



مسئولیت متن و شکل بدوش نویسنده مضمون میباشد، عقیده نویسنده لزوماً نظر افغان جرمن آنلاين نمی باشد



۲۰۲۳/۱۰/۰۸

سید عظیم حسینی

حرفهای ناگفته در مورد

موافقتنامه تجارت و ترانزیت افغانستان - پاکستان یا اپتا (APTTA)

Afghanistan-Pakistan Trade Transit Agreement (APTTA)

با ایجاد دولت موقت در افغانستان نظریه تغییراتی که در جغرافیای منطقه بوجود آمده بود از طرف دیگر نظر به نیازمندی مبرمی که برای بهبود ترانزیت وجود داشت، ایجاب مینمود تا موافقتنامه قبلی تجارت و ترانزیت افغانستان که به طور مختصر به نام اتا (ATTA) مشهور است، تجدید و با شرایط جدید وفق داده شود. موافقتنامه ترانزیتی (ATTA) با پاکستان که بتاريخ ۱۱ حوت ۱۳۴۳ مطابق ۲ مارچ ۱۹۶۵ در شهر کابل بین محمد سرور عمر وزیر تجارت افغانستان و وحیدالزمان وزیر تجارت پاکستان به امضاء رسیده بود و الی عقد موافقتنامه جدید تجارت ترانزیتی با پاکستان (APTTA) در سال ۱۳۸۹ نافذ بود، یکی از کارهای بنیادی و ماندگار دوکتور محمد سرور عمر وزیر تجارت وقت میباشد. گرچه این موافقتنامه هم در عمل از جانب پاکستان تطبیق نگردید اما تا اندازه زیادی راه را برای ترانزیت و صادرات کشور باز نمود.

طرح مقدماتی موافقتنامه جدید با پاکستان به همکاری یک متخصص فرانسوی کنفرانس ملل متحد برای تجارت و انکشاف (انکتاد: UNCTAD) آماده و به مقام وزارت تجارت ارائه شد و بعداً مورد ارزیابی و تدقیق همه جانبه کمیسیون مؤلف در این وزارت قرار گرفت. گفتنی است که در این طرح یا چهارچوب ابتدائی موافقتنامه جدید (چون از

د پانو شمیره: له 1 تر 7

افغان جرمن آنلاين په درنښت تاسو همکارۍ ته رابولي. په دغه پته له مور سره اړیکه ټينگه کړئ maqalat@afghan-german.de

یادونه: دلیکنی دلیکنیزی بنی پازوالی د لیکوال په غاړه ده ، هیله من یو خپله لیکنه له رالیرو مخکې په خیر و لولئ

طرف مشاور انکتاد که مقر اصلی آن در اسلام آباد بود، با موافقت جانب پاکستان آماده شده بود و ممکن است از جغرافیای منطقه اطلاع کافی نداشت)، موضوع ترانزیت پاکستان از طریق افغانستان به کشور های آسیای مرکزی، در حالیکه پاکستان بدون کدام موافقت رسمی قبلی با دولت افغانستان، به خود اجازه میداد تا عملاً از ترانزیت افغانستان استفاده نماید، در موافقتنامه مکتوم گذاشته شده بود که دلیل آن بدرستی روشن نیست.

