

## نقش ژئواکونومیک افغانستان در ایجاد همگرایی

### اقتصادی - منطقه‌ای

(مطالعه موردی: کنفرانس ریکا)

محمد توسلی غرجستانی<sup>۱</sup>

#### چکیده

در روابط بین‌المللی و منطقه‌ای کشورها، عوامل زیادی می‌توانند نقش داشته باشند. افغانستان به‌عنوان کشوری که دارای موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ویژه در آسیای میانه، آسیای شرقی، جنوب آسیا و آسیای غربی است، می‌تواند از این موقعیت جهت استحکام ارتباطات اقتصادی، تجاری و ترانزیتی و وصل کردن این مناطق به همدیگر از طریق سازمان‌ها و نهادهای منطقه‌ای استفاده نماید. یکی از نهادها که می‌تواند باعث همگرایی اقتصادی منطقه‌ای شود، کنفرانس همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای برای افغانستان (RECCA) می‌باشد. در این نوشتار، پس از تبیین برخی از مفاهیم مرتبط با موضوع، عوامل همگرایی اقتصادی منطقه‌ای در چارچوب کنفرانس ریکا بررسی شده است. از جمله عواملی که می‌توانند در این چارچوب بیش از گذشته مؤثر واقع شوند، تکمیل پروژه‌ها و طرح‌هایی مانند «تاپی»، «لین برق «کاسا ۱۰۰۰»، «لین برق «۵۰۰ کیلوولت»، «خطوط آهن چندجانبه»، «راه ترانزیتی لاجورد»، «یک کمربند - یک راه» و «بندر چابهار» می‌باشند.

مفاهیم کلیدی: همگرایی اقتصادی، همگرایی منطقه‌ای، ژئواکونومیک، ترانزیت تجاری، ترانزیت انرژی، کنفرانس ریکا.

## مقدمه

پدیده‌های اجتماعی مؤثر بر زندگی جمعی انسان‌ها و جوامع، پدیده‌های یک‌سویه نیستند؛ بلکه پدیده‌هایی‌اند که با یکدیگر تعامل و ارتباط تنگاتنگ داشته و تمام زوایای زندگی فردی و جمعی را به نحوی تحت تأثیر قرار می‌دهند. از جمله این پدیده‌ها می‌توان به پدیده اقتصاد و جغرافیا بر سیاست یا برعکس (سیاست بر اقتصاد) اشاره کرد.

تا دیرباز این دو پدیده در کنار هم در مراکز آکادمیک مورد بحث قرار می‌گرفتند و از زوایای گوناگون ارتباط نزدیک به هم داشتند. همان‌سان که تأثیر اقتصاد بر مقولات فرهنگ، جامعه و رفتار جمعی انسان‌ها اثرگذار است، بر کنش و واکنش جمعی منبث از نگاه سیاسی در یک جغرافیای منطقه‌ای و سیاسی نیز اثرگذار است. با توجه به این‌که درک امور کمی و عددی به مراتب آسان‌تر است تا امور کیفی و غیر قابل اندازه‌گیری؛ از این رو، به تدریج حوزه اقتصاد از حوزه سیاست توسط دانشمندان در حوزه روش‌شناسی علوم جدا شد و یکی تحت عنوان «علم اقتصاد، اصول علم اقتصاد» ق‌د علم کرد و دیگری تحت عنوان «علوم سیاسی»؛ با وجود این‌که تأثیرپذیری و برون‌داد هر کدام از دیگری یک امر متیقن می‌باشد. به سخن دیگر، همان‌سان که عوامل سیاسی بر برون‌داد اقتصادی تأثیرگذارند، وضعیت و عوامل اقتصادی و جغرافیایی نیز بر برون‌داد متغیرهای سیاسی اثرگذارند. می‌توان نام این کنش و واکنش و اثرگذاری و اثرپذیری را «اقتصاد سیاسی» نهاد.

## بنیاد اندیشه

در روش‌شناسی اقتصادی از نظر تاریخی، این مفهوم به سه شکل مورد توجه قرار گرفته است:

۱. اقتصاد به‌عنوان بخشی از آموزش‌های اخلاقی: این روش را در یونان قدیم و هم‌چنین در آموزش‌های ادیان می‌توان یافت که از ربا و رشوه مذمت می‌شود و به داشتن قناعت و ساده‌زیستی و پرداخت زکات و غیره توصیه می‌شود.

۲. اقتصاد به‌عنوان ابزار سیاست: از قرن پانزدهم تا قرن هیجدهم میلادی، اقتصاددانان اروپا که به مرکاتیلیست‌ها (سوداگران) معروف هستند، معتقد بودند که هدف عمده از فعالیت‌های اقتصادی باید در خدمت ثروتمندتر کردن دولت‌ها باشد. آنان تأکید بر انباشت طلا و جواهرات برای اتخاذ اهداف سیاسی و نظامی کشورها داشتند (شفر، ۱۳۹۰: ۴)؛ لذا بهترین سیاست را سیاستی می‌دانستند که از دیانت جدا باشد و سیاست اقتصادی دولت باید حول محور افزایش



ثروت حاکمیت دور بزند.

۳. اقتصاد به عنوان یک علم: شعار اصلی مرکانتیلیست‌ها این بود که همه چیز باید در راه ثروتمندتر شدن پادشاه به کار گرفته شود. این شعار در قرن هیجدهم تبدیل شد به شعار همه چیز در راه ثروتمندتر شدن ملت (توانایان فرد، ۱۳۸۶: ۳۲۸). پس از انتشار کتاب آدام اسمیت در سال ۱۷۷۶م، تحت عنوان «تحقیق درباره ماهیت و علل ثروت ملل»، علم اقتصاد محض متولد شد و پیش از آن آمیختگی اقتصاد و سیاست و اخلاق و الهیات در عرصه اقتصاد وجود داشته و گاه تحت عنوان اقتصاد سیاسی نیز یاد می‌شد (سبحانی، ۱۳۸۶: ۴).

به سخن دیگر، اقتصاد سیاسی / Political Economy نام قدیمی علم اقتصاد در اروپا و غرب است. تا قبل از سال ۱۸۹۰م، که آلفرد مارشال کتاب «اصول علم اقتصاد» خود را منتشر ساخت، اقتصاددانان مباحث اقتصادی را تحت نام اقتصاد سیاسی منتشر می‌ساختند (توانایان فرد، ۱۳۸۶: ۷۷۶). پس از ترویج اقتصاد سرمایه‌داری محض در اروپا و غرب، کوشش شد تا دخالت دولت‌ها را در فعالیت‌های اقتصادی به حداقل کاهش دهد؛ از این‌رو، سیاست را از اقتصاد جدا کرده و به جای استفاده از واژه ترکیبی «اقتصاد سیاسی»، «علم اقتصاد» یا «اصول اقتصاد» را به کار بردند. برای روشن شدن بهتر بحث، برخی از مفاهیم مرتبط نیازمند توضیح است.

بنیاد اندیشه  
تأسیس ۱۳۹۴

## ۱. مفاهیم و مبانی نظری بحث

### ۱-۱. ژئواکونومیک

«ادوارد لوتواک» در سال ۱۹۹۰م پارادایم ژئواکونومی را با مفهوم گسترده وارد علوم جغرافیایی و سیاسی کرد. در تعریف ژئواکونومی چنین می‌توان گفت: «ژئواکونومی یعنی زمینه‌های اقتصاد پایه، سرزمین‌هایی که در اقتصاد جهانی نقش دارند. در حقیقت ژئواکونومی از ترکیب ۳ عنصر جغرافیا، قدرت و اقتصاد شکل گرفته است و به نظر می‌رسد سیاست که عاملی مهم در ژئوپلیتیک بوده، جای خود را به اقتصاد داده است. اما این موضوع به این معنا نیست که ژئواکونومی چیزی غیر از ژئوپلیتیک و یا در برابر ژئوپلیتیک است؛ بلکه ژئواکونومی جزئی از ژئوپلیتیک در عصر حاضر می‌باشد. ژئواکونومی زمینه‌های جغرافیایی اقتصاد یک کشور است که با رویکردی برون‌نگرانه بنیان‌های اقتصاد را در مناسبات قدرت تعریف و تعیین می‌کند (کریمی و دیگران،

۱۳۹۷: (۴۱).

به سخن دیگر، ژئواکونومی، اثرگذارترین عوامل یا زیربناهای اقتصادی در محیط کشوری، منطقه‌ای یا جهانی در تصمیم‌گیری‌های سیاسی و رقابت‌های قدرتی و اثرگذاری این عوامل در ساختار شکل‌گیرنده ژئوپلیتیک منطقه‌ای یا جهانی را مورد مطالعه قرار می‌دهد. «از ویژگی‌های عصر ژئواکونومی، اهمیت یافتن اقتصاد در عرصه جهانی است. برخلاف دوران جنگ سرد که در آن تقسیم ژئوپلیتیکی جهان جنبه ایدئولوژیک داشت، در گروه‌بندی‌های نوین ژئوپلیتیکی جهان پس از جنگ سرد، اقتصاد مبنای قرار گرفته است.» (مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۱۶۱)؛ از این رو، در مقاله کنونی عوامل مؤثر بر ارتباطات و همگرایی اقتصادی - منطقه‌ای معطوف به زیربناهای جغرافیایی، محیطی و ترانزیتی جهت رسیدن به یک سیاست منطقه‌ای اقتصادمحور، مورد توجه قرار خواهد گرفت.

## ۱-۲. چیستی اقتصاد سیاسی

پیش از آن که این واژه ترکیبی معنا شود، مفهوم اقتصاد و سیاست (امور سیاسی) جداگانه روشن گردد.

اقتصاد: اقتصاد، آن بخش از فعالیت‌ها و رفتارهای انسان است که به سه حوزه تولید، توزیع و مصرف اختصاص می‌یابد و هدف این فعالیت‌ها، رسیدن به معاش و رفاه مادی با رعایت بهترین روش‌هاست.

ماهیت این فعالیت‌ها، انتخاب نیازها و تأمین آن‌ها با استفاده از منابع کمیاب است؛ بنابراین، هنگامی که می‌کوشیم از بین نیازهای نامحدود خویش - با توجه به عوامل و منابع کمیاب - آن نیازهایی را برگزینیم که بیش‌ترین اولویت را برای ما یا اجتماع داشته باشد، گفته می‌شود اقتصاد را رعایت کرده‌ایم.

«لیونل رابینز» نیز در تعریف خود از اقتصاد، مسئله کمیابی منابع را برجسته کرده است: «اقتصاد علمی است که به بررسی رفتار انسان به صورت ارتباط میان اهداف و منابع کمیابی می‌پردازد که دارای استفاده‌های متنوع هستند.» (آلن درازن، ۱۳۹۰: ۵).

اما علم اقتصاد مرحله بالاتر و پیچیده‌تر از اقتصاد می‌باشد. هرچند در شناخت و چیستی دانش



اقتصاد دیدگاه‌های گوناگونی وجود دارند؛ اما می‌توان آن را چنین تعریف کرد: شناخت ماهیت پدیده‌های اقتصادی، عوامل مؤثر بر آن‌ها و کشف روابط پنهان بین آن‌هاست که به‌منظور اتخاذ تصمیم عقلایی در امر تولید، توزیع و مصرف پدید آمده است.

