



معلومات در باره بندر تورخم،

در قاموس کبیر افغانستان

تورخم یکی از مهمترین بنادر سرحدی بین افغانستان و پاکستان است که در خط دیورند در ولایت ننگرهار واقع شده و



این ولایت افغانستان را به خیبر ایجنسی و خیبر پختونخوا متصل می کند. تورخم مزدم ترین نقطه عبور و مرور بین دو کشور است که به عنوان یک معبر مهم و ستراتیژیک حمل و نقل، و پذیرش عمده عمل می کند. شاهراه نمبر ۷ تورخم را از طریق جلال آباد به کابل وصل می کند. از طرف پاکستانی، مرز در انتهای جاده ملی نمبر ۵ قرار دارد که آن را به پشاور در شرق و به اسلام آباد از طریق سایر مسیرها اتصال میبخشد. این مکان در طول تاریخ توسط کاروان های افغان و ترک، از جمله ارتش های در حال حرکت از امپراتوری های قدرتمند استفاده شده است. اکثر آنها در حال حرکت به سمت هند شمالی بودند، از طریق پشاور و سپس لاهور. برخی از شخصیت های تاریخی منطقه ای که گفته می شود از

تورخم عبور کرده اند عبارتند از چاندرانگوتیا مائوریا، ژوان تسانگ، جایایا، البیرونی، ابن بطوطه، بابر، همایون، نادر شاه، احمد شاه درانی، زمان شاه، دوست محمد خان و وزیر اکبر خان. در طول قرن گذشته، پیشنهاداتی برای گسترش خدمات راه آهن خیبر به افغانستان و در نهایت فراتر از آن، از طریق جلال آباد، ارائه شده است. این پیشنهادات از سوی دولت فعلی افغانستان حمایت می شود.

در سال های اخیر، پاکستان و افغانستان یادداشت تفاهمی را برای پیشرفت راه اندازی راه آهن بین دو کشور امضا کرده اند. قرار بود کار بر روی پروژه پیشنهادی در سال ۲۰۱۰ آغاز



شود. پاکستان تاجولای ۲۰۱۶ ساخت دروازه مرزی، ترمینال عبور و سایر زیرساخت های مرتبط از طرف خود از مرز تورخم را تکمیل کرد. کار ساخت دروازه و تاسیسات مرتبط در سال ۲۰۱۴ آغاز شد، اما به دلیل تردیدهای افغان و درگیری ها به تاخیر افتاد. پاکستان قصد دارد در شش نقطه عبور اصلی بین دو کشور در مرز ۲۶۰۰ کیلومتری، اقدامات کنترل مرزی مشابهی داشته باشد. با تأثیر آب و هوای استپی محلی، تورخم دارای آب و هوای نیمه خشک گرم (کوپن BSh) است. دمای متوسط در تورخم ۲۰.۳ درجه سانتیگراد است. آب و هوای تورخم در تابستان خیلی گرم می باشد. در موسم گرما حرارت تا حدود ۴۵ درجه سانتی گراد می رسد. زمستان معتدل و بدون برف باری دارد. ارتفاع آن

از سطح بحر ۱۰۶۶ متر می باشد. در سال ۱۸۹۱ میلادی دولت انگلیس راه آهن را از هند الی بندر تورخم رسانید. در آن زمان امیر عبدالرحمان خان از ادامه راه آهن در داخل افغانستان مانعت نمود. در سال ۲۰۱۰ قراردادی بین دولت پاکستان و افغانستان منعقد شد تا این راه آهن الی جلال آباد امتداد یابد. بندر تورخم طوریکه از نامش پیداست در نزدیکی مرز با پاکستان قرار دارد و در سال ۱۳۸۵ تاسیس گردیده که یکی از جدید ترین بنادر کشور می باشد. بندر تورخم دارای مساحت ۶۶ جریب زمین بوده و بحیث اداره خدمات بندری فعالیت مینماید. تا تحریر این سطور، بندر تورخم دارای تاسیسات بندری و خطوط آهن نمیباشد.

