

# دشمنی های شخصی بر سر تجارت پر سود معادن افغانستان

سرمقاله

## ثبات و امنیت، پیش شرط های تجارت و توسعه

محمد رضا هویدا

افغانستان کشوری محاط به خشکی است و به آبهای آزاد راه ندارد. این محدودیت برای افغانستان گران تمام شده و ریشه بسیاری از مشکلات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی در همین محدودیت افغانستان نهفته است. همسایگانی که به دریا راه دارند، همواره راه را بر مردم افغانستان بسته اند و باج خواسته اند. اما از سوی دیگر، افغانستان موقعیت ژئوپلیتیکی ویژه ای دارد و به عنوان پلی برای وصل کردن کشورهای منطقه به حساب می آید.

دولت وحدت ملی، تلاش های فراوانی را برای رهایی افغانستان از محدودیت های جغرافیایی انجام داده است. دسترسی به بندر چابهار یکی از این تلاش بوده که تجارت خارجی افغانستان را از انحصار مسیر پاکستان خارج کرده است. مسیر پاکستان برای افغانستان از اهمیت ویژه ای برخوردار می باشد، اما انحصار آن برای افغانستان سخت گران تمام شده است. پاکستان تا کنون به هیچ یک از توافق نامه های تجاری و انتقال اموال پایبند نبوده است. کشورهای همسایه افغانستان نیز با نگاه های متفاوتی به افغانستان می نگرند. هند از جمله کشورهایی است که سرمایه گذاری و تلاش های پیگیری برای رهایی افغانستان از انحصار تجارت خارجی به پاکستان داشته است. در گذشته، هند حتی برای انتقال اموال افغان ها از طریق هوایی نیز نظر مثبت داشته و کمک کرده است. ایران نیز در صدد بوده تا توجه افغانها را به امکاناتی که این کشور برای تجارت و انتقال اموال تجارتي افغان ها دارد جلب کند.

در این میان افتتاح خط آهن میان ترکمنستان و افغانستان، کشور را به خط آهن بین المللی آسیا وصل کرده و از این طریق افغانستان راه دیگری را برای وصل شدن به دنیا پیدا کرده است. با افتتاح این خط آهن اموال تجارتي افغانستان به کشورهای آسیایی و اروپایی با هزینه ای کمتر و اطمینانی بیشتر خواهد رسید.

اما، پس از افتتاح خط آهن، همان گونه که پس از راهیابی افغان به بندر چابهار این مسئله مطرح بود، افغان ها چه سودی از این تجارت می برند و چه نقشی را در این داد و ستد ایفا می کنند؟ افغانستانی در داد و ستد با تمامی کشورهای دیگر نقش بازنده را ایفا کرده است. بیلبان تجاری میان افغانستان و همه کشورهای دیگر به سود کشورهای خارجی و به ضرر افغانستان بوده است. افغانستان در نقش یک وارد کننده محض و صادر کننده ضعیف ظاهر شده است. به همین دلیل نیز همه کشورهای همسایه به افغانستان به عنوان یک بازار گرم و پر سود نگاه می کنند.

افغانستان بیش از هر چیزی به ثبات سیاسی و امنیت، و اقتصاد پر تحرک نیاز دارد. برنامه های اقتصادی منطقه ای بزرگی به خاطر نبود امنیت و ثبات سیاسی در کشور، یا برای سالها معطل مانده اند و یا توسط پروژه های بدیل کشورهای همسایه از دست افغانستان خارج شده است. شاهراه های افغانستان نیز که حکم شاهراک اقتصاد و تجارت را دارند، و بیشترین سرمایه گذاری دولت و کشورهای خارجی نیز به آنها اختصاص داده شده بود، اکنون در وضعیت شدیداً نامطلوبی به سر می برند. طالبان و گروه های دیگر تورستی با بمب گذاری و ماین گذاری بخش بزرگی از سرک های کشور را تخریب کرده اند.

خلاصه کلام اینکه، افغانستان باید امنیت، ثبات سیاسی و تحرک اقتصادی داشته باشد تا بتواند از موقعیت جغرافیایی ویژه خود و همین گونه از امکانات و سهولت های منطقه ای استفاده برد. در غیر این صورت افغانستان، تنها در نقش یک وارد کننده بزرگ و یک بازار کلان برای تولیدات کشورهای همسایه ظاهر خواهد شد. اقتصاد پویا، تجارت پر رونق و مبادلات بازرگانی پر سود در وضعیت امنیتی و سیاسی کنونی افغانستان امکان پذیر نخواهد بود. تخریب سرک های کشور توسط مافلان، تاخیر در ساخت بندهای آبی چون بند سلما و ضعف افغانستان در تجارت با کشورهای دور و نزدیک، وضعیت افغانستان را در تعامل با کشورهای دیگر نشان می دهد.