سیاست (امور سیاسی): سیاست یعنی تدبیری که منجر به تصمیم‌گیری می‌شود. در علوم سیاسی، امور سیاسی را بررسی قدرت و اقتدار و اختیار و اعمال قدرت و اقتدار تعریف می‌کنند. قدرت نیز به معنای توانایی فرد یا گروه در رسیدن به برابندی است که اهداف وی را منعکس می‌سازد. طبق این تعریف، اقتدار «هنگامی وجود دارد که یک یا چند نفر به صراحت یا تلویحاً به کسی دیگر اجازه می‌دهند تا از جانب آن‌ها در یک مجموعه از امور تصمیم‌گیری کند»؛ از این رو است که «لیندبلوم» سیاست را مبارزه بر سر اقتدار و اختیار تعریف می‌کند. آن‌طور که او می‌گوید، در فرایند آشفته‌ای به نام امور سیاسی، کسانی که خواهان اقتدار و اختیار هستند، برای به دست آوردن آن مبارزه می‌کنند؛ درحالی که سایرین سعی می‌کنند کسانی را که اقتدار و اختیار دارند، کنترل کنند. تعریف «رابرت گیلپین»: اقتصاد سیاسی عبارت از مجموعه مطالعاتی است که به تحلیل مشکلات و مسایل برآمده از همزیستی متوازن و تعامل پویای دولت و بازار در جهان مدرن می‌پردازد (رضایی و ترابی، ۱۳۹۰: ۴).

## بنیاد اندیشه

با توضیح بالا می‌توان چنین گفت که اگر علم اقتصاد بررسی استفاده بهینه از منابع کمیاب و محدود به خاطر برطرف کردن نیازهای نامحدود است، اقتصاد سیاسی با ماهیت سیاسی تصمیم‌گیری در حوزه داخلی و بین‌الملل و با شبکه‌ای از چانه‌زنی بین و درون دولت و بازار آغاز می‌شود. طبق این برداشت، این واژه ترکیبی (اقتصاد سیاسی) را باید چنان کلی تعریف کرد که نه فقط کشورها یا سایر حوزه‌های قدرت و نحوه ارتباط آن‌ها با یکدیگر بلکه بنگاه‌ها، گروه‌های اجتماعی یا سایر سازمان‌ها را نیز در برگیرد و هر نوع تصمیم آن‌ها بر برون‌داد اقتصادی اثرگذار باشد و بالعکس هر نوع دست‌کاری و تغییر متغیرهای اقتصادی می‌تواند برون‌داد یک تصمیم سیاسی را تحت‌الشعاع قرار دهد. این اثرگذاری و اثرپذیری متقابل ژئوپولیتیک و ژئواکونومیک، به‌خصوص در زمان مراجعه به افکار عمومی مثل رفراندوم و انتخابات، بسیار روشن و مبرهن است.



### ۳-۱. عوامل مؤثر بر همگرایی اقتصادی - منطقه‌ای

امروزه، اقتصادها، به‌خصوص در حوزه تجارت و داد و ستد خارجی، مرزهای جغرافیایی و ژئوپولیتیکی را شکسته و در حال تبدیل شدن به ژئواکونومیک است. افغانستان و بازرگانان آن از گذشته‌های دور تا دوره معاصر با محدودیت‌ها و چالش‌های دسترسی آسان به بازارهای جهانی و محاط بودن به خشکی روبه‌رو بوده‌اند و در برخی از مقاطع زمانی، بنا به دلایل سیاسی و امنیتی، کشورهای معبر ترانزیتی و تجاری مثل پاکستان نسبت به تاجران افغانستان مشکلات پرشماری را به بار می‌آورد که مدیریت و کاهش زیان‌های آن به حداقل، به آسانی امکان‌پذیر نبود. از سوی دیگر، با توجه به موقعیت ژئوپولیتیک افغانستان و این‌که این کشور حلقه اتصال کشورهای آسیای مرکزی به کشورهای جنوب آسیا، اتصال کشورهای شرق آسیا به خاورمیانه و غرب آسیا و شرق اروپا و شمال آفریقا می‌باشد، کم‌تر از دو دهه می‌شود که این موقعیت ممتاز افغانستان مورد توجه حکومت قرار گرفته و نظام جدید سیاسی استراتژی‌های اقتصادی، تجاری و سیاسی خود را بر همین مبنا تعریف کرده است. در این زمینه از دو استراتژی می‌توان نام برد: استراتژی ملی انکشاف افغانستان (استراتژی همکاری‌های منطقه‌ای) ۱۳۹۱-۱۳۸۷ و چارچوب ملی صلح و انکشاف افغانستان ۱۴۰۰-۱۳۹۵. در حکومت فعلی، نگاه استراتژیک و اقتصادمحور در ارتباطات منطقه‌ای افزایش یافته است؛ چنان‌که در حال حاضر می‌توان گفت که وابستگی انحصاری مطلق مسیرهای تجاری افغانستان از مسیر ترانزیتی پاکستان شکسته شده است و مدل جغرافیا، اقتصاد و سیاست یا ژئواکونومیک افغانستان در منطقه در حال تحقق است.

در بخش گسترش روند ادغام منطقه‌ای در «استراتژی چارچوب صلح و انکشاف افغانستان» چنین آمده است: اهداف ما برای انکشاف همکاری‌های منطقه‌ای عبارت‌اند از:

- مبدل نمودن افغانستان به مرکز ترانزیت اموال تجارتهی میان آسیا و کشورهای دیگر؛
- تغییر مسیر صادرات کشور؛
- بهبود امنیت از طریق بالا بردن میزان اعتماد و منافع دوجانبه از تجارت پایدار.
- جهت افزایش عواید خود از درک تجارت منطقه‌ای به اقدامات ذیل متوسل می‌شویم:
- پیوستن در پروژه‌های منطقه‌ای مانند پروژه یک کمربند- یک سرک (OBOR)؛
- تشویق مشارکت عامه و سکتور خصوصی (PPP) و سکتور خصوصی در انکشاف



زیربناها؛

- حصول اطمینان از دریافت حمایت و وجوه مورد نیاز پروژه‌ها به شمول پروژه‌های کاسا ۱۰۰۰ و تاپی؛
- گسترش همکاری با نهادهای منطقه‌ای؛
- و تقویت سفارت‌ها و مأموریت‌های تجاری ما در بیرون از کشور (چارچوب ملی صلح و انکشاف افغانستان، ۱۳۹۷: ۳۲).

پیش از آن‌که به عوامل همگرایی اقتصادی منطقه‌ای به صورت موردی پرداخته شود، بیان یک نکته ضروری می‌باشد. توسعه و انکشاف یک کشور تابع متغیرهای کلان و خرد و عواملی پرشماری است که می‌توان آن‌ها را چنین بر شمرد: (۱) امنیت؛ (۲) ثبات سیاسی؛ (۳) ثبات اقتصادی؛ (۴) منابع تولیدی؛ (۵) منابع بشری؛ (۶) سرمایه‌انباشته؛ (۷) ارتباطات تجاری خارجی.

هر کشوری که بخواهد به پیشرفت و توسعه‌یافتگی برسد، بدون عوامل بالا موفق نخواهد شد. با توجه به این نکته و این‌که بین ۳۵ تا ۴۰ درصد بودجه ملی کشور در سال‌های مختلف مالی به سکتور امنیتی اختصاص داده شده و جنگ تحمیلی بر کشور هزینه مادی و معنوی بالایی را بر دولت و مردم افغانستان تحمیل می‌کند، برای بخش‌های دیگر، از جمله پروژه‌های انکشافی و زیرساخت‌ها، بودجه لازم و کافی باقی نمی‌ماند؛ از این‌رو، زمینه‌آرشد و توسعه اقتصادی کاهش می‌یابد. از سوی دیگر، با توجه به موقعیت ژئوپولیتیک و ژئوآکونومیک افغانستان، این کشور محل تلاقی و اصطکاک منافع کشورهای پیرامونی و بین‌المللی مثل ایران، پاکستان، هند، چین، آسیای میانه، روسیه، اروپا و آمریکا می‌باشد. هر طرح اقتصادی و زیربنایی که در افغانستان روی دست گرفته شود، موافقان و مخالفان خود را دارند و تا زمانی که به نحوی منافع این کشورها درست مدیریت نشود، به فرجام رسیدن آن‌ها کاری است بسی دشوار.

با وجود تمام چالش‌ها و متغیرهایی بازدارنده فراروی توسعه افغانستان، در سال‌های اخیر توجه به بخش‌های اقتصادی، زیربنایی و ترقی کشور از قبیل خطوط مواصلاتی جاده‌ای، ریلی و هوایی (کارگو) به‌عنوان کریدور شمال به جنوب، شرق به غرب و اتصال آسیای میانه به جنوب آسیا و هند از مسیر بندر چابهار و سرعت بر تطبیق و اجرای ایده راه لاجورد بیش‌تر شده است.

مهم‌ترین عوامل همگرایی اقتصادی - منطقه‌ای را می‌توان در قالب سازمان‌ها و نهادهای

اقتصادی، منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای نام برد؛ مانند موارد زیر:

- کنفرانس همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای برای افغانستان (RECCA)؛
- پروسه استانبول- قلب آسیا؛
- سازمان اکو؛
- برنامه ویژه سازمان ملل متحد برای اقتصاد آسیای مرکزی (SPEC)؛
- همکاری‌های اقتصادی و منطقه‌ای آسیای مرکزی (CAREC).

موقعیت ژئوپولیتیکی افغانستان از طریق نهادها و سازمان‌های پیشین به این کشور این فرصت را داده است که در چارچوب روابط اقتصادی- تجاری منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، زمینه تعامل و روابط برد- برد اقتصادی و بازرگانی را از طریق افزایش ترانزیت کالای تجاری، انرژی و ارتباطات دیجیتالی برجسته سازد. با به ثمر نشستن این طرح‌ها و افزایش صادرات و واردات منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای از مسیرهای گوناگون تجاری، علاوه بر شکست انحصار مسیر تجاری پاکستان، زمینه رشد و توسعه اقتصادی افغانستان بیش از گذشته فراهم خواهد شد. در صورت تحقق استراتژی معطوف به ژئواکونومیک، اهمیت امنیت و ژئوپولیتیک افغانستان نیز بیش از گذشته در منطقه افزایش خواهد یافت.

در این مقاله به نقش ژئواکونومیک افغانستان بر ایجاد همگرایی اقتصادی منطقه‌ای و عوامل مؤثر بر آن در قالب طرح «شیسیت «ریکا» یا «کنفرانس همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای برای افغانستان» (Regional Economic Cooperation Conference for Afghanistan/ RECCA) پرداخته خواهد شد.

#### ۴-۱. ریکا / RECCA

«ریکا» یا کنفرانس همکاری‌های اقتصادی- منطقه‌ای برای افغانستان یک سازوکار همکاری منطقه‌ای با محوریت منافع اقتصادی کشورهای منطقه با افغانستان است. ریکا با ابتکار و رهبری افغانستان برای نخستین بار در تاریخ ۴ و ۵ دسامبر سال ۲۰۰۵م در کابل برگزار شد. هدف کنفرانس ریکا بیش‌تر پیرامون رشد و توسعه اقتصادی افغانستان و کشورهای منطقه از طریق ایجاد ارتباطات مؤثر ترانزیتی، زیرساختی، تجاری و انتقال انرژی میان کشورهای پیرامونی و ارتباطی می‌باشد. تا کنون هفت کنفرانس ریکا در سال‌های ۲۰۰۵، ۲۰۰۶، ۲۰۰۹، ۲۰۱۰ و ۲۰۱۲ به





ترتیب در کابل، دهلی نو، اسلام‌آباد، استانبول و دوشنبه برگزار شده است. ششمین نشست ریکا در سپتامبر ۲۰۱۵ (سنبله ۱۳۹۴) در کابل دایر شد (وزارت امور خارجه افغانستان، ۲۰۱۶م: ۳). در نشست ششم موضوعات زیرساختی و ارتباطی تجاری مهم، مانند رشد بنادر و امکانات ترانزیتی، خط آهن پنج‌جانبه میان کشورهای چین، قرغیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران و همچنین خط آهن سه‌جانبه میان تاجیکستان، افغانستان و ترکمنستان و راه لاجورد میان پنج کشور افغانستان، ترکمنستان، گرجستان، آذربایجان و ترکیه مورد بحث قرار گرفتند (همان، ۱۳۹۴: ۶).

