



۲۰۱۸/۱۲/۲۸



عبدالله غفاری

## افغانستان و مشکل دسترسی مطمئن به بنادر آبی

افغانستان کشوری است محصور به خشکی که برای صادرات و واردات اموال تجاری خود از کشورهای عربی، اروپایی و امریکایی باید از بنادر آبی کشورهای همسایه استفاده نماید. در این بین نزدیک ترین راه افغانستان به دریا بندر کراچی پاکستان می باشد. عبدالکبیر صمیمی استاد اقتصاد پوهنتون کابل در این باره می نویسد: پاکستان از گذشته های دور بدین سو راه ترانزیتی را همیشه من حیث وسیله فشار اقتصادی و سیاسی بر ضد افغانستان به کار برده و از این لحاظ می توان گفت که اوضاع اقتصادی - اجتماعی و بعضاً سیاسی افغانستان در گروگان پاکستان قرار داشته و حتی گاهی دستور می دهد که چه نوع اموال به افغانستان وارد شود و کدام نوع اموال تجارتی ممنوع ورود است! پاکستان همواره سعی دارد تا روابط تجاری افغانستان را با کشورهای همسایه به خصوص ایران و هندوستان مختل و محدود سازد. روی همین منظور ورود اموال تجاری هند را از طریق خاک پاکستان به افغانستان اغلب به بهانه و حیل های سیاسی تحریم می نماید. حتی گفته می شود که پاکستان بازار افغانستان را به صورت انحصاری در اختیار خود دارد. به این معنی که نه تنها کنترل کامل راه ترانزیت اموال به افغانستان را با خود دارد، بلکه رویه و اوضاع کلی اقتصاد افغانستان را نیز طوری که خواسته باشد اداره خواهد کرد. گرچه مقامات پاکستان همواره این ادعا ها را رد نموده و مدعی اند که همواره با افغانستان در این بخش همکاری نموده اند به عنوان مثال همایون اختر وزیر وقت تجارت پاکستان به تاریخ ۱۲ دسامبر ۲۰۰۵ واضح ساخت که پاکستان کدام محظوری ندارد تا برای تجارت بین افغانستان و سایر کشورهای جنوب آسیا به منظور همکاری منطقه ای تسهیلات ترانزیتی لازم را فراهم کند. اما کارشکنی های پاکستان چیزی نیست که بر کسی پوشیده بماند و رویه عملی پاکستان به کلی مخالف قانون ترانزیتی ممالک محاط به خشکه است. یک تن از اقتصاددانان پاکستان به نام راحیل خان در مصاحبه با آژانس خبر رسانی پژواک در مورد مخالفت کشورش در ارتباط با وارد کردن اموال هندی از طریق پاکستان به افغانستان گفته است که اگر اموال هندی و ایرانی که از نگاه قیمت و جنسیت بهتر و مناسب تراند از طریق خاک پاکستان به افغانستان وارد گردند، به ارزش اضافه از یک بلیون دالر اجناس صادراتی به اقتصاد پاکستان لطمه وارد می گردد. این در حالی است که افغانستان شدیداً نیاز دارد تا از هند ماشین آلات زراعتی، پرزه جات ماشین، تراکتور و غیره اجناسی که به منظور توسعه تولیدات زراعتی در افغانستان از آن استفاده به عمل می آید وارد نماید.

به عنوان نمونه یکی از شکایاتی که تاجران کشور همیشه بر لب دارند و اتفاق آن بارها دیده شده است این است که پولیس سرحدی پاکستان کانتینرهای اموال وارداتی افغانستان را به بهانه مسائل امنیتی در تاسیسات بندر کراچی برای چندین ماه نگه می دارند. این عمل از یک سو موجب کمبود مال التجاره در داخل افغانستان می

گردد و به دنبال آن قیمت اموال بالا می رود و از سوی دیگر سبب می شود اموال در وقت مناسب و زمان احتیاج به دست سفارش دهندگان آن نرسد. در حقوق تجارت بین الملل برای کشورهای که محاط و محصور در خشکی می باشند و از داشتن بنادر آبی محروم اند، حقوقی در نظر گرفته شده است. از جمله این که کشورهای دارای بنادر آبی نزدیک به کشورهای محصور در خشکه باید با مصارف پایین تسهیلاتی را برای انتقال کالاهای وارداتی و صادراتی فراهم کنند. این که این حق تا چه اندازه در مورد سایر کشورها رعایت و اجرا می گردد و کشورهای مشابه از آن نفع می برند نیاز به تحقیق جداگانه ای است ولی در مورد افغانستان با اطمینان می توان گفت همواره در حق آن احجاف و ظلم صورت گرفته است.

با توجه به این که بنادر کراچی و گوادر در پاکستان و چابهار و بندرعباس در ایران نزدیکترین بنادر آبی به افغانستان اند، افغانستان برای واردات و صادرات اموال تجارتي خود از این چهار بندر استفاده می کند. بعد از تخلیه کالاها در بندرهای فوق کالاهای وارداتی توسط موترهای باربری به داخل افغانستان انتقال می یابند. در طی سال های متمادی احتیاج افغانستان به این بنادر به نقطه ضعف جدی آن مبدل شده است. در واقع این حق بین المللی اقتصادی به جای اینکه عاری از جهت گیری ها و کشمکش های سیاسی باشد به سرعت وارد فاز سیاسی می گردد. متأسفانه کشورهای همسایه در صورتی که امید به تامین خواسته و اهداف سیاسی خود از رهگذر افغانستان داشته باشند، برای انتقال اموال تجاری او از این بنادر تسهیلاتی نیز قایل می شوند. اما همین که روابط سیاسی با اما و اگرهایی همراه شود و منافع خود را تامین ندانند، صادرات و واردات کالاهای تجاری افغانستان از این بنادر نیز مسدود می گردد. به عنوان نمونه چند سال قبل ممانعت انتقال تانکرهای پترول از ایران توسط دولت این کشور با تظاهرات مردم و درگیری های شدید لفظی بین مقامات دو طرف همراه بود. به نظر می رسد افغانستان در قسمت انتقال کالاهای تجاری خود از بنادر مذکور بیشترین مشکل را با پاکستان طی حد اقل ۷۰ سال اخیر داشته است. در زمان قدرت گیری داود خان چه در دوره صدارت و چه در دوره ریاست جمهوری، مشکل بندر کراچی به یکی از مسایل سیاسی و اقتصادی داغ و جنجالی سیاسی تبدیل شده بود. پاکستان حتی بندر کراچی و گوادر را به روی دولت های کمونیستی بست. در دوران ریاست جمهوری حامد کرزی و اشرف غنی نیز وضعیت با فراز و نشیب های جدی همراه بوده است. حتی برخی از کارشناسان بر این باورند که اجازه برخی از کشورهای همسایه به افغانستان برای استفاده از بنادر آبی آن مشروط به بازسازی ساحه مذکور بوده که پس از ساخت آن ممکن است کشور همسایه معاهده را نقش کند. به این معنی که این اجازه صرفاً به منظور بهره کشی صادر شده است.

اگر افغانستان نتواند از طریق دیپلماسی فعال و گرفتن کمک از شرکای بین المللی اش بر کشورهای همسایه فشار بیاورد تا بنادر آبی را در اختیار تاجران افغان قرار دهند، از نعمت بازارهای پرسود بین المللی محروم گردیده و فعالیت های تجارتي اش در گرو جنجال های سیاسی منطقه ای خواهد ماند. همچنین مایحتاج وارداتی خود را مجبور است از طریق بازارهای کشورهای همسایه با مصارف بیشتری تهیه کند.

پایان