کیلومتر با چین مرز مشترک دارد. دالان واخان به دلیل توپوگرافی خاص در میان رشته کوههای هندوکش، هیمالیا، قره قروم و کوه های تیانشان واقع شده است و مساحتی معادل ۱۴۰۸۰کیلومتر مربع را شامل می شود. این منطقه دارای طول ۲۲۰ کیلومتر و عرض آن بین ۱۰ تا ٦۴ کیلومتر می باشد.[۹]

تحلیل راه های مواصلاتی افغانستان

فاصله میان بندر چابهارالی بندر ابونصر فراهی ۱۲۸۸ کیلومتر، فاصله میان بندر چابهار الی بندر اسلام قلعه ۱۴۲۵ کیلومتر می باشد، این درحالیست که فاصله میان بندر چابهار الی تورغندی ۱۵۴۸ کیلومتر و فاصله میان چابهار الی بندر نیمروز ۹۰٦ کیلو متر می باشد، بناء نظر به گراف ذیل تشریح می شود.

۹- تحلیل دهلیز های ترانزیتی روسیه با کشور های چین و هند از راه های افغانستان (ص ۶)

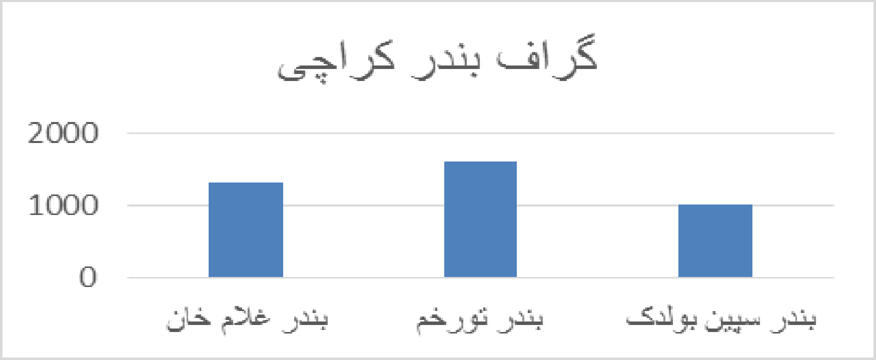
شماره	مبداء	مقصد	فاصله به کیلومتر
	بندر چابهار	بندر ابونصر فراهی	۱۲۸۸
		بندر اسلام قلعه	۱٤۲٥
		بندر تورغندی	۱٥٤۸
		بندر نیمروز	۹۰٦



نظر به جدول و چارت دیده می شود که نزدیکترین مرز به بندر چابهار، بندر نیمروز است این در حالیست که بندر ابونصرفراهی در جایگاه دوم قرار داشته و دورترین مرز بندر تورغندی می باشد.

۲. فاصله میان بندر کراچی الی بندر تورخم ۱٦۱۲ کیلومتر، فاصله میان بندر کراچی الی بندر غلام خان ۱۳۲۸ کیلومتر و فاصله میان بندر کراچی الی سپین بولدک ۱۰۰۱ کیلومتر می باشد بناء نظر به گراف ذیل تشریح می شود.

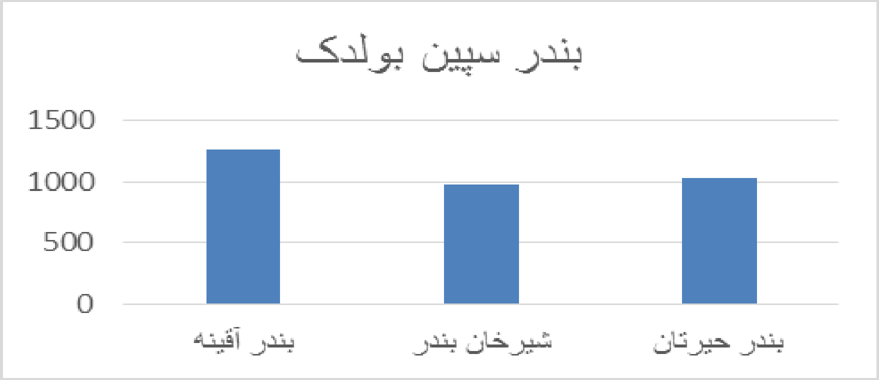
	بندر کراچی	بندر غلام خان	۱۳۲۸
		بندر تورخم	۱٦۱۲
		بندر سپین بولدک	۱۰۰۱



نظر به جدول و چارت دیده می شود که نزدیکترین مرز به بندر کراچی در سطح افغانستان، بندر سپین بولدک بوده، این در حالیست که بندر غلام خان در جایگاه دوم قرار داشته و دورترین آن بندر تورخم می باشد.

۳. در تحلیل ارقام ذیل دیده می شود که فاصله میان بندر سپین بولدک الی بندر آقینه ۱۲٦۰ کیلومتر، فاصله میان بندر سپین بولدک الی بندر حیرتان ۱۰۲۴ کیلومتر و فاصله میان بندر سپین بولدک الی شیرخان بندر۹٦۹ کیلومتر می باشد بناء نظر به گراف ذیل تشریح می شود.

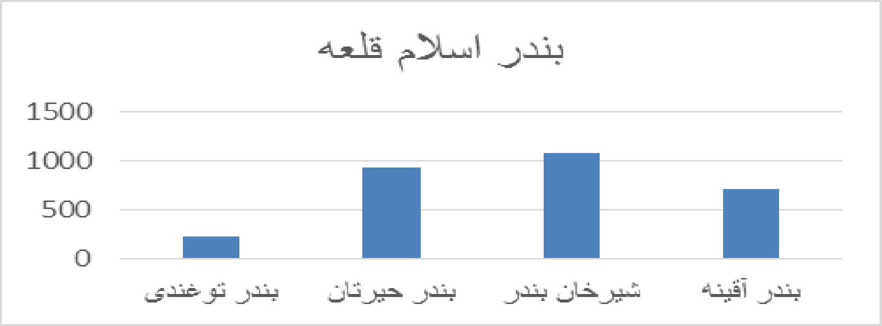
	بندر سپین بولدک	بندر آقینه	۱۲٦۰
		شیرخان بندر	۹٦۹
		بندر حیرتان	۱۰۲٤



نظر به جدول و چارت دیده می شود که نزدیکترین کشور به پاکستان در بین کشور های آسیای میانه تاجکستان می باشد، این در حالیست که کشور ازبیکستان در جایگاه دوم قرار داشته و دورترین کشور، ترکمنستان می باشد.

۵. فاصله میان بندر اسلام قلعه الی بندر تورغندی ۲۲۸ کیلومتر، فاصله میان بندر اسلام قلعه الی بندر آقینه ۷۰٦ کیلومتر، فاصله میان بندر اسلام قلعه الی شیرخان بندر ۱۰۷۷ کیلو متر و فاصله میان بندر اسلام قلعه الی بندر حیرتان ۹۲۸ کیلومترمی باشد بناء نظر به گراف ذیل تشریح می شود.

