پوهاند محمد بشیر دودیال ۲۰۱۹/۰۷/۰۵

منطقوی اقتصاد او چابهار بندر

(په دې هیله چې زرنج مو "زرګنج" او دلارام مو د هر افغان "دل آرام" وي)

لمړی برخه

سریزه

پیاوړی اقتصاد، په خپلو پښو ولاړه ټولنه، ټولنیز ثبات، ملی پیاوړی حاکمیت، د ارضی تمامیت ډاډمنتوب، ملی او بین المللی لوړ پرستیژ هغه پیاوړي دریځونه دي چې وینو ملتونو د اساسی مقاصدو په توګه ځان ته ټاکلی دی. نن ورځ اقتصاد یواځې د احتیاجاتو او فزیولوژکی ضرورتونو پوره کول نه، بلکې تر دې څخه اوچت اهداف، یعنې هوساینه هم لري، چې ګڼ شمیر معیارونه لري. پر مختللو هیوادونو، د رفاه اقتصاد (Welfare Economy) او د رفاه دولت (Welfare State) ته پاملرنه کړی ده، هغه دوه ټکي چې دوی یې د ملت په وړاندې خپله لومړنی دنده او د خپلو خلکو د رضایت عامل بولی.

له بلې خوا د رفاه مسئله د نن ورځې د معاصر اقتصاد اصلی بحث دی. معاصر اقتصادپوه "مارک بلوګ" (Mark Blaug) په ډیر ښه شکل دا مسایل څیړلی دی او د دې موضوع لپاره یې د (The Fundamental Theorems of Modern Welfare Economics) عنوان لاندې قواعد تشریح کړی دی. په داسې حال کې چې هر هیواد د خپلو خلکو د ژوند د ډیر ښه سمون لپاره هلې- ځلې کوي؛ افغانستان هم حق لري چې له اوږدې مودې جګړې وروسته یوه انسانی مرفه ټولنه ولري او خپل طبیعی منابع، اقتصادی امکانات، موقعیت او هغه پوتانسیل چې لري یې، دخپلو خلکو په ګټه وکاروی. په دې لړ کې یوه لاره داده چې د افغانستان د جیوپولیتیک او جیو اکونومیک موقعیت څخه ښه استفاده وشی او له انزوا څخه ووځي. د دې مقصد لپاره باید د منطقوی سازمانونو، منطقوی اقتصاد، نړیوالو اوبو ته دلار موندنې، په بهرنی تجارت کې د لوی کسرد له منځه وړلو او له راز راز سیاسی

فشارونو د خلاصون لپاره لارې ولټول شي. په دې کې یو هم د تجارت او اقتصادی مبادلاتو لپاره د امکاناتو لټول دي. په دې بهیر کې د چابهار د بندر پرانیستنه یو ښه زیری و. دلته به په ډیر لنډ ډول په دې موضوع بحث وشی:

چابهار بندر د افغانستان د نویو اقتصادی او تجارتی اړیکو لپاره مناسب دهلیز

افغانستان له هغه وخته چې انګریزی استعمار دلته د آسیا په دې سیمه کې یوه مصنوعی جغرافیه ایجاد اودهند او افغانستان له خاورو ځخه یې د یوې یوې ټوټې په جلا کولو د پاکستان په نوم یو هیواد جوړ کړ، له هغه وروسته تر نن پورې په وچه پورې ایسار هیواد وګرځید او له سمندر سره یې رابطه پرې شوه. کلونه کلونه افغانستان لکه د یو شمیر نورو په وچه پورې ایسار هیوادو په شان له سمندري آسانتیاوو ځخه محروم و. په وچه کې راګیروالي دسوداګری او اقتصاد لپاره یو لوی چیلینچ دی، خو دا ستونزه دوی ته کومه برخلیک ټاکوونکی مسٔله نه ده، ځکه د دې ډول چیلینچونو د حل لپاره عملي حللارې شته. د مثال په ډول ترانزیتی دهلیز ته لاسرسی، منطقوي انضمام او همبستګی، قانوني او حقوقی فضاء رامینځ کول، بینادي او اداري اصلاحات، نړیوال مستحکم او حمایوی میکانیزم ترلاسه کول، اقتصادی منطقی جوړول اونور. همدارنګه په وچه کې د راګیر هیوادونو د خارجي تجارت په جوړښت کې د ژورتحلیل له لارې پالیسی جوړونه کولای شي چې د نوموړو هیوادونو د ترانسپورت په مصارفو کې کموالي او نړیوال تجارت کې ښه والي رامینځ ته کړي. که څه هم د ملګروملتونو کنوانسیون د نړیوالو اوبو په هکله د قانون (۱۹۸۲) په ۱۲۵ بند کې راغلي دي چې په وچه کې راګیر هیوادونه حق لري چې د ترانزیتي هیوادونو د قلمرونو له لارې د ټولو ترانسپورتی وسایلو ځخه په ګټه اخیستلو د خپلې ترانزیتي ازادي ځخه د ترانزیت هیواد په خوښه او د دوه اړخیزه او منطقوی قراردادونو له لارې ګټه پورته کړي، له بلې خوا د افغانستان او پاکستان ترمنځ د (APTTA) تجارتی او د اقتصادی همکاریو تړون لاسلیک شوی و، خو پاکستان ددغه تړون په یوه ماده هم عمل نه دی کړی او د واګې بندر یې په افغانی مالونو او تجارو بندکړی او د کراچې بندر کې یې هم افغانی سوداګرو ته ټل ستونزی رامنځته کړی دی، په نتیجه کې افغانستان عملاً د ګاونډی پاکستان له خوا څو څو ځله دلارې په بندولوسره تر فشار لاندې نیول شوی دی.

