



۲۰۱۸/۱۰/۱۸



حمید، کابل

پروژه‌های ارگ و عده‌های انتخاباتی یا پلان‌های عملی؟

سفرهای پی در پی رئیس جمهور به ولایات مختلف و افتتاح پروژه‌های کوچک و متوسط که برخی‌های شان مانند شفاخانه ولایت بلخ قبلاً نیز افتتاح شده بود، گواه آمادگی‌های او برای کمپین انتخابات ریاست جمهوری سال آینده است. تمام این سفرها بر محور پروژه‌های بازسازی و وعده‌های رئیس جمهور در این ارتباط است.

با توجه به شکایات عمومی و جو داغ انتقادات رسانه‌ای، رئیس جمهور استراتژی درست انتخاباتی را آغاز نکرده است. افتتاح پروژه‌ها در اول ریاست جمهوری می‌توانست نشانه تحول و آغاز جدید در کشور باشد اما در پایان ریاست جمهوری شاید از نظر ارگ در ادامه وعده‌های قبلی اشرف غنی و تداوم تحول و بازسازی باشد ولی در نظر عموم و جمع وسیعی از منتقدان ارگ بیشتر جنبه تبلیغاتی پیدا کرده است. به خصوص یک بخش از این پروژه‌ها که توسط نهادهای خارجی طرح و تمویل گردیده و نقش رئیس جمهور در حد افتتاح آن بوده است. این در حالی است که رئیس جمهور در مراسم افتتاح مرحله اول اسفالت سرک جبل السراج - نجراب که با پول بانک انکشاف آسیایی اعمار می‌گردد، طوری صحبت می‌کرد که گویا این پروژه با توانایی مالی و تخنیکی حکومت وی اعمار گردیده است. ولی در عمل باید امتیاز اصلی را به بانک آسیایی داد که اگر کمک نمی‌کرد شاید این سرک هرگز ساخته نمی‌شد.

پرسش این جا است که آیا این پروژه‌ها نماد بهبود وضعیت کشور اند؟ آیا این پروژه‌های خرد و متوسط در مقیاس مشکلات عظیمی که باید رئیس جمهور به رفع آن می‌پرداخت، قابل ملاحظه است و باید به رئیس جمهور امتیاز مثبت داد؟

احتمالاً اشرف غنی در وضعیت عادی که همه چیز سر جایش می‌بود، نهادها درست کار می‌کردند و افغانستان دارای اداره ملکی کارآمد و بخش خصوصی پرتوان و پویا می‌بود، می‌توانست مؤثریت خود را به نمایش بگذارد. اما در حال حاضر به سختی می‌توان او را رهبر عصر بحران و نجات افغانستان در این مرحله دشوار خواند. رئیس جمهور تلاش کرده است که برای جلب نظر مردم وعده‌های زیادی دهد که بخش زیادی از آن در وضعیت تردید قرار دارد. رئیس جمهور در سفر اخیرش به ولایت پروان ادعا کرد که بامیان به قلب و شاهراه تجارت و ترانزیت بدل خواهد شد. رئیس جمهور گفت: با کار تونل جدید سالنگ، بامیان به حیث مسیر بدیل خواهد بود.

رئیس جمهور با قاطعیت در مورد کار تونل جدید سالنگ صحبت کرد، ولی بر اساس معلومات موجود معلوم نیست که این پروژه چی وقت تکمیل خواهد شد و آیا این کار صورت خواهد گرفت یا نه. تنها هزینه مطالعه و ارزیابی فنی ساخت تونل دوم سالنگ به ارزش ۱۹ میلیون دالر به کمک بانک آسیایی و جاپان است که سوی

یک شرکت استرالیایی صورت خواهد گرفت. به گفته وزارت فواید عامه، شرکت استرالیایی «SMEC» مطالعاتش را روی انتخاب های ممکن انجام داده و انتخاب مناسب را برای دولت افغانستان تشخیص خواهد داد و سپس دیزاین تفصیلی آن را تکمیل خواهد کرد و بعد از تکمیل دیزاین تفصیلی، کار اعمار تونل جدید آغاز خواهد شد.

