د اپټا تړون

د سوداګرۍ هغه تړون چې له لاسلیک کېدو وروسته یې د سوداګرۍ او ترانزیټ پر وړاندې خنډونه لا ډېر کړل!

اپریل ۲۱,۲۰۲۵

لیکوال:

امین ستانکزی

د سوداګرۍ هغه تړون چې له لاسلیک کېدو وروسته یې د سوداګرۍ او ترانزېټ پروړاندې خنډونه لا ډېر کړل!

د افغانستان او پاکستان مذهبي، ټولنیز، کلتوري، سیاسي، سوداګري او ترانزېټ حجم ته په کتو لازمه ده، چې افغانستان د اقتصادي پراختیا، ترانزېټ او د سوداګرۍ په برخه له پاکستان سره په اړیکو، فرصتونو او ننګونو بحث وکړي.
د اوسنۍ نړۍ فکر دا دی، چې له سیاسي جنجالونو سره سره بیا هم خپله راکړه ورکړه او سوداګري په هر حالت کې ښه او برقراره وساتي، د اړیکو دا کانال په ډېره سختۍ هم کوشش کېږي، وساتل شي او لا پراختیا پیدا کړي. ډېر وخت د سوداګرېزو اړیکو پیاوړتیا د سیاسي ثبات او د هېوادونو ترمنځ د ژورې ملګرتیا باعث ګرځي او د شریکو ګټو رامنځته کېدو چانس برابروي.
له پاکستان سره د افغانستان اوږده پوله، پاکستاني مارکیټ ته د افغانانو ژر لاس رسی، اسانه او ارزانه لاره، د افغانستان اتصالي موقعیت او د افغانستان د مارکیټ سربېره د منځني ختیځ نوي غوړېدونکي اقتصاد او مارکیټ ته د پاکستان لېوالتیا هغه ګډ ټکي دي، چې د دواړو ګاونډیو هېوادونو د ګټې د خوندي کولو یې د یوه مهم اصل په توګه یادولی شو.
له هر څه مهمه خبره، د افغانستان جغرافیوي موقعیت دی چې، د جنوبي اسیا هېوادونو، منځنی ختیځ او بالاخره ټولې نړۍ ته د دلچسپۍ ټکی دی، له دې طلایي فرصته هوښیار ملتونه ښه ګټه پورته کولای شي.
د جنوبي اسیا له هېوادونو سره سوداګري او سیمه ییز اتصال یوه مهمه او حیاتي مسله ده، چې د افغانستان سربېره د منځنۍ اسیا هېوادونو ته چې هغوی هم په وچه کې را ایسار دي اړینه ده، په اوس وخت کې چې د نړۍ د سوداګرۍ او ترانزېټ ستره برخه جوړوي. هغه د سمندر له لارې سوداګري او ترانزېټ دی، ځکه چې دا لاره اسانه او ارزانه ده، نو په وچه کې را ایسار هېوادونه هم اړتیا لري، له سمندري بندرونو سره وتړل شي.
په دې تړاو د ملګرو ملتونو او د جنیوا کانفرانس چې د (1958) میلادي کال د پرېکړې له مخې، که کوم هېواد په وچه کې را ګیر وي، نو ګاونډی هېواد مسولیت لري، چې سمندرته د لاس رسي لپاره ورته خپل بندرونه په واک کې ورکړي، چې د همدې پرېکړې له مخې په (1965) میلادي کال کې لومړی ځل د افغانستان او پاکستان ترمنځ د سوداګرۍ ترانزېټ تړون لاسلیک شو ,Ahmed) 2018)
اپټا تړون د دواړو هېوادونو سیاسي اړیکو د پیکه والي سربېره چې د تروریزم او نورو مسایلو په هکله یې لرل د امریکا متحده ایالاتو د هلو ځلو وروسته په (2010) میلادي کال کې لاسلیک شو(Cachdeva, 2010) .
د اپټا په تړون کې د موافقه شوو موارد‌و په تړاو دواړو لوریو له لومړي سره ملاحظې درلودې او بیا په سېمه کې د تحولاتو، له تړون څخه د سیاسي فشار په توګه د کارونې سیاست، د سوداګریزو او ترانزیټي اړیکو سیاسي کول او د فرضي کرښې په اوږدو کې د امنیتي پېښو رامنځته کېدل د دې مهم تړون پر وړاندې ستونزې څو چنده او یا یې د تړون اصل محتوا او نوم د سوال لاندې راوست.
د افغانستان او تر منځ پاکستان د ګډې پولې اوږدوالي، د کلتوري، ژبني، مذهبي او نژادي نږدېوالي، د دې سبب ګرځیدلی دی، چې دا دواړه ګاونډي هېوادونه د ټولو ستونزو با وجود بیا هم ښه او تودې سوداګریزې او ترانزېټي اړیکي ولري. (Cochran, 2013)

د افغانستان جیوپولیټیک، جیو ایکانومیک او جیو ستر اتیژیک موقعیت

اګر چې افغانستان په وچه کې د را ګېر هېواد په توګه نسبت له پاکستانه ډېر اړ بریښي او ډېر وخت همدا اړتیا د فشارونو په توګه کارول کېږي، خو د افغانستان ستراتیژیک موقعیت بیا دا لوبه بدلولی او تغېرولی شي.

که څه هم زموږ د بحث موضوع د افغانستان جغرافیوي موقعیت ارزښت بیانول نه دي، خو بیا هم افغانستان د سیمې په یوه داسې تقاطع نقطې کې پروت دي، چې امریکایي افغان پېژندونکی لویس ډوپري (Louis Dupree) یې د سوداګرۍ د ترانسشیپمینټ (Transshipment) نقطه ګڼي.

معاصر انګریز مورخ او فلسفي ارنولډ ټواین (Arnold Toy an) بیا د نړۍ نیمې لارې باګرام ته سیخې ګڼي او د زړې نړۍ را تاوېدونکی هېواد یې ګڼي، علامه اقبال یې د اسیا زړه، میکېنډر یې د خپلې (Heartland) تیوري داسې ځای بولي، چې له کبله یې پر نړۍ واکمني اسانه ده، دا رنګ یو شمېر نور فیلسوفان او مورخان یې هم د افغانستان دغه جغرافیې موقعیت ته په کتو په خپلو لیکنو کې اشارې کړې او دا موقعیت یې په ښه توګه درک کړېدی (Khalil, 2019) "

که یې په لنډ ډول ووایو او له اوسني حالاتو سره یې سم موقعیت وښایو نو ویلی شو، چې افغانستان په مذهبي توګه د منځني ختیځ، په سیاسي توګه سویلي اسیا حوزې غړی او په تاریخي، کلتوري او توکمیز لحاظ د مرکزي اسیا له حوزې سره تړاو لري چې دا سیمه یانې افغانستان د ددې ټولو حوزو د نښلوونکي په توګه یادولی شو.

له تاریخي پلوه هم دا سیمه د سیاسي، مذهبي او کلتوري برخې ور اخوا د سوداګرۍ او ترانزیټ لپاره هم خورا مهمه پاتې شوې. افغانستان د اوسنۍ جغرافیوي بڼې ته په کتو بیا هم خپل جیوپولیتکي ارزښت ساتلی دی او لا هم د سیمې د یوه ترانزیتي او سوداګریز اتصال په توګه د اهمیت وړ دی.

د افغانستان اوسنۍ جغرافیوي موقعیت موږ ته د نړۍ د سترو قدرتونو له سترې لوبې (The Great Game) نه وروسته را پاتې ده چې متاسفانه افغانستان یې سمندر ته د لاس رسي له حق څخه محروم او په وچې کې ایسار پاتې کړ.

نو ویلی شو چې دا بڼه طبیعي بڼه نه ده بلکې د 19 یمې پېړۍ د روسیې او بریطانیه د استعماري رقابتونو څخه په میراث راپاتې ده.

د افغانستان دغه موقعیت ډېر کله د یو سرخوږي په توګه تمام شوی دی او ګڼې ستونزې یې ایجاد کړې دي .

جالب ټکی خو دا دی، چې تاریخي لحاظ د پخوانیو استعمارګرو کله هم چې د هند د نیولو خوب لیده نو د افغانستان جغرافیوي موقعیت یې د توجو په محور کې ځای لاره د سیمې د اتصال دا نقطه سبب ګرځېدلی دی چې له دې لارې د امپراتوریو لښکر کشي وشي.