خوشبختانه، د ولسمشر دوکتور محمد اشرف غني د سیاسي هلو- ځلو په نتیجه کې افغانستان ته دمنطقوي انضمام او همبستګی، قانوني او حقوقی فضاء، بینادي او اداري اصلاحاتو، نړیوال مستحکم او حمایوی میکانیزم امکان برابر شو. تیرو پنځو کلونوکي موږ د لاندې مهمو پروژو شاهدان وو: دوربینمود لویې لارې پروژه، کاسازر، دلاجوردو لار، د آقینه بندر، دسوداګری نړیوال سازمان کې د افغانستان عضویت او دغه سازمان ته دیوه استازی استول، ټاپي پروژه، د اوبو بندونه او چابهار بندر.

د نړیوال تجارت په جوړښت کې د ولسمشر ژورتحلیل د دې سبب شو چې افغانستان د ترانسپورت په مصارفو کې کموالي او نړیوال تجارت کې ښه والي رامینځته کړي چې ښه او واضح مثال یې دچابهار بندر پرانیستنه ده. افغانستان له انزوا ځخه د وتلو او نړیوالو اوبو ته دلاسرسي، دتجارت په برخه کې له راز راز فشارونو او انحصار ځخه د خلاصون او دخپلو داخلی تولیداتو لپاره د مارکیټ د موندني لپاره له ایران او هند سره په ګډه همکاری د چابهار دبندر هوکړه لیک لاسلیک کړ.

دغه بندر دایران د هیواد د سیستان او بلوچستان ایالت کې واقع دی، چې د عربو سمندر له لارې له هند سره نښلي. دغه لار د کراچي بندر په نسبت ۷۰۰ کیلومتره او د عباس بندر په نسبت ۹۰کیلومتره لنډه ده، یعني دچابهارله بندرڅخه د استفاده، د کراچي بندر په مقایسه دافغانستان د تجارانو لپاره ډیره اطمیناني او بیخطره لاره ده او افغانـــی تجاران کولای شی چی له دغی لاری د خپلو صادراتو اندازه لوړه،ارزانه او آسانه کړي.ایران له دغه بندر څخه د افغانستان تر سرحد پورې د ۲۰۰ کیلومترو په واټن د (راه آهن زرمیلک) په نوم د وسپني پټلۍ غځوي، چې له هغی لارې به تجارتی اموال ترزرنج پورې رارسیږي او بیا به د دلارام له لارې نوروسیمو ته ځی. دلارام څخه لویه لاره هرات ته او بیا د تورغونډۍ له طریقه له هیواد بهر مرکزی آسیا او آن اروپا ته رسیږی. په دې ترتیب سره به جنوبی آسیا او د مرکزی آسیا ۱۴ هیوادونه یو بل سره وصل او د ترکیې له طریقه به اروپا ته لار پرانیزي.