در دوران حکومت وحدت ملی، با وجود چالش‌های پرشمار امنیتی از قبیل خارج شدن نیروهای خارجی از کشور در سال ۲۰۱۴م و افتادن تأمین مسئولیت امنیت بر دوش نیروهای تازه‌تشکیل امنیتی افغانستان که باعث ایجاد نگاه بدبینانه به آینده ثبات اقتصادی، سیاسی و اجتماعی گردیده و در نتیجه موجب انتقال بخشی از سرمایه سرمایه‌داران به خارج گردید، پروژه‌های زیربنایی و حرکت دوامدار کشور به سمت تبدیل شدن به چهار راه ترانزیتی و رهایی از وابستگی به یک مسیر تجاری و ترانزیتی مورد توجه جدی رهبری حکومت وحدت ملی قرار گرفت.

پروژه‌های دارای اولویت در چارچوب ریکا شامل پروژه‌های زیر می‌شود:

- پروژه انتقال گاز تاپی؛
- پروژه انتقال برق کاسا - ۱۰۰۰؛
- پروژه انتقال برق ۵۰۰ کیلوولت؛
- افغانستان و ابتکار کمربند و جاده؛
- موافقت‌نامه و تطبیق راه لاجورد؛
- دهلیز بین‌المللی ترانسپورت و ترانزیت چابهار؛
- خط آهن پنج‌جانبه؛
- شبکه خط آهن افغانستان؛
- پروژه اتصال جاده‌ای ترانس- هندوکش (هفتمین نشست ریکا در یک نگاه، عشق‌آباد، ۱۴- ۱۵ نوامبر ۲۰۱۷م).



## ۲. پروژه‌های اقتصادی منطقه‌ای افغانستان

### ۱-۲. پروژه انتقال گاز تاپی

خط لوله گاز تاپی (TAPI) یکی از پروژه‌های مهم از نگاه اقتصاد برد-برد، تعاملات سیاسی، همکاری‌های امنیتی و زیربنایی و همگرایی منطقه‌ای به‌خصوص میان چهار کشور ذی نفع (ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و هند) در پروژه می‌باشد. گاهی از این پایپ‌لاین انتقال گاز در کنار خط لوله صلح (IPI) که بنا بود از مبدأ ایران به کشورهای پاکستان و هند کشیده شود، یاد می‌شود.

ویژگی‌هایی اقتصادی و تکنیکی پروژه: لین انتقال گاز تاپی دارای ۱۸۱۴ کیلومتر طول بوده که ۸۱۶ کیلومتر آن در خاک افغانستان و ۲۰۰ کیلومتر آن در خاک ترکمنستان واقع شده و مبدأ این پروژه بزرگ منطقه‌ای از ساحه‌ی گازی گالکنش (دولت‌آباد) ترکمنستان می‌باشد که از مسیر افغانستان از ولایات هرات، فراه، هلمند، قندهار به ایالت بلوچستان پاکستان و سپس از شهر کوئته به سمت شهر مولتان و تا مقصد نهایی یعنی ایستگاه فاضلیکاه در کشور هند امتداد می‌یابد (RECCA7, Recca Annual Review, November 2017).

طبق مشخصات تکنیکی پروژه، ۱۲ پمپ فشار در مسیر ۱۸۱۴ کیلومتری انتقال این طرح عظیم نصب خواهند شد که ۵ پمپ آن به ارزش یک میلیارد دلار آمریکایی در داخل خاک افغانستان قرار می‌گیرد. هزینه ساخت این پروژه بیش از ۱۰ میلیارد دلار برآورد شده است و در صورت به بهره‌برداری رسیدن این پروژه، علاوه بر ایجاد اشتغال مستقیم برای بیش از ۱۰ هزار نفر و هزاران شغل غیر مستقیم در زمان ساخت و همچنین زمان بهره‌برداری، سالانه در حدود ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون دلار بابت حق‌العبور و ترانزیت برای حکومت و مردم افغانستان درآمد خواهد داشت.

پس از استقلال ترکمنستان در سال ۱۹۹۱م، این کشور که منبع عظیمی از نفت و گاز را در اختیار دارد، به فکر صدور این منابع غنی افتاد و مذاکراتی را با کشورهای متقاضی شروع کرد. از سوی دیگر، در سال ۱۹۹۰م، زمان حاکمیت مجاهدین بر افغانستان، دولت جمهوری اسلامی ایران نیز تلاش‌های گسترده‌ای را جهت صدور گاز به پاکستان آغاز کرد و در سال ۱۹۹۴ هند نیز به این تلاش‌ها پیوست. گفت‌وگوهای مقدماتی میان سه کشور بر سر طرح خط انتقال گاز که نام «خط لوله صلح» را به خود گرفته بود، آغاز شد. طبق طرح اولیه، طول مسیر این پروژه



در حدود ۲۷۷۰ کیلومتر از ایران تا مقصد هند را احتوا می‌کرد که پس از ساخت و بهره‌برداری، عمر این طرح برای مدت ۲۵ سال با ظرفیت روزانه انتقال ۱۵۰ میلیون متر مکعب گاز (۹۰ میلیون متر مکعب به هند و ۶۰ میلیون متر مکعب به پاکستان) در نظر گرفته شده بود؛ اما با توجه به تحریم‌های اعمال‌شده علیه ایران توسط سازمان ملل متحد و دولت آمریکا، هند از این طرح کناره‌گیری کرد و در نتیجه این پروژه متوقف شد.

همزمان ترکمنستان نیز در سال ۱۹۹۰ و ۹۱ م، نخستین مباحث ابتدایی روی پروژه انتقال و صدور گاز این کشور با کشورهای افغانستان، پاکستان و هند را از طریق کنسرسیوم متعلق به شرکت برایدس آغاز کرد. علی‌رغم بررسی‌ها و مطالعات امکان‌سنجی مقدماتی در ظرف چند سال، شرکت مذکور موفق به اخذ قرارداد با اداره طالبان - که در آن زمان بر افغانستان مسلط بود - نشد. در همان زمان، شرکت آمریکایی یونیکال که حامد کرزی، رئیس‌جمهور پیشین، به‌عنوان مشاور واسطه مذاکرات با رهبری طالبان بود (ناپولونی، ۱۷)، وارد کارزار شد و شرکت برایدس از چرخه رقابت کنار گذاشته شد. هرچند شرکت آرژانتینی توسط القاعده به طالبان سفارش شده بود؛ اما این طرح عظیم به دلایل شرایط سیاسی، عدم ثبات و جریان جنگ‌های داخلی و اداره فاقد تخصص و تخریکی طالبان تا پایان حکومت آن‌ها مسکوت باقی ماند و کاری در این زمینه صورت نگرفت؛ زیرا هم حکومت کم‌تجربه و فاقد تخصص و برنامه بود و هم رژیم بسته و فاقد پالیسی و مهارت طالبان هیچ‌گونه برنامه اقتصادی و انکشافی برای بهبود وضعیت اقتصاد به‌هم‌ریخته افغانستان که بر اثر سال‌ها جنگ و نزاع ویران‌گر نصیب این کشور شده بود، نداشته و نتوانستند از فرصت‌های موجود برای تحکیم صلح، ثبات و امنیت منطقه و بهبود وضعیت اقتصادی و انکشافی با کشورهای همسایه و فرامنطقه‌ای استفاده بهینه نمایند.

پس از حادثه یازدهم سپتامبر و سقوط حاکمیت طالبان در اواخر سال ۲۰۰۱ م و آغاز شکل‌گیری حاکمیت مبتنی بر نظر و دیدگاه جمعی مردم و تداوم این روند در طی بیش از یک و نیم دهه اخیر، منابع پولی و اعتباری فراوانی از طریق کمک‌های همکاران بین‌المللی وارد افغانستان شد؛ اما در بخش‌های زیربنایی و پروژه‌های کلان مؤثر بر بهبود اوضاع اقتصادی داخلی و منطقه‌ای در حوزه تولیدات داخلی، ایجاد شرکت‌های تولیدی و تأمین برق مورد نیاز آنان استفاده لازم نشد و کارچندان مؤثری که برای نجات اقتصاد یک کشور پسا جنگ، فقیر و توسعه‌نیافته لازم بود، صورت نگرفت و از فرصت‌های به‌دست‌آمده، آن‌گونه که شایسته بود، بهره‌برداری نشد. پس



از ایجاد حکومت جدید پسا طالبان، این پروژه دوباره مطرح شد و در نشست‌های متعدد میان کشورهای ذی‌نفع مورد بحث و بررسی قرار گرفت. برای نخستین بار در ماه می ۲۰۰۲، توافق اولیه میان رهبران سه کشور افغانستان، پاکستان و ترکمنستان (کرزی، مشرف و نیازاف) در زمینه تطبیق و اجرای این پروژه حاصل شد و در فبروری ۲۰۰۶ قرارداد ابتدایی احداث این پروژه میان سه کشور ترکمنستان، افغانستان و پاکستان به امضا رسید.

پس امضای توافق‌نامه اولیه تا سال ۲۰۰۸، مطالعات اقتصادی و امکان‌سنجی این پروژه انجام شد. در سال ۲۰۱۰ در عشق‌آباد ترکمنستان نخستین موافقت‌نامه‌ای موسوم به پایپ‌لاین گاز تاپی (TAPI: Turkmenistan, Afghanistan, Pakistan, India) میان رهبران چهار کشور افغانستان، ترکمنستان، پاکستان و هند به امضا رسید و در سال ۲۰۱۳ م بانک انکشاف آسیایی نیز بر جریان مطالعات تخنیکی و اقتصادی آن سهم نظارتی و مشوره‌دهی پیدا کرد. در جریان ده سال فراز و فرود این طرح، نخستین جلسات گروه رهبری پروژه تاپی با اشتراک چهار کشور و به شمول بانک انکشاف آسیایی، روی شرایط تجاری برای میزان فروش و ترانزیت گاز طبیعی پیشرفت‌هایی به دست آمد که یک گام مهم به سوی تأمین بودجه خصوصی و دولتی برای اعمار خط گاز تاپی به شمار می‌رفت.