تاریخي معلومات ښيي، چې د افغانستان له لارې د مقدوني سکندر نه نیولې تر اولسمې پېړۍ پورې د انګریزانو او په وروستیو کې د شوروي اتحاد تودو اوبو ته توجو د افغانستان جغرافیې څخه تر سره شوې چې دوی به د هند دروازه همدا لاره ګڼله. له دې معلومېږي چې زموږ جغرافیه په نورو د فشار، نفوذ او د وصل په تاریخي ځای کې قرار لري، چې په تاریخي توګه افغانستان تل د خپلې سیمې د جیو پولیټیکي بدلونونو او د سیاست قرباني شوې ده او له دې قربانۍ نورو خلکو ګټې پورته کړې دي.

د جیو ایکانومیکي یا په اقتصادي، سوداګریزو او ترانزیټ کې هم په تاریخي لحاظ دا سیمه د وصل په توګه کارول شوې چې په دې برخه کې افغانستان د وریښمو لارې تر تاثیر لاندې پاتې شوی دی.

د چین له مدنیته پیل شوې دغې زړې سوداګریزې او ترانزیتي لارې، چې د اسیا سربېره آن تر اروپا او افریقا پورې هم غځېدلې وه، ډېره برخه یې په افغانستا باندې تېرېده، د وریښمو لارې څلور شاخونه پر افغانستان تېرېدل یو شاخ یې له چین څخه د پامیر او بدخشان له لارې افغانستان ته داخلیده، بل ښاخ به د اوسني تاجکستان له لارې د افغانستان بلخ ته را کوزېده، درېیمه لاره د ترکمنستان له لارې د افغانستان هرات ته را ښکته کېده او څلورمې لارې له هند څخه سرچینه اخیسته او بیا د پېښور او کندهار له لارې افغانستان داخلیده (Panjshiri, 1999) "

له بلې خوا د لاجوردو لاره چې افغانستان د ترکمنستان، اذربایجان، ګرجستان او ترکیې له لارې اروپا سر نښلوي هم د خورا زيات اهمیت وړ دی.
د دې لارې په محراق کې افغانستان واقع دی، چې د اروپايي هېوادونو توليدات د جنوبي اسيا سربېره ختيځې اسيا ته هم لاس رسي پيدا کوي " دا لاره يوه سوداګريزه او ترانسپورتي لاره ده، چې د افغانستان د فارياب او هرات ولايتونو له آقينې او تور غونډۍ بندرونو څخه پيلېږي، د ترکمنستان ترکمنباشي ته رسېږي، بيا د کاسپين سمندرګي څخه په تېرېدو د آذربايجان باکو ته ځان رسوي او له هغه ځايه د ګرجستان د تبليسي ښار څخه په تېرېدو ترکيې او اروپا ته لاره پېدا کوي.
په دغه لاره کې د بېلو، بېلو ترانسپورتي ذرايعو څخه ګټه اخيستل کېږي لکه سړک، رېل پټلۍ، لارۍ او سمندري ترانسپورتي وسايل دا لاره د سيمې په وچه کې د ايسار هېوادونو افغانستان، ترکمنستان او اذربايجان لپاره خورا مهمه ده". (Rahim, 2019)
خو اوس لپاره مهمه خبره دا ده، چې نړۍ اوس خپل فکر په جيوپوليټيک کې نه ايساروي؛ بلکې د هر څا سره د جيو ايکانوميکس له پاليسۍ کار اخلي او د همدې له مخې خپله ستراتيژي تعقيبوي.

له پورته ټولو خبرو دا جوتېږي، چې د افغانستان ستراتيژيک موقعيت د ګټو د وېش په برخه کې د يوه منل شوي انډول په توګه کارول کېدای شي او په تېره بيا د جنوبي اسيا او منځنۍ اسيا هېوادونو د سوداګرۍ او ترانزيټ د وصل نقطې کې واقع دی.

په سيمه ييز اتصال کې د افغانستان د برترۍ رول

اتصال زرګونه کاله د انسانانو ترمنځ د اړيکو، کلتورونو او تمدنونو ترمنځ هغه رامنځته شوې شبکې ته ويل کيږي چې ددې په مرسته خلکو له يوبل سره اړيکې رامنځته کولې او د خپلو نورو پرمختګونو لپاره يې له يو بل سره د ګډ کار په کولو سره يوې ګډې هڅې لپاره مشترکه قوه رامنځته کوله .

د افغانستان د جغرافيوي موقعيت د ارزښت له مخې ويلی شو چې دا سيمه نه يوازې د مذهبي، کلتوري او ټولنيزې راکړې ورکړې لپاره د وصل په نقطه کې قرار لري بلکې د اوسنۍ نړۍ د ګټې، وټې د فکر له مخې دا موقعيت د سوداګريزو او ترانزيټي لارو چارو لپاره د يوه عالي او بهترين فرصت په توګه هم خورا د اهميت وړ ده.

د افغانستان جيو ستراتيژيک موقعيت اتصال د دې سبب ګرځي چې د افغانستان سربېره د سيمې نورو هېوادونو لپاره اقتصادي شيريانونه په فعاليت راولي او د دې سيمې د خلکو د هوساينې او رفاه په خاطر سيمه ييزه اجماع رامنځته کيږي. د امنيت ټينګښت، د اداري فساد سره مبارزه، د نوې او عصري ټيکنالوژي کارول به د دې سبب وګرځي، چې د سيمې هېوادونه وهڅيږي تر څو د سوداګرۍ، ترانزيټ او انرژي په انتقال کې د وصل د دې محراق نه په لوړې استفادې سره اقتصادي فرصتونه رامنځته او هر اړخيز پرمختګ ته لاره هواره شي.

بې له شکه د سيمې هېوادونه د خپلې اړتيا له مخې اوس لپاره د افغانستان له جغرافيوي موقعيت سره دلچسپي لري او د دې سيمې د فرصتونو او ګټو لپاره له هرې ممکنې لارې هڅه کوي چې په افغانستان د پخوانيو تېرو شويو او نويو رامنځته کېدونکو لارو باندې سوداګري او ترانزيټ ترسره کړي خو که چيرته په افغانستان کې د جنګ او نا امنۍ وېره وي، اداري فساد له منځه لاړ نه شي او د نورو هېوادونو پانګونې لپاره زمينه برابره نه شي، لرې نه ده چې د سيمې هېوادونه د خپلې سوداګرۍ او اړيکو لپاره له نورو بديلو لارو چارو کار واخلي او موږ به دا ستر فرصت هم د خپلې نا پوهۍ له امله له لاسه ورکړی وي.

اپټا تړون کې د سېمې د نورو هېوادونو د شاملېدو غوښتنه او د افغانستان د وصل نقطې ارزښت

د افغانستان. پاکستان د ترانزيټي سوداګرۍ تړون (اپټا) هم د دې وصل اهميت ته په کتو د پاکستان له لورې د ياد تړون د بيا لاسليک لپاره د دې لپاره هلې ځلې شروع کړېدې چې تاجکستان او د منځنۍ اسيا نور هېوادونه هم په اپټا تړون کې شامل کړل شي مشهور پاکستانی سوداګر او د پاک. افغان د سوداګرۍ ګډې خونې پاکستاني لوري مشر زبير موتي والا په يوه مقاله کې کاږي ؛ موږ وړاندېز کوو چې، د پاکستان سوداګرۍ او ترانزيټ په وړاندې د ستونزو د حل لپاره دې پدې تړون کې د منځنۍ اسيا هېوادونه هم شامل شي تر څو پدې برخه کې د قانوني مواردو په لرلو سره نور څوک د ستونزو د ايجاد هڅه ونه کړي.

د منځنۍ او جنوبي اسيا تر منځ د اتصال لپاره افغانستان د ځمکني دهليز په څېر خورا د لوړ اهميت وړ ځای دی، منځنۍ اسيا ته د پاکستاني سوداګرو لېوالتيا د دې لامل ګرځېدلې دی چې، په تړون کې د منځنۍ اسيا د هېوادونو د شاملولو تکراري غوښتنې وکړي څه موده مخکې د پاکستان پخواني لومړي وزير عمران خان هم د پاکستان هېواد پارلمان ته په يوه وينا کې، افغانستان سره په اړيکو باندې د خبرو په ترڅ کې ويلي وه چې؛ زه اقتصادي فکر لرم، د افغانستان له لارې تاجستان اوزبکستان او منځنۍ اسيا سره سوداګريزې اړيکې غواړم او سوداګري کووم.

