

چند نکته د رمورد قرارداد ترانزیتی بین افغانستان و پاکستان

پس منظر: تا قرن پانزدهم میلادی افغانستان و کشورهای کنونی آسیای میانه در اقتصاد دنیای عتیق دارای اهمیت بسزای بود زیرا این کشورها در مسیر راه ابریشم قرار داشته و عبور و مرور قافله های تجارتي بین اروپا و شرق دور از همین راه صورت می گرفت. اما بمرور زمان، این منطقه بعد از کشف راه بحری بسوی هند - که توسط (واسکو ده گاما) ملاح پرتگالی در سال ۱۴۹۸ صورت گرفت، اهمیت قبلی خود را از دست داده و تمام منطقه از نظر اقتصاد جهانی به خاکدان فراموشی سپرده شد. در نتیجه مردم ما اندک تجارتي را که با جهان خارج داشتند، از طریق بنادر هندی همان وقت بعمل می آوردند.

با به میان آمدن معضله پشتونستان در نیمه قرن بیستم، مناسبات بین کشور نوظهور پاکستان و افغانستان به حدی تیره شد که بالاخره در سال ۱۹۶۱ موجب بندش سرحد بین مملکتین گردید. درین وحله که از یک سو جنگ سرد بین شرق و غرب به اوج خود رسیده بود و از جانب دیگر کشور پاکستان مشمول پیمان بغداد - که یک پکت ضد سیاست های دولت شوروی بود، گردید، حکومت شوروی با استفاده از موقع، راه ترانزیتی جدیدی را به جهان غرب از طریق خاک خود برای افغانستان باز نمود که این راه هم از نظر قیمت و هم از حیث زمانی بهتر از راه کراچی بود. این پیش آمد برای کشور پاکستان - که یک بخش عمده ای از عوائد دولتی و مردم آن از راه ترانزیت اموال افغانی تأمین میگردید، مشکل بزرگی را ایجاد نموده تا بالاخره به انعقاد قرارداد ترانزیتی سال ۱۹۶۱ انجامید.

چند نکته بارز قرارداد مذکور عبارت بود از:

۱. برای صادرات و واردات افغانستان از یگانه بندر کراچی به دنیای خارج و از نقطه عبوری (واگه) اجازه عبور و خروج آزاد داده شده بود.
 ۲. برای لاری های افغان اجازه عبور از شهرهای پشاور و چمن داده شده بود در حالیکه لاری های پاکستانی تا جلال آباد و کندهار آمده می توانستند.
 ۳. حمل فراتر اموال ترانزیتی ما در داخل کشور پاکستان تنها توسط ریل صورت می گرفت.
- قرارداد مذکور برای مدتی جوابگوی مشکلات ترانزیتی ما در کشور پاکستان بود. اما بروز چند واقعیت جدید رفته رفته عقد یک قرارداد جدید ترانزیتی را بین دو کشور حتمی ساخت:
۱. با سقوط امپراتوری شوروی - که باعث بمیان آمدن جمهوریت های آسیای میانه گردید، خاک افغانستان نیز منحیث یک راه ترانزیتی مرغوبی بین پاکستان و کشورهای تاجکستان، ازبکستان و ترکمنستان (حتی قزاقستان) عرض وجود نمود.
 ۲. دیگر اینکه با گذشت زمان، شبکه ریل پاکستان نتوانست که خدمات خود را با خواسته های انکشافات اقتصادی هر دو کشور متعاهد عیار نماید. همچنان استفاده جهانی از کانتینرهای حمل و نقل نیز انحصار قابلیت قفل و سرغیچ شدن را که خاصه واگون های ریل بود از بین برد.
 ۳. در موافقت نامه مذکور کدام میکانیزم میانجی گری به منظور تحمیل شرائط موضوعه بر طرفین متعاهد وجود نداشت. روی این واقعیت طرف پاکستانی تا امروز هم بما اجازه واردات از هند از طریق واگه را نمی دهد. برای همین بود که حکومت افغانستان دو سال پیش، خاکه یک قرار داد جدید ترانزیتی را به حکومت پاکستان پیشنهاد نمود. از آن تاریخ پنج بخش مختلف پالیسی، گمرکی، ترانزیت، ویژه و مواد مخدر، تی هفت جلسه (بعضاً در کابل و گاهی در اسلام آباد) مورد بررسی طرفین قرار گرفت تا بالاخره بتاريخ ۲۸ ماه سرطان موافقت نامه ابتدائی روی آن توسط وزرای تجارت افغانستان و پاکستان صورت گرفت.