له چابهار څخه د آسیا جنوب او هندوستان ته همدا اوس دبیریو دوه لارې پلان شوي دي (چابهار- ممبیی او چابهار- کاندالا). همدا اوس دهندوستان سوداګرو افغانی سوداګرو سره د ۱۲۳ میلیون ډالرو په ارزښت یو قرار داد لاسلیک کړ. دغه تړون د افغانی تولیداتو؛ په تیره بیا دتازه اووچې میوې د هغه ننداړتون په پایله کې ترلاسه شو چې د(Nature’s Best) تر عنوان لاندی دایر شوی و. دهندوستان کمپنیو او سوداګرو د افغانستان تازه او وچې میوې، طبی او صنعتی بوټو، شوکانی سره ډیره علاقه ښودلی ده. همدا راز زیات شمیر داسي تجاری اموال؛ په تیره بیا درمل، صنعتی تولیدات او غذایی محصولات شته چې د هندوستان له لوری به افغانستان ته واردیږی. لاندې جدول د چابهار د بندر او نورو لارو مقایسه څرګندوی:

کابل ته اموالو د رسیدو لاری (فی کانتینر)	واټن (کیلو متر)	فی کانتینر مصرف (ډالر)	وخت (فی ساعت)
کراچي – کابل (جلال اباد)	۱۸۱۸،۶	۳۰۰۰	۲۸
بندر عباس – کابل	۱۰۶۲،۶	۲۵۰۰	۱۵
چابهار – کابل (زرنج ښار، نیمروز)	۹۷۲،۶	۲۱۰۰	۱۰

له هند او ایران سره دافغانستان دغه تړون په حقیقیت کې یوه اقتصادی منطقه جوړوي، چې دې ته منطقویتوب ویل کیږی. اوس افغانستان له سارک، ایکو، آسیان او شانګهای سازمان سره نږدې اړیکی لرى، په ځینو کې غړیتوب لري او په ځینو کی ناظر دی. منطقویتوب (regionalism) په تیره بیا هغو هیوادونو ته ډیر ضروری ده چې لاتراوسه له اقتصادی پلوه خوار او له سیاسی پلوه په انزواکې دي. دوی په انفرادي توګه ډیرخوار پاتې دي. خوپه یوه منطقوی سازمان کې یې غړیتوب، دپرمختګ چانس زیاتوي.له پولو بهر خو هیوادونو سره د تجارتی تړون جوړول دپوره دقت، دملی منافعو تضمین کولو، دوه اړخیزه یا څو اړخیزه عادلانه مناسباتو، د اقتصادیت دسنجش او د داسي نورو باریکو مسایلو د کره کتنې غوښتنه کوي.

په تجارت کې ملګرتوب او دمنطقویتوب ګټې

هیوادونه په ټولنیزو، سیاسی، کلتوری او اقتصادی ډګرونو کې یوبل سره راز راز روابط لري. دغه روابط دتاریخ په اوږدوکې پیچلی او هراړخیز شوي دي، له بلې خوا دټولنو، هیوادونو، سیمو او مناطقو ترمنځ اقتصادی معاملات، راکړې - ورکړې، کلتوری اړیکې، حقوقی اړیکې اویوبل سره تګ- راتګ هم په عرف کې اوهم په مدونوقوانینو او اصولو کې منل شوي دي. په تیره بیا اقتصادی مناسبات او دمناطقو او سیمو ترمنځ تولید، دخدماتو دعرضی او داقتصادی پوتانسیلونو توپیر منطقوی تړلتیا رامنځته کړی ده. کله چې د اړتیاوو له مخې دغه ډول تړلتیا رامنځته شی، دې ته سیمه ییز اقتصاد ویل کیږی. سیمه ییز اقتصاد؛ داقتصاد د علم یوه څانګه ده چې دیواقتصاد جغرافیایي جوړښت تر څیړنې لاندې نیسي. په تیره بیا په سیمه کې ترانسپورت، دصنعتي موقعیتونو امکانات ، اقتصادی پوتانسیلونه، د سیمې نسبی مزیتونه، منطقوی تحلیل او د صنایعو ځای پرځای کول (Industrial location)، سیمه ییزه پرمختیا، دتولید په داخلی مقیاس سپما، ښاري کیدنه (urbanization)، او له ځمکې او لاروڅخه ښه ګټه اخیستنه څیړي. په دې کې د اقتصاد د څلورو پوښتنو(څه؟ څنګه؟ څومره؟ چاته؟) تر څنګ د چیرته؟ پوښتنې ته هم ځواب ورکول کیږی، چې دغه پوښتنه پخوا نه مطرح شوې وه او نه ځواب ورته موندل شوی و. په دې توګه منطقوی اقتصاد وروسته تر ۱۹۵۰م. کلونو څخه نوی مودلونه تطبیق کړل چې غوره نتایج یې لرل.