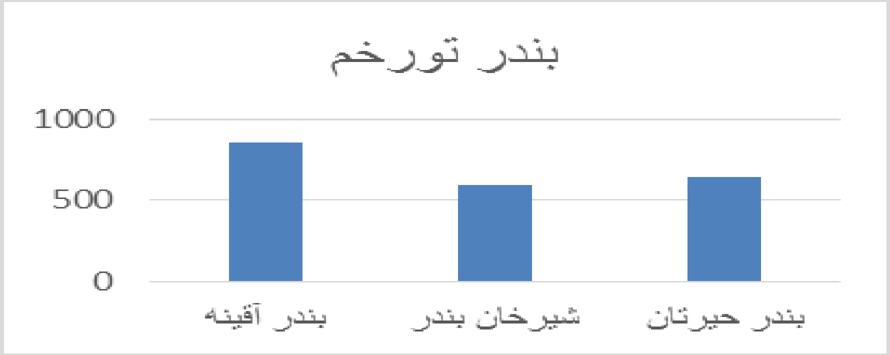
	بندر اسلام قلعه	بندر توغندی	۲۲۸
		بندر حیرتان	۹۲۸
		شیرخان بندر	۱۰۷۷
		بندر آقینه	۷۰٦



نظر به جدول و چارت دیده می شود که نزدیکترین کشور به بندر اسلام قلعه ولایت هرات بندر تورغندی که مرز میان افغانستان و ترکمنستان بوده، این در حالیست که بندر آقینه در جایگاه دوم قرار داشته و دورترین کشور، تاجیکستان می باشد.

٦. از جانب دیگر فاصله میان بندر تورخم الی بندر آقینه ۸۵۳ کیلومتر، فاصله میان بندر تورخم الی شیرخان بندر ۵۹۲ کیلومتر و فاصله میان بندر تورخم الی بندر حیرتان ٦۴٦ کیلومتر می باشد بناء نظر به گراف ذیل تشریح می شود.

	بندر تورخم	بندر آقینه	۸۵۳
		شیرخان بندر	۵۹۲
		بندر حیرتان	٦٤٦



جدول فواصل میان بنادر افغانستان و ممالک همسایه

شماره	مبداء	مقصد	فاصله به کیلومتر
۱	بندر چابهار	بندر ابونصر فراهی	۱۲۸۸
۲		بندر اسلام قلعه	۱٤۲۵
۳		بندر تورغندی	۱۵٤۸
۴		بندر حیرتان	۲٤۵۹
۵		بندر آقینه	۲۰۱۷
٦	بندر اسلام قلعه	بندر توغندی	۲۲۸
۷		بندر حیرتان	۹۲۸
۸		شیرخان بندر	۱۰۷۷
۹		بندر آقینه	۷۰٦
۱۰	بندر تورخم	بندر آقینه	۸۵۳
۱۱		شیرخان بندر	۵۹۲
۱۲		بندر حیرتان	٦۴٦
۱۳	بندر کراچی	بندر غلام خان	۱۳۲۸
۱۴		بندر تورخم	۱٦۱۲
۱۵		بندر سپین بولدک	۱۰۰۱
۱٦	بندر سپین بولدک	بندر آقینه	۱۲٦۰
۱۷		شیرخان بندر	۹٦۹
۱۸		بندر حیرتان	۱۰۲۴
۱۹	بندر غلام خان	بندر حیرتان	۷۱۴
۲۰		شیرخان بندر	٦۵۹ ([10])

۱۰- جمع آوری ارقام و دیتا از برنامه GIS and Google Maps

نظر به جدول و چارت دیده می شود که نزدیکترین مرز به بندر تورخم شرخان بندر است که همرز با کشور تاجیکستان می باشد این در حالیست که بندر حیرتان در جایگاه دوم قرار داشته و دورترین مرز بندر آقینه بوده که همرز با کشور ترکمنستان می باشد.

نتیجه گیری

افغانستان با قرار گرفتن در میان سه حوزه فرهنگی و اقتصادی از جایگاه جیواکونومیک ویژه‌ای برخوردار است. این جایگاه فرصت‌ها و ظرفیت مهمی را در عرصه اقتصادی فراهم نموده است

مطالعات که صورت گرفته نشان میدهد که منافع کشور های منطقه با منافع افغانستان گره خورده بناءً نیاز به همگرایی و اتصال منطقوی می باشد.

راه های افغانستان که مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته نشان می دهد که بندر تورخم یکی از نزدیکترین راه های ترانسپورتی در آسیای مرکزی (تاجیکستان و ازبیکستان) بوده و از جانب دیگر بندر نیمروزاز جمله نزدیکترین راه های مواصلاتی به بندر چابهار می باشد و بندر سپین بولدک نزدیکترین راه مواصلاتی به بندر کراچی می باشد. بناءً افغانستان کشور های خاور میانه را با کشور های آسیای مرکزی و کشور های جنوب شرق آسیا، وصل می کند.

توجه و تمرکز بالای سکتور ترانسپورت باعث کاهش فقر، تقویت زراعت پایدار، مصئونیت غذایی، حفظ محیط زیست، توسعهٔ اجتماعی-اقتصادی، دسترسی به بازار، اشتغال زایی، دسترسی به مراکز صحی، نهاد های آموزشی، محل کار، همگرایی منطقه‌ای و مصئونیت زندگی می شود.

فراهم نمودن زمینه سرمایه گذاری به سکتور خصوصی زیرا تحقیقات نشان می دهد که در سکتور ترانسپورت کشور بیشترین خدمات حمل و نقل از جانب سکتور خصوصی انجام می شود.

افغانستان با وجود داشتن منابع سرشار معدنی، محاط بودن به خشکه و حمایت سازمان همکاری‌های اقتصادی منطقوی آسیای مرکزیCAREC ، اتحادیه همکاری های منطقوی آسیای جنوبی SAARC و سازمان همکاری و اقتصادی ایکو(ECO) اما تا هنوز فاقد سیستم خطوط آهن عصری می باشد.

پیشنهادات

کشور هند یکی از شرکای اقتصادی افغانستان بوده بناءً تقویت روابط با کشور های ایران و هند و ایجاد تاسیسات زیربنایی در بندر چابهار به نفع مردم افغانستان و منطقه می باشد.

از اینکه موقعیت افغانستان در اتصال کشور های منطقه نقش بارز دارد. لازم است که کشور های همسایه از طریق افغانستان توسط خطوط آهن با یکدیگر وصل شود.

در سکتور ترانسپورت و هوانوردی افغانستان سرمایه گذاری قابل ملاحظه صورت نگرفته و از جانب دیگر فواصل و راه های افغانستان صعب العبور می باشد بناءً نیاز است تا سکتور خصوصی از طریق مشارکت عامه و خصوصی در زمینه، سرمایه گذاری نماید.

وزارت محترم ترانسپورت و هوانوردی سکتور خصوصی را از طریق برنامه های مختلف تشویق به سرمایه گذاری در پروژه های انکشافی از جمله میادین هوایی، ترمینل های ترانسپورتی، تیر پارک ها، تولگیت ها وغیره نمایند.

وزارت محترم فواید عامه زمینه احداث شاه راه ها و سرک های معیاری و ایجاد تسهیلات ترانسپورتی را برای راننده گان، مسافرین و تاجران فراهم نمایند.

تقویت اداره خط آهن جهت احداث خطوط آهن و اتصال افغانستان به کشور های آسیای میانه، کشور های جنوب شرق آسیا و کشور های خاور میانه.