پس از روی کار آمدن حکومت وحدت ملی، بحث خروج نیروهای خارجی در سال ۲۰۱۴ م مسئله جدی روز افغانستان بود و نگرانی‌هایی را نسبت به آینده سیاسی، اقتصادی و اجتماعی این کشور به وجود آورده بود. با خروج اکثریت نیروهای خارجی در سال ۲۰۱۴ از افغانستان از یک سو و عدم مهارت و آموزش لازم نیروهای امنیتی افغانستان از سوی دیگر، تحرکات گروه طالبان و سایر گروه‌های تروریستی در نقاط مختلف کشور افزایش یافت. این مسائل یک نوع نگرانی روانی و انتظاری را برای مردم افغانستان به وجود آورده بود؛ از این رو، بخشی از فرصت دولت مردان و رهبران حکومت وحدت ملی را ترمیم واگرایی و تشتت که در زمان تشکیل کابینه و معرفی وزیران و مسائل دیگر به خود اختصاص داده بود، تشکیل می‌داد؛ در عین حال رهبری حکومت توجه به مسائل زیرساختی و گسترش دامنه فعالیت اقتصادی را از چشم‌انداز خود دور نداشت؛ از این رو، در تاریخ ۱۳ دسامبر ۲۰۱۵، رئیس جمهور ترکمنستان، قربان‌قلی بردی محمداف؛ داکتر محمد اشرف غنی، رئیس جمهوری اسلامی افغانستان؛ نواز شریف، نخست‌وزیر پاکستان و حمید انصاری، معاون رئیس جمهور هندوستان، تفاهم‌نامه‌ای را در زمینه ارتباطات



زیرساختی در مراسم تهادب‌گذاری خط لوله‌گازی موسوم به تاپی در مری ترکمنستان (نزدیک ساحه گازی گالکنش) امضا کردند. طبق پیش‌بینی‌های نخستین، بنا بود که این پروژه تا سال ۲۰۲۰ به پایه‌اکمال برسد. مطابق توافق کشورهای دخیل در پروژه، شرکت ترکمن‌گاز ترکمنستان با بیش‌ترین سرمایه‌گذاری، ۸۵ درصد هزینه‌ساخت این پروژه را متقبل شده است. شرکت افغان‌گاز، سیستم‌های گاز بین ایالتی پاکستان (Inter State Gas Systems limited) و شرکت گیل (GAIL) هندوستان هر کدام با ۵ درصد سهم در بودجه، موافقت‌نامه‌سهم‌داران پروژه را به امضا رساندند. رهبری این کنسرسیوم- با توجه به سهم ۸۵ درصدی شرکت ترکمن‌گاز- به عهده این شرکت می‌باشد. هزینه برآورده‌شده برای ساخت لوله‌گاز تاپی در حدود ۱۰ میلیارد دالر آمریکایی و برای ساحات گازی ۱۵ میلیارد دالر می‌باشد. کار ساخت نخستین فاز این پایپ‌لاین در سال ۱۳۹۵ از ترکمنستان تا مرز افغانستان با حضور مقامات عالی‌رتب چهار کشور به طول ۲۰۰ کیلومتر آغاز شد و در پایان سال ۱۳۹۶ ساخت آن به پایان رسید.

کارهای مقدماتی عملی‌سازی و تطبیق پروژه تاپی در خاک افغانستان در آخر سال ۱۳۹۶ و مشخص شدن مسیر عملیاتی آن در بخش افغانستان، در تاریخ ۲۳ فیبروری ۲۰۱۸/۴ حوت ۱۳۹۶ در طی مراسم رسمی و با حضور و سخنرانی رئیس‌ان جمهور افغانستان، ترکمنستان، صدر اعظم پاکستان و وزیر دولت هند در امور سیاست خارجی، کار ساختمان لوله‌گاز ترکمنستان در چهارچوب این پروژه در ولایت باستانی هرات از نقطه صفر مزرزی ترکمنستان و افغانستان آغاز شد. تطبیق این پروژه در بخش افغانستان توسط شرکت مشترک «تاپی لمتد» پیش برده می‌شود. بر بنیاد آخرین گزارش‌ها، در طی یک‌سال اخیر، مطالعات تخنیکی و تفصیلی این پروژه در ولایات پنج‌گانه افغانستان تکمیل شده و بناست که کار عملی آن در ساحه آغاز شود.

مدت قرارداد پیش‌بینی‌شده در پروژه تاپی ۳۰ سال است که سالانه در حدود ۳۳ میلیارد متر مکعب گاز به سه کشور هند، پاکستان و افغانستان صادر خواهد شد. افغانستان در ده سال اول ۵۰۰ میلیون متر مکعب، در ده سال دوم یک میلیارد متر مکعب و در دهه سوم یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون متر مکعب گاز خریداری خواهد کرد. هرچند مدت قرارداد ۳۰ سال ذکر شده است؛ اما با توجه به منابع سرشار طبیعی موجود در آسیای میانه، این خط انتقال گازی می‌تواند برای سال‌های بعد نیز مورد استفاده قرار گیرد و در صورت لزوم و توافق کشورهای منطقه و ایجاد بیش‌تر همگرایی اقتصادی در قالب اعضای کنفرانس «ریکا» به جای سنگ اندازی در مسیر





تطبیق این پروژه، ایران نیز می‌تواند بخشی از گاز صادراتی خود را از طریق این پایپ‌لاین به بازارهای بزرگ اقتصادی و در حال گسترش شبه‌قاره هند صادر نماید.

علاوه بر موارد یادشده، طبق نقشه همگرایی اقتصادی و بازی برد- برد در تاریخ ۱۳ دسامبر ۲۰۱۵، ساخت لین انتقال برق موسوم به TAP با ظرفیت یک هزار میگاووات برق میان حکومت‌های ترکمنستان، افغانستان و پاکستان مطرح شد و تفاهم‌نامه‌ای در این زمینه میان رئیس جمهوری افغانستان، داکتر محمد اشرف غنی، قربانقلی بردی محمدف، رئیس جمهور ترکمنستان و نواز شریف، نخست وزیر وقت پاکستان، امضا شد. بناست که این خط انتقال برق نیز همزمان یا با فاصله نه‌چندان دیر با ساخت این پروژه در کنار مسیر آن ساخته شود. ساخت این پروژه می‌تواند منبع درآمد ثابت و مناسبی را برای افغانستان بابت حق ترانزیت فراهم نموده و نیز باعث اتصال شبکه سراسری برق افغانستان شود.

همکاران رسمی پروژه تاپی: کنسرسیوم لوله گاز تاپی (ترکمن‌گاز، شرکت افغان‌گاز، سیستم‌های گازی بین ایالتی پاکستان و گیل هندوستان) و کنسرسیوم شرکت‌های جاپانی و چینی و بانک انکشاف آسیایی، می‌باشند.

## ۱-۱-۲. تحلیل منافع اقتصادی پروژه تاپی برای افغانستان

### الف. رشد اقتصادی

پروژه تاپی به دلیل داشتن هزینه چندین میلیارد دلاری که در حدود ۴۵ درصد طول این خط در خاک افغانستان واقع شده است و فراهم کردن زمینه درآمد چند صد میلیون دلاری بابت حق ترانزیت و مالیات در سال برای افغانستان و ایجاد زمینه استخدام و اشتغال برای هزاران نفر در زمان ساخت و پس از بهره‌برداری به خاطر نگهداری آن، نقش مؤثری در رشد و توسعه اقتصادی و به‌خصوص تولید ناخالص داخلی (GDP) افغانستان، خواهد داشت. افزایش درآمد ملی، کاهش کسر بودجه دولت و زمینه افزایش تقاضای داخلی به دلیل درآمدزا بودن این پروژه، عواملی هستند که می‌توانند در روند رشد و توسعه اقتصادی افغانستان مؤثر واقع شوند.

### ب. ایجاد اشتغال و کاهش ناامنی

همان‌طوری که اشاره شد، این پروژه بزرگ با توجه به هزینه ساخت بیش از ۱۰ میلیارد دلار

و واقع شدن بیش از ۴۵ درصد مسیر این پروژه در خاک افغانستان، باعث ایجاد اشتغال مستقیم برای ۱۰ تا ۱۲ هزار نفر در زمان ساخت خواهد شد. پس از بهره‌برداری نیز برای ۳۰ سال تعدادی از افراد تخریکی، کارگر ساده و امنیتی جهت حفظ و نگهداری این خط مشغول به کار خواهند بود.

اشتغال و امنیت رابطه مستقیم با همدیگر دارند؛ زیرا تا زمانی که امنیت نباشد، فعالیت‌های اقتصادی و توجه به ساخت زیربناها و ایجاد اشتغال و کاهش نرخ بیکاری با مشکل و توقف همراه خواهد بود. از سوی دیگر، عدم اشتغال نیروی کار جوان و سردرگمی آنان در این قسمت، باعث جلب و جذب آنان توسط گروه‌های تروریستی و مافیایی خواهد شد و براین‌چنین معضلی افزایش ناامنی بیش‌تر را به دنبال خواهد داشت. بر بنیاد گزارش‌های معتبر، در حدود ۶۳ درصد جمعیت افغانستان زیر سن ۲۵ سال بوده و این نرخ جوان بودن در جمعیت سی و پنج میلیونی علاوه بر مزایای پرشمار، تهدیدها و چالش‌های پرشماری را نیز به دنبال خواهد داشت و یکی از این چالش‌ها، جذب و جلب جوانان و نوجوانان توسط گروه‌های تروریستی و محل امنیت خواهد بود. با تطبیق این‌گونه پروژه‌های اشتغال‌زا در دو بخش تخریکی و ساده، از لحاظ امنیتی نیز تأثیر مثبت خود خواهد داشت.

با آغاز کار عملی این پروژه هزاران نفر، به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم، مشغول کار خواهند شد که حکومت می‌تواند از طریق نظارت شفاف و مدیریت کارآمد بر استخدام این کارگران، برای بخشی از نیروی کار مستحق جامعه زمینه اشتغال را فراهم نماید. براین‌دلیل، علاوه بر ایجاد اشتغال و کاهش مهاجرت اقتصادی، سربازگیری از میان جوانان بیکار در حوزه جنوب غرب و جنوب که محل گسترده سربازگیری گروه‌های تروریستی است، به‌طور چشم‌گیری کاسته شده و امنیت نسبی در این منطقه حاکم خواهد شد.

### ج. افزایش درآمد حکومت از طریق حق ترانزیت

بر اساس توافق صورت‌گرفته میان کشورهای اجراکننده پروژه تاپی، نقش افغانستان در کنسرسیوم تاپی لمتید ترانزیتی و عبوری است. بر بنیاد برآوردهای صورت‌گرفته، دولت افغانستان سالانه در حدود ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون دالر آمریکایی تنها از طریق ترانزیت گاز ترکمنستان به هند و پاکستان به شکل مستقیم دریافت می‌کند. البته، این مبلغ به نسبت میزان صدور گاز در سال



متغیر پیش‌بینی می‌شود.

#### د. زمینه‌سازی برای استخراج گاز شمال

هرچند منابع گازی افغانستان نسبت به منابع کشورهای همسایه درصد بالایی را نشان نمی‌دهد؛ اما با توجه به کشف منابع گازی در نوار مرزی شمالی و شمال‌غربی و تثبیت تقریبی ۱۰ تریلیون فوت مکعب گاز در این مناطق (توسلی غرجستانی، ۱۳۹۷: ۳۱۵) - با توجه به تقاضای روز افزون کشورهای واقع در شبه‌قاره هند به منابع انرژی - افغانستان می‌تواند در آینده از این پایپ‌لاین جهت صدور گاز تولیدی خویش نیز استفاده نماید.

#### هـ. تأمین انرژی گازی برای افغانستان

هرچند افغانستان از لحاظ منابع انرژی غنی است؛ اما تا کنون نتوانسته است از منابع موجود جهت برطرف کردن نیازمندی خود به منابع و مواد سوختی استفاده لازم نماید؛ بلکه مواد سوختی با معیارها و کیفیت گوناگون توسط سکتور خصوصی وارد می‌شوند و گاه یک نوع انحصار یا شبه‌انحصار در بازار شکل می‌گیرد که به زیان مصرف‌کنندگان تمام می‌شود. بر بنیاد توافق‌نامه تاپی، افغانستان در سه دوره زمانی مشخص، به اندازه مصرف و حتی مازاد بر مصرف داخلی خویش می‌تواند از کشور ترکمنستان گاز خریداری نماید. افغانستان در ده سال نخست سالانه ۵۰۰ میلیون متر مکعب؛ در ده سال دوم سالانه یک میلیارد متر مکعب و در دهه سوم سالانه یک میلیارد و ۵۰۰ متر مکعب گاز از ترکمنستان خریداری نماید. بهره‌مندی از چنین مزایایی می‌تواند به میزان مصرف انرژی استاندارد در افغانستان کمک نموده و از آلودگی هوا در شهرهای واقع در مسیر این پایپ‌لاین به صورت ملموس جلوگیری نماید.