همدېته ورته نظر هم د افغان سوداګرو له لورې مطرح شوی وه چې، د افغانستان له لورې په اپټا تړون کې د هند د شاملېدو غوښتنه شوې وه. څومره چې د سېمې هېوادونه د خپلو همکاريو له مخې کار کوي هومره به د دې سېمې اقتصاد او سوداګرۍ د پراختيا سبب ګرځي او همدې اهميت ته په کتو په سېمه کې د يوه نوې باب د پرانېستو لپاره له مختلفو ادرسونو هڅې روانې دي.

د سېمه ييز اتصال د ذهنيت پياوړي کېدو او عملي کېدو له امله به د افغانستان او پاکستان د سياسي اړيکو د پياوړتيا سربېره د جنوبي اسيا، منځنۍ اسيا او منځني ختيځ د هېوادونو سوداګريزې چارې خوندې او د يوه نوې باب د پرانېستل کېدو سبب به وګرځي.

دا چې د منځنۍ اسيا هېوادونه د پراخو منابعو لرونکي دي او په اوس وخت کې د تېلو، ګازو او د برېښنا د انرژۍ مهم مرکزونه دي بلخوا د جنوبي اسيا هېوادونه د زيات نفوس له امله ورځ تر بلې ډېرې انرژۍ ته اړتيا پيدا کوي نو دلته د افغانستان جغرافيوي موقعيت د يوې کلېدي هستې په توګه مهم رول لري او له دې هېڅوک سترګې نه شي پټولی.

پدې وروستيو کې د کاسا زر، افغان ټرانس او تاپي په شان د سترو پروژو پېل هم د سيمې ګټې د يوه بل پورې تړلې دي او کوشش کېږي چې دا ګټې خوندې او بالاخره تړلې خواوې د متقابل احترام په بنسټ د اړيکو نوی باب پرانېزي.

د دې سربېره د منځنۍ اسيا هېوادونه هم غواړي چې له جنوبي اسيا او ختيځې اسيا سره د سوداګرۍ پراختيا لپاره د افغانستان له لارې په ترانزيټ سره د خپلې پراخې انرژۍ لپاره بازار پيدا کړي.

افغانستان هم غلی نه دی ناست؛ په تېر جمهوري نظام کې د سېمه ييز اتصال عالي شورا په رامنځته کېدو سره يې د دې برخې لپاره ځانګړې توجه کړې د دې شورا په لومړنۍ تخنيکي ناسته کې د وخت مالي وزير او په اقتصادي او زيربنايي چارو کې د ولسمشر اشرف غني ستر سلاکار همايون قيومي په مشرۍ ترسره شوې پکې د افغانستان د اوسپنې کرښې او د پنځو هېوادونو ترمنځ (افغانستان، چين، قرغيزستان، تاجيکستان او ايران) د ريل پټليو د کرښې په تنظيم او همدارنګه د افغانستان له

لارې سوېلي اسيا، منځنۍ اسيا او روسيې تر منځ د ريل پټلۍ پروژې د پلي کېدو لپاره په وړاندېزونو د نظر تبادله شوې وه، همدارنګه د اسلامي امارت د مسوولينو له لورې هم د سېمې هېوادونو په ځانګړې ډول د منځنۍ اسيا هېوادونو سره تودې اړېکې لري او د هغه سترو پروژو چې پورته ذکر شوې د پېل او د کار جريان پر مخ وړلو لپاره بشپړ چمتووالی لري.

د افغانستان ـ تاجکستان او امریکا لومړنۍ درې اړخيزه ناسته کې چې د ۱۳۹۹ کال د کب په مياشت کې د افغانستان د بهرنيو چارو پخواني وزير محمد حنيف اتمر، د تاجکستان د بهرنيو چارو وزير سراج الدين مهرالدين او د امريکا متحده ايالاتو د بهرنيو چارو وزارت پخوانی سياسي مرستيال، ډيوېډ هيل په ګډون د ويډيو کنفرانس له لارې جوړه شوه، پکې د نورو مسايلو سربېره د سېمه ييز اتصال په تړاو بحث شوی وه؛ د درې واړو هېوادونو چارواکو اقتصادي پروژې او سېمه ييز پيوستون د افغانستان او مرکزي اسيا هېوادونو د خلکو د پرمختګ او هوساينې تضمين وګڼله پدې ناسته کې درې واړه خواوو د کاسا زر برېښنا پروژې، د افغانستان له لارې د منځنۍ اسيا او سوېلي اسيا ترمنځ د ريل پټلۍ غځول، د ازاد اقتصادي زون رامنځته کول او اوبو او برېښنا پروژو په تطبيق او ژر ترسره کېدو ټينګار وشو.

د يادونې وړ ده، چې د بهرنيو چارو، ټولګټو، اقتصاد، ټرانسپورټ، مخابراتو او معلوماتي ټکنالوژۍ او ماليې وزارتونه او د ملکي هوايي چلند اداره د اتصال عالي شورای غړي وه.

سي پيک او اپټا څومره په تقابل کې و اقع کېدای شي؟

د چين ـ پاکستان اقتصادي دهليز د نړۍ په کچه يو له سترو اقتصادي پروګرامونو څخه ګڼل کېږي چې د چين او پاکستان له لورې د لويو لارېو، برېښنا بندونو، ريل پټليو، بندرونو او پايپ لاينونو شبکې د رغونې لپاره يې (65) ميلياردو ډالره بودجه په نظر کې نيول شويده.

سي پيک د چين ـ پاکستان اقتصادي دهليز دی، چې له اسيايي، اروپايي هېوادونو او منځني ختيځ له وصل وروسته له افريقا سره هم وصل کېږي.

د سي پيک په تړاو موافقه لومړی ځل په (2013) کې وشوه چې په لومړي سر کې يې ورته (47) ميليارده ډالره بودجه په نظر کې نيولې وه. د دې سترې پروژې له پېل راهېسې مخالفتونه او په کور دننه او بهر ملاحظې شته وې او اوس هم پدې تړاو خپله په پاکستان کې د وسلوالو ډلو په ګډون د پښتنو او بلوڅو حق غوښتونکي او فعالان پرې ملاحظې لري او د څرنګوالي په تړاو يې ګڼې پوښتنې بې ځوابه پاتې دي، شايد همدې ستونزو ته په کتو يې د تطبيق چارې ټکنۍ کړې وي او د تر سراوي لپاره يې ورو چارې د اقتصادي رکود سربېره نور دا ډول مسايل هم ولري.

د سی پيک په پروژه کې د چين لوره دلچسپي د دې لپاره ده، چې چين د پاکستان له لارې نورو اسيايي هېوادونو، منځنۍ اسيا، اروپا او افريقا ته لاس رسی پيدا کړي او دا چاره يې په پاکستان کې د ګوادر او کراچۍ په بندرونو کې د پانګونې او له همدې ځايه د چين تر کاشغره د لويو لارو جوړول يې اساسي موخه ده.

پاکستان دې پروژې ته د (Game Changer) لوبې بدلوونکي نوم ورکړيدی او زيات ورته خوشبين دی.

د افغانستان سېمه ييز جغرافيوي موقعيت د ارزښت په دوام د چين ـ پاکستان اقتصادي دهليز يا

China–Pakistan Economic Corridor (CPEC) په سترې پروژې کې د افغانستان د شاملېدو هڅو ته په کتو هم موږ د یوه مهم فرصت په توګه کتلی شو.

په وروستیو کلونو کې په سیاسي او اقتصادي ناستو کې غوښتنه شوې وه، چې افغانستان دې هم په سیپیک کې شامل شي او یا هم په یاده پروژه کې د پانګونې او دخلېدو لپاره دې افغان سوداګر هم شامل شي، تکراري غوښتنې شویدي.

لومړی ځل دا خبره د (2016) کال په ډیسمبر کې د افغانستان او پاکستان د بهرنیو چارو وزیرانو سره د چین د بهرنیو چارو وزیر وانګ اي له لورې مطرح شوه چې د ناستې د یوې مهمې اجنډا په ډول پرې بحث وشو چې بیا وروسته بیا په (2017) کې د Boao Forum for Asia (BFA) ادارې د کلنې ګذارش پر اساس چین غوښتنه کړې وه، چې د سیپیک پروژه دې افغانستان ته هم وغځول شي.