به هر حال کمیسیون مؤلف وزارت تجارت که از طرف دوکتور محمد امین فرهنگ وزیر وقت تجارت و صنایع تعیین گردیده بود، مسوده ابتدائی موافقتنامه مطروحه را مطالعه، بررسی و تدقیق نموده و یک سند کاری بین الوزارتی یا مسوده جدید آن را که در برگیرنده تمام مسایل تخنیکی به شمول ترانزیت پاکستان از طریق افغانستان بود، آماده ساخت. از آنجائیکه موافقتنامه برای کشور دارای اهمیت حیاتی بود و بسیاری از وزارت خانه ها و موسسات خصوصی در موضوع ارتباط مستقیم کاری داشتند، جهت تشریک مساعی همه جوانب ذیربط، یک یک نقل آن به وزارت های سکتوری (وزارتهای امور خارجه، مالیه، امور داخله، ترانسپورت، فواید عامه، صحت عامه، وزارت عدلیه، د افغانستان بانک، ریاست عمومی هوانوردی ملکی، ریاست عمومی ترانسپورت سکتور خصوصی، اتاقهای تجارت و صنایع و اتحادیه های ترانزیتی و ترانسپورتی شریک ساخته شد تا پس از مطالعه، بررسی و تدقیق در بخشهای تخنیکی ذیربط، نظریات شانرا طور کتبی با وزارت تجارت و صنایع شریک نمایند. با مواصلت معلومات تکمیلی و جمعبندی نظریات و پیشنهادات مراجع متذکره، وزارت تجارت و صنایع با تدویر جلسات متعدد بین الوزارتی به شمول اتاقهای تجارت و اتحادیه های ترانزیتی و ترانسپورتی، متن موافقتنامه را نهائی و تکمیل نموده و پس از اخذ تائید کتبی تمام مراجع فوق الذکر، مسوده نهائی شده طی نامه به وزارت امور خارجه ارسال گردید تا از مجرای دیپلوماتیک جهت مطالعه و ابراز نظر و تعیین زمان آغاز مذاکرات رسمی، با جانب پاکستان شریک سازند. پس از تغییر کابینه و تقرر وحیدالله شهرانی به حیث وزیر تجارت و صنایع، کار کمیسیون مؤلف وزارت تجارت و صنایع پیرامون نهائی سازی موافقتنامه ادامه یافت.

پس از تشریح مسوده موافقتنامه با وزارت خارجه ای پاکستان، گرچه موضوع از جانب وزارت امور خارجه و سفارت افغانستان در اسلام آباد بصورت مستمر پیگیری میشد اما پاسخی از جانب پاکستان ارائه نمی شد و نتیجه روشن نبود، تا اینکه پس از سپری شدن بیشتر از ۶ ماه جانب پاکستان تحت فشار ایالات متحده آمریکا، موافقت و آمادگی جانب پاکستان در آخرین دقایق آمادگی سفر حامد کرزی رئیس جمهوری اسلامی افغانستان به پاکستان، که به تاریخ ۲۷ مارچ ۲۰۰۸ جهت اشتراک در کنفرانس همکاری های اقتصادی منطقوی عازم اسلام آباد بود به اطلاع وزارت امور خارجه رسانیده شد. هیأت مذاکره کننده با جانب پاکستان، به هدایت مقام ریاست جمهوری، در طیاره حامل رئیس جمهور حامد کرزی، جهت آغاز مذاکرات عازم اسلام آباد گردید.

به هر حال مذاکرات پس از تماسهای جدی دیپلماتیک و حتی مداخله مستقیم امریکا، در اسلام آباد دایر شد و پس از بررسی عمومی مواد موافقتنامه، طرفین نظریات جانب مقابل را در متن گنجانیده و به توافق رسیدند تا روی پیشنهادات مطرح شده هر دو جانب کار صورت گیرد و زمان جلسه بعدی که در کابل دایر میگردد از مجرای دیپلماتیک مشخص گردد. خلاصه پس از چندین دور مذاکرات بسیار دوامدار، دشوار و نفس گیر به شکل متناوب در کابل و اسلام آباد، جلسات عمومی و جلسات سکتوری حدود دو سال دوام یافت. متن موافقتنامه با وجود عدم موافقت پاکستان با پاره از مسایل مهم که برای افغانستان از اهمیت بارز برخوردار بود و جانب پاکستان با خیره سری و یک دنده گی، خواست های جانب افغانی را با دلایل واهی رد میکرد، چون در برخی موضوعات دیگر که موقف ترانزیتی افغانستان را نسبت به موافقتنامه ترانزیتی قبلی یا ااتا به مراتب بهتر میساخت و روی آنها توافق شده بود، از روی ناگذیری و جلوگیری از توقف ترانزیت به بهانه ای فقدان موافقتنامه ترانزیتی، مسوده موافقتنامه جدید نهائی و جهت امضاء آماده گردید، اما باز هم پاکستان برای عقد این موافقتنامه حاضر نمیشد.

