



نقش راه لاجورد در انکشاف زراعت افغانستان

پوهنځار شېبیر احمد "بیدار"

دپارتمنت جنگلات و منابع طبیعي، پوهنځی زراعت، پوهنتون بدخشان

shabir.bidar@gmail.com

<http://orchid.org/0009-0005-3794-2274>

نویسنده

نشانی برقی

نشانی ارکاید

چکیده

افغانستان کشور است محاط به خشکه و تولیدات خود را از راه هوایی و زمینی به سایر کشور ها صادر می نماید ولی این تجارت با کشورهای همسایه همواره با چالش های زیادی رو به رو بوده به گونه ای که اکثر اوقات به بهانه های مختلف از طرف این همسایه ها متأثر می گردد که این مسأله اصلی این تحقیق است. مسیر ترانزیتی جدید آسیا - اروپا که راه لاجورد نام گذاری شده افغانستان را از طریق ترکمنستان، آذربایجان و گرجستان به دریا سیاه و بعد با گذشتن از ترکیه به آب های آزاد وصل می کند. معرفی فرصت ها و چالش های راه لاجورد، تشریح مشخصات این راه ترانزیتی و بیان اهمیت (اقتصادی، سیاسی، زمانی) راه لاجورد برای افغانستان از اهداف عمده این تحقیق می باشد. روش این تحقیق بر حسب روش توصیفی - تحلیلی است. یافته های تحقیق بیانگر آن است که راه لاجورد کوتاه ترین، ساده ترین و مطمئن ترین راه ترانزیتی افغانستان به آب های آزاد بوده و این مسیر ترانزیتی از بنادر آقینه و تورغندی در افغانستان آغاز و به بندر ترکمن باشی کشور ترکمنستان ختم شده و سپس از مسیر شهر باکوی آذربایجان به منطقه تلفیس گرجستان وصل می شود و از تلفیس نیز به طرف قارس ترکیه می رود و از آنجا به استانبول و بعد به اروپا وصل می گردد. از این تحقیق نتیجه گیری می شود که راه لاجورد دهلیزی است که از کشورهای همسایه شمالی افغانستان می - گذرد و آن کشورها در گذشته کمتر در رقابت و تنش سیاسی با افغانستان بوده اند اما مشکلات چون: گنج های متعدد خطوط آهن، بودیجه اندک، و غیره در افغانستان سد راه این مسیر ترانزیتی قرار دارد و در هماهنگ کردن عملیات گمرکی از مبدأ تامقصد، تعرفه واحد، مدیریت چالش های امنیتی و غیره نیز باید توافقات بیشتری میان کشورهای نامبرده صورت گیرد.

کلید واژه: اروپا، افغانستان، انکشاف زراعت، آقینه، تورغندی، راه لاجورد.

The Role of the Lazuli Road in Afghanistan's Agriculture Development

Shabir Ahmad "Bidar"

Author Department of Forestry and Natural Resources, Faculty of Agriculture, Badakhshan
Email University.
Orcid shabir.bidar@gmail.com
<http://orcid.org/0009-0005-3794-2274>

Abstract

Afghanistan is a landlocked country that exports its products to other countries by air and land. However, this trade (especially transit) with neighboring countries has always faced many challenges, and it is often affected by these neighbors (countries) under various pretexts, which is the main issue of this research. The new Asia-Europe transit route, dubbed the Lapis Lazuli Route, connects Afghanistan to the Black Sea through Turkmenistan, Azerbaijan, and Georgia, and then to the open waters by passing through Türkiye. This research mainly aims to introduce the opportunities and challenges of the Lapis Lazuli Road, describe the characteristics of this transit route, and express the importance (economic, political, and temporal) of the Lapis Lazuli Road for Afghanistan. The method of this research is descriptive-analytical. The findings of the research indicate that the Lapis Lazuli route is the shortest, simplest, and most reliable transit route from Afghanistan to open waters. This transit route starts from the ports of Aqina (Faryab) and Torghundi (Herat) in Afghanistan and ends at the port of Turkmenbashi in Turkmenistan. It then connects to the Telfis region of Georgia via Baku, Azerbaijan. From Telfis, it goes to Kars, Turkey, and from there it connects to Istanbul and then to Europe. This research concludes that the Lapis Lazuli Road is a corridor that passes through Afghanistan's northern neighbouring countries, and those countries have been less competitive and politically tense with Afghanistan in the past. However, problems such as numerous railway gauges, low budgets, etc., in Afghanistan are obstacles to this transit route, and more agreements must be made between the mentioned countries to coordinate customs operations from origin to destination, establish a single tariff, manage security challenges, etc.