مطالعه تخنیکی تونل جدید دو سال، تا سال ۱۳۹۹ شمسی، زمان می برد و روشن نیست که پس از ختم مطالعات شرکت استرالیایی، مصارف ساخت این تونل جدید را چه کسی می پردازد، و آیا حکومت منابع مالی لازم را برای ساخت تونل جدید پیدا خواهد کرد و یا خیر. بعید به نظر می آید که دولت افغانستان از بودجه انکشافی خود مصارف ساخت تونل جدید را بدهد. چون، همان طوری که سوابق پروژه های انکشافی و عمرانی در افغانستان نشان می دهد، حکومت افغانستان بدون کمک های خارجی قادر نیست که این پروژه های بزرگ را تمویل کند. همین تونل موجود سالنگ نیز با کمک تخنیکی و مالی اتحاد شوروی سابق در سال ۱۳۴۳ شمسی به مصرف ۶۳۶ میلیون دالر در آن زمان ساخته شد.

رئیس جمهور در حالی وعده ساخت تونل جدید سالنگ را داد که هنوز مطالعات شرکت استرالیایی تکمیل نشده است و منابع مالی ساخت آن نیز روشن نیست. پس رئیس جمهور از ساخت عملی کدام تونل حرف می زند؟ قبلاً اشرف غنی در مصاحبه ای با تلویزیون «ا.بی.سی» استرالیا وعده داده بود که افغانستان را به قطب صادرات منطقه بدل خواهد کرد، وعده ای که با توجه به کمبود سرمایه گذاری خارجی و داخلی، توقف پروژه های زیربنایی به دلیل جنگ، وابسته گی افغانستان به کمک های خارجی، تهدید اقتصاد زراعتی افغانستان توسط خشک سالی و ناامنی تا سال های دور رویایی بیش نخواهد بود. اما اشرف غنی طوری وانمود می کند که با تحقق این رویا چند گامی بیش نمانده است و او در همین دوران ریاست جمهوری اش به این وعده عمل خواهد کرد. در حال حاضر، اشرف غنی می خواهد از طریق دهلیز هوایی حجم صادرات افغانستان را افزایش دهد که به گفته کارشناسان اقتصادی، مسیر پرمصرف و ناپایداری است. حکومت افغانستان برای افزایش صادرات، نمی تواند مسیرهای هوایی را با مسیرهای زمینی معاوضه کند.

به گزارش روزنامه اطلاعات روز، آدرخش حافظی، از اتاق های تجارت افغانستان، می گوید که طیارات مسافربری در هر پرواز ظرفیت انتقال ۱۵ تن کالا را دارند که این مقدار در مقایسه به انتقال کالاها از طریق وسایل حمل و نقل زمینی بسیار اندک است: «اگر یک میلیون تن کالای تجارتي آماده برای انتقال داشته باشیم، از طریق هوا ۱۵ تن آن را می توانیم بفرستیم که این واقعاً قابل مقایسه نیست. یعنی درصدی آن ناچیز است. از سوی دیگر مصرف انتقال دو برابر افزایش می یابد.»

فعلاً، ۵۰ درصد مصرف دهلیزهای هوایی را اداره انکشاف بین المللی ایالات متحده، ۳۰ درصد آن را دولت افغانستان و ۲۰ درصد دیگر آن را تاجران می پردازند. به باور کارشناسان اقتصادی، در صورتی که امریکایی ها هزینه دهلیزهای هوایی را نپردازند، تاجران افغان توان بهره گیری از این دهلیزها را ندارند. حتا در همین حالت فعلی نیز تاجرانی به خاطر مشکلات تخنیکی چون منظم نبودن پروازها و نبود طیاره های مناسب ضرر دیده اند.

از سوی دیگر در مورد ارزش مجموعی حجم صادرات از طریق دهلیز هوایی اختلاف احصائیه گیری نیز وجود دارد. آقای غنی حجم صادرات امسال از طریق دهلیز هوایی را ۷۰ میلیون دالر عنوان کرد ولی آقای قوقندی، سخنگوی وزارت تجارت، حجم صادرات از این مسیر را ۶۰ میلیون دالر تعیین کرد. بدون شک، آقای غنی در آستانه انتخابات روی پروژه ها و آمار هایش مانور می رود و وعده های بزرگ به مردم می دهد ولی کمبود اعتماد عمومی بر مؤثریت حکومت وحدت ملی، مشکل بزرگ در برابر آقای اشرف غنی در آستانه انتخابات جدید ریاست جمهوری است.

پایان