قابل یادآوری است که معاهده قبلی که به نام ااتا یا موافقتنامه ترانزیتی افغانستان یاد میشد و در واقع ترانزیت یکطرفه بود، در جریان بیش از ۴۰ سال با وجود مشکلاتی که داشت،

حق ترانزیتی افغانستان را ثابت ساخته و در رفع مشکلات آن میپرداخت، اما ترانزیت افغانستان کاملاً در انحصار پاکستان قرار داشت. از آنجائیکه در آن زمان پاکستان با اتحاد شوروی روابط تجاری ضعیفی داشت و پس از سقوط شوروی و استقلال کشورهای آسیای مرکزی، امکانات تجارت پاکستان با این کشورها میسر گردید، شرایط موافقتنامه ترانزیتی دو جانبه بوجود آمد که معاهده ای جدید به پاکستان اجازه میداد تا از طریق افغانستان کالاهای تجاری خویش را به آسیای میانه ارسال نماید یا به عباره دیگر موضوع عمل بالمثل در ترانزیت بوجود آمد و افغانستان را از حالت انحصاری ترانزیت پاکستان بیرون کشید. چنانچه در صورتیکه پاکستان در مورد ترانزیت افغانستان کدام مشکل ایجاد نماید، که مینماید و نمونه آن چند روز قبل اتفاق افتاد، افغانستان در صورتیکه بخواهد، در پاسخ عین عمل را انجام داده میتواند. ممکن است بنابر همین دلیل پاکستان حاضر نبود و نمی خواست چنین افزاری را رسماً از طریق عقد موافقتنامه در اختیار افغانستان بگذارد که مانند خودش حق ویتو داشته باشد.

در جریان تدقیق، موضوع ترانزیت پاکستان، از جانب افغانستان به صورت واضح و همه جانبه در موافقتنامه گنجانیده شد، بناً جانب پاکستان به موضوع بیعلاقه گی نشان داده و حاضر به امضای این موافقتنامه نبود، تا اینکه برای بار دوم در اثر مداخله مستقیم هیلاری کلینتون وزیر خارجه وقت امریکا، موافقتنامه به تاریخ ۶ عقرب ۱۳۸۹ مطابق ۲۶ اکتوبر ۲۰۱۰ با حضور داشت نامبرده در اسلام آباد، به امضاء رسید. در کنار بسیاری از مسایل که در قرارداد تسجیل گردید، بر اساس این توافقنامه لاریهای باربری افغانستان برای نخستین بار در تاریخ ترانزیت بین دو کشور، اجازه یافتند به بندرهای مهمی در داخل پاکستان بروند و از بندر واگه داخل خاک هند گردیده و محموله خویش را خود شان به مقامات هندی تحویل دهند. در حالیکه در معاهده انا آنها حق نداشتند به داخل خاک پاکستان حرکت نمایند و در سرحد در موترهای لاری پاکستانی تخلیه و به بندر واگه و یا سایر بنادر پاکستان انتقال میشد که ضایعات زیادی را در قبال داشت. امضای این توافقنامه با وجود عدم برآورده شدن برخی از تقاضاهای جانب افغانی، یک دستاورد تاریخی برای کشور

بود و برای نخستین بار موضوعی عمل بالمثل در ترانزیت مطرح شد و در حالیکه برای پاکستان تسهیلات فراهم شد تا صرف با اجازه دولت افغانستان، راه ترانزیتی برای آسیای میانه داشته باشد، حق به اصطلاح ویتو را در ترانزیت افغانستان، از پاکستان سلب نمود و آنرا تابع عمل بالمثل ساخت. حالا لاری های افغانی می توانند در خاک پاکستان به سه بندر مهم دریایی کراچی، گوادر و پورت قاسم رفته و در آنجا تخلیه و بارگیری شوند. امکانی که تاکنون وجود نداشت. همچنان تاجران افغان می توانند از طریق دو بندر سوست سرحد چین (Sost) و واگه سرحد هند اموال صادراتی افغانستان را به کشورهای چین و هند صادر کنند. اما با جود تلاشهای جانب افغانی، پاکستان به بهانه اینکه با هندوستان موافقتنامه تجارت و ترانزیت ندارد، آنرا خط سرخ دولت خویش اعلام نموده و حاضر نشد اجازه دهد تا لاری های افغانستان بتوانند در بازگشت اموال هندی یا مال التجارة تاجران افغانی را از بندر واگه به افغانستان انتقال دهند، که این عمل ظالمانه، غیر قابل درک، ضد انسانی و ضد عقلانی پاکستان نا بخشودنیست. در ذیل یک بخشی از ضمیمه ای نمبر یک نقلاً ارائه میگردد:

«ضمیمه - 1

دهلیز های حمل و نقل ترانزیتی و بنادر سرحدی دخیلی و خروجی

ماده 1: محتوی ضمیمه

به تاسی از ماده 4 موافقتنامه ترانزیتی افغانستان- پاکستان (APTTA) که به آن این ضمیمه وصل است و جز لاینفک آن میباشد، طرفین توافق می نمایند تا دهلیز های حمل و نقل ترانزیتی و بنادر دخیلی / خروجی را در نقاط سرحدی قلمرو های خویش تعیین و تسهیلات را که در ماده 2 این موافقتنامه در رابطه به استفاده از همچو عبور و مرور مشخص گردیده، فراهم سازند .

فصل اول

تعیین دهلیز های حمل و نقل ترانزیتی

ماده 2: دهلیز های حمل و نقل ترانزیتی

دهلیز های حمل و نقل ترانزیتی عبارت از مسیر های (توافق شده) اند که (مواد این پروتوکول) در قلمرو طرفین قرار داشته توسط طرف دیگر به بشمول کشور ثالث برای عبور و مرور ترانزیتی، مورد استفاده قرار میگیرد.

~~ایجاد همچو دهلیز ها برای منطقه و اقتصادی ملی حیاتی بوده، می تواند حمایت مالی را از طریق سرمایه گذاری های بین المللی اختصاصی دریافت نماید.~~

ماده 3: تعیین دهلیز های ترانزیتی حمل و نقل

بمنظور عبور و مرور ترانزیتی از طریق خط آهن و جاده در پاکستان و از طریق جاده در افغانستان هر دو کشور، دهلیز های ترانزیتی بین المللی ذیل را با بنادر دخولی و خروجی در بنادر بحری و خشکه، همراه با دفاتر گمرکی تصویب شده ~~برای اجرای رژیم های ترانزیتی گمرکی و مخصوصاً طرز العمل های سیستم تیر (TIR)~~ و قتیکه فعال گردد، تعیین نمایند.

بنادر خروجی / دخولی

بنادر دخولی / خروجی

در پاکستان

به/از

از/به

از طریق خط آهن و جاده

تورخم

پشاور (ترمینال ریل)

بندر کراچی/ بندر قاسم

تورخم/ سپین بولدک

چمن (ترمینال ریل)

بندر کراچی/ بندر قاسم

از طریق جاده

بندر کراچی/ بندر قاسم تورخم

بندر کراچی/ بندر قاسم/ بندر گوادر چمن / اسپین بولدک

بندر کراچی/ بندر قاسم / بندر گوادر..... غلام خان

~~واگه (بندر سرحدی پاکستان- هندوستان) تورخم~~

~~بندر سوست/ کاشغر (بندر سرحدی پاکستان/ چین)»~~

بخش های که با رنگ سرخ نشانی گردیده، پیشنهادات جانب پاکستان بوده است که در بدو مرحله مطلقاً مخالف رفتن لاری های افغانی به این سرحدات بود، بالاخره در اثر پافشاری های جانب افغانستان حاضر به پنجاه درصد عقب نشینی شدند و موافقه شد تا به لاری های افغانی اجازه داده شود بار خود را تا این سرحدات انتقال دهند اما کالا های تجارتي جانب مقابل را بارگیری کرده نمیتوانند.

همین موضوع باعث شد تا دولت در قسمت جستجو و دریافت راه های جدید ترانزیتی از طرق مختلف تلاش نماید که در نتیجه، باز شدن راه ترکمنستان از طریق آقینه و تورغندی و احیای راه لاجورد، راه ازبکستان - قزاقستان - قیزغیزستان - چین و چابهار ایران - هند، و همچنان کارگوي هوایی امکانات بهتری را جهت ترانزیت و صدور کالاهای افغانی فراهم آورد که این خود بحث دیگر است.