قابل یادآوری است که بندر تورخم و سپین بولدک با پاکستان، در گذشته یگانه در ورودی تجاری و ترانزیتی افغانستان به

سوی پاکستان بحر هند و کشور های غربی بود، که با گشایش بندر آقینه با ترکمنستان، بندر چابهار ایران، اتصال خطوط آهن مزارشریف - حیرتان با ازبکستان و آقینه با خط آهن ترکمنستان و راه اندازی مسیر لاجورد از طریق ترکمنستان الی اروپا، خوشبختانه اهمیت ستراتیژیک ترانزیتی این بنادر کاهش یافته اما تجارت با پاکستان و ترانزیت به هند هنوز با مشکلاتی مواجه میباشد.

از جانب دیگر بندر تورخم منحصی نزدیک ترین و بزرگترین مارکیت های فروش میوه جات و سبزیجات افغانستان در منطقه، حایز اهمیت به خصوص است زیرا بخش بزرگ صادرات کشور به همین مارکیت ها سرازیر میگردد و اگر زمینه ی بیشتری از طریق رفع موانع موجود در تجارت و ترانزیت بین افغانستان - پاکستان - هندوستان میسر گردد ، حدود ۵۰الی ۷۰ درصد مجموع صادرات سالانه افغانستان با همین دو کشور صورت خواهد گرفت و عواید سرشاری را برای کشور به ارمغان آورده و در بهبود بنیه مالی دهاقین، تجار و در نهایت در تقویت اقتصاد ملی سهم ارزنده را ایفا خواهد کرد.

مزیت های این دو مارکیت بزرگ عنعنوی افغانستان در جنوب آسیا در آنست که از لحاظ موقعیت نزدیکترین مارکیت، از نگاه هزینه انتقالات ارزانترین و هم از دیدگاه پیکینگ ویسته بندی (نظر به ستندرد های منطقوی) نسبت به سایر مارکیت ها کم مصرفترین بوده و همچنان پرداخت های متقابل براساس ارزهای کشورهای شریک تجاری میباشد که تجارت را با این کشورها رونق بیشترمیبخشد.

قبل از استقرار امارت اسلامی درکشور، پاکستان بطور دایم بهانه ها تراشیده و بالای دولت های قبلی افغانستان ادعا



مینمود(بر فحوای سخن به مرگ بگیرش که به تب راضی شود، درحالیکه مداخلات پاکستان در امور داخلی افغانستان مشهود و مسلم بوده و حتی باعث سقوط دولت افغانستان گردید) که دولت افغانستان علیه پاکستان عمل نموده و به کشور هندوستان اجازه میدهد تا از طریق قونسلگری های خویش در هرات، قندهار و ننگرهار برضد پاکستان اقدامات تخریبی انجام دهد، بنابراین پاکستان در ضدیت با این عمل دولت افغانستان که در اثبات این ادعا اسناد دقیق ارائه نگردیده است(اقلا من ندارم)، موضوعات تجارتي و اقتصادی را برخلاف تمام عرف و موازین حقوق بین الملل به مسایل سیاسی پیوند داده و مزاحمت های دایمی و فراوانی در برابر تجارت افغانستان با پاکستان و ترانزیت افغانستان از طریق پاکستان به هند و سایر کشورها ایجاد نموده است.

این همه اقدامات نامیمون باعث زیان میلیون ها دالر به تاجران افغانستان و اقتصاد ملی گردیده است که پروسه آن کماکان ادامه دارد. قسمیکه به نظر میرسد و پاکستان نیز ادعا دارد که بهترین دوست و حامی درجه اول دولت طالبان در سطح منطقه و جهان میباشد، با سیاست های جاه طلبانه و با تمام قوت درصدد آنست که با ده ها حیل و تزییر راه ترانزیت پاکستان را از مسیر ترانزیتی افغانستان بطرف کشور های آسیای مرکزی برای پاکستان باز و فعال نگهدارد. اما در تضاد با تمام موافقتنامه ها و کنواسیون های بین المللی مانند کنوانسیون آزادی ترانزیت برای کشور های محاط بخشه (Land Locked Developing Countries)، قوانین سازمان جهانی تجارت، کنوانسیون تیر «TIR» و موافقتنامه های اتحادیه همکاری های منطقه ای جنوب آسیا «سارک» پیرامون تجارت و ترانزیت ، سعی میکند به هر نحوی که ممکن باشد حق تجارت و ترانزیت افغانستان را نادیده انگاشته برای ترانزیت افغانستان ممانعت ایجاد نماید. طوریکه اشاره شد افغانستان منحصی همسایه و شریک تجاری پاکستان در تجارت و ترانزیت با این کشور، با چند مشکل جدی مواجه است:

۱- دربخش تجارت،

میرهن است که درین قرن ارتباطات و توسعه فراگیر تجارت که جهان به یک دهکده میدل گردیده، تجارت بین کشور ها برای هر کشور مستقل در جهان از اهمیت قابل توجه برخوردار است و در سطح ملی، منطقه ئی و جهانی سعی مستدام جریان دارد تا معاملات تجاری بین کشور ها سهل تر گردیده و امکانات توسعه تجارت بین ممالک جهان بیشتر از گذشته مهیا گردد و به همین سبب است که موسسات مختلف بین المللی مانند سازمان جهانی تجارت (WTO)، مرکز تجارت جهانی (International Trade Center)، اتحادیه بین المللی حمل و نقل جاده ای یا (Transports Internationaux Routiers) و کنوانسیون سیستم تیر (TIR) که یکی از خدمات جهانی سازمان ترانسپورت جاده میباشد، و کنوانسیون های زیادی بخاطر ایجاد تفاهم بین المللی، رفع چالشها بین کشورها و فراهم آوری تسهیلات همه جانبه بوجود آمده و تمام کشورهای عضو ملزم به اجرای فیصله ها و کنوانسیون های مربوط میباشد. اما با داشتن

همسایه ای چون پاکستان که بسیار به سادگی و تذویر خود را تابع و پای بند هیچنوع قانونمندی جهانی نمی داند و با مهارت از انجام مسؤلیت های جهانی سر باز میزند، دشوار است تجارت نورمال بروفق قوانین تجارت بین المللی را با این کشور سازمان داد ولی ناگزیر از آنجائیکه همسایه را نمیتوان تغییرداد، باید در رفع چالشها تمهیدات لازم، عملی و عاقلانه را اتخاذ نمود.

پاکستان با عقدۀ تاریخی که با کشورما دارد، در طول تاریخ موجودیت خود سعی نموده تا مسایل اقتصادی و تجارتی را با مسایل سیاسی گره زده و بخاطر بدست آوردن اهداف خویش در افغانستان، تجارت و ترانزیت را منحیت وسیله فشار بالای دولت افغانستان استفاده مینماید.

II - در بخش ترانزیت

تجارت و ترانزیت با پاکستان نمیتواند جاده یکطرف باشد زیرا هر دو کشور در یک موقف قرار دارد به این معنی که افغانستان ضرورت دارد سالانه یکمقدار قابل ملاحظه اموال تجارتی خود از قبیل میوه جات خشک و تازه، سبزیجات، قالین و صنایع دستی، مواد معدنی مانند سنگ مرمر و تلک، جلعوزه، محصولات حیوانی، نباتات طبی نباتات صنعتی



و غیره را به پاکستان صادر نماید. در مقابل بنابر نیاز مردم، تاجران افغان کالاهای تجارتی پاکستان بخصوص میوه جات که در افغانستان نمی روید مانند مثل کیله، ام، انواع سیتروس، و همچنان ادویه جات طبی، سمنت و صد ها قلم دیگر صادراتی پاکستان را به افغانستان وارد مینمایند.

معهدا افغانستان نیاز دارد و حق مسلم آن است تا با یک تفاوت ناچیز عین اقلام را از طریق ترانزیت پاکستان به هند بفرستد یا صادر نماید و در مقابل اقلام که افغانستان نیاز دارد یعنی اقلام وارداتی مورد نیاز خویش را از هند وارد نماید که کاملاً یک امر طبیعی بوده و در مطابق با میثاق های بین المللی صورت میگیرد و هیچ کشوری در روی جهان

حق ایجاد موانع در تجارت یک کشور دیگر را نداشته و اگر انجام میدهد عدم اطاعت آن کشور از قوانین بین لملی را به نمایش میگذارد که در نهایت قابل توبیخ و مجازات است.