ماخذ:

۱- کاکر اجمل. نقش تجارت و ترانزیت منطقه ای در انکشاف اقتصادی افغانستان،(ص ۵-٦)، ACADEMIA https://www.academia.ed، ۲۰۲۲/۰۷/۲۵

۲- رضایی داکتر دستگیر، نقش ترانسپورت در اقتصاد افغانستان (ص ۱)، ۲۰۱۰/۰۱/۳۱، اصالت https://www.esalat.org , ، ۲۰۲۲/۰۳/۱۲

۳- انتقال مسؤلیت کنترول حریم هوایی افغانستان به ادارهٔ هوانوردی ملکی کشور، (ص ۲ و ص ۴-۵)، کمیته مستقل مشترک نظارت و ارزیابی مبارزه با فساد اداری، 25/03/2016http://afghandata.org:8080/jspui/handle/azu/20708 ۲۰۲۲/۰٦/۲۱

۴- رنجبر، بسم الله، اهمیت بندر چابهار و گوادر برای منطقه (ص ۲۱۰) ۲۱۱ سیمه ییز مطالعات https://asa.gov.af/sites/default/files، ۲۰۲۱

۵- متخصصین تخنیکی ترانسپورت، تحلیل دهلیزهای ترانزیتی روسیه با کشور های چین و هند از راه های افغانستان (ص ٦)، سرطان ۱۴۰۱.

٦- بنادر افغانستان | اپلیکیشن زینگ | باربری آنلاین، سامانه جمع حمل و نقل کشوری https://www.zingapp.ir

٧- سایت خبری اداره خط آهن افغانستاناحداث خط آهن منطقه ای و نقش آن در چشم‌انداز اقتصاد منطقه (به مناسبت افتتاح خط‌آهن خواف ـ هرات) ٢٠ قوس ١٣٩٩ (AfGOV (ara.gov.af |

٨- جمع آوری ارقام و دیتا از برنامه GIS و Google Maps

څېړنپوه عبدالرحیم بختانی

د افغانستان او ګاونډیو هېوادونو ترمنځ د ګډو بازارونو او مارکیټونو د جوړیدو امکانات

لنډیز

افغانستان د لرغونو زمانو څخه تر اوسمهاله پورې د منځني ختیځ، مرکزي آسیا او سویلي آسیا ترمنځ د وصل د کړۍ په توګه خپل ارزښت له لاسه نه دی ورکړی. د تاریخ په اوږدو کې ځېنې وختونه د همدغو دریو بشري حوزو ترمنځ جګړو او شخړو جریان درلود او ډېر وخت ددغو سیمو خلکو سوله ییز ژوند کړی دی. د سولې او جګړې په دواړو حالاتو کې د دغو حوزو تر منځ د افغانستان له لارې سوداګریز فعالیتونه تر سره کیدل.

د دغو دریو بشري حوزو (مرکزي آسیا، سویلې آسیا او منځنی ختیځ) د معقول او ګټور اتصال لپاره په لومړی قدم کې اړینه ده چې د افغانستان او ګاونډیو هېوادونو تر منځ د ګډو بازارونو او مارکیټونو د جوړیدو امکانات تر څېړنې لاندې ونیسو.

په دې مقاله کې لومړی په تیرو زمانو کې د سیمه ییزو ګډو بازارونو او د نړی په نورو هېوادونو کې د نړیوالو ګډو بازارونو په اړه څېړنه تر سره شوې ده، ورپسې د افغانستان او ایران ترمنځ په ۹۴۵ کیلو متره ګډه پوله کې په پنځو برخو کې، د افغانستان او چین ترمنځ د افغانستان د واخان په سیمه کې، د افغانستان او پاکستان ترمنځ په ۲۴۰۰ کیلو متره اوږده پوله کې په دریو مهمو بندرونو کې، د افغانستان او تاجکستان ترمنځ په ۱۲۰٦ کیلو متره ګډه پوله کې په پنځو برخو کې، د افغانستان او ازبکستان تر منځ په ۱۳۷ کیلومتره ګډه پوله کې په دریو برخو کې، د افغانستان او ترکمنستان تر منځ په ۷۴۴ کیلومتره ګډه پوله کې په دریو سیمو کې د ګډو بازارونو او مارکیټونو د رامنځته کیدو په امکاناتو څېړنیز بحث تر سره شوی دی. په پای کې د موضوع په اړه نظریات او وړاندیزونه وړاندې شوي دي.

سریزه

د افغانستان او ګاونډیو هیوادونو ترمنځ د ډیرو پخوا زمانو څخه را پدې خوا اقتصادي، سیاسي او فرهنګي اړیکې موجودې دي او دغه اړیکې تر اوسه پورې پخپل حال پاتې دي. افغانستان نه یوازې د جنوبي آسیا، بلکې د مرکزي آسیا او منځني ختیځ د هیوادونو ترمنځ د وصل د یوې کړۍ په توګه خپل ارزښت له لاسه نه دی ورکړی.

ایا د سیمې او نړۍ د هېوادونو تر منځ د ګډو بازارونو بیلګې شته؟ د افغانستان او ګاونډیو هېوادونو تر منځ د ګډو بازارونو او مارکیټونو د جوړیدو په پایله کې به د افغانستان او ګاونډیو هېوادونو خلکو ته به څه ګټه ورسېږي؟ ایا د افغانستان په سرحداتو کې د ګډو بازارونو په جوړیدل به د سیمې هېوادونو د اتصال او نږدې کیدو په برخه کې مرسته وکړي؟

په دې مقاله کې پورتنیو پوښتنو ته د معتبرو سرچینو په استناد ځوابونه وړاندې شوي دي.

د موضوع اهمیت

که د افغانستان او ګاونډیو هېوادونو په سرحداتو کې د ګډو بازارونو د جوړیدو لپاره امکانات برابر شي او دا کار په بریالي توګه تر سره شي، بې له شکه د دواړو هېوادونو د خلکو ترمنځ به نږدېوالی، دوستي او پرمختګ رامنځته شي او د دوي د اقتصادي ستونزو لپاره به د حللاره پیدا شي.

د موضوع موخه

د دې څېړنېزې مقالې موخه داده چې د افغانستان او ګاونډیو هېوادونو ترمنځ د ګډو بازارونو د رامنځته کیدو امکانات و څېړل شي.

د څېړنې مېتود او ډول

په دې څېړنه کې له تحلیلي - تشریحي مېتود او د څېړنې له کتابتوني ډول څخه استفاده شوې ده.

په تېرو زمانو کې سیمه ییز او نړیوال ګډبازارونه

د قبایلو، قومونو، اولسونو او خلکو ترمنځ د اقتصادي راکړې ورکړې لپاره د ګډو منظمو بازارونو جوړول لرغونې عنعنه ده.

د ښارونو د منځته راتلو سره په هر ښار او ښارګوټي کې د (منډیي) په نامه په ټاکلي ځای کې د مشخصو شیانو پلورل او پیریدل د ګډ بازار لومړني شکلونه دي. د دیني او ملي ورځو د میلو پر مهال په هرځای کې تل د یو ګډ بازار بیلګه تر سترګو کیږي.