Keyword: Afghanistan, Agriculture Development, Aqina, Europe, Lapis Lazuli Road, Torghundi.

مقدمه

راه لاجورد که حدوداً ۱۸۰۰ کیلو متر طول دارد مسیری است که از بنادر آقینه (فاریاب) و تورغندی (هرات) افغانستان آغاز، به بندر ترکمن‌باشی ترکمنستان ختم شده و سپس از مسیر شهرباکوی آذربایجان به منطقه تفلیس گرجستان وصل و از تفلیس نیز به طرف قارس ترکیه می‌رود و از آنجا به استانبول و بعد به اروپا وصل می‌شود. راه لاجورد راه است که از طریق آن لاجورد وسایر سنگ‌های قیمتی افغانستان به صورت عمده به کشورهای قفقاز، روسیه، بالکان، اروپا و شمال آفریقا منتقل می‌گردید (دانش، ۱۳۹۷: ۹). افغانستان کشور است محصور به خشکی و در گذشته‌ها تجارت این کشور مخصوصاً تجارت ترانزیتی با کشورهای همسایه همواره با چالش‌های جدی روبرو بوده که اکثراً به بهانه‌های گوناگون از سوی این کشورها متأثیر و مشکلات زیاد اقتصادی را به وجود می‌آورد، بنابر این افغانستان نیاز داشت تا در جستجو راه‌های بدیل باشد تا وابستگی و آسیب‌پذیری خود را از مسیر یک یا دو کشور همسایه کاهش دهد و به آب‌های آزاد دسترسی داشته باشد و تا اندازه زیادی این تلاش‌های مسئولین نتیجه خوبی هم داده که می‌توان به عنوان نمونه از راه لاجورد نام برد. بررسی و مقایسه راه‌های ترانزیتی دیگر با راه لاجورد و تجزیه و تحلیل فرصت‌ها و چالش‌های هر کدام و ارائه معلومات کافی در زمینه از اهداف عمده این تحقیق است. چه چالش‌های سد راه کالاهای افغانی قرار داشت تا افغانستان را وادار به باز نمودن راه ترانزیتی دیگر نمود؟ این پرسش اصلی مطرح شده در این تحقیق است. علاوه بر دریافت پاسخ چنین سوالات، ما در این تحقیق بیان می‌داریم که چگونه این راه می‌تواند در انکشاف زراعت افغانستان نقش مهم داشته باشد.

تبیین مسأله

راه ترانزیتی هر کشور نقش بسا مهم را در بهبود بخشیدن اقتصاد و شگوفایی آن کشور دارد. افغانستان یک کشور باستانی و قدیمی بوده که جریان از تمدن را در گذشته‌ها در خود پرورانده و نشانه از آن در هر گوشه و کنار افغانستان به چشم می‌خورد. به عبارت دیگر مملکت ما در هر عرصه‌یی از دوره زندگی، مراحل تکامل خود را گذرانیده و توجه جهانیان را بخود جلب کرده و دارای تاریخ دیرینه می‌باشد، اما این کشور متأسفانه محصور در خشکی بوده و تولیدات خود را از راه زمینی و هوایی به کشورهای دیگر صادر می‌نماید ولی این تجارت با کشورهای همسایه همواره با چالش‌های زیادی رو به رو بوده و اکثراً به بهانه‌های گوناگون از سوی این کشورها متأثیر می‌گردد که این مسأله اصلی تحقیق را در بر می‌گیرد.