په (2020) کې پاکستان ته د افغانستان د سوداګرۍ او صنایعو پخواني وزیر نثار احمد غوریاني د اپټا تړون د تمدید په موخه د افغان سوداګرو او نورو لوړ پوړو چارواکو سره په ګډه سفر درلوده، چې د پاکستان د ملي شورا مشر اسد قیصر سره د لېدنې څخه وروسته نوموړي له افغان سوداګرو غوښتنه کړې وه چې د سیپیک پروژې کې د ګډون لپاره راشي او دلته په پاکستان کې سرمایه ګذاري وکړي چې په ځواب کې یې وزیر غوریاني د دې اقدام ستاینه کړې وه او له پاکستاني سوداګرو یې هم په افغانستان کې د سرمایه ګذاري کولو بلنه ورکړې وه.

په سیپیک کې د افغانستان د شاملېدو غوښتنه د افغان حکومت لوړ پوړو چارواکو او سوداګرو د هرکلي وړ ګرځېدلې دی. دا چې ددې پروژې د ګټې او تاوان نور ابعاد کوم دي، یو جلا بحث دی چې دلته یې یادونه لازمي نه ګڼم.

دلته یو نظر چې باید یادونه یې وکړم، هغه دادی، چې د چین له لورې د سیپیک پروژې پراختیا او افغانستان لورې ته انکشاف ورکول به د دې سبب وګرځي، چې چین او پاکستان د مرکزي اسیا او اروپایي هېوادونو مارکیټونو ته لاس رسی پیدا کړي چې دلته هند لدې فرصت څخه بې برخې کېږي چې د سیپیک پر وړاندې د هند مخالفت هم همدا ټکی جوړوي نو لدې حالته یوه فایده بله پورته کېدای شي چې هند په ریښتونې توګه د چابهار بندر د رغونې لپاره کار وکړي او هغه ټرانزیټ لاره د ځان لپاره ژر تر ژره فعاله کړي چې موږ یو بل فرصت هم په لاس راوړو چې پدې سره زموږ د کلونو، کلونو خوب او خیال په حقیقت بدلیږي او دا طبیعي دی، چې د افغانستان له جغرافیې سره د خلکو ګټې تړلې دي او هېوادونه مجبوره دي چې د دې محراق لپاره په رقابتي ډول کار وکړي دا چې موږ یې څه ډول مدیریت کړو دا نو یوه سخته او تر اوسه مجهوله پوښتنه ده، په ټوله کې افغانستان ته په کار دي، چې په یوازې په یو لوري دې اتکا نه کوي، بلکې د مختلفو سیاسي او سوداګریزو پالیسیو په تعقیب دې په یوه لوري نه د اتکا پالیسي غوره کړي.

سیپیک پروژه په بشپړه توګه د پاکستان او چین د ګټو پروژه ده خو اغېز په سېمې هم څرګند دی، مخالفتونو او نا رضایتو ته په کتو د دې پروژې د ګټې اندازه لګولی شو .

د سیپیک پروژې یوه ستره برخه د وصل برخه ده یانې د چین، پاکستان، افغانستان او د سویلي اسیا او منځنۍ اسیا د وصل په محراق کې راوستل کېږي نو ځکه یې ګټه افغانستان ته هم شته دی.

افغانستان که چیرته د سي پیک پروژې ته خوشبینه وي یو علت یې هم دادی، چې سېمه ییز اتصال د افغانستان په ګټه دی ځکه چې افغانستان په وچه کې را ګیر هېواد دی او سمندر ته لار نه لري او څومره چې ترانزیټي او سوداګریزې لارې زیاتېږي هومره موږ ته ګټه رسوي.

په سېمه ییزه او نړیواله کچه د دې سترې پروژې پر وړاندې مخالفتونه د هر چا د ګټې له مخې رامخته کړیدي، پاکستاني اقتصاد پوهان بیا وايي چې د سي پیک پروژې سره د امریکایانو مخالفت له چین سره د سړې جګړې له مخې دی، چې په نړۍ واله کچه امریکا له چین څخه ویره لري او همدارنګه په اسیا او نړۍ کې د چین اقتصادي ځواک د لا برسیره کېدا په حال کې دی، او همدا ویره ده، چې امریکا د سي پیک پروژې مخالفت کوي او پاکستانیان ویروي چې ګونډې په اوږد مهال کې به د ډېرو قرضونو او اقتصادي بحرانونو سره مخ شئ .

د سي پیک پر وړاندې په کور ددننه مخالفت یوه بله داعیه ده چې له مخکې څخه محرومې شوې صوبو (خیبر پښتونخواه او بلوچستان) نورې هم متضرره کیږي او د هند، امریکا مخالفت د چین له اقتصادي او سیاسي لوړتیا سره ده چې دوی یې اندیښمن کړیدي.

د اوس لپاره سي پیک کې د افغانستان داخلېدل شاید یو خیال وي او دا هم کېدای شي، چې د سي پیک پر وړاندې په اصلي تطبیقوونکي هېوادونو(چین، پاکستان) کې ستونزې شته نو افغانستان کې خو دا ستونزې شاید لا ډېرې اوسي خو که د چین نفوذ ته په کتو د راتلونکې لپاره فکر وکړو، نو لرې نه ده، چې د سي پیک د پراختیا لپاره دې چین په افغانستان د فشار په توګه د اپټا د تطبیق پر وړاندې د پاکستان له سیاستونو ګټه پورته کړي او پدې سره بیا د اپټا اغېز حتمي کمیږي.

د سي پیک پر وړاندې د بلوڅانو، پښتنو، هند او امریکا مخالفتونو ته په کتو شاید ډېره منطقي نه وي، چې افغانستان دې هم په اسانۍ پکې شامل شي خو په سېمه کې د نوو ستونزو د را برسېره کېدو سره د سېمه ییزو بلاکونو او ګټو برخه کې توازن ساتل بیا یو بل ازمېښت دی، چې زموږ غونډې ملتونه یې نه شي ساتلی د دې خبرې یو ښه دلیل د امریکا له لورې په چابهار د نوو بندېزونه خبرونه هم کېدای شي، چې دا بندېزونه په مخامخ ډول د افغانستان په اقتصاد باندې ژور اغېز شېندي.

د افغانستان او پاکستان د سوداګرۍ تاریخي مخینه

د جنوبي اسیا او په ځانګړي ډول د هند سوداګرېزې اړیکې له پخوانیو زمانو له افغانستان سره او یا هم د افغانستان له لارې ترسره شوې دي چې د تاریخ په مختلفو دورو کې د اړیکو د ژوروالي او سوړوالي شاهدان یو.

هغه وخت کې، چې بریتانیه په هند باندې خپله ولکه لرله او پاکستان هېواد نه وو رامنځته شوی هم له افغانستان سره د هندوستان په استازولۍ د بریتانیه د بهرنیو چارو وزارت مرستیال او په هند کې د یاد هېواد دیپلومات د امیر عبدالرحمن خان ترمنځ د اړیکو د پیاوړتیا او سوداګرۍ په برخه کې هڅې کېدلی او تړون لاسلیک شوی وو. ځینې پاکستاني لیکوالان لکه رزاق داود او نور وايي چې د ډیورنډ په تړون کې له ضمایمو څخه یو هم د سوداګرۍ د پراختیا په اړه خبره شوې وه.

داسې تاریخي لاسوندونه هم شته دی، چې د افغانستان له سیاسي ازادۍ وروسته په (1921 او 1923) میلادي کلونو کې د بریتانوي هند او افغانستان ترمنځ د سوداګریزو او ترانزیټي اړیکو د پیاوړتیا لپاره هلې ځلې شوې دي او د دواړو هېوادونو لوړ رتبه هیئتان په دې برخو کې سره ناستې کړې دي.

بیا د خیبر پښتونخواه د قبایلي مشرانو په هلو ځلو د دواړو دولتونو ترمنځ په (1965) میلادي کال کې د (ATTA) Afghanistan Transit Trade Agreement په نوم تړون لاسلیک شو چې د یاد تړون له مخې افغانستان به د پاکستان له لارې

سمندر ته د سوداګریزو چارو د لاس رسي حق لري خو پاکستان د منځنۍ اسیا هېوادونو ته د لاس رسي حق نه درلود. (Project, 2014)

د افغانستان او پاکستان د ترانزېټي تجارتي تړون (اپټا) د څلور پنځوسمې مادې په پنځمې فقرې کې راغلي دي چې " د دې موافقه لیک په نافذېدو سره د افغانستان د ترانزیتي سوداګرۍ موافقه لیک (ATTA 1965) او د هغه ټول ضمایم، ملغی کېږي . "

په افغانستان کې د شوروي یرغل او بیا ورپسې د تنظیمي جګړو په دوران کې هم دغه تړون پاتی شو خو د ګټې اخېستو چارې په نشت حساب وې په همدې وخت کې پاکستان غوښتنه وکړه چې د افغانستان له لارې دې منځنۍ اسیا ته د پاکستاني اموالو د ترانزیټ زمینه برابره شي.