« د افغانستان په تیره بیا په شمالي برخو او د مرکزي آسیا په ټولو سیمو کې د اونۍ په ټاکلو ورځو کې (د بازار ورځ – روز بازار) په نامه د ګډ بازار عنعنه تر اوسه لا دوام لري. زموږ د ګاونډي هیواد تاجکستان پلازمینه (دوشنبه) نومیږي. دا هغه ځای دی چې په هره دوشنبه به هلته د شاوخوا سیمو د خلکو له خوا ګډ بازار جوړیده او ورورو د وخت په تیریدو او د سیاسي، ټولنیزو او اقتصادي پرمختګونو په لړۍ کې اوس د یو عصري پرمختللي ښار په بڼه اووښتی دی».[1]

د خلکو د اقتصادي اړتیاوو د لرې کولو لپاره د نړۍ د ځینو هیوادونو ترمنځ یو شمیر ګډ بازارونه منځ ته راغلي دي. چې دا د اقتصادي ستونزو د له منځه وړلو په برخه کې ګټور ګام دی. ګډ بازارونه اوږد تاریخ لري چې په یو شمیر اروپایي، آسیایي او امریکایي هیوادونو کې یې ښې پایلې ورکړې دي.

« د اروپایي ټولنې جوړښت په پیل کې د شپږو اروپایي هیوادونو (فرانسې، المان، ایټالیا، بلژیک، هالینډ او لوګزامبورګ) ترمنځ یو ګډ بازار وو. ددې ګډ بازار تړون په۱۹۵۷ز. کال په روم کې لاسلیک شوی وو ».[2]

د وخت په تېرېدو سره د اجتماعي، اقتصادي او سیاسي پرمختګونو په پایله کې د نوموړي ګډ بازار هیوادونه ورځ په ورځ زیات او اوسمهال په نړۍ کې د اروپایي ټولنې په نوم د اروپا ټول هیوادونه سره یو ځای شوي دي.

ګډ بازارونه نه یوازې په آسیایي او اروپایي هیوادونو کې رواج لري، بلکې دا ډول بازارونه د سویلي امریکا د هیوادونو تر منځ هم را منځته شوي و د نوموړې سیمې خلکو ته ډېر ګټور تمام شوي دي. « د سویلي امریکې د دولسو هیوادونو

مشـــــران (آرژانتاین، بولیوی، برازیل، چیلي، کولمبیا، اکوادور، کیوبا، پیرو، پاراگوای، سورینام، آوروگوای او ونزیویلا) د ۲۰۰۸ز. کال د مې د میاشتې پر ۲۳مه نیټه د جنوبي امریکا د هیوادونو ترمنځ د یو ګډ بازار د جوړېدو تړون لاسلیک کړ. ددې بازار د جوړېدو طرحه د برازیل له خوا وړاندې شوې وه ».[۳]

«په۱۹٦۱ز. کال کې د مرکزي امریکا ګډ بازار(Central American Common Market) ددې سیمې د پنځو هېوادونو(ال سالوادور، ګواتیمالا، هاندوراس، نیکاراګوا او کوستاریکا) څخه جوړ او په فعالیت یې پیل وکړ. ددې ټولنې یا ګډ بازار اساسي هدف د مرکزي امریکا په هېوادونو کې د اقتصادي همکارۍ پراختیا او د صنعتي پانګونې جلبول و. د فعالیتونو په پیل کې په سیمه کې د سیاسي بې ثباتې له امله د ځینو ستونزو سره مخامخ شو، خو د وخت په تېرېدو سره ستونزې حل شوې. د نوموړي ګډ بازار دفترونه د ګواتیمالا په پلازمېنه ګواتیمالا سیټې کې موقعیت لري».[۴]

د نړۍ په بېلابېلو سیمو کې نور کوچني او غټ ګډ بازارونه هم موجود دي، چې د خلکو د اقتصادي ستونزو د لرې کولو لپاره رامنځته شوي دي، چې دلته د افغانستان او ګاونډیو هېوادونو په سرحدونو کې د څو ګډو بازارونو بیلګې وړاندې کېږي.

۱ـ د افغانستان او ایران تر منځ ګډبازارونه

اوسمهال د ایران او افغانستان او د ایران د ګاونډیو هېوادونو په پراخه سیمه کې د ګډو بازارونو د جوړېدو اړتیا لیدل کېږي. په دې پراخه سیمه کې لومړی باید دوو یا دریو هیوادونو په پولو کې د اړینو شیانو د راکړې ورکړې لپاره ګډ بازارونه جوړ شي. چې یوه بیلګه یې د افغانستان او ایران ترمنځ د نیمروز په ولایت کې د دوو کوچنیو ګډو بازارونو جوړېدل دي، چې د ډېرې مودې راهیسې ددې ګډ بازار له لارې د سیمې د خلکو اقتصادي ستونزی تر یوې اندازې پورې حل شوي دي.

افغانستان په لویدیځ کې د ایران اسلامي جمهوریت سره اوږده ګډه پوله لري. په همدې اوږده ګډه پوله کې یوازې د افغانستان د نیمروز ولایت او د ایران د سیستان- بلوچستان ولایت د زابل ښار په ګډه پوله کې دوه ګډ بازارونه موجود دي،

چې له دې لارې څخه د سیمې خلکو او تاجرانو ته ډېره ګټه رسیږي. له همدې کبله د دواړو هېوادنو تاجران غواړي چې د ایران او افغانستان په پولو کې نور ګډ بازارونه او مارکیټونه جوړ شي.

« د سیستان او بلوچستان ولایت اوس مهال اووه فعاله سرحدي بازارونه لري، چې پنځه یې له پاکستان سره په ګډه پوله کې دي، چې په زاهدان کې میرجاوې، په سرباز کې پشین، په سراوان کې کوهک او جلق او په چابهار کې رمدان شامل دي. دغه راز له افغانستان سره په ګډه پوله کې دوه سرحدي بازارونه (د زابل په میلک او ګمشاد کې) هم شته. دغه اوه سرحدي بازارونه له ګاونډیو هېوادونو سره په سوداګریزو راکړو ورکړو کې مهم رول لوبوي».[5]

د سیستان او بلوچستان ولایت د هېواد د سرحدي ولایتونو په منځ کې تر ټولو زیات فعال بازارونه لري.

« د ایران د خراسان رضوي د صادراتو او وارداتو د ټولنې رئیس وایي چې ایران او افغانستان د ډېر نږدې فرهنګي مشترکاتو په لرلو سره باید په اقتصادي او سوداګریزو چارو کې هم ډېر سره نږدې شي او د دواړو هېوادونو په پولو کې د ګډو بازارونو د جوړولو په برخه کې عملي ګامونه واخلي».[6]

د افغانستان او ایران ترمنځ د ګډې پولې په څلورو سیمو کې د دواړو هېوادونو د خلکو د تګ راتګ او د سوداګریزو مالونو د انتقال لپاره څلور مهم بندرونه دي، چې په څلورو واړو کې د ګډو بازارونو او مارکیټونو د جوړېدو اړتیا او امکانات موجود دي.