پرسش‌های تحقیق

پرسش اصلی: راه لاجورد برای افغانستان چه مزایا و اهمیتی دارد؟

پرسش‌های فرعی:

- 1- شرکاء اصلی راه لاجورد کدام کشورها اند؟
- 2- راه لاجورد از طریق کدام کشورها افغانستان را به آب‌های آزاد وصل می‌سازد به عبارت دیگر مسیر ترانزیتی راه لاجورد از کجا آغاز و به کجا ختم می‌شود؟
- 3- با ایجاد راه لاجورد میزان صادرات کشور به کدام سطح افزایش خواهد یافت؟

اهمیت تحقیق

این مقاله تحقیقی مسیر ترانزیتی راه لاجورد را معرفی، چالش و فرصت‌های آن را تشریح و در ضمن راه‌های دیگری را که از طریق آنها افغانستان کالاهای خود را به بازارهای اروپا و مدیترانه صادر می‌نماید را معرفی و برتری راه لاجورد را نسبت به آنها بیان می‌دارد، از طرف دیگر این تحقیق به غنای علمی علم کمک نموده و در آینده می‌تواند منبع استفاده گردد.

اهداف تحقیق

- هدف اصلی: بررسی و معرفی راه لاجورد.
- اهداف فرعی:
- 1- معرفی فرصت و چالش‌های راه لاجورد.
 - 2- بلند بردن آگاهی عامه در ارتباط به راه لاجورد.
 - 3- غنای علمی علم.

پیشینه‌ی تحقیق

راه لاجورد در حقیقت احیای راه ابریشم قدیم بوده که قدامت آن به حدود ۲۰۰۰ سال قبل از امروز برمی‌گردد و از این طریق و به صورت عمده، لاجورد و سایر سنگ‌های قیمتی افغانستان به کشورهای قفقاز، روسیه، بالکان، اروپا و شمال آفریقا منتقل می‌گردید (دانش، ۱۳۹۷: ۹). تجارت سنگ لاجورد از بدخشان افغانستان تا بین‌النهرین شمالی و جنوبی از طریق جاده خراسان توسط تجاران که تمام این راه را می‌پیمودند صورت می‌گرفت (هرمن، ۱۹۶۸: ۲۱-۵۷). سنگ لاجورد از دو راه اصلی وارد مهم‌ترین بازار بین‌المللی آن روز یعنی سرزمین میان رودان می‌شده است، راه نخست از شمال ایران که از کنار رود جیحون می‌گذشته و پس از عبور از کوه‌های البرز به میان رودان وارد می‌شده است. ایستگاه بزرگ مبادلاتی تپه حصار دماغان بوده است. راه دوم از طریق گذرگاه انجمن، امتداد رود هیرمند بوده است که مسیر به شهر سوخته رسیده، پس از گذشتن از کرمان و فارس به شوش و از آنجا به جنوب میان رودان منتهی می‌شده است (سجادی، ۱۴۰۱: ۶۳-۸۴).

راه لاجورد یکی از کوتاه‌ترین، مطمئن‌ترین و ساده‌ترین راه‌ها برای افغانستان شناخته شده، زیرا از مرز افغانستان تا بندر ترکمنباشی ترکمنستان هم جاده و هم خط آهن وجود دارد و در ضمن از باکو الی قارس و استانبول هم جاده و هم خط آهن وجود دارد و اکنون نیاز است که جاده‌های موجود به هم وصل و یک بسته حمل و نقل واحد در مسیر معرفی شود، برای این کار نیاز است که گمرکها در کشور های مسیر به صورت هماهنگ عمل کنند، تعرفه واحد معرفی شود و موانع امنیتی نیز در مسیر کمتر شود. کامیونی که از استانبول حرکت می‌کند، در باکو تخلیه و با عبور اموال از دریای خزر دوباره در ترکمنباشی بارگیری بعد به کشورهای پاکستان و حتی هند می‌تواند منتقل شود. مشکلات امنیتی و چالش‌های سیاسی بر سر ایجاد زیر ساخت‌های راه لاجورد وجود دارد، که باید برطرف شود. افغانستان تنها کشوری نیست که در مسیر راه لاجورد قرار دارد بلکه این کشور به عنوان وصل کننده کشورهای جنوب آسیا به چین عمل می‌کند به این دلیل نیاز است برای کارایی این طرح راه‌های جاده‌ای و خط آهن افغانستان نیز ساخته شود. ایجاد این جاده از مسیر ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه نه تنها باعث رونق اقتصادی در میان کشورهای منطقه می‌شود، بلکه باعث رونق تجارت و فعالیت بازرگانی با کشورهای اروپایی نیز خواهد شد و افغانستان به طور گسترده از این راه تجاری سود خواهد برد (احمد شفایی، ۱۳۹۳: ۸).