#### ۲-۱-۲. موانع و چالش‌های پروژه تاپی

با توجه به موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک افغانستان در منطقه و این‌که کشورهای منطقه‌ای و قدرت‌های فرامنطقه‌ای برای خود منافع در افغانستان تعریف کرده‌اند، این کشور محل تنازع و اصطکاک منافع آن‌ها تلقی می‌شود؛ از این رو، تطبیق پروژه‌های کلان و منطقه‌ای بدون مدیریت درست منافع این کشورها با چالش‌های پرشماری روبه‌رو خواهد بود. مهم‌ترین چالش‌ها و موانعی که می‌توان از آن یاد کرد، عبارتند از:





## الف. تأمین منبع اولیه پروژه

یکی از چالش‌های پیش‌روی پروژه، تأمین منابع ساخت و سرمایه‌گذاری روی پروژه می‌باشد. بر بنیاد برخی گزارش‌ها، هزینه ساخت لین انتقال گاز، استخراج و صدور آن، بین ۱۰ تا ۱۵ میلیارد دالر خواهد بود که با وضعیت کشورهای صادرکننده، خریدار و واقع در مسیر، تأمین مبلغ فوق با چالش روبه‌رو خواهد بود. هرچند در طی دو دهه گذشته بارها علاقه‌مندی به سرمایه‌گذاری و مشارکت در تطبیق این پروژه از سوی برخی منابع مالی معتبر خارجی مثل بانک توسعه آسیایی، دویچه بانک آلمان، بانک‌های اگزیم، سیتی گروپ و مورگان استنلی آمریکا و شرکت‌های روسی و چینی اظهار شده و ابراز تمایل کرده‌اند؛ اما نوع هراس‌های امنیتی و دست داشتن متغیرهای گوناگون رقابت‌های سیاسی، امنیتی و منطقه‌ای، ضریب حضور واقعی شرکت‌های سرمایه‌گذار را تا حدودی کاهش داده است (لاشکی و عزتی، ۱۳۹۳: ۴۲). هرچند در حال حاضر این نگرانی نسبتاً کاهش یافته و بخش عمده سرمایه‌گذاری و تأمین منابع مالی ۸۵ درصدی هزینه ساخت توسط شرکت گازی ترکمنستان موسوم به ترکمن‌گاز تعهد شده و سه کشور دیگر هرکدام ۵ درصد سهم در سرمایه‌گذاری دارند؛ اما تا تطبیق کامل این پروژه، نگرانی تأمین منابع مالی هم‌چنان به قوت خود باقی است و ممکن است باعث کندی تطبیق پروژه در زمان پیش‌بینی شده شود؛ زیرا برای یک سرمایه‌گذار بازگشت اصل سرمایه و فرع (سود) آن یک اصل مهم اقتصادی است و با توجه به چالش‌هایی که ممکن است در زمان ساخت یا در زمان بهره‌برداری از پروژه پیش بیاید، ریسک سرمایه‌گذاری و در نتیجه نگرانی فوق را تا حدودی از لحاظ منطق اقتصادی توجیه می‌نماید.

## ب. امنیت شکننده

دومین چالشی که بر سر راه تطبیق این پروژه مهم منطقه‌ای وجود دارد، ناامنی مزمن و دوامدار در مسیر تطبیق این پروژه می‌باشد. فعلاً در حدود ۲۰۰ کیلومتر این پروژه که در داخل ترکمنستان واقع شده است، ساخته شده و بخش دوم آن در خاک افغانستان به طول ۷۵۰ کیلومتر از مناطق غرب و جنوب غرب افغانستان مثل هرات، فراه، هلمند و قندهار که متأثر از حضور گروه‌های شورشی و تروریستی است، می‌گذرد که از لحاظ امنیتی اجرای به موقع پروژه را با چالش روبه‌رو ساخته است. هرچند طالبان در زمان حاکمیت خود و هم‌چنین سال گذشته (۱۳۹۶) در زمان آغاز کار ساخت لین گاز تاپی از ولایت هرات، اعلام کردند که از ساخت این پروژه حمایت می‌کنند؛



اما این موضع چندان قابل اعتماد نیست. پروسه گفت‌وگوهای صلح نیز با گروه طالبان در ماه‌های اخیر سرعت گرفته و تلاش‌ها جهت ایجاد یک صلح سراسری و دوامدار ادامه دارند که با تحقق آن، ممکن است این چالش تا حدودی کم‌رنگ شود؛ منتها رسیدن به یک صلح دوامدار میان دولت افغانستان و گروه طالبان در چارچوب قانون اساسی، نظام سیاسی فعلی و حفظ ارزش‌های دموکراسی دوره نوین در هاله‌ای از ابهام قرار دارد.

علاوه بر گستره نامنی در بخش‌هایی از افغانستان، مسیر این پروژه که از ایالت بلوچستان پاکستان می‌گذرد، نیز از نامنی رنج می‌برد و چالش بنیادی بر سر راه تطبیق به موقع این پروژه در آن مناطق تلقی می‌شود. چالش‌های دیگری که می‌توان به آن اشاره کرد، چالش‌های سیاسی کشورهای پیرامونی، عدم هماهنگی منطقه‌ای به‌ویژه وجود اختلاف دوامدار میان هند و پاکستان، اصطکاک منافع کشورهای فرامنطقه‌ای مانند آمریکا، روسیه، چین و برخی از کشورهای دیگر و در نهایت عدم توافق همه‌جانبه بر سر ارزش گاز و حق ترانزیت این پروژه می‌باشد.

## ۲-۲. پروژه انتقال برق کاسا - ۱۰۰۰

یکی از پروژه‌های مهم انتقال و ترانزیت انرژی از آسیای میانه به جنوب آسیا، پروژه انتقال برق کاسا - ۱۰۰۰ که شامل کشورهای قیرغزستان، تاجیکستان، افغانستان و پاکستان می‌شود، می‌باشد. هرچند در سال‌های آغازین ترانزیت برق، بناست که این خط انتقال برق، برق مازاد تولیدی تابستانه کشورهای قیرغزستان و تاجیکستان را از مسیر افغانستان به بازار انرژی پاکستان انتقال دهد؛ اما در درازمدت می‌تواند به‌عنوان مسیر ترانزیتی در تمام فصول سال مورد استفاده قرار گیرد. این لین انتقال برق در طی ۱۵ سال نخست ۱۰۰۰ میگاوات برق برای پاکستان و ۳۰۰ میگاوات برق افغانستان انتقال می‌دهد که برای ۱۵ سال دوم نیز قابل تمدید می‌باشد و بناست که این لین برق به عنوان یک خط دائمی و طولانی مدت انتقال انرژی میان آسیای میانه و جنوب آسیا از مسیر افغانستان مورد بهره‌برداری قرار بگیرد.

پروژه کاسا - ۱۰۰۰ در سال ۲۰۰۵ توسط کنفرانس همگرایی / همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای برای افغانستان (ریکا) پیشنهاد شد. پس از طرح این پروژه و در اجندا قرار گرفتن آن، پس از دو نیم سال مذاکره و گفت‌وگو پیرامون مسائل مالی، حقوقی و ایجاد انسجام میان کشورهای صادرکننده و واردکننده، موافقت‌نامه‌های نخستین لین این پروژه در ۶ نوامبر ۲۰۰۷



در شهر استانبول ترکیه میان چهار کشور فوق به امضا رسید. در سال ۲۰۱۱م، مطالعات اقتصادی و تخنیکی پروژه کاسا - ۱۰۰۰ با حمایت و هزینه بانک جهانی توسط شرکت کانادایی به نام (SNC-Lavalin) تکمیل شده و به دولت وقت افغانستان ارائه گردید. طول این پروژه در حدود ۱۲۵۰ کیلومتر برآورد شده است که در حدود ۶۵۲ کیلومتر آن در خاک افغانستان واقع شده است. آغاز این لین انتقال برق از قرغیزستان به طرف تاجیکستان (سنگ توده) و سپس از سرحد ولایت قندوز وارد افغانستان شده و بعد از گذشت از کوه‌های هندوکش، وارد کابل و سپس به طرف جلال‌آباد و مرز تورخم و نوشهره در پاکستان امتداد می‌یابد.

طبق توافق اولیه، سرمایه‌گذاری و مالکیت در پروژه کاسا-۱۰۰۰ چنین پیش‌بینی شده است:

مجموع سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای این پروژه یک میلیارد و صد و هفتاد میلیون دالر آمریکایی است که سهم کشورهای ذی‌نفع چنین پیش‌بینی شده است:

افغانستان ۴۰۴ میلیون دالر؛

پاکستان ۲۳۲ میلیون دالر؛

تاجیکستان ۳۰۱ میلیون دالر؛

قرغیزستان ۲۳۳ میلیون دالر.

از مجموع مبلغ ۴۰۴ میلیون دالر سهم افغانستان ۳۱۶.۵ میلیون دالر آن از طریق کمک‌های بلاعوض بانک جهانی و ۴۰ میلیون دالر آن از برنامه حمایت جامعه (Community Support Program) از طریق صندوق بازسازی افغانستان تمویل خواهد شد.

هم‌چنین، مبلغ ۴۷.۵ میلیون دالر برای مالیات و استملاک زمین از طرف حکومت افغانستان پرداخت خواهد شد. طبق آخرین آمار و برآوردها، هزینه این پروژه در حدود ۳۰ میلیون دالر دیگر نیز افزوده شده است و به یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون دالر رسیده است.

در ماه آپریل ۲۰۱۵، موافقت‌نامه اصلی ساخت و موافقت‌نامه خرید برق میان کشورهای فروشنده و خریدار برق به امضا رسید. سپس بحث تدارکات و داوطلبی (مناقصه) پروژه برگزار شد. پس از سپری شدن زمان داوطلبی، آفرگشایی شد و معلوم شد که قیمت پیشنهادی توسط شرکت‌های داوطلب بیش‌تر از بودجه اصلی پروژه است که منجر به تغییر ساختار پروژه گردید و در یک جلسه دیگر کمیته تدارکات در ۲۵ اگست ۲۰۱۶ در پاریس فرانسه، بنا شد که مناقصه



این پروژه تا ۹ سپتامبر ۲۰۱۶ در تاجیکستان و تا ۳۰ سپتامبر ۲۰۱۶ در افغانستان به اعلام مجدد گذاشته شود. پس از آفرگشایی نوبت دوم و تطبیق شرایط مندرج در شرطنامه‌ها و سایر پرسسجر قانونی پروژه‌ها، در ۲۰ قوس ۱۳۹۶ قرارداد ساخت این خط برق با دو شرکت خصوصی هندی KPTL و KEC با هزینه ۲۳۵ میلیون دلار از کمک‌های بدون بازپرداخت بانک توسعه آسیایی امضا شد. طبق قرارداد مذکور بناست که این طرح طی سه سال اجرا و به مرحله بهره‌برداری برسد.

همکاران رسمی این پروژه علاوه بر افغانستان، پاکستان، تاجیکستان و قرغیزستان، بانک جهانی، بانک انکشاف آسیایی، بانک سرمایه‌گذاری اروپایی و اداره انکشاف بین‌المللی ایالات متحده آمریکا نیز می‌باشد.

