

## افغانستان؛ جایگزینی برای تک‌جاده ترانزیتی ترکمنستان

امیر هاشمی مقدم

دانشجوی دکتری انسان‌شناسی دانشگاه حاجت‌تپه ترکیه

۸ شهریور ۱۳۹۵

شماره مسلسل: ۳۳۰۰۲۲۸

شماره شاپا: ۵۳۸۵-۲۴۲۲

تک‌محصولی را دارد که با کمترین نوسانی، دچار بحران می‌شود. در شرایط کنونی نیز ایران نه می‌تواند از صادرات و ترانزیت خود به آسیای میانه چشم‌پوشی کند و نه می‌تواند زیان یک هزار و سیصد دلار افزایش عوارض ورودی به ازای هر کامیون را تحمل نماید. بهترین راه شاید در این زمینه، اقدام متقابل در برابر ترکمنستان از یکسو، و جایگزین کردن مسیری دیگر به جای ترکمنستان از سوی دیگر باشد.

دو راه جایگزین برای دسترسی ایران به آسیای میانه وجود دارد: از راه قفقاز به روسیه و از آنجا به قزاقستان و سپس سایر کشورهای مورد نظر (که این راه به دلیل دوری و هزینه‌های زیادی که ایجاد می‌کند، به هیچ‌وجه اقتصادی و مقرون به‌صرفه نیست). راه دیگر، مسیر شمال افغانستان است. افغانستان کشوری ناامن است که ولایت‌های شمالی آن از زمان روی کار آمدن دولت اشرف غنی، بیش از پیش ناامن شده است. همچنین رانندگان ترانزیت ایرانی که مسیر مرز دوغارون-اسلام‌قلعه تا هرات را می‌پیمایند نیز از سختی‌ها و گاه گروگانگیری‌ها در همین راه شکایات فراوانی داشته‌اند. این جاده اکنون آنچنان ناامن است که حتی کمتر افغانستانی‌ای از آن رفت و آمد می‌کند. اما اصلی‌ترین دلیل چنین ناامنی‌ای در درجه نخست، نداشتن قدرت کافی و لازم از سوی دولت مرکزی و در درجه بعدی، عدم همکاری جدی و واقعی نیروهای خارجی همچون ناتو برای تامین امنیت در خاک این کشور است؛ چه اینکه وجود تروریست‌ها می‌تواند بهانه کافی برای تداوم حضور باشد. بنابراین چنانچه یک دولت خارجی در هماهنگی کامل با دولت، ارتش و نیروهای مردمی برای تامین امنیت در این کشور تلاش کند، بی‌تردید موفقیت‌های چشمگیری به دست خواهد آمد. به‌ویژه اگر منابع آن کشور خارجی نیز در این کشور، آن هم تنها یک منطقه خاص درگیر باشد. به‌رحال و با وجود همه موانع، به نظر می‌آید ترانزیت از مسیر استان‌های شمالی افغانستان، توانمندی‌هایی هم داشته باشد.

نخست اینکه در ولایت‌های شمالی، رهبران محلی قدرتمندی هستند که در دوره فعالیت‌شان توانسته‌اند امنیت نسبی را در منطقه برقرار کنند. این رهبران محلی عموماً در بین اهالی منطقه نیز از اعتبار کافی برخوردارند. امیراسماعیل خان در هرات، ژنرال دوستم در شبرغان و میمنه و نهایتاً استاد عطا در ولایت بلخ هم قدرت و نفوذ کافی دارند و هم توانمندی‌شان را در برقراری امنیت نسبی نشان داده‌اند. نکته مهم دیگر این است که این رهبران عموماً یا همچون امیراسماعیل خان به ایران نزدیک‌اند؛ یا مانند ژنرال دوستم موضع منفی‌ای نسبت به ایران ندارند و یا همچون استاد عطا، از سوی مخالفانش متهم به مهره ایران بودن

چند روز پیش، دولت ترکمنستان در اقدامی شگفت‌انگیز، ورود مسافران ایرانی از مرز باجگیران را ممنوع ساخت و برای کامیون‌های ایرانی که قصد ورود به خاک این کشور داشتند نیز، عوارض ورودی را به‌طور یک‌جانبه از پانصد دلار به هزار و هشتصد دلار (یعنی تقریباً چهار برابر) رساند. این رفتار دولت ترکمنستان را اگر در کنار دیگر رفتارهایش در برابر ایرانیان قرار بدهیم (زندانی کردن تعداد زیادی از رانندگان ترانزیت ایرانی به بهانه‌های واهی؛ برخورد‌های خشن و زشت با ماهیگیران ایرانی در محدوده آب‌های مرزی -علیرغم اینکه تقریباً همه این ماهیگیران، هم‌تباران ترکمن خودشان، اما با ملیت ایرانی هستند- سخت‌تر کردن صدور روادید برای ایرانیان و مشروط کردن آن به رزرو هتل‌های لوکس در این کشور و ...)، می‌توان به سیاست‌های ایران‌ستیزانه در منش مسئولین این کشور پی برد. به نظر می‌آید بخشی از این سیاست‌ها به دلیل نفوذ عربستان در کشورهای آسیای میانه باشد که در نبود برنامه منسجم فرهنگی از ایران، سعودی‌ها از یکسو و ترکیه‌ای‌ها از دیگرسو به خوبی در حال پر کردن این خلأ هستند. این در حالی است که ایران از زمان استقلال این کشور، کمک‌های نقدی و غیرنقدی بسیاری به آن کرده بود و حتی در دوره ریاست جمهوری آیت‌الله رفسنجانی، کشورمان تامین کل گندم مورد نیاز این کشور را بر عهده گرفت.