« افغانستان او ایران نږدې ۹۴۵ کیلو متره ګډه پوله لري. دغه سرحدي پوله د ذوالفقار څخه چې د افغانستان، ترکمنستان او ایران ترمنځ ګډه پوله ده پیل کیږي او په ملک سیاه کوه کې چې د افغانستان، ایران او پاکستان ترمنځ ګډه پوله ده پای ته رسیږي. په دې اوږده پوله کې د هرات ولایت او خراسان رضوی تر منځ د اسلام قلعه بندر، د فراه ولایت او خراسان جنوبي ترمنځ د ابو نصر فراهي بندر، د نیمروز ولایت او سیستان ترمنځ د زرنج-میلک بندر موقعیت لري».[7]

د ایران او افغانستان د دولتي چارواکو له خوا د دواړو هېوادونو د سرحداتو په اوږدو کې د ګډو بازارونو د جوړېدو په اړه خبرې شوي دي، خو تر اوسه پورې د عمل په ډګر کې کوم پرمختګ نه دی شوی. همدارنګه د دواړو خواوو د سوداګرو او اقتصادي کارپوهانو له خو هم په دې اړه طرحې او وړاندیزونه وړاندې شوي دي.

۲- د افغانستان او چین ترمنځ ګډ بازارونه

افغانستان د چین هیواد سره په شمال ختیځه برخه کې نږدې (۷٦) کیلومتره ګډه پوله لري. اوسمهال دا یوه غرنۍ لوړه سیمه ده چې د ګډ بازار د جوړېدو او د نقلیه وسایطو د تېرېدو او را تېرېدو امکانات یې ستونزمن دي.

« چین او افغانستان غواړي چې د دواړو هیوادونو د نښلولو او یوې سوداګریزې لارې د پرانیستو په موخه د واخان په غرونو کې سړک جوړونه وارزوي. د افغانستان پخواني ولسمشر حامد کرزي خپل چینایي سیال ته د اولمپیک د لوبو پر مهال په بیجنګ کې د داسې یوه سړک د جوړونې وړاندیز کړی و. افغان چارواکي غواړي چې دې تفاهم ته اوس د عمل جامه ور واغوندي. په همدې اړه د افغانستان د بهرنیو چارو وزارت پخواني وزیر رنګین دادفر سپنتا په بیجنګ کې د خپل سیال سره په دې سلا شو چې ددې لوېې لارې د جوړونې ارزونه وکړي ».[۸]

« د افغانستان د ټولګټو وزارت ویلي، د ځمکې له لارې دافغانستان او چین د نښلولو لپاره د خامه سړک جوړولو کارونه چټک روان دي. د ۳٦۹ میلیونه افغانیو په ارزښت د ۴۹،۷ کیلومتره اوږد سړک د افغانستان شمال ختیځ ته د بدخشان ولایت د پامیر ولسوالۍ له ګونبد خورد سیمې پیل شوی دی او د واخان ولسوالۍ تر پای چې نږدې د چین هېواد سرحدي نقطې ته رسېږي غځېدلی.

که څه هم دا وزارت د دې سړک د بشپړولو او د کار د پیل نېټه نه ښیي، خو وایي، د دې سړک د جوړولو کار ۱۵ سلنه بشپړ شوی دی.

واخان د بدخشان په لوړو کې پرته ولسوالي ده چې تر ډېره په واورو پټه وي او د چارواکو په خبره، له همدې کبله یې په ځینو سیمو کې د دې سړک چارې ځنډول شوي، خو په معتدلو سیمو کې یې کار روان دی. افغانستان د منځنۍ اسیا له اوږدې لارې او

هوايي دهلېز پر مرسته چې ګرانبيه تمامېږي، له چين سره سوداګري لري او د دې سړک جوړېدو سره د دواړو هېوادونو ترمنځ لوی خنډ لرې کېږي.

د افغانستان ټولګټو وزارت وايي، چې د افغانستان له خوا پيل شوي سړک سره به افغانستان د سيمه ييز نښلون اقتصاد محوره سياست ته څو ګامه نور هم ورنږدې شي.

چين د يوه لار يو کمربند اقتصادي پلان سره د پاکستان له لارې ګوادر بندر او منځني ختيځ ته رسېدل غواړي او له نورو لارو هم ځان تر اروپا رسوي.

چين تر دې مخکې افغانستان ته هم د پاکستان له لارې د يو کمربند لار غځولو خبره کړې وه.

په ۲۰۱۷ز. کال د ډسمبر پر ۲٦مه نېټه په چين کې د افغانستان، چين او پاکستان د بهرنيو چارو وزيرانو لومړنۍ غونډه کې افغانستان د چين له اقتصادي دهليز سره د ځان نښلولو هوکړه وکړه چې د افغانستان له لارې منځنۍ اسيا ته غځول کېږي».[٩]

که دا پروژه بشپړه او عملي شي په هغه صورت کې به په دې ځای کې د نورو اقتصادي پرمختګونو ترڅنګ د افغانستان او چين ترمنځ د ګډ بازار جوړېدو امکانات هم پيدا کيږي.

۳- د افغانستان او پاکستان تر منځ ګډ بازارونه

افغانستان په سويلي او ختيځه برخه کې د پاکستان سره نږدې ۲٤۰۰ کيلومتره ګډه پوله لري. چې د دې اوږدې پولې په ډېرو ځايونو کې د ګډ بازار د جوړيدو امکانات شته. د بيلګې په ډول په تورخم، سپين بولدک او نورو سيمو کې چې دواړو خواوو ته ګڼ شمير خلک ژوند کوي دګډو بازارونو د جوړيدو اړتياليدل کيږي. په نوموړو سيمو کې د دغو ګډو بازارونو په جوړېدو سره د سيمې ډېرو کسانو ته د کار زمينه برابريږي. همدارنګه د خلکو ډيرې اقتصادي ستونزې هم له منځه ځي.

«د تورخم سرحدي ښارګوټی د ننګرهار په ولايت کې موقعيت لري. تورخم د افغانستان او پاکستان ترمنځ د خلکو د تېرېدو راتېرېدو او د سوداګريزو مالونو د انتقال مهمه سيمه ده. د افغانستان او پاکستان ترمنځ د تورخم بندر څخه په ۲۰۱۴ز. کال کې نږدې ۲،۵ ميليارده ډالره سوداګريز مالونه تبادله شوي دي.

د سپین بولدک ښارګوټی د کندهار په ولایت کې موقعیت لري. له سپین بولدک څخه د بلوچستان تر چمن ښارګوټي پورې لس کیلو متره فاصله ده. د تاریخ په اوږدو کې دغه لاره د خلکو او سوداګریزو مالونو تېرېدو او راتېرېدو مهم ځمکنی بندر ګڼل شوی دی. هر ورځ نږدې اویا زره کسان ددې بندر څخه تګ راتګ لري.

د غلام خان ځمکنی بندر د شمالي وزیرستان او خوست ولایت ترمنځ مهمه سرحدي سیمه ده. ددغه بندر او د پاکستان کراچۍ ښار پورې نږدې ۴۵۰ کیلومتره فاصله ده».[۱۰]

د افغانستان او پاکستان ترمنځ په ۲۴۰۰ کیلو متره اوږده پوله کې له یاد شویو بندرونو څخه هره ورځ زرګونه خلک تګ راتګ لري او په میلیونونو ډالرو سوداګریز مالونه تبادله کیږي. په دې اوږده پوله کې ددې بندرونو څخه پرته د خلکو د تګ راتګ او د مالونو د انتقال لپاره نورې لارې هم شته، چې په ټولو لارو او بندرونو کې د ګډو بازارونو او مارکیټونو د جوړېدو امکانات لیدل کیږي.