## ۲-۱-۲. تحلیل اقتصادی پروژه

تکمیل این پروژه هم‌چنان که برای کشورهای آسیای میانه و پاکستان از نظر اقتصادی و تأمین انرژی ارزشمند است و باعث ارتباطات تجارت انرژی می‌گردد، برای افغانستان نیز مهم است؛ زیرا تکمیل این پروژه باعث خواهد شد که افغانستان به‌عنوان مسیر ترانزیت انرژی میان آسیای میانه و جنوب آسیا نقش ژئواکونومیک و ژئوپولیتیک خود را در منطقه بیش از پیش تثبیت نماید. علاوه بر ایجاد اهمیت مسیر ترانزیتی افغانستان، این کشور می‌تواند انرژی مورد نیاز خود را معمولاً در طی دو فصل، یعنی تابستان و زمستان، که افغانستان با کمبود برق روبه‌رو است، از طریق ۳۰۰ میگاوات برق در نظر گرفته شده در موافقت‌نامه که در آینده قابل افزایش نیز می‌باشد، تأمین نماید. در صورت توجه و حمایت عملی حکومت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در تولید انرژی داخلی و استفاده از منابع آبی، آفتابی و فسیلی و خرید تضمینی آن توسط حکومت (چنان‌که قانون و مقرر این بخش توسط حکومت تهیه و تصویب شده است و اینک شماری از علاقه‌مندان سکتور خصوصی حاضر به سرمایه‌گذاری در بخش تولید انرژی شده‌اند)، می‌تواند به‌عنوان یک ظرفیت استثنایی در صادرات برق اضافی تولید شده در داخل کشور به کشورهای واقع در جنوب آسیا مورد استفاده قرار گیرد.

## ۲-۳. پروژه انتقال برق ۵۰۰ کیلوولت (ترکمنستان، افغانستان و پاکستان)

پس از روی کار آمدن حکومت جدید در سال ۱۳۹۳، علی‌رغم چالش‌های پر شمار امنیتی به



خاطر خروج نیروهای خارجی از افغانستان و واگذاری تمام مسئولیت‌های امنیتی و دفاع از مرزهای طولانی و گسترده کشور، به پروژه‌های انکشافی و زیربنایی بیش از گذشته توجه شد. هرچند تطبیق و اجرای پروژه‌های زیربنایی به‌ویژه پروژه‌های بزرگ زمان‌بر می‌باشد، با این وجود اجرا و تطبیق پروژه‌های کلان ملی و منطقه‌ای در طی چند سال اخیر سرعت قابل ملاحظه‌ای یافته است. در ابتدا بنا بود که لین برق توتاپ (TUTAP) میان پنج کشور ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، افغانستان و پاکستان احداث شود؛ اما پس از مطرح شدن لین برق کاسا - ۱۰۰۰ این طرح منتفی شد و بنا شد که برق صادراتی ترکمنستان از دو مسیر: یکی از مرز آقینه، شبرغان و پلخمیری به کابل و جنوب هندوکش جهت مصرف و تأمین برق داخلی افغانستان کشیده شود و دیگری از مرز تورغندی، هرات، قندهار و سپس تا پاکستان احداث شود.

پروژه انتقال برق ۵۰۰ کیلوولت (TAP) در ۱۳ دسامبر ۲۰۱۵ میان حکومت‌های ترکمنستان، افغانستان و پاکستان مطرح شد و تفاهم‌نامه‌ای در این زمینه میان رئیس جمهوری افغانستان، داکتر محمد اشرف غنی؛ قربانقلی بردی محمدف، رئیس جمهور ترکمنستان و نواز شریف، نخست وزیر وقت پاکستان، امضا گردید. این سه کشور تعهد نمودند تا برای ایجاد یک خط جدید انتقال برق ۵۰۰ کیلوولت، کار مشترک انجام دهند؛ بنابراین، گروه‌های تخنیکی سه‌جانبه در ماه مه سال ۲۰۱۶ تعیین شد تا مذاکرات آغاز شود. نقشه راه پروژه تاپ در اکتوبر سال ۲۰۱۶ در جلسه وزرا در برنامه CAREC بانک انکشاف آسیایی تصویب شد. بانک انکشاف آسیایی با مساعدت‌های تخنیکی منطقه‌ای و ظرفیتی که دارد، به حیث دارالانشای پروژه فوق موافقت نمود.

در حال حاضر، کار مطالعاتی و تخنیکی روی این پروژه جریان دارد. در صورت ساخت و به بهره‌برداری رسیدن این پروژه، باعث می‌شود که خطوط انتقال برق در افغانستان توسعه یافته و مکمل پروژه برق منطقه‌ای ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، افغانستان و پاکستان و بازار مهم منطقه‌ای انرژی آسیای جنوبی (کاسا - ۱۰۰۰) باشد.

طبق توافقات انجام‌شده، بناست که تمویل این پروژه توسط بانک انکشاف آسیایی با سرمایه‌گذاری تقریبی ۱,۲ میلیارد دالر صورت گیرد. همکاران رسمی این پروژه عبارتند از کشورهای ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و بانک انکشاف آسیایی.



## ۲-۳-۱. تحلیل اقتصادی پروژه

با تکمیل شدن این پروژه، خطوط انتقال سراسری شبکه برق کشور به هم وصل خواهد شد و یک بازار یکپارچه انرژی میان کشورهای پیرامونی افغانستان، مثل ترکمنستان، تاجیکستان، ازبکستان، قرغیزستان، پاکستان و حتی ایران، به وجود خواهد آمد؛ بنابراین، اگر حکومت و دولت افغانستان با رویکرد همگرایی اقتصادی منطقه‌ای حرکت کند و از طریق سازمان‌ها و نهادهای منطقه‌ای به این کار سرعت ببخشد و از سوی دیگر از طریق تشویق بخش خصوصی زمینه تولید انرژی از منابع داخلی را فراهم نماید، در طی ۵ تا ۱۵ سال آینده علاوه بر تأمین انرژی مورد نیاز داخلی، زمینه برای صادرات انرژی تولید داخلی نیز فراهم خواهد شد.

از سوی دیگر، شبکه انتقال برق افغانستان می‌بایست به صورت «نت‌ورک» تمام ولایات کشور را از راه‌های مختلف و به صورت «رفت و برگشت هوشمند» یا «اسمارت لین» تحت پوشش قرار دهد. وزارت انرژی و آب با درک چنین موضوعی، تولید تقریبی ۲۰۰۰ میگاوات برق را از طریق مشارکت سکتور خصوصی در تولید و فروش برق به داوطلبی گذاشته است و این مهم می‌تواند زمینه تولید برق از منابع تجدیدپذیر از طریق بندهای آب‌گردان، منابع آفتابی و در برخی از مناطق از طریق باد تولید نموده و با نرخ مصوب به حکومت افغانستان با هدف مصرف داخلی یا صادرات به فروش برساند. اگر این کار محقق شود، علاوه بر خودکفایی در تولید انرژی برق، زمینه رشد تولید این کالای ارزشمند با هدف صادرات بیش از پیش فراهم خواهد شد.

## ۳. شبکه‌های ترانسپورتهای منطقه‌ای افغانستان

یکی از عوامل مهم در بحث توسعه و پیشرفت کشورها، ایجاد و احداث راه‌ها و مسیرهای ترانسپورتهای داخلی و منطقه‌ای می‌باشد. این عامل از جایگاه ارزشمندی در کشورها برخوردار بوده که گاه به آن «اقتصاد ترانسپورت» نیز گفته می‌شود. برخی از ظرفیتهای ترانسپورتهای می‌توان به‌عنوان «افغانستان، چهار راه ترانزیت» از آن نام برد، عبارتند از:

- برنامه یک راه - یک کمربند/ راه ابریشم جدید (چین، قزاقستان، ازبکستان و افغانستان)؛
- راه ترانزیتی، ترانسپورتهای و بازرگانی لاجورد (افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه)؛



- کریدور ترانسپورتی و ترانزیتی بین‌المللی چابهار (افغانستان، ایران و هند)؛
- کریدور خط آهن پنج‌جانبه (ایران، افغانستان، تاجیکستان، قرغیزستان و چین)؛
- شبکه خط آهن داخلی افغانستان؛
- پروژه جاده‌ای ترانس - هندوکش (دوشی - بامیان)؛
- کریدور شمال - جنوب (از بندر حیرتان تا مرز اسپین بولدگ)؛
- کریدور شرق - غرب (از مرز اسلام‌قلعه تا بندر تورخم).

### ۳-۱. طرح یک کمربند - یک راه

جاده ابریشم نوین با نام رسمی «یک کمربند اقتصاد، یک راه» از ابتکارات رئیس جمهور چین است که در سال ۲۰۱۳م، آن را مطرح کرد. طبق طرح رئیس جمهور چین، این پروژه از دو بخش اصلی تشکیل شده است: ۱) کمربند اقتصادی راه ابریشم و ۲) راه ابریشم دریایی.

هم‌چنین، رئیس جمهور چین، «جین‌پینگ»، در ۲۴ ثور ۱۳۹۶ در اجلاس دو روزه که رهبران ۲۹ کشور دنیا به شمول نخست وزیران اسپانیا، ایتالیا، یونان و مجارستان و دبیر کل سازمان ملل متحد، رئیس بانک جهانی و رئیس صندوق بین‌المللی پول حضور داشتند، چارچوب برنامه بلندپروازانه خود را تحت عنوان «جاده ابریشم نوین» اعلام کرد و وعده سپرد که برای احیای «جاده ابریشم قدیم» ۱۲۴ میلیارد دالر سرمایه‌گذاری خواهد کرد.

#### بنیاد اندیشه

در مورد تاریخچه جاده ابریشم یا «راه ابریشم» می‌توان گفت که شبکه‌ای از راه‌های به هم پیوسته است که با هدف تجارت و بازرگانی در آسیا به وجود آمده بود که خاور و باختر و جنوب آسیا را به هم و به شمال آفریقا و شرق اروپا پیوند می‌داد؛ مسیری که تا قرن پانزدهم میلادی به مدت ۱۷۰۰ سال، بزرگ‌ترین شبکه بازرگانی دنیا بود. بر بنیاد منابع تاریخی، آغاز این راه از مسیر شهرهای ساحلی شرق چین و برای پیش‌گیری عبور از بیابان‌های مرکزی چین، این مسیر به دو راه شمالی و جنوبی تقسیم می‌شد. مسیر شمالی که امروزه بیش‌تر از آن با نام «راه ابریشم» یاد می‌شود، از شهر «توان‌هوانگ» آغاز می‌شد و پس از گذر از ایالت‌های گوناگون در چین و پیش از رسیدن به بیابان بزرگ مرکزی چین، به سه راه گوناگون تقسیم می‌شد که دو مسیر آن‌ها از شمال صحرای بزرگ چین و یکی از جنوب آن عبور می‌کرد.

مسیر جنوبی یک مسیر ثابت بود و با گذشتن از مرزهای چین، این مسیر وارد قرقیزستان





می‌شد که نخستین منزل آن «اوزکند» و سپس «اوش» از جمله کانون‌های مهم تولید ابریشم بود و هم‌اکنون بزرگ‌ترین کارخانه ابریشم‌کشی و ابریشم‌بافی را در خود جای داده است. این مسیر پس از آن وارد سرزمین فرغانه شده و پس از گذر از راه بالیغ و آلمالیغ و اترار به سمرقند، بخارا، جیحون، باکتیریا (بلخ) و سپس به مرو و به سرخس می‌رسید. از سرخس به طرف نیشابور، گرگان، ری، حکمتانه، قزوین، زنجان، اردبیل، تبریز و ایروان می‌رفت. سپس از ایروان به ترابوزان و بندرهای شام از یک طرف و از جانب دیگر با عبور از مناطق مثل کنگاور، بیستون، فرمیس، قصر شیرین به بغداد و نقاط مختلف دیگر کشور امروزی عراق منتهی می‌گردید.

مسیر فرعی دیگر راه ابریشم از بلخ به طرف دره شکاری و با عبور از آن به سمت بامیان، کابل، پیشاور و در نهایت به هند متصل می‌شد. جاده ابریشم که در حدود ۱۱۰۰۰ کیلومتر و طبق نقل دیگر در حدود ۸۰۰۰ کیلومتر (ساسان‌پور، ۱۳۸۹: ۳) راه را احتوا می‌کرد، نزدیک به ۱۷ قرن، بزرگ‌ترین شبکه راه مواصلاتی میان آسیا، شمال آفریقا و شرق اروپا بود.