یوه ځانګړی اقتصادی منطقه هغه ټاکلی بُعد یا دځمکې یا اوبو(سمندر) یوه په مقیاس سره په نښه شوې ساحه ده چې د فزیکي،انساني، اداری او وظیفوي مشخصاتو پر بنیاد سره تړل کیږی. د دې ډول منطقې په فزیکي مشخصاتو کې یو شمیر فزیکی شاخصونه لکه ځنګلونه، هواری سطحې، منرالي سرچینې، دمناقلاتو لپاره دلارو امکانات او اقلیمي فکتورونه شامل دي. حال دا چې په انساني مشخصاتو کې، دسیمې د کار ځواک مهارتونه، تجربه، تاریخي ،توریستي اومذهبي ارزښتونه او ځانګړتیاوی مطالعه کیږي. په وظیفوي مشخصاتو کې دکاروبار جریانات ،لوایح او مقررات، میډیا اوداسې نور فکتورونه په پام کې وي. د ذکر شویو مشخصاتو او د اقتصادی پوتانسیلونو له مخې هره منطقه بیله بیله ځانګړنه لري، نو دهرې منطقې اقتصادي او منطقه یی پرابلمونه هم سره توپیر لري، نو له همدې امله منطقه یی اقتصاد ته اړتیا پیښیږی، چې د نوموړي علم څخه په ګټه اخیستنې سره دهرې منطقې لپاره پلان جوړاو داسې نورې اړینې کړنې ترسره شي. د منطقه یی اقتصاد د ودې او پالیسی جوړولو موضوعات معمولاً د اقتصادی اغیزمنتوب او د اقتصادی او ټولنیزی برابری له مخې تر کتنې لاندې نیول کیږی. په منطقه یی پالیسی جوړونه کې د اغیزمنتوب (موثریت) هدف مهم رول لری. له نیکه مرغه اوسنی وخت کې دافغانستان سیمه ییز دریځ له دې پلوه پوره پیاوړی شوی دی. د وچې پنځه بندرونه، د چابهار دبندر فعالیدل، په سیمه کې د یوې لار یو کمربند لویه پروژه او د لاجوردو دپروژې پرانیتسل کیدل ډیر نیک زیری دی. دلته به په ځانګړي ډول د چابهار دبندر په ښیګڼو او اهمیت رڼا واچول شی.

د چابهار بندر دهند، ایران او افغانستان ترمنځ د سوداګری یو دهلیز

سوداګري او تجارت له یوې سیمې بلې ته دخلکو داړتیاوو دپوره کولو لپاره د اجناسو اوخدماتو لیږدول او عرضه کول دی. یعنی داجناسو اوخدماتو تبادله کول تجارت دی. دغه تبادله دسیمو اومنطقو ترمنځ صورت نیسی ، نو کله

چې د منطقو (هیوادونو) خبره راځي، خامخا منطقه یی اقتصاد ورسره علاقه لري. د منطقو ترمنځ د تجارت لپاره د ضرورت مهم لاملونه دادي:

لومړی) په زیاته اندازه تولید:

ممکن یوه منطقه یاسیمه دځانګړی ظرفیت اوغوره امکاناتو له امله دیو شمیر اجناسو په تولید اویاهم دیو شمیر خدماتو په عرضه کې غوره توب ولري، دوی خپل اضافی تولید دنورو سیمو دارتیا وو دپوره کولو لپاره چې دغه ډول ظرفیت او وړتیا نه لري، ور استوي په دې توګه تجارت داجناسو تبادله بلل کیږي. له نیکه مرغه افغانستان داسې محصولات او تولیدات لري، چې د دغه بندر له لارې یې بیلابیلو هیوادوته صادر او په دې توګه به په بهرنۍ سوداګری ګې زموږ کسر رفع او د تجارتی بیلانس خواته به نږدې شو. په تیریه بیا وچه او تازه میوه، وړی، شوکانې، طبی او صنعتی بوټي زموږ ډیر ښه بیداوار دی.

دوهم) طبیعی منابع:

سیمې اومنطقې دخپلو شتمنیو او اقلیم له پلوه یوبل سره توپیر لري. د دغو شتمنیو څخه اضافه ترلاسه شوي تولید هغو سیمو اومنطقوته ورکول کیږي چې دغه ډول شتمنی نه لري. دبیلګې په توګه دخلیج دمنطقې هیوادونه کافی اندازه نفت لری، دوی خپل نفت نوروټولو هیوادونو ته صادروي چې کافی نفت نه لري. دغې سیمې ته د نفتو دتولید ساحه،منطقه، حوزه یاسیمه ویل کیږي. همداسې هم دنړۍ بیلابیلو برخو اوځینې وخت دیوه هیواد دننه ، یوشمیر ځانګړی مناطق دیوه ځانګړی صفت یابل اقتصادی فعالیت لپاره جلاشوي وي . افغانستان داسې طبیعی منابع لري چې د پروسس لپاره به یې هند یا د نړۍ نورو سیمو ته واستوی.