درمقابل پاکستان ضرورت دارد سالانه یکمقدار کالاهای تجارتی خویش را به افغانستان صادر و در عین حال اقلام دیگری را از طریق ترانزیت افغانستان به کشورهای آسیای میانه مانند تاجکستان، ازبکستان و ترکمنستان بفرستد یا صادر نماید. در عوض تاجران پاکستانی کالا های مورد ضرورت مارکیت شان را از افغانستان و بعضی اقلام تجاری کشورهای آسیای میانه مانند تاجکستان، ازبکستان و ترکمنستان را از طریق ترانزیت افغانستان به کشور پاکستان وارد نماید که چالش اصلی همین جاست و سعی میشود درمورد توضیحات ارائه گردد.

در رابطه به ورود کالاهای پاکستانی به افغانستان هیچنوع ممانعت از هیچ جهتی وجود ندارد و دولت افغانستان به مثابه عضو با دسپلین سازمان جهانی تجارت تابع تمام میثاق ها، قوانین این سازمان وسایر کنوانسیون های منطقه ئی و بین المللی بوده بالای اقلام وارداتی از پاکستان از وضع تعرفه ها موسمی وتصنعی خلاف قانون گمرکات داخلی و قوانین بین المللی اجنتاب مینماید(گرچه نظر با اقدامات غیر قانونی حکومت پاکستان در امر ایجاد موانع در صادرات، افغانستان میتواند درتقابل به آن به مثابه عمل بالمثل عین اقدامات را انجام دهد) و صرفاً همان محصول حد اقل را درگمرکات اخذ میدارد که در قانون پیشبینی شده باشد.

در بخش ترانزیت دو جانبه کالا های پاکستان از/ به آسیای مرکزی، جانب افغانستان همکاری همه جانبه نموده و هیچنوع ممانعت، بهانه و دلیل بیمورد را در برابر عبور اموال صادراتی و وارداتی پاکستان که از خاک افغانستان ترانزیت میشود ایجاد نمی نماید زیرا از اخلاق و پرنسیپ های دیپلوماتیک و روابط تجاری بین کشورها بدور است، اما طوریکه ذکر شد، وضع در جانب مقابل یا طرف پاکستان درمقابل تجارت و ترانزیت افغانستان بدین منوال نیست که به توضیح بیشتر نیاز است. معلوم است که یک بخش بزرگ تجارت خارجی افغانستان مانند سایر کشورها، بخصوص که افغانستان یک کشورمحاط به خشکه است، طبیعتاً به ترانزیت ممالک همجوار و سایر کشورها وابسته است. نسبت عدم موجودیت و تکمیل شاهراه حلقوی در افغانستان، فقدان خط آهن سرتاسری و اتصال آن با کشورهای همسایه شمالی، بدبختانه از سالیان ممتد و طولانی به این طرف ترانزیت کالاهای افغانستان منحصر به بنادر پاکستان مانند کراچی و پورت قاسم بود.

اما طوریکه اشاره شد بنابر تلاشها و اتخاذ تدابیر جدی که در سالهای اخیر، پس از هموار نمودن مشکلات عدیده و میسر شدن راه های جدید دیگر مانند، راه اندازی مسیر لاجورد از طریق ترکمنستان الی اروپا (راه لاجورد از افغانستان آغاز، بعد به بندر ترکمن باشی کشور ترکمنستان ختم، سپس از مسیر شهر باکو در آذربایجان به منطقه تفلیس گرجستان وصل می شود و از تفلیس نیز به طرف قارس ترکیه می رود و از آنجا به استانبول و بعد به اروپا وصل می شود) ، ایجاد تاسیسات و استفاده از بندر چابهار ایران بسوی هند، احداث و تکمیل خط آهن مزار شریف - حیرتان - ازبکستان - قزاقستان - چین ، احداث و تکمیل خط آهن آقینه - ترکمنستان، ایجاد دهلیز های کارگوی هوایی به خط و السیرهای متنوع و کشورها مختلف، خوشبختانه انحصار ترانزیت اجباری یک بخشی از اقلام تجارت خارجی افغانستان اعم از صادرات و واردات از طریق بنادر کراچی و پورت قاسم در پاکستان شکستنده شد و در های جدید و مارکیت های نو به روی صادرات افغانستان باز گردیده که به تجارت خارجی افغانستان رنگ و بوی تازه بخشیده است

آمرین بندر تورخم:

۱۳۸۵
۱۳۸۶ - ۱۳۹۰

▪ بختور شاه
▪ محمد داؤد سروری