تلاش برای قبضه قدرت و منابع مالی بیشتر، مانع توسعه کشور است. در سایه بلند ترین قله ها و صخره های هندوکش واقع در شمال شرقی ولایت بدخشان متروکه ای آرام و سردی است، کلبه های کوچک سنگی در حال ریزش هستند، سرپناه های پلاستیکی موقت کهنه و در حال پاره شدن است. اما علی رغم ظاهر متروکه اینجا، درست بالای همین محل متروکه زیر صخره های شیب دار بزرگترین گنجینه های افغانستان دفن است. معادن معروف لاجورد، سنگ های نیمه معدنی که هزاران سال پیش به خاطر رنگ آبی و جذاب آن مورد توجه و استخراج بوده است. این معادن و معدن های دیگری یکی از منابع طبیعی هستند که تصور می شود می توانند افغانستان را از وابستگی به کمک های خارجی برهاند. با این حال، واقعیت درباره معادن افغانستان و به ویژه معدن لاجورد داستانی متفاوت دارد. این ثروت افغانستان به جای اینکه آینده روشنی را در اقتصاد این کشور رقم بزند در دام وسوسه سیاست مداران و اشخاص افتاده است.

این یکی از نمونه مثال های پیچیده تلاش برای قبضه در آوردن قدرت سیاسی در افغانستان است و مانع توسعه کشور شده است. مشکلات قبلی و فعلی معدن لاجورد در سال ۲۰۱۴ ظاهر شد هنگامی که یک گروه مسلح که نه از طرف طالبان و نه از طرف حکومت بودند در اطراف منطقه ای به نام کوران و امونجان منطقه را به کنترل خود در آوردند این منطقه جایی است که حکومت چندان حضور و کنترلی بر آن ندارد. در مقابل این حرکت گروه مسلح واکتس حکومت ایجاد ممنوعیت انتقال این گنج آبی به خارج کوران و امونجان بود در سرک مانعی ایجاد کردند ظاهراً یک پوسته پولیس بود، این پوسته پولیس توسط همین تفنگ داران کنترل می شد، طبق گزارش هایی که معدنچیان و