نخستین بار در سال ۱۸۷۷ میلادی، جغرافیادان و زمین‌شناس آلمانی به نام «ریت هوفن» نام «جاده یا راه ابریشم» را به دلیل انتقال و ترانزیت ابریشم چین از این مسیر به دریای مدیترانه و سپس به مناطق گوناگون دنیا و از جمله اروپا، برای آن برگزید و پس از آن در میان مردم نیز مورد استقبال و مقبولیت قرار گرفت (پنجشیری، ۱۳۸۷: ۳۵).

در حال حاضر، اقتصاد بزرگ چین به سرعت در حال توسعه است و استفاده از ظرفیت‌ها و توان‌های بالفعل و بالقوه موجود در این کشور، از وی دومین اقتصاد بزرگ در سطح دنیا ساخته است و روی مسیرهای ترانزیتی خود با کشورهای دیگر اهمیت زیادی قایل است؛ چنان‌که رئیس‌جمهور چین در زمان افتتاحیه کنفرانس «یک کمربند- یک راه» اعلام کرد که برای احیای «جاده ابریشم قدیم» تحت عنوان سرمایه‌گذاری در «جاده ابریشم نوین» سرمایه‌گذاری هنگفتی انجام خواهد داد.

هدف از احیای جاده ابریشم، ایجاد یک منطقه اقتصادی یکپارچه، هماهنگ و بر مبنای سیاست اقتصاد برد- برد در مسیر کشورهای جاده ابریشم قدیم گفته شده است؛ اما به آن محدود نمی‌شود و قرار است که به کشورهای جنوب‌شرقی و جنوب آسیا از جمله پاکستان نیز گسترش یابد. هدف از طرح احیای مجدد این مسیر، افزایش ترانزیت و حمل و نقل کالای تجاری میان



کشورهای واقع در این حوزه می‌باشد.

طبق طرح موجود، راه ابریشم نوین از سه مسیر تشکیل شده است؛ مسیر شمالی، مرکزی و جنوبی که هرکدام اهمیت اقتصادی، ترانزیتی، سیاسی و اجتماعی خود را دارند. بازارهایی که در حوزه‌های جمعیتی این مسیرها واقع شده‌اند، نزدیک به ۴۵ درصد کل جمعیت دنیا (بیش از سه میلیارد نفر) را شامل می‌شود. دولت چین از سال ۲۰۱۳ تا کنون با بیست کشور و ده‌ها نهاد بین‌المللی در زمینه پیشبرد و ایجاد این بازار قراردادهایی را به امضا رسانده است و بر اساس امضای یک تفاهم‌نامه میان چین و افغانستان، سال گذشته اولین قطار باری کالای تجاری از چین به مقصد افغانستان با عبور از کشورهای قزاقستان و ازبکستان وارد بندر حیرتان شد که در آینده این مسیر قابل گسترش و سرمایه‌گذاری بیش‌تر میان چین، افغانستان و سایر کشورهای منطقه خواهد بود.

جایگاه افغانستان در طرح «یک کمربند، یک راه» برجسته است و می‌تواند نقش سابق خود را در پیوند به جاده ابریشم قدیم و متصل کردن کشورهای واقع در حوزه «راه ابریشم نوین» به خوبی ایفا نماید. در حال حاضر، افغانستان از طریق کشورهای آسیای مرکزی از طریق خط آهن به چین راه دارد و تلاش‌هایی صورت گرفته است که افغانستان از طریق خطوط آهن به کشورهای ترکمنستان، ایران، ترکیه و سپس به اروپا، به‌عنوان واسطه تعاملات اقتصادی و ارتباطات منطقه‌ای نقش برجسته داشته باشد. **بنیاد اندیشه**

### ۲-۳. راه ترانزیتی، ترانسپورتی و بازرگانی لاجورد

لاجورد راه تجاری، ترانزیتی و ترانسپورتی میان کشورهای افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه می‌باشد. حکومت فعلی به موازات تلاش‌های متمرکز خود جهت تحکیم امنیت و مبارزه نفس‌گیر با گروه‌های تروریستی در کشور، از توجه به مسیرهای ارتباطی و ترانزیتی جهت ایجاد سهولت دادوستد خارجی غافل نبوده؛ بلکه در صدد یافتن راه متعدد برای نقل و انتقال کالا و تجارت خارجی و رهایی از وابستگی کامل به مسیر بازرگانی بندر کراچی پاکستان بوده است. یکی از تلاش‌هایی که آهسته و پیوسته در مدت کوتاه به ثمر نشست، راه بازرگانی لاجورد می‌باشد. با احداث و تکمیل راه لاجورد افغانستان به‌عنوان مسیر و حلقه اتصال‌دهنده‌ای میان کشورها و قاره‌های مختلف (اورآسیا) نقش بارزی خواهد داشت. به سخن





دیگر، تلاش رهبران و مسئولان حکومت علاوه بر قطع وابستگی به بندر تجاری کراچی، همزمان روی پیشبرد کارها از نظر عملی در بندر چابهار و طرح جاده ابریشم جدید (طرح یک کمربند-یک راه)، به دنبال گزینه چهارم، یعنی اتصال افغانستان از مسیر زمینی و ریلی با کشورهای مدیترانه و اروپا، نیز بوده است.

راه لاجورد نشان برآیند کارآیی سازمان‌های همکاری اقتصادی منطقه‌ای (ریکا) می‌باشد. نخستین بار این طرح در نشست ششم ریکا در سال ۱۳۹۴ مطرح شد. پس از تلاش‌ها و رایزنی‌های گسترده در هفتمین کنفرانس «ریکا» در سال ۱۳۹۶، در پایتخت ترکمنستان که در رأس هیأت بلندپایه دولتی شرکت‌کننده در این اجلاس، استاد دانش معاون دوم ریاست جمهوری قرار داشت؛ تفاهم‌نامه ایجاد و احداث راه لاجورد در حضور ایشان میان وزیران خارجه کشورهای افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه به تاریخ ۱۵ نوامبر ۲۰۱۷ به امضا رسید. با تلاش‌ها و پیگیری‌های لازم، سرانجام این مسیر مهم ترانزیتی-تجاری در ۲۲ قوس ۱۳۹۷ / ۱۳ دسامبر ۲۰۱۸ توسط رئیس‌جمهور داکتر محمدشرف غنی افتتاح شد و نخستین محموله تجاری افغانستان با عبور از بندر تورغندی هرات روانه ترکیه و اروپا گردید.

راه لاجورد از دو بندر تورغندی و آقینه می‌تواند کالای تجاری افغانستان را از طریق کشورهای ترکمنستان، دریای خزر (کاسپین)، آذربایجان، گرجستان و ترکیه به کشورهای اروپایی برساند و کالای تجاری مورد نیاز کشور را از این طریق به داخل کشور انتقال دهد. با آغاز بهره‌برداری از مسیر راه لاجورد، افغانستان علاوه بر مسیرهای بازرگانی از طریق بندر کراچی، بندر چابهار و کشورهای آسیای میانه و چین، از این مسیر نیز به بازارهای بین‌المللی دسترسی پیدا کرده است که در تاریخ سیاسی، اقتصادی و تجاری افغانستان یک گام ارزنده می‌باشد.

### ۳-۳. راه ترانزیتی بندر چابهار

همان‌سان که پیش از این اشاره شد، به دلیل محاط بودن افغانستان به خشکی و عدم دسترسی به آب‌های آزاد، تجارت خارجی این کشور در گذشته به دلیل وابسته بودن تنها به یک مسیر تجاری (بندر کراچی) با مشکل پرشماری روبه‌رو بود. مسائل اقتصادی و بازرگانی میان افغانستان و پاکستان به دلیل اختلافات مرزی و نفوذ استخبارات منطقه‌ای و وجود گروه‌های تندرو مذهبی در بسیاری از موارد تحت‌الشعاع مسائل سیاسی و امنیتی قرار می‌گرفت؛ از این رو، حکومت

افغانستان از دیرزمان به دنبال رهایی از انحصار مطلق و کامل به مسیر تجاری بنادر پاکستان بود. در دوره حکومت وحدت ملی این پروسه سرعت گرفت و مسیرهای متعدد تجاری از جمله بندر چابهار از مرحله طرح به مرحله عملیاتی شدن رسید.

موافقت‌نامه توسعه بندر تجاری و ترانزیتی «چابهار» میان سه کشور هند، افغانستان و ایران در سوم جوزای ۱۳۹۵ توسط رئیس‌ان جمهوری ایران، افغانستان و صدراعظم هند در تهران به امضا رسید. هرچند نمی‌توان بازه زمانی مشخصی برای به ثمر نشستن پروژه‌های کلان زیربنایی که به نحوی متأثر از عوامل سیاسی - امنیتی است، تعیین کرد؛ اما از آنجا که اراده جدی و سیاسی در حکومت فعلی در تعقیب و پیگیری پروژه‌های کلان منطقه‌ای وجود داشته و دارد، جای امیدواری است که در آینده نزدیک این طرح‌ها و پروژه‌ها به ثمر بنشینند و افغانستان به عنوان یک چهارراه ترانزیت انرژی و کالای تجاری میان آسیای میانه، خاورمیانه، اروپا از یک طرف و آسیای جنوبی و جنوب شرقی از سوی دیگر مبدل شود.

بر بنیاد الفبای اقتصاد توسعه، در صورتی که صلح و آرامش در کشور حاکم شود، با تطبیق و بهره‌برداری کامل از پروژه‌هایی که در این نوشتار نام برده شد و همچنین سایر پروژه‌ها و طرح‌های مرتبط به «ریکا»، به تدریج اقتصاد متکی به کمک‌های خارجی، تجارت نامتوازن دچار کسری بی‌انگشاید و نرخ بیکاری بالا، بهبود خواهد یافت. هرچند تا رسیدن به مرز ایده‌آل و خودکفایی در اقتصاد ملی راهی بس دشوار در پیش رو داریم؛ اما هر گامی که در این راستا برداشته شود، ارزشمند است.

### ۳-۳-۱. تحلیل اقتصادی پروژه

توسعه و استفاده از بنادر آبی و اتصال کشور به دنیای خارج از طریق راه‌های دریایی، تنها گزینه کاهش هزینه نقل و انتقالات تجاری افغانستان در بخش صادرات و واردات و کاهش وابستگی به یک مسیر تجاری می‌باشد. استفاده از بندر چابهار از یک سو بازی اقتصادی برد-برد میان کشورهای هند، ایران، افغانستان و کشورهای آسیای میانه می‌باشد و از سوی دیگر، نشان‌دهنده جایگاه ژئواکونومیک و مزایای اقتصادی برای افغانستان که به برخی از آن‌ها اشاره می‌گردد، می‌باشد.



## الف. افزایش مراودات بازرگانی میان افغانستان و هند بدون واسطه پاکستان

با توسعه و بهره‌برداری از بندر چابهار، وابستگی انحصاری بازرگانان افغانستان به بندر کراچی پاکستان از طریق مرز تورخم، به‌طور قابل توجهی کاهش خواهد یافت. بندر کراچی از بنادری است که بیش‌ترین حجم واردات و صادرات کالاهای بازرگانان افغانستان در گذشته از آن صورت می‌گرفت و تا کنون نیز درصد بالایی از چنین وابستگی وجود دارد. با وجود این‌که میان دولت‌های افغانستان و پاکستان قرارداد سهولت تجارتي تحت عنوان قرارداد «ابتا» وجود دارد؛ اما متأسفانه به‌طور مکرر اتفاق افتاده است که به‌خاطر مشکلات سیاسی، امنیتی یا مرزی، روزهای متوالی مرز تورخم که کالای تجاری افغانستان از آن صادر یا وارد می‌شود، مسدود می‌شود که این کار باعث وارد شدن میلیون‌ها دالر خسارت و ضرر به بخش بازرگانی و سکتور خصوصی افغانستان می‌شود.