در این موافقتنامه جدید نکاتی در نظر گرفته شده که بدون شک زاینده تغییرات بزرگی در تجارت بین مملکتین و در منطقه خواهد بود. اینها عبارت اند از:

- (۱) وسائط حمل و نقل هر دو کشور که تا حال حق رفتن تا نقاط محدودی را در کشور دیگر داشتند، اکنون آزادانه می توانند (تنها به منظور حمل اموال ترانزیتی) در قلمرو همدیگر عبور و مرور نمایند. مثلاً یک لاری افغانی می تواند اموال ترانزیتی به افغانستان (و حتی ممالک آسیای میانه را) از بنادر سه گانه پاکستان (کراچی، پورت قاسم و گوادر) گرفته و بعد از رساندن آن به منزل مقصود، باز هم اموال ترانزیتی آسیای میانه را از طریق افغانستان به پاکستان ببرد. به همین منوال، چنین حقی برای لاری های پاکستانی نیز فراهم گردیده است. این توافق جدید نه تنها موجب ایجاد کار برای لاری داران، درپوران و کلپران می شود بلکه فراچکیده های ضمنی آن بر حیات

هوتل داران، رستوران چی ها و سماوار چی ها، جوالی ها و غیره مردم سر راه های جدید ترانزیتی نیز تأثیر مثبت و بارزی خواهد داشت.

(۲) طوریکه در بالا گفته شد، میوه تازه و خشک افغانستان که به هند صادر میشوند، تا حالا با لاری های ما تنها تا پشاور و چمن برده شده و بعد از آن توسط لاری های پاکستانی الی نقطه نهائی سرحدی پاکستان به هند حمل می گردند. از نقطه اخیر به بعد هر کریت میوه توسط حملان با دست بعد از عبور از سرحد بالای لاری های هندی بار میشوند. این عملیه که همواره در موسوم تابستان صورت میگیرد، ایجاب یک تأخیر چند روزه را در حمل صادرات ما از طریق پاکستان نموده و بالاخره موجب گندگی اکثر میوه جات می گردد. در توافق جدید، لاری های میوه ما از داخل کشور تا آخرین نقطه سرحدی پاکستان با هند (واگه) رفته و بعداً محمول آن راساً به لاری های هندی خالی میگردند. در حال بازگشت نیز لاری های ما می توانند که اموال صادراتی پاکستانی را به افغانستان بیاورند. در نتیجه میوه تازه به حال سالم تر (و قیمت بهتر) به بازار هند عرضه شده می تواند. اما راه واردات اموال هند از طریق واگه برای ما باز نیست.

(۳) راه ترانزیتی برای تجارت افغانستان با چین از خاک پاکستان نیز درین توافق نامه باز گردیده است.
(۴) برای مدت سه سال پروسه ترانزیت در کشورهای متعاهد توسط ریل یا لاری های موجود صورت گرفته میتواند. اما بعد از آن حمل و نقل این اموال توسط لاری های دارای ستندرد جهانی صورت پذیر خواهد بود.
(۵) پیوند سیستم گمرکی هر دو کشور که درین توافق نامه مد نظر گرفته شده نیز باعث میگردد تا از یکسو طی مراحل گمرکی در سرحدات سریع تر گردیده و از جانب دیگر حیف و میل اموال ترانزیتی در بین راه کمتر گردد.
(۶) در حین حال دو موافقت نامه دیگری یکی به منظور امتداد خط آهن پاکستان در خاک افغانستان تا کندهار و جلال آباد و دیگری برای ایجاد یک اتاق تجارت مشترک بین افغانستان و پاکستان نیز به سویه سکتور خصوصی مملکتین صورت گرفته است.

گفته اند که اگر دوست از دوست یا برادر از برادر نا راض گردد، راه خود را کج میکند. هم چنان اگر پدر و مادر از اولاد نا راضی شوند، عاقش میکنند. همسایه نا راضی نیز مجبوراً به کوچه دیگری کوچ میکند. اما کشور همسایه ناراض، کشور خود را به جای دیگری برده نمی تواند. یعنی کشور های همجوار مثل دو گانگی های سیامی از کمر به پایین به هم چسبیده اند. پس به گفته بیدل:

زندگی در گردنم افتاده بیدل چاره چیست؟ چار باید زیستن، نا چار باید زیستن

امید که این تحولات مهم و ارزشمند باعث ایجاد توافقات فراتر اجتماعی، اقتصادی و مخصوصاً سیاسی بین هر دو برادر همسایه گردیده و در نتیجه به نحوی، موجب تسکین این درد بی درمان بی امنیتی که در هر دو طرف سرحدات مشترک ما به میان آمده است، گردد. الله یاور.