نویسنده: فرنز ج.مارتی  
مترجم: جانعلی شکرعلیزاده

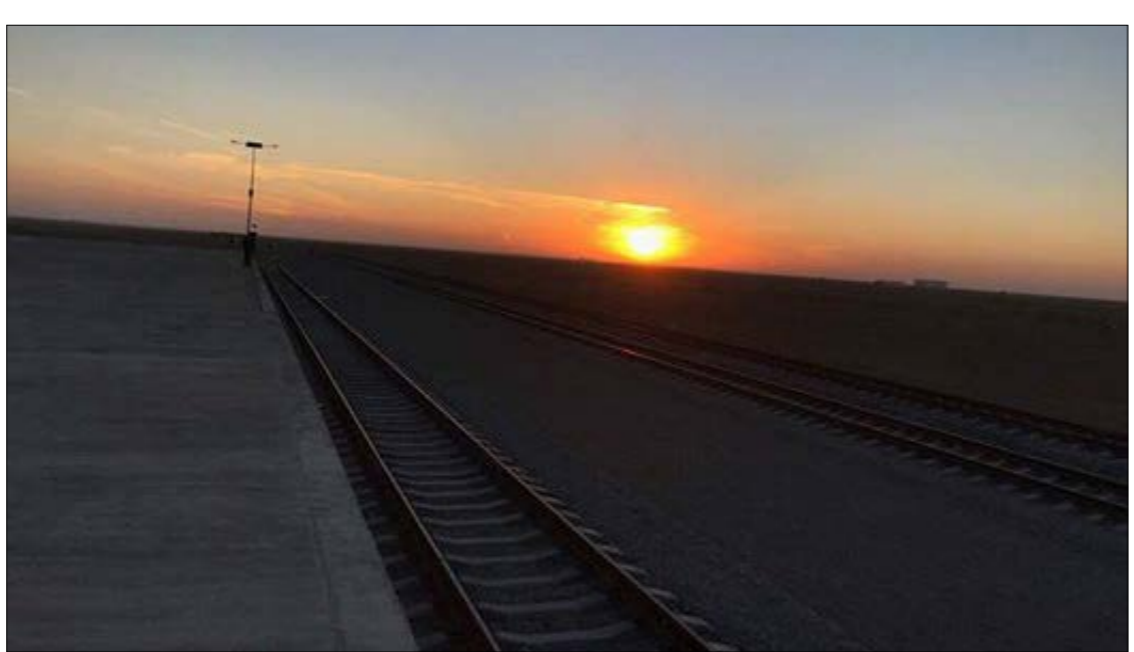


تاجران معادن که تا اکتبر ۲۰۱۶ آنجا بودند تا نیمه های سال ۲۰۱۶ لاجورد به صورت کم و قاجاقی از معدن خارج می شد، بعد از آن کسی از این سنگ سودی نبردند و وضعیت نامعلوم این معدن باعث نگرانی های بیشتر شد و راه حلی هم برای این معدن تا بحال در نظر گرفته نشده است. مقامات رسمی وزارت معادن و نفت گفتند که تا در اطراف معدن لاجورد امنیت تامین نشود ما قادر به هماهنگی های لازم جهت کنترل آن نخواهیم بود. اشاره آنان به وزارت امور داخله بود که مسئول امنیت و پلیس ملی هست. علی رغم تلاش های زیاد هیچ پاسخی از سوی وزارت داخله دریافت نشده است. با این حال با وجود عدم اطلاعات کافی

نیروهای تحت نام نیروهای ویژه محافظت از معادن کنترل معادن را در اختیار گیرد. واحد یاد شده قبل از اینکه گروه های مسلح منطقه را تحت کنترل خود در سال ۲۰۱۴ بیابرد وجود داشت، اما زیر نظر نیروهای حفاظت عمومی قرار خواهد داشت، نیرویی که مسئولیت حفاظت پروژ به امور ساختمانی، تجهیزات و زیربنا ها را به عهده دارد و زیر مجموعه وزارت امور داخله هست، اما این طرح گنگ و مبهم هست و ظاهراً در سایه دخالت های افراد سیاسی و دعوا های شخصی قرار دارد. در اواخر ماه سپتامبر ۲۰۱۶، چندین منابع از جمله اعضای پارلمان و مقامات ولایت بدخشان تأیید کردند که حاجی عبدالملک فرمانده این گروه مسلح غیر

برای معدنچیان و تاجران وضعیت کاملاً ساده است، آنها از دولت یا کسانی که در دولت هستند گله دارند، آنها می خواهند که بار دیگر کنترل معدن لاجورد را بدست آورند و خودششان را ثروتمندتر سازند، خشم آنها مستقیماً به سمت اشرف غنی و زلمی خان مجددی عضو پارلمان هست که قبلاً گفته بود دولت باید کنترل معادن را در اختیار گیرد. اگر نگاهی دقیقتر به مسئله بیاندازیم خیلی ساده است، مشکل، خصومت شخصی بین حاجی ملک و زلمی خان و حامیان آنها هست. حاجی ملک در حالی که در مهمان خانه بزرگ روستای اش در اسکازر مرکز تأثیر گزار در کوران و امونجان در نزدیکی معادن نشسته است اصرار دارد که زلمی خان طرح و نقشه یک توطئه را دارد و او افراد قدرتمند را در دولت تحریک می کند، افرادی مانند حنیف اتمر مشاور امنیت ملی و حتی رئیس جمهور اشرف غنی را تحریک می کند که کنترل معادن را دوباره بدست آورد. او اگر در این کار موفق شود نه تنها مردم محلی را که حتی حکومت مرکزی را از سود معادن لاجورد محروم می کند و این تسرت با ارزش را فقط برای خودش می خواهد بدون اینکه مالیات و یا امتیازی به دولت بدهد. در یک مصاحبه تلویزیونی که در پایتخت افغانستان کابل گرفته شده بود زلمی خان تمامی اتهامات را رد کرد و او دست داشتن در معدن لاجورد را چه در قبل و چه در حال حاضر انکار کرد. او تأکید کرد که استخراج معدن قبل از ۲۰۱۴ قانونی بوده و کار تحت نظارت دولت بوده و او هیچ مسئولیتی را نگرفته است و هنوز تصمیم نهایی نشده است. دلیل این نوسانات در صحبت های وزارت داخله دقیقاً چیست نامعلوم است. تاکنون معلوم نیست که این نیروهای محافظ معادن در چه وضعیتی هست و فرمانده که تعیین شده بود چه می کند. این واکنش ها مشخص می سازد که ایجاد نیروهای محافظ معادن و به ویژه معدن لاجورد تحت الشعاع مسایل شخصی و زد و بندهای سیاسی است.

# حمل و نقل ریلی الفبای توسعه پایدار



بهبته و مطلوب این نوع سوخت، موضوع نبود تأثیرگذاری منفی در محیط زیست هم قابل توجه است که از آلوده شدن هوا و محیط زیست جلوگیری به عمل آمده است. محیط زیست

یکی از مزیت های مهم حمل و نقل ریلی آلودگی کمتر زیست محیطی است که امروزه در مسائل توسعه یک پارامتر حساس و تعیین کننده به شمار می رود. با شروع قرن بیستم به علل گوناگون، تعادل مطلوب و بسیار حساس و ظریفی که بین فعالیت های انسانی و منابع محیط زیست وجود داشت، شروع به تغییر کرد. در نتیجه انقلاب صنعتی، شهرنشینی و توزیع نامعقول جمعیت و بخصوص تراکم جمعیت شهری تغییر در الگوی مصرف و بهره برداری از منابع و کیفیت زندگی و مهاجرت های شتابان و فزاینده ملی و منطقه ای به عنوان پدیده هایی نوین پا به عرصه وجود نهادند.