در حال حاضر، یک شرکت هندی امتیاز استفاده و بهره‌برداری از بندر چابهار را به عهده گرفته است و نخستین محموله تجاری و صادراتی افغانستان توسط یک فروند کشتی باربری متعلق به سازمان کشتیرانی هند از بند چابهار به مقصد هند و بالعکس در اواخر سال ۱۳۹۷ انتقال داده خواهد شد که در تاریخ تجارت و دادوستد خارجی افغانستان بی‌پیشینه است.

## ب. دسترسی آسان افغانستان به آب‌های آزاد

هرچند پاکستان تلاش می‌کند که با جلب سرمایه‌گذاری کشور چین در بندر گوادر که با بندر چابهار در حدود ۴۵ مایل فاصله دارد، نظر دولت و بازرگانان افغانستان را به آن جلب نماید؛ اما به‌خاطر ایجاد مشکلات عمده پاکستان در گذشته بر سر راه ترانزیتی تجاری پاکستان به افغانستان و بر عکس، بازرگانان افغانی تا کنون تمایل چندانی به سرمایه‌گذاری یا استفاده از این بندر نشان نداده‌اند. البته، «بندر گوادر» به‌عنوان یک گزینه رقیب و بدیل در درازمدت با «بندر چابهار» باید مورد توجه بخش تجارت خارجی افغانستان قرار گیرد و این کار می‌تواند باعث کاهش حق ترانزیت، سهولت در ارائه خدمات و تسهیلات رقابتی در بخش اعطای جواز سرمایه‌گذاری برای تاجران افغانی در این بنادر با هدف جلب توجه بازرگانان به صورت روزافزون گردد.



### ج. امکان جلب سرمایه‌گذاری بیش‌تر در بخش ترانسپورت

استفاده از بندر چابهار باعث می‌شود که سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در بخش ترانسپورت جاده‌ای و ریلی در افغانستان افزایش یابد. با افتتاح بندر چابهار، افغانستان می‌تواند به آسیای میانه، مثل کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان و قزاقستان، از دو طریق جاده‌ای و ریلی وصل شود که این موضوع باعث افزایش اهمیت ژئواکونومیک و ژئوپولیتیک افغانستان شده و عواید قابل توجهی را نیز نصیب افغانستان خواهد نمود. دولت هند معطوف به اتصال به بازارهای افغانستان و آسیای میانه در گذشته روی ساخت شاهراه زرنج-دلارام سرمایه‌گذاری نموده است. پس از اتصال بندر چابهار از طریق زاهدان-زرنج به دلارام، این مسیر می‌تواند به ۲۰۰۰ کیلومتر شاهراه‌های حلقه‌ای افغانستان که شامل بیش از ۱۶ ولایت افغانستان می‌شود، متصل شود و سپس با عبور از مسیر هرات، بادغیس، فاریاب و مزارشریف به آسیای میانه منتهی شود.

### د. دسترسی هند به مسیر ترانزیت انرژی آسیای میانه

بندر چابهار این مزیت را دارد که برای هند که چهارمین کشور بزرگ استفاده‌کننده انرژی در جهان است، زمینه استفاده و دسترسی به ۱۵۰ میلیارد بیرل نفت خام ایران، ۱۱۸۷ تریلیون متر مکعب ذخایر گاز طبیعی این کشور را می‌دهد. هم‌چنین، این بندر زمینه دسترسی هند به بازار انرژی آسیای مرکزی را به شمول ترکمنستان و قزاقستان که دارای بیش از ۳۰ میلیارد بیرل نفت خام و ۲۶۵ تریلیون متر مکعب گاز ذخایر طبیعی، ۶۷۹،۳۰۰ تن اورانیوم و بیش از ۳۷۰۰۰ میلیون تن زغال‌سنگ دارند، فراهم می‌نماید. هند از طریق افزایش مبادلات تجاری با افغانستان و آسیای میانه از این ظرفیت برخوردار است که میزان تجارت خود را که در سال ۲۰۱۵م به یک میلیارد و ۲۶۷ میلیون دالر می‌رسید، به میزان ۴۵۰ تا ۵۰۰ میلیارد دالر در سال با این کشورها افزایش دهد که این موضوع می‌تواند به نحوی بر وضعیت اقتصاد افغانستان نیز تأثیر مستقیم و غیر مستقیم بر جای بگذارد.

### هـ دسترسی آسان تجار به بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی

بندر چابهار فرصت بزرگی اقتصادی و تعاملات تجاری افغانستان با کشورهای حوزه خلیج فارس، هند، آسیای میانه، خاورمیانه و کشورهای اروپایی (اورآسیا) را فراهم می‌سازد که در درازمدت بیش از شرایط کنونی به نفع صلح، ثبات سیاسی و اقتصادی کشورهای ذی نفع و





دخیل در پروژه خواهد بود؛ بنابراین، بندر چابهار می‌تواند موقعیت ژئوپولیتیک و ژئواکونومیک افغانستان را نسبت به گذشته بهتر نموده و از طریق تعاملات اقتصادی و ارتباطات ترانزیتی، زمینه همکاری اقتصادی برد-برد و همگرایی بیش‌تر را میان کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای فراهم سازد.

## نتیجه‌گیری

با توجه به موقعیت و جایگاه افغانستان در منطقه و گشایش برخی از راه‌های ترانزیتی در سال‌های اخیر و تغییر تدریجی روش‌های تعامل منطقه‌ای از ژئوپولیتیک به ژئواکونومیک، این کشور ظرفیت تبدیل شدن به چهارراه ترانزیتی را دارد. چنان‌که در این نوشته بررسی شد، طرح‌هایی که عملی شده یا در حالی اجراست و هم‌چنین سایر طرح‌هایی که مطالعات اقتصادی و تخنیک‌های آن‌ها در حال انجام است، می‌توانند جایگاه افغانستان را در سطح منطقه افزایش داده و باعث رشد و توسعه اقتصادی افغانستان شوند؛ زیرا با رونق گرفتن تجارت خارجی، تاجران افغانستان می‌توانند به آسانی صادرات محصول تولیدی داخلی را به کشورهای همسایه و فراتر از آن انتقال دهند. از مهم‌ترین اقلام صادراتی افغانستان، محصولات زراعتی و معادن طبیعی است که با کاهش هزینه نقل و انتقال آن‌ها به کشورهای پیرامونی و فراتر از آن، باعث افزایش تولید، ایجاد اشتغال و صادرات می‌گردد که برآیند آن بهبود کسری بیلانس تجاری و افزایش درآمد ملی افغانستان خواهد بود. از سوی دیگر، با به ثمر نشستن پروژه‌های انتقال انرژی از آسیای میانه به آسیای جنوبی و هم‌چنین با بهره‌برداری از پروژه‌های زیربنایی ترانزیتی مثل راه لاجورد، بندر چابهار، خط آهن چندجانبه میان افغانستان، ایران، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، چین و پاکستان و پروژه یک کمربند-یک راه و کریدور شمال-جنوب و کریدور شرق و غرب، افغانستان به یک معبر ترانزیتی مطمئن، با کم‌ترین هزینه و کوتاه‌ترین مسیر و حلقه اتصال میان آسیای جنوبی، آسیای شرقی، آسیای مرکزی و آسیای غربی و به قاره اروپا تبدیل خواهد شد. هرچند ممکن است تطبیق و بهره‌برداری از این طرح‌ها به دلایلی با مشکلات و چالش‌هایی از جمله مشکلات امنیتی روبه‌رو باشد؛ اما مسیری که در پیش گرفته شده، راه بی‌بازگشت افغانستان است. اگر مردم و دولت افغانستان بخواهند که افغانستان به توسعه‌یافتگی برسد، وضعیت اقتصادی بهتر شود و تولید ناخالص داخلی (GDP) افزایش یابد، چاره‌ای جز سرمایه‌گذاری و توجه ویژه به بخش‌ها و پروژه‌های زیربنایی و زیرساختی معطوف به روابط

منطقه‌ای نخواهد بود. در این میان، نقش سکتور خصوصی و جلب سرمایه‌گذاری‌های خارجی از اهمیت بالایی برخوردار است که می‌باید بیش از گذشته مورد توجه قرار گیرد.

## منابع:

۱. آلن درازن (۱۳۹۰)، اقتصادی سیاسی اقتصاد کلان، ترجمه جعفر خیرخواهان، تهران، مؤسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه‌ریزی.
۲. بایی لاشکی، مریم و عزت‌الله عزتی (۱۳۹۳)، «تاپی (خط لوله گاز ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و هند) زمینه‌های ایجاد و موانع پیش‌رو»، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، تهران، سال یازدهم، شماره ۴۲.
۳. پنجشیری، عزیزاحمد (۱۳۸۷)، افغانستان و راه ابریشم، کابل، انتشارات سعید.
۴. توانایان‌فرد، حسن (۱۳۸۶)، فرهنگ تشریحی اقتصاد، تهران، جهان‌رایانه.
۵. توسلی غرجستانی، محمد (۱۳۹۷)، اقتصاد افغانستان، کابل، چاپ دوم، انتشارات فرهنگ.
۶. چارچوب ملی صلح و انکشاف افغانستان، ۱۴۰۰-۱۳۹۵.
۷. رضایی، علی‌رضا و قاسم ترابی (۱۳۹۰)، «اقتصاد سیاسی بین‌الملل در تئوری و عمل: مطالعه موردی تعامل اقتصادی چین و ایالات متحده آمریکا»، فصلنامه مطالعات سیاسی، سال چهارم، شماره ۱۳.
۸. ساسان‌پور، شهرزاد (۱۳۸۹)، «هرات؛ شهری در مسیر راه ابریشم»، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، شماره ۲۱.
۹. سبحانی، حسن (۱۳۸۶)، «اقتصاد سیاسی؛ تعریف، سیر تاریخی، نظریه‌ها و ضرورت‌ها»، مجله راهبرد یاس، شماره ۱۰.
۱۰. شفر، ویلیام (۱۳۹۰)، مدل‌های تأثیرات منطقه‌ای، ترجمه مجید دهقانی‌زاده، مؤسسه مطالعات منطقه‌ای دانشگاه ویرجینیای غربی.
۱۱. کرمی، عابدگل و دیگران (۱۳۹۷)، «تبیین ژئوپلیتیک سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر قابلیت‌های ژئوگرافیک»، فصلنامه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، سال هجدهم، شماره ۴۹.
۱۲. مجتهدزاده، پیروز (۱۳۷۹)، ایده‌های ژئوپلیتیک و واقعیت‌های ایران، تهران، نشر نی.
۱۳. ناپولونونی، لورتا (۲۰۱۷)، جهانی ساختن اقتصاد نوین ترور، ترجمه نجیب سرغندوی، سایت نی: [http://www.kotiposti.nct/msalcha/nai\\_15/shomara\\_6/n.15.sh9.p2.html](http://www.kotiposti.nct/msalcha/nai_15/shomara_6/n.15.sh9.p2.html)
۱۴. وزارت امور خارجه افغانستان (۱۳۹۴)، ریکای ۶، گزارش ششمین کنفرانس همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای برای افغانستان.



۱۵. وزارت امور خارجه افغانستان (۲۰۱۶م)، بررسی اجمالی سالانه ریکا در سال ۲۰۱۶م.

16. RECCA7, Recca Annual Review, November 2017.

17. www.recca.af.



بنیاد اندیشه