به هر ترتیب سیاست گاهی چهره غیرانسانی و زشت خود را نشان می‌دهد و در دوره‌ای که کشورهای غربی و عربی در اتحاد با یکدیگر، فشارهای روز افزون را بر ایران بیشتر می‌کنند، ترکمنستان نیز عرض اندام کرده و از آب گل‌آلود ماهی می‌گیرد. در پیش گرفتن سیاست‌های منفعلانه از سوی دستگاه دیپلماسی کشورمان در این راه به هیچ وجه شایسته نیست. تک‌مسیره بودن خط ترانزیت ایران به آسیای میانه، حکم همان اقتصاد

استفاده از مطالب با ذکر منبع آزاد است.  
متون سیاستی منتشرشده در شمس، بیانگر دیدگاه نویسندگان بوده  
و لزوماً نظر این شبکه نیست.

هستند (این ادعای پوچ عموماً از سوی حلقه‌های قومی خاص، به بیشتر تاجیک‌های هم‌تبار و هزاره‌های هم‌مذهب افغانستان نسبت داده می‌شود تا واگرایی‌ها و فاصله‌ها را بیش از پیش کنند. از هرات تا بلخ جاده‌ای نامناسب وجود دارد که بخشی از جاده مشهور به «سرک حلقوی» را تشکیل می‌دهد. ایران در این زمینه می‌تواند از تجربه هندوستان استفاده کند. هند برای دسترسی‌اش به بازار افغانستان و صادرات کالاهایش به این کشور، مسیر بندر چابهار را برگزید که پس از وصل شدن این بندر به مرز میلک در نزدیکی زابل، آنرا تا لشکرگاه ادامه می‌دهد. هزینه به‌سازی این جاده را تماماً هندوستان بر عهده گرفته است. اما تفاوت عمده‌ای که بین این جاده با جاده مورد اشاره ما در استان‌های شمالی افغانستان وجود دارد این است که استان‌های شمالی به‌طور کلی دارای امنیت نسبی بیشتری نسبت به استان‌های جنوبی هستند. به هر روی در زمانه‌ای که کشوری همچون ترکمنستان اصول اولیه ترانزیت و تجارت بین‌الملل، قراردادهای موجود و حسن همجواری را زیر پا نهاده و تجربه چندین ساله نشان می‌دهد تمایلی هم به اصلاح رفتارهایش ندارد، ایران می‌تواند طی قراردادی با دولت افغانستان، هم به‌سازی بخش مربوطه از سرک حلقوی را بر عهده بگیرد و هم با همکاری نیروها و فرماندهان محلی امنیت این جاده را برای کامیون‌های ترانزیت ایرانی تأمین نماید. بی‌تردید مردم این استان‌های شمالی افغانستان (که به‌طور تاریخی بخشی از خراسان بزرگ و ایران بزرگ فرهنگی بوده‌اند) نیز به‌واسطه عبور راه بین‌المللی ترانزیت از محل زندگی‌شان و امنیت نسبی‌ای که پدید می‌آید، در تأمین امنیت همکاری‌های لازم را خواهند داشت.

با همه اینها ایران چنانچه نگران امنیت رانندگان ترانزیت خود باشد، می‌تواند ترانزیت کالاهای ایرانی را از مرز افغانستان، به رانندگان افغانستانی واگذار کند. بدین روش، دست‌کم صادرات و ترانزیت ایران متوقف نمی‌شود.

به هر ترتیب نگارنده به خوبی می‌داند انجام چنین پیشنهادی، نیاز به سال‌ها برنامه‌ریزی و سبک سنگین کردن همه ابعاد و جوانب دارد. به‌سازی جاده و به‌ویژه برقراری امنیت نسبی در آن خطه نیز سالها به درازا خواهد کشید. اما اگر ما سال‌ها پیش که به ترانزیت از راه ترکمنستان تکیه کرده بودیم، اینچنین آینده‌نگری‌هایی داشتیم، امروز در برابر ترکمنستان مستأصل نبودیم. بی‌تردید با این شیوه رفتاری مسئولین ترکمنستان، چند سال دیگر باید برای بحران‌هایی جدی‌تر برنامه‌ریزی کرد. بنابراین همان به که از اکنون به راه‌های دیگر، حتی راه‌هایی که به نظر و در ظاهر چندان منطقی نمی‌آیند، اندیشید.