کله چې د (2001) سپټمبر وروسته امریکا په افغانستان باندې یرغل وکړ، امریکا او ناټو غړو هېوادونو ترانزیټ هم د خپلو پوځیانو لپاره اکمالات له کراچي بندره د تورخم او سپین بولدک له لارې ترسره کول چې پاکستان له دې لارې په ملیاردونه ډالر تر لاسه کړل او یو وخت د یوې بوختې ترانزېټي او خورا د ډېرې عاید لرونکي لارې په توګه وچلیده .

د (2010) میلادي کال په جولایي میاشت کې د افغانستان او پاکستان ترمنځ د اپټا تړون په اړه د امریکا د بهرنیو چارو وزیرې، هیریلي کلینټن تر نظارت لاندې مقدماتي خبرې او موافقه وشوه.

همدارنګه د افغانستان او پاکستان لپاره د امریکا ځانګړي استازي ریچارد هالبروک هم د دې تړون په منځګړیتوب کې ډېرې هلې ځلې کړي دي چې وروسته بیا د (2010) میلادي کال په اکتوبر میاشت کې د افغانستان د سوداګرۍ وزیر انوارالحق احدي او پاکستان د سوداګرۍ د وزیر مخدوم امین فهیم او د دواړو هېوادونو د سوداګرۍ مسوولینو له لوري پداسې حال کې لاسلیک شو چې د نړۍ یو شمېر هېوادونو سفیرانو او استازو هم ګډون لاره . (Muzhary, 2010)

د دې تړون له مخې افغانستان حق تر لاسه کړ، چې خپلې لارۍ او توکي د پاکستان له لارې د ګوادر او واګه بندرونو ته ولېږدوي او پاکستان د افغانستان له لارې منځنۍ اسیا ته د لاس رسي حق درلود. بیا وروسته د افغانستان او پاکستان له لوري د افغانستان او پاکستان د سوداګري ګډه خونه هم د لا همغږۍ او د کارونو د ښه اجرا په موخه رامنځته شوه.

دا سمه ده چې افغانستان د پاکستان له لارې د سوداګرۍ او ترانزیټ کولو ته اړتیا لري خو د افغانستان جغرافیوي موقعیت د یوه بهترین موقعیت په توګه باید ومنل شي چې د پخوانیو سوداګریزو او ترانزیټ لارو لکه د لاجوردو او وریښمو لار یې د بېلګې په ډو ل یادولی شو (Kakar, 2020)

د اپټا تړون له لاسلیک کېدو وروسته څه محاسبه کولای شو؟

د لیکنې د لومړني عنوان په مصداق که ووایو، چې د اپټا تړون له لاسلیک وروسته د افغانستان او پاکستان د سوداګرۍ او ترانزیټ ارقام په تدریجي ډول را کم شویدي او نزولي حالت یې غوره کړیدی نو درواغ به نه یې پدې تړاو یو څو برخو ته په لاندې ډول اشاره کوو؛

د افغانستان او پاکستان د رسنیو د راپورونو، څېړنیزو ادارو او ګمرکاتو معلوماتو له مخې جالب ټکی دا دی، چې د افغانستان او پاکستان د ترانزیتي او سوداګري موارد له (2005) را پیل تر (2010) یانې د اپټا د تړون تر لاسلیک کېدو پورې په صعودي حالت کې وه چې دا کچه په کلني ډول آن تر ۳ ملیارد ډالرو ورسېده خو له دې تړون لاسلیکدو وروسته دا

حالت له صعودي څخه نزولي حالت ته تغیر وکړ چې اوس دا دی تر یوه ملیارد ډالرو کلنۍ سوداګرۍ او راکړې ورکړې هم کمه ده.

د افغانستان او پاکستان تر منځ د سوداګرۍ او ترانزیټ ګراف له 2001 میلادي کال راهیسي تر 2011 میلادي کاله پورې په صعودي او پراختیا په حالت کې وه خو له 2011 کال وروسته دا ګراف ورځ تر بلې په ښکته کېدو وه او نزولي حالت یې غوره کړ.

یو علت یې شاید دا وي چې په افغانستان کې د میشت بهرنیو ځواکونو ډیری اکمالات د پاکستان له لارې ترسره کېده چې د دوی له لورې په افغانستان کې د خپل ماموریت د ختمولو یا کمولو په تړاو چې کوم خبر خپور کړی وه چې تر 2014 میلادي کال وروسته به د بهرنیو ځواکونو شتون یوازې د افغان ځواکونو د روزنې په موخه وي نو ځکه د نورو اکمالاتو مخه ونیول شوه او بل علت یې هم په اپټا تړون په عملي برخه کې ستونزې وې چې دا ستونزې ورځ په ورځ زیاتیدې او د دواړو هېوادونو په سوداګرۍ باندې یې بد تاثیر وکړ. (Hanif, 2018)

همدارنګه د افغانستان له لورې په نورو بدېلو لارو غور هم له پاکستان سره د افغانستان په سوداګرۍ او ترانزیټ کې د پام وړ کموالی راوستلی دی، له بلې خوا په حکومتي کچه د نورو په پرتله تورخم تجارتي بندر باندې په پاکستان د اتکا د ختمېدو له مخې مالیه ډېره ټاکل کېږي او په لوی لاس تجاران په نورو لارو د غوراوي فکر ته مجبوریږي.

د تړون له لاسلیک کېدو وروسته د سوداګرۍ او ترانزیټ حجم د کمېدو په اړه د مشهور پاکستانی سوداګر او پاک افغان د سوداګرۍ د ګډې خونې پخوانی مشر زبیر موتی والا په خپل یوه بیان کې چې ده کابل ته له تلو وروسته له پاکستانی ورځپاڼې (ډان پاکستان) سره په مرکه کې کړې وې ویلي دي، چې پاکستان نور په افغانستان کې خپل مارکیټ له لاسه ورکړیدی او دا حالت په نزولي توګه نور هم مخ پر ښکته روان دی نوموړي په خپلو خبرو کې دا راز ویلي دي، چې د هندوستان، چین او ایران له طرفه افغان سوداګرو ته د غوره خدماتو برابرولو، او د هند له لوري په صادراتو باندې کمه مالیه هغه موارد دي چې افغانان په همغې لوري ور مات شویدي چې دا چاره د پاکستاني سوداګرو او سرمایه دارانو لپاره د خطر زنګ دی ښاغلي موتی والا زیاته کړه، چې پاکستان په روایتي او کلتوري ډول هم خپل بازار په افغانستان کې له لاسه ورکړی دی چې دبېلګې په ډول یې د غنمو، اوړو، جامو او تازه غوښې یادونه وکړه چې اوس دا مارکیټونه په لوړه کچه د نورو هېوادونو په لاس کې دي. (Motiwala, 2018)

دا خبره د ګډې سوداګرۍ خونې مرستیال خان جان الکوزي هم کوي او وایي، اپټا تړون کې د خنډونو له امله د افغانستان او پاکستان سوداګري له دریو میلیاردو یو میلیارد ته کمه شوې: "زموږ تر یو لکو اتیا زرو کانتینر سوداګري چې له کراچۍ بندر کېده تر شل پنځه ویشت زرو ته ټیټه شوه(bahir, 2021) .