همانگ، جامع، یکپارچه، ایمن، فراوان، منظم، سسریع، راحت و ارزان است. به عبارتی می توان گفت حمل و نقل تولید نیست ولی هیچ تولیدی بدون حمل و نقل نیست. سیستم های حمل و نقل هر یک دارای مزایا و معایبی هستند. این مزایا و معایب دارای شکلهای گوناگونی از نظر سهولت دستیابی ۸۶ برابر می رسد. یعنی در مجموع حمل و نقل جاده ای ۸۶ برابر سریعتر از حمل و نقل ریلی است. مزایای حمل و نقل ریلی عبارتند از: \* حمل و نقل انبوه در مسیرهای طولانی و ترانزیت \* سرعت بالا در تخلیه و بارگیری \* مدیریت و کنترل متمرکز جهت ارتقاء ایمنی و امنیت ملی \* سطح ایمنی برتر \* هزینه کمتر \* صرفه جویی در کاهش مصرف انرژی \* اختصاصی بودن شبکه حمل و نقل ریلی و ضریب امنیتی بالاتر آن \* آلودگی کمتر محیط زیست \* انرژی و حمل و نقل یکی از مصرف کنندگان عمده انرژی از نوع فرآورده های نفتی، بخش حمل و نقل در کشور ها است. جدا از مسأله مصرف

خود را مدیون این ابزار کارآمد هستند. اکنون پس از حدود یک قرن راه آهن هنوز موقعیت کارساز خود را دارد و توسعه بهره گیری از آن بخشی از شاخص های پیشرفت را تشکیل می دهد، به طوریکه قرن ۲۱ را قرن رستاخیز راه آهن نامیده اند. در صورتی که تجربه کشورهای پیشرفته صنعتی را مورد توجه قرار دهیم، نتایج حاصله نشان می دهد که یکی از علل مهم موفقیت و رشد این کشورها طراحی بهینه شبکه حمل و نقل و توجه به بخش های زیرساختی به ویژه راه آهن بوده است. یکی از مزیت های مهم حمل و نقل ریلی نسبت به سایر سقوق حمل و نقل، حفظ محیط زیست است که امروزه در مسائل توسعه یک پارامتر حساس و تعیین کننده به شمار می رود، عامل دیگری که به مزیت راه آهن کمک می کند، نقش هزینه سوخت است. در واقع اگر هزینه های جابجایی را در چند بند مانند هزینه وسیله نقلیه، قطعات بدکی، هزینه نگهداری خلاصه کنیم، باز شبکه راه آهن توجه پذیر است و اهمیت خود را نشان می دهد. در صورتیکه مزیت های اقتصادی و مزیت های نسبی یک صنعت را با شقوق دیگر حمل و نقل مقایسه کنیم، طبیعتاً بهتر می توانیم مسائل اقتصادی حمل و نقل با راه آهن را نشان دهیم. بطور کلی در حمل و نقل سه یا چهار عامل تعیین کننده استهلاک، مصرف انرژی، سوانح، و آلودگی محیط زیست وجود دارد که هر یک از آنها امروزه به عنوان شاخصهای مهم توسعه، مطرح شده اند.

کارتون روز

بدون شرح

روزنامه افغانستان ما از همه دانشمندان و نویسندگان دعوت به همکاری می نماید. هیئت تحریر در ویرایش مطالب دست باز دارد. مقالات وارده بازگردانده نمی شود. مسئولیت مقالات به عهده نویسندگان آنها است و تنها سرمقاله بیانگر دیدگاه روزنامه افغانستان میباشد.

بنیان گذار: دکتر حسین یاسا  
مدیر مسول: محمد رضا هویدا  
سردبیر: حفیظ الله زکی  
کاریکاتوربست: خالق علی زاده

دبیران: علی اصغر زاهدی، مصطفی جعفری  
مسئول وب سایت: غلام عباس اصلان

آدرس: کابل، شهرک امید سبز، فاز چهار، کوچه ششم، خانه نمبر ۱۳۷-۷

www.dailyafghanistan.com  
Email: thedailyafghanistan@yahoo.com

افغانستان ما  
The Daily Afghanistan Ma

Outlook  
AFGHANISTAN  
The Leading Independent Magazine