۴- د افغانستان او تاجکستان تر منځ ګډ بازارونه

افغانستان له تاجکستان سره نږدې ۱۲۰۶ کیلو متره ګډه پوله لري. سره له دې چې د افغانستان او تاجکستان ترمنځ ګډه پوله په طبیعي ډول د آمو سیند څخه تشکیل شوې ده، خو د امام صاحب، درقد، خواهان او درواز په سیمو کې د پلونو د جوړېدو څخه وروسته د ګډو بازارونو د جوړېدو لپاره شرایط برابر شوي دي.[۱۱]

بدخشان یو غرنی ولایت دی، چې د ژمي په موسم کې د آمو سیند له سواحلو څخه د بدخشان مرکز ته تګ راتګ له ستونزو سره مخامخ کیږي. په دې موسم کې د دوی لپاره د تاجکستان په سرحدي سیمو کې له ګډو بازارونو څخه د اړتیا وړ شیانو اخیستل ډېر آسان او ګټور تمامیږي.

« د آمو سیند له پاسه د تاجکستان او افغانستان ترمنځ په څو ځایونو کې پلونه جوړ شوي دي، د افغانستان د بدخشان او د تاجکستان د بدخشان ولسوالۍ ترمنځ ګډ بازارونه جوړ شوي دي، چې د دواړو خواوو اوسیدونکو ته یې ډېره ګټه رسیږي. افغانستان او تاجکستان هوکړې ته رسیدلي وو چې د آمو سیند له پاسه د بدخشان

او د تاجکستان د بدخشان ترمنځ شپږ پلونه جوړ شي، خو تر اوسه پورې په دې سیمه کې درې پلونه جوړ شوي دي او په راتلونکي کې نور پلونه هم جوړیږي.

د بدخشان ولایت د اشکاشم، شغنان او درواز ولسوالي، د تاجکستان د بدخشان ولایت د اشکاشم، خاروغ او درواز ولسوالیو سره ګډه پوله لري.

د افغانستان او تاجکستان ترمنځ بل ګډ بازار د (تیپ) په نوم یادیږي. دغه ګډ بازار د خاروغ په ښارګوټي کې جوړ شوی دی. جان بابایف نظرداد د خاروغ ښار د اقتصادي مرکز استازي د آمو سیند له پاسه پلونو او په دې سیمه کې د ګډو بازارونو په اړه وايي: د آمو سیند له پاسه پلونه چې د دواړو خواوو ولسونه سره یو ځای کوي د سیمې د خلکو د اقتصادي حالت د ښه کېدو لپاره مثبت ګام دی او ګډ بازارونه د افغانستان او تاجکستان د خلکو لپاره تر ټولو ګټور کار دی. جمعه خان د افغانستان د شغنان ولسوالۍ امنیه قوماندان وايي چې په دې سیمه کې د پلونو جوړول او ګډو بازارونو رامنځته کول د سیمې د خلکو اساسي اړتیا او حیاتي ارزښت دی ».[۱۲]

د افغانستان د بدخشان ولایت او تاجکستان ترمنځ درې نور پلونه چې پلان شوي دي که جوړ شي او د پلونو په څنګ کې ګډ بازارونه هم جوړ شي ددې سیمې دواړو خواوو ته ډیر ګټور دي.

۵- د افغانستان او ازبکستان تر منځ ګډ بازارونه

ازبکستان له افغانستان سره نږدې ۱۳۷ کیلو متره ګډه پوله لري. د مرکزي آسیا د نورو هېوادونو په څېر د افغانستان او ازبکستان پر پوله د ګډو بازارونو د جوړیدو امکانات شته، خو تر اوسه پورې په دې برخه کې کوم کار سرته نه دی رسیدلی. د افغانستان او ازبکستان ترمنځ په سرحداتو کې د افغانستان د قرنین، شورتپه او کلدار په سیمو کې او د ازبکستان د ترمذ او سرخان دریا په سیمو کې د دواړو هېوادونو ترمنځ د ګډو بازارونو او مارکیټونو د جوړیدو امکانات شته.[۱۳]

د ازبکستان د ترمذ په ښارګوټي کې نه یوازې دا چې د دواړو هېوادونو تر منځ د ګډ بازار او ګډو مارکیټونو د جوړېدو امکانات شته، بلکې د یو سیمه ییز او یا نړیوال سوداګریز مرکز د جوړېدو لپاره هم اړتیا لیدل کیږي. همدارنګه د دواړو

هېوادونو د چارواکو له خوا د ترمذ په ښار کې د یو نړیوال سوداګریز مرکز د جوړېدو پریکړه شوې ده.

«ازبکستان په نظر کې لري چې د ترمذ په ښار کې یو نړیوال سوداګریز مرکز جوړ کړي. دغه نړیوال سوداګریز مرکز په ۲٦ هکتاره ځمکه کې جوړیږي، د ۷۵ میلیونو ډالرو په ارزښت یو ترمینال ورته جوړیږي. په دې مرکز کې ۸۰۰ سوداګریز واحدونه یا دفترونه جوړیږي. همدارنګه دوه هوټلونه چې د ۴۰۰ کسانو د اوسیدو ظرفیت ولري، جوړیږي».[۱۴]

ددې نړیوال سوداګریز مرکز څخه پرته د افغانستان او اوزبکستان دولتي چارواکو په دې باندې هم هوکړه کړې ده، چې د ازبکستان د سرخان دریا په ښار کې یو ګډ اقتصادي زون جوړ کړي.

« د افغانستان او ازبکستان دولتي مقاماتو د ازبکستان د سرخان دریا په ښار کې د ګډ اقتصادي زون په جوړېدو باندې هوکړې ته رسیدلي دي. دغه نوی اقتصادي زون د ازبکستان د سرخان دریا په ولایت کې جوړیږي. ددې اقتصادي زون په جوړېدو سره به ډېرو افغان او اوزبک سوداګرو لپاره د ښه او ګټور کار او فعالیت زمینه برابره شي».[۱۵]

که د افغانستان او ازبکستان ترمنځ دغه نړیوال سوداګریز مرکز او د دواړو هېوادونو ترمنځ ګډ اقتصادي زون د پلان مطابق جوړ او په فعالیت پیل وکړي، نه یوازې دا چې افغانستان او ازبکستان ته یې ګټه رسیږي بلکې د مرکزي آسیا او جنوبي آسیا د هېوادونو لپاره هم ډېر ګټور دي.

٦- د افغانستان او ترکمنستان تر منځ ګډبازارونه

د افغانستان او ترکمنستان ترمنځ له ډېر پخوا نه اقتصادي راکړې ورکړې شته او د پرمختګ خواته رواني دي، خو د دواړو هېوادونو ترمنځ د ګډو بازارونو او مارکیټونو د جوړولو په برخه کې کوم کار تر سره شوی نه دی.