د پاکستان بزنس کونسل هم همدا خبره کوي، هغه په یوه تحلیلي راپور کې لیکي، له ۲۰۰۶ کال راهسې د افغانستان او پاکستان سوداګري او ترانزیټ زیات شویدي خو دا ارقام د اپټا تړون له لاسلیک کېدو وروسته یعنې له ۲۰۱۱ کال را وروسته په بې ساري ډول کم شویدي، چې د پاکستان ځای متحده عربي اماراتو، ایران، هند او چین نیولی دی. (Attarwala, 2016)

یوه بله څېړنه چې د افغانستان د ستراتیژیکو مطالعاتو مرکز نشر کړې په هغې کې هم د دغه کمښت پخلی شوی او ویل شویدي، چې په وروستیو کلونو کې د پاکستان له لارې افغان ترانزیټ مخ پر ځوړ روان دی چې د ۲۰۰۹ او ۲۰۱۰ په پرتله د دواړو هېوادونو تر منځ سوداګري او ترانزیټ که د کانتینرونو له مخې وسنجول شي په ۲۰۱۴ کال کې تقریبا نیمایي را کم شویدی او له ۷۵ زرو څخه ۳۵ زرو ته را رسېدلی دی. (khalil, 2019)

د ټولو خواوو په راپورونو، سروې ګانو او څېړنو کې جوته شوه، له کومه چې د اپټا تړون لاسلیک شویدی له هماغې مودې راهیسې د افغانستان او پاکستان تر منځ د سوداګرۍ او ترانزیټ ارقام او احصایې نزولي حالت غوره کړیدی نه یوازې له پاکستانه د صادراتو کموالی رامنځته شویدی، بلکې د پاکستان له لارې د ترانزیټ په برخه کې هم د پام وړ بدلون راغلی دی.

اخېرد اپټا تړون په تطبیق کې خنډونه څه دي؟

د اپټا تړون پر وړاندې ستر خنډونه شته دی، چې دواړه هېوادونه یې د خپلو ګټو او لید لورو له مخې بیانوي:

د دې تړون په وړاندې ځینې خنډونه داسې دی، چې ډېر په اسانۍ د حل کېدو وړ دي ځینې ستونزې ژورې ارزونې او بیا کتنې ته ضرورت لري افغان سوداګر وایي چې په یاد تړون کې دې اساسي بدلون راشي تر څو داسې تضمین وجود ولري چې د هر ډول شرایطو په راتلو سره او د افغانستان او پاکستان د اړیکو د ترینګل کېدو سره بیا هم دا تړون متضرره نه شي او سوداګري د سیاست قرباني نه شي.

که څه هم څو ځل د دواړو هېوادونو د مسوولینو ترمنځ د ناستو او جدي خبرو وروسته ژمنې شویدي خو بیا هم په دې برخه کې ستونزې نه دې حل شوې ددې د حل په موخه د دواړو هېوادونو له لوري د یاد تړون د ښه تطبیق لپاره د (Afghanistan _ Pakistan Transit Trade Coordination Authority (APTTCA) اداره هم شته او خپله ددې سند د لسم فصل د څلور دېرشمې مادې له مخې" د پاکستان . افغانستان د ترانزیټي هم غږۍ اداره ددې موافقه لیک د څارنې، د اسانتیاوو د برابرولو او د اغېزمن تطبیق لپاره رامنځته کېږي "

ډیری شنونکي پدې نظر دي ، چې د د پاکستان او هند رقابتونو د اپټا تړون په تطبیق او عملي کېدو باندې ژور اثر پریباسلی دی . (Farooqui, 2010)

د افغانستان او پاکستان ددې تړون څخه تر اوسه نړیوال سوداګرۍ سازمان ته شکایت نه دی شوی او د اپټا تړون هم د نړیوالو سوداګریزو قوانینو په رڼا کې مخته ځي او په ډېرو مواردو کې له نړیوالو سوداګریزو سازمانو له قوانینو اخذ شویدی خو په هغه وخت کې چې افغانستان او پاکستان د اپټا تړون لاسلیکوو پاکستان د TIR غړیتوب نه لاره .دا غړیتوب یې د (2015) کال د جولایي په 21 مه نېټه واخیسته (Akbari, 2020)

افغانان څه و ایي؟

له عادي افغانه را پېل تر سوداګرو، اقتصادي کارپوهانو او سیاست والو ټول په یوه خوله ادعا لري چې پاکستان د اپټا تړون د عملي کېدو په وړاندې ستر خنډونه ایجاد کړیدي دوی ټول وایي چې پاکستان د سیاسي فشار په توګه تل افغاني اموالو په وړاندې خپل بندرونه په بېلا، بېلو نومونو تړلي دي چې له امله یې سوداګرو او عاموخلکو ته ستر زیانونه رسېدلي دي چې دا چاره په دوامداره او تکراري بڼه ادامه لري.

سوداګر وایي چې، کله چې هم د افغان او پاکستان حکومتونو ترمنځ اړیکې ترېنګلې شي او د ترانزیټ په مخ لارې وتړل شي ؛ نو سوداګرو ته یې میلیونونه ډالره زیان رسېدلی دی.

دوی په ترتیب سره په لاندې ډول خپلې خبرې لري؛

1. له دې سند څخه د سیاسي فشار په توګه استفاده کېږي، افغانان پوهېږي چې دا یوه بشپړ سوداګریز او د ترانزیټ تړون دی خو پاکستان یې د سیاسي فشار آلې په توګه کاروي او د افغاني سوداګرو سره د سوداګرۍ د نړیوالو قوانینو نه په سرغړونې یې تورنوي .

هر کله چې د افغانستان د اړیکو په اړه له سیمه ایزو هېوادونو سره د اړیکو بحثونه پیلېږي، پاکستان د فشار او اعتراض په ډول د افغاني اموالو په وړاندې خنډونه پیدا کوي کله هم د ګمرکي معاملاتو اداري پروسیجر بهانه کوي او کله هم د نورو برخې په اړه د کارونو ځنډول اختیاروي.

خپله پاکستانیان او پاکستاني سوداګر هم په دې نظر دي چې، پاکستان د اپټا تړون سره په بشپړ ډول د یوه سیاسي فشار او سیاسي معاملې په توګه برخورد کوي دا په داسې حال کې ده، چې دا تړون په بشپړ ډول یوه سوداګریز او د سوداګرۍ د پراختیا سند دی .

2. د ګمرکي معایناتو په نوم د کارونو ځنډول، افغان سوداګر وايي، چې پاکستان د ګمرکي معاینې او چیک په نوم ددوی کارونه ځنډوونه او په دې سره یې خپل اموال په وخت نه شي رسیدلی ډېری سوداګر چې د کراچۍ له لارې له نورو هېوادونو سره راکړه ورکړه لري له دې ستونزې بیخي زیات کړاو وړي .

دوی همدارنګه وايي، پاکستاني مقامات د ټولو اموالو بر رسي او لیدل زیات وخت ته اړتیا لري چې د اموالو په انتقال کې ځنډ رامنځته کېدو سربېره ځینې توکي د اوړېدو را اوړېدو او چیک کولو له امله زیانمن کېږي او په دې سره افغان سوداګر زیان ګوري.

په کراچۍ بندر کې د کانتینرونو او کښتیو د ودرېدو اضافه مصارف دومره ملا ماتوونکي دي چې ډېری سوداګر حتا خپل مالونه د زیات ډیمریج له امله همداسې پرېږدي ځکه د مالونو د ځنډ له امله رامنځته شوی اضافه لګښت یا ډیمریج Demurrage او Detention دومره زیات وي چې د هغه مال ځخه چې افغان سوداګر بار کړی، د ډیمریج فیس زیات وي نو مجبورا دا کار کوي او په دې کار سره همدا سوداګر یا شرکت له پاکستان سره په تور لیست کې راځي چې بیا له دې لارې ترانزېټ او تجارت نه شي کولی. افغان سوداګر له نورو ګڼو تجارتي ستونزو سر بیره له ډیمریج سره زیات لاس او ګریوان دي، د کراچۍ په بندر هر صادراتي او وارداتي مالونو د ډیمریج مزه څښلې ده.

دا په داسې حال کې ده، چې د افغانستان او پاکستان ترمنځ د ترانزېټي سوداګرۍ په موافقه لیک کې د اموالو د معاینې په اړه په صراحت سره تعریف وړاندې شویدی

" د مالونو معاینه کول: د ګمرکونو د ادارې په واسطه د ماهیت، مبدا، وضعیت، مقدار او د مالونو د ارزښت له بابته، د مالونو د فزیکي اثبات له پروسې ځخه عبارت دی، د وړاندې شوو ترانزیټي سندونو په حواله، دې ته پام سره دغه تعریف د خطراتو د ادارې او تنظیم د سیستم مطابق، یوازې تر ډېره حده په مالونو باندې تر ٪ 5 پورې د تطبیق وړ دی . ,.News) (2010

3. په فرضي کرښه د اضافي پروسیجرونو رامنځته کول، د افغانستان د سوداګرۍ او صنایعو خونو د مسوولینو په خبره پاکستان په پوله د افغان سوداګرو لپاره په تړون کې له شته موادو پرته نور اضافه پروسیجرونه رامنځته کړي دي چې دا هم د سوداګرۍ په وړاندې یو ډول د خنډونو د ایجاد لپاره په کار وړل کېږي چې ددې چارو د ژر ترسره کېدو لپاره افغان سوداګر مجبوره کېږي تر څو پاکستاني ادارو ته رشوت ورکړي

البته له دې ستونزې پاکستان هم شدید شکایت لري او تل یې د افغانستان په سوداګریزو ادارو کې د فساد په اړه خپل شکایت د جمهوریت دورې ادارې کې درج کړی وه.