دریم) په لګښتونو کې توپیر:

که چیرې د یوې سیمې او منطقې (د یوه هیواد دننه یا د څو هیوادونو په شمول) ترمنځ د اجناسو او خدماتو د تولید په لګښت کې توپیر ولیدل شي، نو د ټیټ لګښت لرونکې منطقه ځان دسیمې په سوداګری کی داخلوي. له بلې خوا د لنډو لارو له طریقه ترانزیت د وارداتو او صادراتو په تمام شد قیمت باندې اغیزه کوي. د چابهار بندر افغانستان ته د واګې، کراچۍ او عباس بندر په پرتله ډیر ارزانه تمامیږی (و.ګ: لومړی جدول)

د منطقوی اقتصاد حدود

دمنطقو دحدودو ټاکل(تحدید) یو اسانه کار نه دی. که څه هم هره منطقه بیلابیلې اقتصادي، اداري، تاریخي او نوري ځانګړنې لري، خو بیاهم په دې اړه کوم قناعت بخښونکي ضوابط وجود نلري. په دې برخه کې دنظرونو توافق هم حتمی شرط ندی ، مګر داقتصاد پوهانو او پلان جوړوونکو ترمنځ ځینی وخت په دې اړه چې ګواکي دغه ځانګړي حدود او سرحدات مناسب دي کنه ؟ اختلاف هم وجود لري، ځینی وخت بیا هیڅ اختلاف نه وی. په واقعیت کې، دمنطقو دقیق تعریف دیو داسې کابوس او د تشویش وړ ټکي په شان دی چې زیاتره منطقه یی اقتصادپوهان ورڅخه دبې زړه توب لورته میلان لري او په هغه صورت کې چې دوی مجبور وي چې په اداري سیمو باندې دپالیسي دملاحظاتو په اساس باندې کار وکړي او یاهم له نورو فضایي واحدونو څخه دهریو په اړه باندې معلومات او سوابق موجود نه وي، د دې ستونزمن کار له کولو څخه ډډه کوي. لنډه دا چې دمنطقوی اقتصاد حدود تر یوې اندازې د سیمو او هیوادونو په تصصمیم پورې اړه لري. په دې اړه یو واحد تعریف وجود نلري، دتعریف انتخاب باید په لومړی

درجه کي دځيرني داهدافو پر بنسټ ترسره شي. دبيلګي په ډول که چيري سيمي په یوه بين الساحوي پلان جوړونه کي دغير مترکزو ملي طرحو ديوې وسيلي په توګه مطلوبي وي،نو په دې صورت کي دسيمو لړ شمير "مثلاً پنځه يا شپږ" مناسب دی. په دې حالت کي، دمجاورت معيار خورا مهم دی. داخبره ددې معني ورکوي چي دسيستم ساحې بايد يو له بل سره تداخل او ترکيب ونلري، بلکي بايد له ملي قلمرو سره مجاورت ولري. په دې ډول ، يو بين الساحوي سسيتم په ساده ډول دامعنا لري چي ملي قلمرو په يو ټاکلي شمير مجاورو ساحوباندي وو يشل شي. دايو اسانه کار نه دی. دبيلګي په ډول دهسپانيې تجربه په نظر کي ونيسئ: دهسپانيې پنځوس ولايتونه دبين الساحوي پلان جوړوني لپاره زيات موثر دي. دغه ډول يوې تجمع ته اړتيا ده. بالاخره ،دتيرو دوو لسيزو يا له دې څخه په زياته موده کي هسپانوي اقتصاد پوهانو او پلان جوړونکو دحدودو دمتبادلو تحديدونو کره شميرې وړاندي کړي. البته دپنځو او شلو سيمو په منځ کي. د چابهار بندر کی فعلاً درې هيوادونه شريکان دي، خو دغه تجارت به له جنوبی آسيا تر اروپا وغځيږي.

ادامه دارد

تذکر:

هرگاه خوانندگان محترم متمایل باشند که نبشته ها و مطالب دیگری از این نویسنده را مطالعه کنند، می توانند با اجرای "کلیک" بر عکس نویسنده در صفحۀ مقالات، به فهرست "آرشیف" شان رهنمائی شوند!