« افغانستان له ترکمنستان سره نږدې ۷۴۴ کیلو متره ګډه پوله لري، سره له دې چې د افغانستان او ترکمنستان تر منځ اوږده پوله موجوده ده او د دواړو هېوادونو ترمنځ په ځو ځایونو کې د ګډو بازارونو د جوړیدو امکانات شته، خو د دواړو

لورو له خوا په دې برخه کې کوم عملي اقدام تر سره شوی نه دی. د افغانستان او ترکمنستان د سرحد په اوږدو کې د ترکمنستان په قره تپه، تخته بازار او قراول تپه او د افغانستان د خمياب په سيمو کې د ګډو بازارونو د جوړيدو امکانات شته». [١٦]

د افغانستان او ترکمنستان ترمنځ په سرحداتو کې د ګډو بازارونو او مارکيټونو جوړول تر ډېر مهم دي، ځکه چې د ترکمنستان له لارې قفقاز او اروپايي هېوادونو ته د مالونو د انتقال زمينه برابريږي.

پايله

د افغانستان او ګاونډيو هېوادونو په پولو کې د ګډو بازارونو او مارکيټونو د جوړيدو په صورت کې د دواړو هېوادونو خلکو ته کار او مصروفيتونه پيداکيږي او دوی کولای شي چې خپل زراعتي محصولات، لاسي صنايع، ميوې، لبنيات او نور خوراکي او صنعتي محصولات خرڅ کړي او په مقابل کې د خپل ضرورت وړ شيان واخلي. د دې بازارونو په جوړيدو سره د سيمې خلکو ته دندې او مصروفيتونه هم پيدا کيږي.

که د افغانستان او ګاونډيو هېوادونو تر منځ په شمالي، جنوبي، ختيځو او لويديځو سرحداتو کې ګډ بازارونه او مارکيټونه جوړ شي، د دغو ګډو بازارونو او مارکيټونو د پرمختګ په پايله کې کېدای شي چې په راتلونکي کې په همدغو سيمو کې ګډ سيمه ييز سوداګريز مرکزونه جوړ شي. دغه اقتصادي پرمختګونه د افغانستان، ګاونډيو او سيمو هېوادونو ترمنځ د اتصال په برخه کې مهم رول لري.

وړانديزونه

١- افغانستان او ايران ٩٣٦ کيلو متره ګډه پوله لري. ددې سرحد په اوږدو کې د دواړو خوا خلکو د اقتصادي ستونزو د لرې کولو لپاره بايد په دريو ځايونو (د هرات ولايت او خراسان رضوی ترمنځ د اسلام قلعه بندر، د فراه ولايت او خراسان جنوبي ترمنځ د ابو نصر فراهي بندر، د فراه ولايت او سيستان ترمنځ د زرنج-ميلک بندر) کې دې ګډ بازارونه شي.

٢- په سيمه کې د لويو ګډو بازارونو د جوړېدو لپاره په لومړی قدم کې بايد د افغانستان او د سيمې د هيوادونو د فنې او مسلکي کسانو له خوا ساحوي څېړنې

وشي او د امتحاني دورې لپاره په ځينو مناسبو سيمو کې ګډ بازارونه جوړ شي او دغو بازارونو ته لاېي او مقررات جوړ شي. کله چې ددغو ګډو بازارونو څخه کومې مثبتې پايلې لاسته راشي بيا کېداى شي په افغانستان او يا د سيمې په هيوادونو کې د يو لوی ګډ بازار او يا اقتصادي بازار د جوړيدو لپاره پروګرامونه جوړ شي.

۳- د افغانستان او پاکستان ترمنځ په ۲۴۰۰ کيلو متره اوږده پوله کې په دريو ځايونو (د سپين بولدک، تورخم او غلام خان په بندرنو کې) د ګډو بازارونو د جوړولو لپاره د دواړو هيوادونو د چارواکو له خوا هلې ځلې پيل شي.

۴- افغانستان د مرکزي آسيا له دريو هېوادونو (تاجکستان، ازبکستان او ترکمنستان) سره نږدې ۲۰۸۷ کيلو متره ګډه پوله لري. د دغو دريو هېوادونو سره په دې اوږده پوله کې يوازې د افغانستان او تاجکستان ترمنځ په دريو ځايونو کې ګډ بازارونه جوړ شوي دي. د افغانستان، تاجکستان، ترکمنستان او ازبکستان په سرحداتو کې د ګډو بازارونو د جوړيدو لپاره ډېر امکانات موجود دي. په دې اوږده پوله کې د مرکزي آسيا دريو هېوادونو او افغانستان د اقتصادي کارپوهانو له خوا د ګډو بازارونو د جوړيدو لپاره بايد عملي کار او هلې ځلې وشي.

مأخذونه:

۱- سايت خبری اطلاعات، روز بازار در تاجکستان، ettelaat، د نشر نېټه۲۰۱۴/۹/۱۰، لاسرسی: www.ettelaat.net

۲- پورتنی اثر.

۳- ايرنا، بازار مشترک کشور های امريکای جنوبی،irna ، د نشر نېټه:۱۰,۰۹,۲۰۱۴، لاسرسی:

https://www.irna.ir/news/83519927 د مراجعې نېټه:

۲۰۱۷/۸/۷، ۲۰ نومبر ۲۰۲۱.

۴- ويکيجو، بازار مشترک امريکای مرکزی، wikijoo ، د نشر نېټه:۱۰,۰۹,۲۰۰۰، لاسرسی: https://wikijoo.ir/index.php/ د مراجعې نېټه: ۲۰ نومبر ۲۰۲۱.

٥- تریپ یار، بازارهای مرزی سیستان و بلوچستان، TRIP YAR، د نشر نېټه:۱۰،۰۹،۲۰۱٦، لاسرسی: .https://fa.tripyar.com/iran/ د مراجعې نېټه: ۲۰۲۲/۱۲/۳۰.
٦- خبرگزاری تسنیم، بازار مشترک تجاری ایران و افغانستان تشکیل شود، tasnimnews، د نشر نېټه: د ۱۳۹۳هـ ل کال دحوت میاشت، لاسرسی: https://www.tasnimnews.com/fa/news/ د مراجعې نېټه: ، ۲۵ نومبر ۲۰۲۱
۷- سایت انادولی ایجنسی، گذر گاه های مرزی افغانستان با ایران، Anadolu Agency، د نشر نېټه:د ۲۰۲۱ ز کال د جولای ۱۲مه نیټه، لاسرسی: https://www.aa.com.tr/fa/ د مراجعې نېټه: ، ۲۵ نومبر ۲۰۲۱.
۸- الهام یاسیني، دوا خان لویه لاره په حلقوی سړک بشپړ او چین به د افغانستان سره ونښلوی ، سیمه ییز مطالعات ، ۱۳ مه گڼه ، ۱۲۷ مخ .
۹- یاران، چین او افغانستان به د سړک له لارې سره و تړل شي، yaraan ، د نشر نېټه:د ۲۰۲۱ز کال دمی۱۲مه، لاسرسی: https://yaraan.com/ د مراجعې نېټه: ۲۰ نومبر ۲۰۲۱.
۱۰- سایت انادولی ایجنسی، گذر گاه های مرزی افغانستان باپاکستان، Anadolu Agency، د نشر نېټه:د ۲۰۲۱ ز کال د جولای ۱۲مه نیټه ،لاسرسی: https://www.aa.com.tr/fa/ د مراجعې نېټه: ، ۲۵ نومبر ۲۰۲۱.
۱۱- افغانستان_دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی _ تهران، ۱۳۸٦ هـ ش، (ص ۱).
۱۲- خبرگزاری دوچیویله، مردم نواحي مرزي افغانستان و تاجیکستان در دو طرف دریاي آمو، از بازارهاي مشترک استفاده مي‌کنند ، dw ، د نشر نېټه:د ۱۳۸۹هـ ل کال داسد میاشت ،لاسرسی: https://www.dw.com/fa-af د مراجعې نېټه:، ۲۵ نومبر ۲۰۲۱.
۱۳- افغانستان_دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی _ تهران، ۱۳۸٦ هـ ش، (ص ۱).
۱۴- فارس نیوز، ساخت مرکز تجاری بین‌المللی «ترمذ» در مرز مشترک ازبکستان و افغانستان، farsnews،د نشر نېټه:۱٦ جدی ۱۴۰۰، لاسرسی: https://www.farsnews.ir/news/ مراجعې نېټه: ، ۲۰ نومبر ۲۰۲۱.