د پاکستان له لوري د بې موجبه او د نا معلوم دلیل له مخې د لارې بندول ډېر ستونزې ایجاد کړي دي همدا رنګه په پاکستان کې د لاریو سکین پروسه هم پېچلې او ډېر وخت ضایع کېدو سبب ګرځي.

افغان سوداګر شکایت لري چې پاکستان د تړون سره په مخالفت ددوی باري لارۍ په مکمل ډول معاینه کوي او د سکین کولو پروسه یې هم چټکه نه ده دا موضوع یوازې په باري لاریو کې نه ده بلکې د مالونو د تخلیې وروسته هم په بندرونو کې افغاني لارۍ بیا ځل سکین کېږي.

4. په قانوني مواردو کې د خنډونه جوړول، افغان سوداګر دا شکایت هم لري چې په پاکستان کې د افغان سوداګرو لپاره د قانوني مواردو په وړاندې خنډونه ایجادېږي په دې کې موضوع کې په بندرونو کې د شرکتونو له اسنادو، د کار جواز او قانوني تېرېدنې پړاوونو سخت والي هم ډېری افغان سوداګر اندېښمن کړي دي.

همدارنګه افغان سوداګرو ته د مالي ادایې په برخه کې هم ګڼې ستونزې شته چې په پاکستان کې د افغان بانکونو لپاره د نه شتون له امله دا چاره د صرافۍ او هم له نورو لارو تمویلېږي چې افغان سوداګرو ته ژر د پیسو ورکړه صورت نه نیسي او کارونه یې ځنډېږي .

دا ستونزه ډېر وخت افغان سوداګر مطرح کوي د افغان سوداګرو لپاره د قانوني مواردو نه پوهاوی هم ډېر کله د کارونو د ځنډ لامل ګرځي اکثره سوداګر د پاکستان له نافذه قوانینو سره د اشنایي نه لرلو له امله زیانمن کېږي.

5. په بندرونو کې د افغاني اموالو لپاره د کافي ساحې نه شتون، افغان سوداګر هم وایي چې په بندرونو کې د افغاني اموالو لپاره د کافي ځایونو نه شتون ډېری وخت د اموالو د خرابوالي او د ډیمرج راتلو سبب ګرځي په تړون کې ذکر شویدي چې متعاقد اړخونه به د دواړو هېوادونو په بندرونو کې د اموالو او نورو

مواردو لپاره ګودامونه په واک کې ورکوي تر څو هلته خپله اموال ښکته او یا یې هم تر ټاکلې مودې وساتي د اپټا تړون د نوې کېدو په طرحه کې افغان او پاکستاني سوداګرو ددې ستونزې د حل په موخه دواړو لوریو ته یو لړ وړاندیزونه کړي دي چې په بندرونو کې دې ترمینلونه او ګودامونو لپاره ځای ځانګړی شي او دې برخې ستونزې د حل په موخه کې کار وشي.

پاکستانیان څه وایي؟

د تړون بل لوری(پاکستان) هم ملاحظې لري او ډېر وخت د اپټا تړون په تطبیق او نورو موضوعاتو باندې انتقادونه کوي، ځینې یې په لاندې ډول دي؛

1. د سړکونو او لویو لارو ستونزې، پاکستان وایي چې، د افغانستان د باري موټرو او ترانزېټ له وجهې یې ټول سړکونه خرابه شویدي، دا په داسې حال کې ده چې له دې سړکونو خپله پاکستاني ترانزېټ اوعام خلک هم استفاده کوي ددې له مخې پاکستان وایي چې د کراچۍ بندر په لاره د بلوچستان او خیبر پښتونخواه سړکونه د افغاني باري موټرو د زیات تګ راتګ له وجهې له کاره لوېدلي دي .

اګر چې په وروستیو کې د عمران خان د حکومت د راتلو سره د خیبر پښتونخواه د لویو لارو او له پیښور څخه تورخم ته تلونکي لاره په اساسي ډول رغول شوېده خو بیا هم دا لاره د زیات ازدحام له وجهې ستونزې لري.

همدارنګه دوی وایي چې په دې لویو لارو د ټرافیک د زیات ازدحام اوتګ راتګ له وجهې هم د اپټا تړون ټکنی شویدی د کراچۍ په بندر کې د پاکستان خپله ترانزېټ هم په لوړه کچه ده چې د ګمرکاتو، معاینې او نورو رسمي پروسو د ځنډ کېدو لامل ګرځېدلی
.

دوی همدارنګه زیاتوي، چې افغانستان په ډېره لوړه اندازه له دې تړون څخه ګټه پورته کوي او له اندازې ورپورته له کراچۍ او ګوادر بندرونو استفاده کوي چې دا چاره خپله ددوی عادي ورځنۍ چارې هم ټکنی کړیدی او ددې له امله افغاني اموال د کراچي په بندر کې بند پاتې کېږي.

خپله پاکستاني سوداګر هم په پاکستان باندې ددې پړه اچوي چې ولې یې تر اوسه د لویو لارو او ترانزیټ ستونزه په سمه توګه نه ده حل کړې ؟ پاکستانی د اقتصادي چارو کارپوه رضا عباس چې د افغانستان او پاکستان ترمنځ د ترازیټ سوداګریز تړون په اړه یې څېړنې کړيدي د پاکستان حکومت ته د افغانستان د نویو هڅو په اشاري سره وایي، چې افغانستان اوس په نورو لارو هم فکر کوي او عملا یې د چابهار بندر ته توجو یې ښه بېلګه ده نوموړی پاکستان ته پیشنهاد کوي، چې ددې تړون په وړاندې خنډونه ختم کړي ترڅو د دواړو هېوادونو غښتلې ګټې خوندي کړي .

. 2 د کراچۍ په بندر راتلونکي اموال افغانستان ته له رسېدو وروسته بېرته پاکستان ته قاچاق کېږي، له پاکستاني لوري تل ویل کېږي، چې د افغانستان له لارې ورته هغه اموال چې یاد هېواد ته یې په لېږد باندې یا بندیز دی او یا هم پرې مالیه لوړه وي، قاچاق کېږي .

په دې برخه کې د افغان حکومت ځواب دادی چې، په حکومتي کچه ددې چارې د مخنیوي لپاره یې اقدامات کړي دي چې د دواړو هېوادونو همغږۍ ته لا ډېر ضرورت لري.

پاکستاني مقامات همدارنګه وایي چې د افغانستان په ګمرکاتو کې د فساد له امله دې قاچاق ته لاره هواره شوېده

پاکستاني لوری یې ښه بېلګه په پېښور کې د کارخانو بازار یادوي، چې د رختونو، جامو، برېښنایي توکو، سګرېټ، ارایش سامان آلات، د لوبو سامان آلات، ساعتونه او نور توکي پکې په تور بازار کې خرڅېږي چې نسبت یې قیمتونه د پاکستان له نورو مارکیټونو ارزانه دي چې اکثره اموال یې له ګمرکي محصول پرته په قاچاقي ډول راوړل کېږي. (Justice, 2011)

ددې لپاره د افغانستان او پاکستان د ترانزیټي تجارتي تړون کې هم یادونه شوېده چې پاکستان یې د اجرا لپاره ترې استفاده کوي.

" که چیرې یو له متعاقدو اړخونو څخه په دې نظر وي چې ځینې مالونو یا د مالونو یوه برخه چې د ترانزیټ اجازه لري قاچاقېږي او د هغه هېواد اقتصاد، صنعت یا د وارداتو عواید متضرر کوي، نوموړی اړخ کولای شي په اداره کې یو شکایت درج کړي، خپله نا خوښي د حقایقو او رقمونو او خساراتو سره، چې نوموړي اړخ ته رسېدلي، اظهاروي. د شکایت په موندلو سره، اداره کولای شي د شکایت له درجولو وروسته د دریو میاشتو په ترڅ کې غونډه دایره کړي او ستونزو ته د رسیده ګۍ لپاره د مناسبو تدبیرونو د نیولو په مقصد موافقه وکړي(IPS News, 2007) "

پاکستان پدې اړه ډیرې اندیښنې لري او دا چاره په اقتصادي پیاوړتیا باندې زیات اغېز کړیدی (Husain, 2017)

د پاکستان د احصایې او اطلاعاتو ادارې د یوه راپور پر اساس وایي، چې پاکستان د اپټا تړون په چوکاټ کې له غیر قانوني سوداګرۍ څخه چې په قاچاقي ډول ترسره کېږي هر کال درې ملیارده ډالره زیان ګوري او همدارنګه ٪37 د موټرو ټایرونه له دغه غیر قانوني تجارت څخه تمولېږي چې د افغانستان له لارې ترسره کېږي. (Zaidi, 2015)

د پاکستان د لومړي وزیر عمران خان اقتصادي سلاکار رزاق داود همدې مسلې ته په اشارې په کلکه غوښتنه وکړه، چې افغانستان دې د قاچاقي اموالو د مخنیوي لپاره جدي ګامونه واخلي او نور دې په پولو کې د اموالو د کنترول او قاچاق مخه ونیسي نوموړي په یوه ټویټ کې همدا راز وویلې چې دې قاچاق زموږ د اقتصاد او صنعت لپاره ستر زیان اړولی دی او د عوایدو د لاسه ورکولو سربېره یې کورني صنعت ته هم صدمه رسولې ده هغه د پاکستاني ادارو او په ځانګړي ډول د ګمرکاتو د مسوولینو نه مننه هم وکړه چې په دې وروستیو کې یې د دغه ډول قاچاق مخنیوی کړیدی .

. 3 د سیاسي اړیکو پیکه والی، پاکستانیان فکر کوي، چې افغانستان له پاکستان سره د اړیکو د پراختیا هیله نه لري او په همدې دلیل داسې ګڼي چې ګوندې د افغانستان نه دلچسپي ددې باعث ګرځېدلی ده چې یاد تړون په سمه توګه عملي نه شي .

د افغانستان د سوداګرۍ برخې مسوولین په ښکاره د ټرانزیټ او سوداګرۍ په بدیلې لارې د خبرو کولو او اقداماتو باندې هم پاکستانیان یو ډول نا راضه دي، دوی اعتراض لري چې،ولې افغانان د بدېلې لارې په اړه فکر کوي؟

پاکستاني سوداګر هم بیا دېته ورته فکر لري چې د افغانستان مارکیټونو ته د نورو هېوادونو په ځانګړې ډول ایراني او هندي اموالو په لوړه کچه راتلل ددې ثبوت دی چې نور افغانان په پاکستان باندې خپله تکیه ختمول او یا محدودول غواړي که په ریښتوني توګه متوجه شو په ریښتیا هم د افغانستان په مارکیټونو کې د پاکستاني توکو پر ځای د نورو هېوادونو لکه د ایراني، هندي، چینایي او ترکي محصولات زیات لیدل کېږي او لامل یې هم د پاکستان له لوري افغان سوداګرو ته د ستونزو ایجادول او د ترون نه عملي کول، یادولی شو . (Ali, 2015)

.4 په پوله باندې دامنیت خرابوالی، پاکستاني چارواکي او سوداګر دا هم وایي، چې د افغانستان او پاکستان په ګډه پوله د امنیتي مسایلو زیاتوالی خپله ددې سبب ګرځېدلی دی، چې یاد ترون ته زیان واوړي

په یاده پوله کې د زیاتو چیک پواینټونو، د سکرینینګ زیاتول، د باري لاریو د چلوونکو ستونزې په پوله د بې ثباتۍ ډېرېدل یې نور لاملونه دي.

همدارنګه پاکستاني لوری وایي، چې د افغانستان د امنیتي او ګمرکي ادارو د زیاتې پلټنې او هرې پاکستاني لارۍ ته د یوه شکمن څېز په توګه کتل او برخورد بل لامل دی چې د پولې په خواو کې ستونزې ایجاد کړي دي.

دېته ورته ستونزه د افغان سوداګرو هم وه چې په همدې مقاله کې یې ذکر شوېدی.

5 . د همغږۍ نه شتون، دا ستونزه افغانان او پاکستانیان په یوه خوله بیانوي چې د یاد ترون او نورو سوداګریزو چارو د څارنې، سمون او پراختیا لپاره همغږي نشته او که شته هم بیخي پیکه دی اګر چې ددې لپاره د افغانستان او پاکستان د سوداګرۍ ګډه خونه هم رامنځته شوې خو بیا هم د پوره همغږۍ ستونزه شته او زیان یې د دواړو هېوادونو سوداګر او عامو خلکو ته رسیږي .

په دې تړاو جالبه خبره دا ده، چې پاکستاني سوداګر هم اندېښنه لري، چې په افغانستان کې پاکستان خپل تاریخي مارکیټ هم له لاسه ورکړی او دوی د خپل کار او روزګار دخرابېدو څخه شدید شکایت لري او ډېر کله پړه په پاکستان حکومت ور اچوي.

References

1.61 Stat. A – 11. (1947). *General Agreement on Tariffs and Trade,.*

Ahmed, M. O. (2018). Transit Trade Agreements between Afghanistan and Pakistan:A Comparative Study of 1965 and 2010. *Pakistan Social Scinse Review* .

Akbari, S. (2020). APTTA versus Chabahar, Which Transit Trade Agreement Offers Afghanistan Broader Legal Benefits.

Ali, B. (2015). Afghanistan Pakistan transit trade agreement implications for Pakistan). . *Doctoral dissertation, University of Management and Technology Lahore*.

Attarwala, S. S. (2016). *Afghan Transit Trade through Pakistan & Pakistan Afghanistan Bilateral Trade.* The Pakistan Business Council (PBC). The Pakistan Business Council (PBC). Retrieved from https://www.pbc.org.pk/research/afghan-transit-trade-through-pakistan-pakistan-afghanistan-bilateral-trade/

bahir, e. (2021). *Afghanistan-Pakistan Trade and Transit Agreement (APTA) "affected by political problems".* BBC pashto. Retrieved from https://www.bbc.com/pashto/afghanistan-56607149

Cachdeva, G. (2010). Afghanistan and Pakistan sign trade and transit agreement.

Cochran, V. .. (2013). A Crossroad to Economic Triumph or Terrorism: –The Afghanistan Pakistan Transit Trade Agreement. *Global Security Studies*.

Farooqui, A. &. (2010). Trade barriers and facilitations among SAARC economies. . *International Journal of Business and Social Science,* .

Hanif, K. (2018). Pakistan - Afghanistan’s economic relations after 9/11 . *Journal of The Punjab University Historical Socity* .

Husain, I. &. (2017). The Future of Afghanistan - Pakistan Trade: Pre & Post APTTA Scenario. *United States Institute of Peace*.

IPS News. (2007). *TRADE _ PAKISTAN: Smugglers Profit from Landlocked Afghanistan.* IPS News,.

Justice, M. o. (2011). *Transit Trade Agreement between the Islamic Republic of Afghanistan and the Islamic Republic of Pakistan. (APTTA).* (Vols. Chapter 2,). kabul , afghanistan : Ministry of Justice.

Kakar, A. (2020). Afghanistan Towards Independent Transit Trade: A Decay of Affiliation to Pakistan. . *Global Business Review,* .

Khalil, A. B. (2019). Regional geopolitical changes and their implications for Afghanistan (2014-2019). *Journal Analysis.*(5th and 6th).

khalil, s. r. (2019). *Afghanistan-Pakistan Transit Trade; Background, Rights, and Existing Problems.* Retrieved from https://csrsaf.org/

Motiwala, Z. (2018). *Pakistan has lost the market in Afghanistan.* kabul : 8 morning.

Muzhary, F. (2010). Landmark trade Pact inked with Pakistan“.

News., P. A. (2010). *Afghanistan Pakistan Transit Trade Agreement.* kabul afghanistan: Pajwak Afghan News.

Panjshiri, A. A. (1999). *Afghanistan and the Silk Road.* kabul : Saeed Publications.

Project, U. T. (2014, may). Analysis of Afghanistan Pakistan Transit Trade Agreement (APTTA). *USAID*.

Rahim, S. A. (2019). Why is the Lapis Lazuli route important for Afghanistan and its member states? *Journal Analysis.*(5th and 6th).

Zaidi, E. (2015). Tax Authorities Tax authorities initiate study on Afghan transit facility misuse. *www.thenews .com.pk*.