۱۵- پژواک خبري سایټ، افغانستان و ازبکستان بر ایجاد زون اقتصادی مشترک توافق کرده اند، د نشر نېټه: ۲۳ دسمبر ۲۰۲۰ لاسرسی:
https://pajhwok.com/fa/2020/12/23/afghanistan-and-uzbekistan-have-agreed-to-establish-a-joint-economic-zone/د مراجعې نېټه: ۲۰ نومبر ۲۰۲۱.
۱٦- خبر، بازار های کشور های اسیا مرکزی، د نشر نېټه:۱۰,۰۹,۲۰۱۹، لاسرسی: www.khabarhaد مراجعې نېټه: ، ۲۰ نومبر ۲۰۲۱.

د (افغانستان او سیمه ییز اتصال: فرصتونه او ننګونې)
علمي - څېړنیز سیمینار پرېکړه لیک

د افغانستان د علومو اکاډمي د سیمه ییزو مطالعاتو مرکز د ۱۴۰۱هـ.ل.کال د تلې د میاشتې پر ۲۰مه نېټه د ارګ په سلام خانه ماڼۍ کې د یوې ورځې لپاره د (افغانستان او سیمه ییز اتصال: فرصتونه او ننګونې) تر سرلیک لاندې علمي ـ څېړنیز سیمینار دایر کړ. په دې سیمینار کې د افغانستان د علومو اکاډمي د مشرتابه ترځنګ، د علومو اکاډمي استادانو،ګڼ شمېر نورو پوهانو او د اسلامي امارت د بېلابېلو ادارو مشرانو ګډون کړی و، په یاد سیمینار کې د مشرانو د ویناوو تر څنګ علمي – څېړنیزې مقالې هم وړاندې شوې. د سیمینار ګډونوالو د علمي ـ څېړنیزو مقالو له اورېدلو وروسته د رایو په یووالي سره لاندې پرېکړه لیک صادر کړ:

۱- د افغانستان اسلامي امارت ته وړاندیز کېږي چې په سیمه ییز اتصال کې د مرکزي رول لوبولو او له سیمې سره د هېواد د نښلولو لپاره دې بې طرفه او متوازن بهرنی سیاست غوره کړي.

۲- د افغانستان اسلامي امارت دې د سیمه ییزو اقتصادي پروژو د پلي کولو او په دې برخه کې د پانګونې د جذب په موخه فرصتونه برابر کړي.

۳- د افغانستان د سیمه ییز اتصال د ټینګښت په موخه دې له ګاونډیو هېوادونو سره ګډ سیمه ییز بازارونه جوړ شي.

۴- د افغانستان اسلامي امارت دې د سیمه ییز اتصال او ټرانزیټ د پراختیا په موخه له ګاونډیو هېوادونو سره د ځمکني دهلیزونو د جوړولو هڅې وکړي د بېلګې په ډول د واخان ځمکنی دهلیز.

۵- د افغانستان اسلامي امارت دې د سيمه ييز اتصال د پراختيا په موخه، له ټاکلو وړانديزونو سره په سيمه ييزو سازمانونو کې خپل پلانونه او نوښتونه معرفي او په دې برخه کې دې د مهم رول ترسره کولو په موخه د افغانستان جغرافيايي ارزښت ثابت کړي.

٦- د افغانستان اسلامي امارت دې د سيمه ييز اتصال په موخه په نړيوالو معيارونو برابر ټرانزيټي لارې او ريل پټلۍ جوړې او ورغوي.

۷- د افغانستان اسلامي امارت دې د سيمه ييز اتصال په موخه د ټرانزيټ او ټرانسپورټ اړوند قوانين اصلاح او له سيمه ييزو معيارونو سره دې برابر کړي.

۸- د سيمې د هېوادونو له خوا په افغانستان کې لاسليک شوې سيمه ييزې پروژې، لکه: ټاپي، کاسا ۱۰۰۰، ټاپ ۵۰۰، د پنځو ملتونو د ريل پټلۍ، بايد تطبيق شي، په دې اړه دې د افغانستان اسلامي امارت له اړوند هېوادونو سره خبرې پيل کړي او هغوی ته دې د پروژو د تطبيق په اړه د همکارۍ لازم ضمانتونه ورکړي.

۹- د افغانستان اسلامي امارت دې په خپل نوښت د سيمه ييزو پروژو د تطبيق لپاره د سيمې له هېوادونو سره شريک ميکانيزم او د اړيکو کمېټې رامنځته کړي.

۱۰- باثباته او سوليز افغانستان يوازې د افغانانو لپاره نه، بلکې د سيمې په ګټه هم دی، نو په افغانستان کې د دايمي سولې په رامنځته کولو کې د سيمې د هېوادونو لازمه همکاري اړينه ده.

۱۱- سيمه ييزې اړيکې د نړيوالو اړيکو په موجوديت کې رامنځ ته کېږي او پالل کېږي ، نو پکار ده چې اسلامي امارت د نړيوالو اړيکو د جوړېدو او رامنځته کېدو په برخه کې جدي ګامونه واخلي .

۱۲- د افغانستان اسلامي امارت دې د سيمه ييز اتصال د رامنځته کېدو په وړاندې په کور دننه شته خنډونه له منځه يوسي ، چې د سيمې د هېوادونو د ډاډ وړ وګرځي .

Published: Afghanistan Science Academy (ASA)
Chief Editor **:** Asst. Prof. Mohammad Tahir sharar
Assistant: Asst. Prof. Mohammad shifa Mushfiq

Editorial Board:
Assoc. Prof. Dr. Rafiullah Niazi
Assoc. Prof. Abdul Shakoor Salangi
Asst. Prof. Abdul Saboor Mubariz
Asst. Prof. Imran Zakeria

Composed Designed By: Sefatullah Mansoor

Annual Subscription:
Kabul: 320 AFS
Province: 480 AFS
Foreign countries: 20 USD
Price of each issue in Kabul: 80 AFS

- For the University Professors, Teachers and members of Academy of Sciences: 70 AFS
- For the university and school students: 40 AFS
- Other offices: 80 AFS

Contact Numbers: 0202201279 - (+93) 788 000044
Email: simayiz.mujala@yahoo.com
Email: Info@asa.gov.af