راه لاجورد ارزان‌ترین و مناسب‌ترین مسیر برای صادرات کالای این کشور به اروپا و دیگر نقاط جهان است. راه لاجورد، افغانستان را از طریق ترکمنستان، آذربایجان و گرجستان به ترکیه و سپس به اروپا وصل میکند و با توجه به پتانسیل‌های موجود و مزیت‌های فراوان یکی از ارزان‌ترین و مناسب‌ترین مسیرها برای بازرگانان و صادرات کالاهای کشورمان است. کشورهای محروم از مرزهای آبی، از جمله افغانستان می‌کوشند راه‌های بدیل برای صادرات کالاهای خود پیدا کنند. افغانستان در گذشته از طریق بندر کراچی پاکستان و بندر عباس ایران صادرات خود را انجام میداد. این دو مسیر بسیار طولانی و گران قیمت بود و چندین ماه طول می‌کشید تا محموله تجارتي افغانستان به مقصد برسد. کالاهای افغانستان سریع و با کیفیت مناسب به مقصد نمی‌رسید. دولت تصمیم گرفت با احیای راه لاجورد تجارت و اقتصاد را توسعه دهد. در حال حاضر روزانه ۱۰۰ الی ۱۲۰ کانتینر کالا تاجران افغان وارد بندر کراچی می‌شود که حکومت پاکستان قصداً ۶۰ کانتینر را طی مراحل نموده و متبای کانتینر ها را در بندر کراچی نگه‌میدارد و زمینه را برای اخذ جریمه از تاجران افغان با این گونه کارها مساعد می‌سازد و سالانه میلیون ها دالر را از تاجران افغان اخذ می‌کند (مستور، ۱۳۹۷: ۰۴-۰۶).

روش تحقیق

این تحقیق به روش کتابخانه‌ای در سال ۱۳۹۷ در ولایت بدخشان انجام و در تالار ولایت ارائه گردید. اطلاعات از طریق مطالعه کتابها و گزارشات، انجام مصاحبه حضوری و توزیع پرسشنامه بدست آمده است، به عبارت دیگر روش تحقیق از نوع توصیفی - تحلیلی بوده و جامعه آماری را افراد که حد اقل دارای یک صفت مشترک (اساتید پوهنتون، نویسندگان محترم، محصلین و مسئولین ادارات ذیربط) بوده اند تشکیل داده است. برای دقت بالا در تعیین حجم نمونه و مدیریت زمان از فرمول کوکران و برای نمونه‌گیری، از روش نمونه‌گیری احتمالی از نوع تصادفی محدود کار گرفته شده است. مشخصات دموگرافیک شامل ۳ سوال (سن، جنسیت و درجه تحصیل) و در باره راه لاجورد ۱۳ سوال در کتگوری (بلی و نخیر)، (خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد) و طیف لیکرت و ۴ سوال دیگر به شکل تشریحی ترتیب و به دسترس پاسخ دهنده گان قرار داده شد. ابزار که در این تحقیق مورد استفاده قرار گرفت شامل: کتابها، قلم، کاغذ، مقالات ذیربط، اخبار، پرسشنامه‌ها، کمپیوتر و نرم افزارهای آن وسایت های معتبر می‌باشد. برای تحلیل آمار از نرم افزار SPSS کار گرفته شده است. عدم موجودیت کتاب‌های ذیربط و ارائه معلومات اندک ذریعه مسئولین از جمله مشکلات بودند که در این تحقیق به آنها مواجه بودم

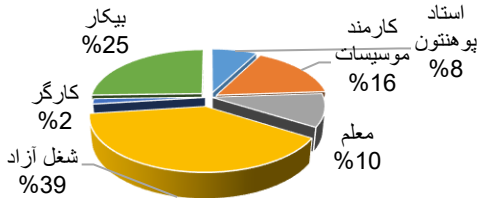
نتایج و یافته‌ها

نتایج تحقیق نشان می‌دهد که تحصیلات پاسخ دهنده گان عموماً بالاتر از ۱۲ بوده که می‌توان سطح تحصیلات شان را در در جدول ذیل مطالعه کرد:

تحصیلات	تعداد	درصد
بی سواد	۳۶	۹/۴۴۸٪
زیر دیپلوم	۸۳	۲۱/۷۸۴٪
لیسانس	۲۴۹	۶۵/۳۵۴٪
ماستر	۱۱	۲/۸۸۷٪
دکتر	۲	۰/۵۲۴٪
مجموعه	۳۸۱	۱۰۰٪

جدول (۲) سطح تحصیلات

نتایج حاصله از توزیع پرسشنامه‌ها بیان آن است که بیشترین درصد را افراد تشکیل می‌دهد که بیکار و یا شغل آزاد دارند.



یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که راه لاجورد در حقیقت احیای راه ابریشم قدیم بوده که قدامت آن تقریباً به 2000 سال قبل از امروز بر می‌گردد که از این طریق لاجورد وسایر سنگ‌های قیمتی افغانستان به صورت عمده به کشورهای قفقاز، روسیه، بالکان، اروپا و شمال آفریقا منتقل می‌گردید. راه لاجورد از افغانستان آغاز و در نهایت به اروپا منتهی می‌شود یعنی این دهلیز ترانزیتی از افغانستان از بنادر آقینه ولایت فاریاب و تورغندی ولایت هرات شروع و از طریق بندر ترکمن‌باشی ترکمنستان و با عبور از بحیره خزر (Caspian sea) به باکو پایتخت آذربایجان و سپس به تفلیس پایتخت گرجستان می‌رسد و از طریق بنادر پوتی و باتومی بحیره سیاه (Black Sea) و یا از طریق شهر قارس استانبول ترکیه به اروپا وصل می‌شود. این مسیر نیز از طریق (Caspian sea) می‌تواند افغانستان را به قزاقستان و از طریق قزاقستان به روسیه و قرغیزستان وصل نماید. کانتینر که از استانبول حرکت می‌کند در باکو تخلیه شده و با عبور کالا از دریا خزر دوباره در بندر ترکمن‌باشی بارگیری شده و بعد به کشورهای پاکستان و حتی هند منتقل می‌شوند. به عبارت دیگر این مسیر افغانستان را با عبور از آسیا به بخش اروپایی کشورهای اتحاد جماهیر شوروی سابق، کشورهای غربی، از طریق دریای مدیترانه به شمال آفریقا و کشورهای جنوب اروپای غربی وصل می‌سازد همچنان دریای کسپین در مسیر این راه قرار دارد که افغانستان را به روسیه و شمال ایران وصل خواهد کرد. این بدین معنی است که این مسیر به تولیدکننده گان داخلی کمک می‌کند تا بازارهای بیشتر، بازارهای مناسبتر و بازارهای جدیدتر را در کشورهای عضو و کشورهای خارج از این مسیر پیدا کنند (احمد شفایی، ۱۳۹۳: ۸).



شکل (۱) نقشه ترانزیتی راه لاجورد

کنفرانس گفتگوهای منطقه ای راجع به ریکا نخستین بار در سال ۲۰۰۵ میلادی به میزبانی افغانستان در کابل برگزار شد و نشست های بعدی آن در شهرهای اسلام آباد، دهلی، استانبول، دوشنبه و دو بار هم در کابل برگزار گردید. افغانستان از سال ۱۳۹۳ برای بازکردن این مسیر به روی اموال خود تلاش زیادی کرده تا باشد که جاده های این مسیر به هم وصل شوند و یک بسته حمل و نقل واحد در مسیر معرفی گردد. راه لاجورد به ابتکار وزارت محترم امور خارجه دولت جمهوری اسلامی افغانستان طرح و با کشور های ذیدخل در میان گذاشته شد که منجبت یک طرح افغانی از سوی کشورهای منطقه استقبال گردید و به تعقب اولین نشست تخنیکی گروپ کاری روی طرح، موافقت نامه همکاری های پنج جانبه راه لاجورد میان کشورهای افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه به تاریخ ۲۴ عقرب ۱۳۹۳ در مقر وزارت امور خارجه کشور ترکمنستان دایر گردید و علاقمندی کشورهای نامبرده به ایجاد راه لاجورد بیشتر از قبل تقویت شده و سرانجام پس از چهار سال مذاکره بین کشورهای عضو، موافقت نامه بهره برداری از راه لاجورد میان وزیران امور خارجه کشورهای افغانستان، ترکمنستان، ترکیه، گرجستان و معاون اول شرکت های سهامی راه آهن آذربایجان در تاریخ ۲۴ عقرب ۱۳۹۶ در هفتمین نشست منطقه ای ریکا در عشق آباد پایتخت ترکمنستان از سوی وزیران خارجه ۵ کشور (افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه) امضا شد. هرچند برای دسترسی افغانستان به بحر، بازارهای اروپا و مدیترانه راه های دیگر هم وجود دارد که افغانستان در گذشته با تمام مشکلات محصولات خود را از این بنادر (کشورهای همسایه) به جهان صادر می کرد، ولی کالاهای تجاران به مصارف بالا و در مدت زمان طولانی به مقصد می رسید که در ذیل به معرفی آن راه های تجاری می پردازیم:

ردیف	کشور ها و بنادر آنها
۱	ترکمنستان
۲	آذربایجان
۳	گرجستان، (بندر پوتی)
۴	ازبکستان
۵	قزاقستان
۶	روسیه، لاتویا (بندری ریگا)
۷	تاجیکستان
۸	قزاقستان
۹	روسیه
۱۰	لاتویا (بندری ریگا)
۱۱	پاکستان، بندر کراچی از طریق خط آهن.
۱۲	پاکستان، بندری کراچی از طریق سرک.
۱۳	ایران، بندر عباس / چابهار

جدول (۲) دسترسی افغانستان به بازارهای اروپا و مدیترانه از راه بحر

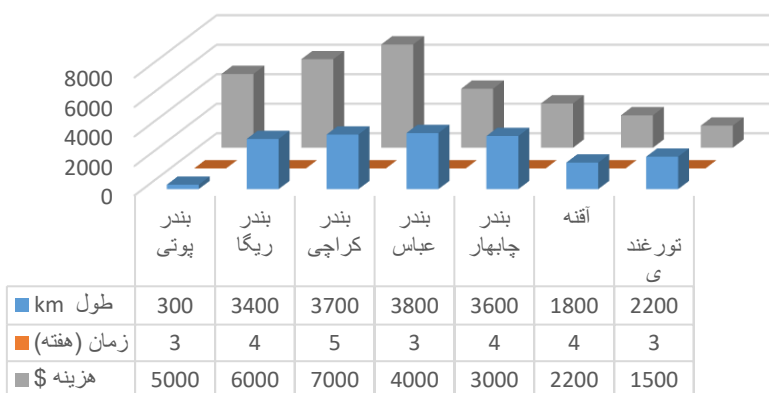
انتقال کالاها از مسیر قزاقستان که ۶۲۰۰ کیلومتر است بیش از ۴ هزار دالر هزینه دارد و انتقال اموال از طریق بندر کراچی پاکستان به شهرجلال آباد در شرق کشور حدود ۱۴ روز را در بر می‌گیرد و تنها هزینه انتقال یک کانتینر کالا بیشتر از ۵ هزار دالر خواهد بود. مرز آبی بندر عباس ایران نیز یکی از مسیرهای است که افغانستان را به آبهای آزاد وصل می‌کند ولی این مسیر جنبه اقتصادی ندارد و کالاهای گران تمام می‌شوند. بندرچابهار ایران که در سال‌های آخر به منظور راه یابی افغانستان به آبهای آزاد به کمک هند و ایران راه اندازی شده است هنوز امکانات لازم را ندارد و از نظر کارشناسان افغان برای تبدیل شدن به یک بندر بین‌المللی راه طولانی را در پیش دارد (احمد شفایی، ۱۳۹۳: ۸). جدول (۲) محصولات صادر شده را نشان می‌دهد که با چالش‌های فراوان با صرف زمان‌های طولانی از طریق این بنادر به مارکیت‌های مربوطه رسیده‌اند:

شماره	نام محصول	شماره
۱	محصولات فرعی شیره‌های نباتی موادهای پکتینی پکتیناتها موادهای غلیظ‌کننده وسایر لعاب‌ها	۳ میوه‌جات تازه و خشک شده
۲	تخم برای کاشت تخم سرو کوهی تخم بادنجان تخم شبت تخم گشنیز تخم زیره (سبز و سیاه)	
۳	میوه‌جات تازه و خشک شده انگور تازه و خشک شده میوه‌های خسته دار تازه و خشک شده خرما انجیر آناناس امروت زردآلو، شفتالو، آلو گیلاس، آلوبالو، آلوچه پسته میوه‌های دارای خواص روغنی	
۴	غله‌جات گندم سیاه دانه کنری (ارزن، سیاه دانه و غیره)	

دانه های روغنی			
سایر غلات			
پیار، سیر، موسیر و سایر سبزیجات سیرگونه گندنه	سبزیجات		۵
کچالو تازه و سرده (به استثنای کچالوی شیرین)			
ریشه شیرین بویه (مستور، ۱۳۹۷: ۰۶، ۰۴)	نباتات طبی		۶

جدول (2) محصولات صادر شده از طریق مسیرهای ترانزیتی دیگر

راه لاجورد که ۱۸۰۰ الی ۲۲۰۰ کیلومتر طول دارد هزینه انتقال یک کانتینر به کشور ۱۵۰۰ الی ۲۲۰۰ دالر هزینه خواهد داشت با خصوصیات خاص که دارد نسبت به راه‌های دیگر برتری زیادی دارد. این طرح اقتصادی از طرف حکومت وحدت ملی جهت بسیج سازی کشورهای همسایه بویژه کشورهای حوزه قفقاز و بالکان برای ایجاد یک همگرایی اقتصادی و منطقه‌یی شکل گرفته و اکنون عملیاتی شده است که پیام مهم برای منطقه و جهان دارد.



گراف (1) مقایسه مسیرهای دیگر با راه لاجورد (مستور، ۱۳۹۷: ۰۶)

بهره برداری از مسیر راه لاجورد به افغانستان کمک می‌کند تا در تعاملات منطقه‌یی و بین‌المللی از نقطه قوت وارد شود و نیز برای تنظیم امور داخلی و ایجاد ثبات در سطح ملی گام‌های بیشتری بردارد چون به هر میزان که راه جدید ترانزیتی تجارتی بین‌المللی برای افغانستان فراهم گردد، افغانستان به همان اندازه قدرت بیشتری برای عرضه خدمات و ثبات ملی به دست می‌آورد و نیز وابستگی از مسیرهای نیمه سیاسی کاهش پیدا نموده و مسیر ترقی و رشد اقتصادی را طی خواهد نمود چون در سال ۱۹۴۱ زمانی پاکستان مرزهایش را بر افغانستان بسته نمود بحران اقتصادی را در پی داشت و مشکلات اقتصادی زیادی دامنگیر کشور گردید و تا این که اتحاد جماهیر شوروی به

داد کابل رسید و کمک‌های خود را از طریق خطوط هوایی میان دو کشور به افغانستان رسانید. برای تطبیق راه لاجورد بودیجه زیاد نیاز نیست چون راه‌های جاده و خط آهن در خارج از افغانستان در این مسیر وجود دارد یعنی از باکو آذربایجان تا قارس ترکیه به ارزش یک میلیارد دالر یک خط حمل و نقل ساخته شده است که افغانستان هم در گذشته با این کشورها کمتر در رقابت و تنش سیاسی بوده و این موضوع یکی از دلایل بااهمیت بودن این راه را نشان می‌دهد (مستور، ۱۳۹۷: ۰۶، ۰۴).

نتیجه‌گیری

افغانها معتقد اند که این مسیر، جاده تاریخی است که از حدود دو هزار سال قبل از امروز برای صادرات لاجورد بدخشان به کشورهای آسیای میانه و اروپا مورد استفاده قرار داشته و به همین دلیل امروز راه لاجورد نامیده شده است. ارزیابی‌ها نشان می‌دهد که انتقال کالاهای تجارتي از طریق راه لاجورد نسبت به سایر مسیرهای ترانزیتی در زمان کمتر با کاهش هزینه صورت خواهد گرفت و برای تطبیق راه لاجورد بودیجه زیاد نیاز نیست همچنان در راستای هماهنگ سازی موضوعات گمرکی اقدامات لازم اتخاذ شده که میتواند فرصت خوبی برای انکشاف این مسیر باشد که ذیلاً اشاره می‌گردد:

موثرهای افغانستان می‌توانند برای بارگیری و تخلیه کالاها بدون موانع گمرکی داخل خاک هر یک از این کشورها شوند. تجارت و ترانزیت دو جانبه و چند جانبه میان کشورهای امضاً کننده راه لاجورد گسترش می‌یابد. با عضویت کشورهای بیشتر، امکان دسترسی افغانستان به بحر بیش از گذشته می‌شود. کشورهای ذیدخل هیچ نوع تعرفه و یا محدودیتی بالای کالاهای افغانی نمی‌گذارند و برای ترانزیت کارگاه‌های افغانی سهولت بیشتری ایجاد می‌نمایند. قیمت ترانزیت و تجارت با این کشورها پائین می‌آید. افغانستان می‌تواند از خطوط آهن و کشتی‌های این کشورها استفاده نماید. افغانستان نه تنها در مسیر راه لاجورد قرار دارد بلکه کشور است که به عنوان وصل کننده کشورهای جنوب آسیا به چین نیز عمل می‌کند به این دلیل نیاز است برای کارایی این طرح راه‌های جاده‌ای و خطوط آهن در افغانستان ترمیم و ساخته شود. بعد از تکمیل راه ترانزیتی لاجورد مشکلات افغانستان از ناحیه ترانسپورت نسبتاً بر طرف می‌گردد چون بعد از دسترسی به بازار بزرگ، کشورهای همسایه نیاز به رابطه خوب با افغانستان دارد. خلاصه می‌توان گفت که امضاً موافقت نامه راه لاجورد می‌تواند پاسخی جدی باشد به سیاست همجو کشورهای که در اعمال فشار بر افغانستان از طریق بستن بندرهای خود عمل می‌کنند. از طرف دیگر چالش‌های سیاسی (عدم همکاری ایران و روسیه)، ناتوانائی اقتصادی کشور، گنج‌های متفاوت و غیره موارد اند که سد راه این مسیر ترانزیتی می‌باشند. نظر به موافقه که میان کشورهای ذیدخل انجام گرفته است هیچ نوع تعرفه یا محدودیتی بالای

کالاهای افغانی وارد نمی‌شود و بدون موانع گمرکی موثرهای افغانی برای بارگیری می‌توانند وارد هر یک از کشورها گردند و به این اساس راه لاجورد توانسته نقش مهم را در انگیزه دادن مردم مخصوصاً دهاقین و تجاران بازی نموده باشد به گونه ای که این مردمان (دهاقین و تجاران) با باز شدن این مسیر دیگر هراس از فاسد شدن کالا های خود در مسیر راه ویا نرسیدن آن به زمان معین به مارکیت های جهانی نداشته باشند و در ضمن در صدد تبدیل نمودن کشت سنتی به زراعت پایدار، ایجاد سردخانه های مدرن، اصلاح و توسعه مزارع، اصلاح نژاد ها، دریافت راه کارهای مناسب جهت مبارزه با آفات و امراض و غیره هستند. از طرف دیگر این راه ترانزیتی می‌تواند با وارد نمودن ماشین‌های پیشرفته از مارکیت‌های مشهور جهان در میکائیزه ساختن زراعت افغانستان نقش اساسی داشته باشد. وضع نکردن هیچ نوع محدودیتی بالای کالاهای افغانی و بارگیری نمودن موثرهای افغانی بدون موانع گمرکی و وارد شدن آنها به هر یک از کشورهای ذیدخل باعث می‌شود تا تاجران با علاقه مندی زیاد سرمایه گذاری نمایند و به شگوفایی افغانستان بیافزایند. همزمان با گشایش رسمی راه لاجورد ۱۸۰ تن محصولات و تولیدات (کشمش، تخم خربوزه و تربوز، کنجد و تار ابریشم) افغانستان در ۹ کانتینر به خارج صادر شد.

پیشنهادها

راه لاجورد راه است که از طریق آن کالاهای تجاری کشورهای منطقه از جمله چین به کشورهای اروپایی و منطقه منتقل می‌گردد. برای برطرف نمودن بعضی از مشکلات فنی این راه ترانزیتی که در جریان تحقیق به آنها پی بردم چنین پیشنهاد می‌نمایم:

۱. ایجاد دو بندر در مناطق برخورد با گیج‌های متفاوت: افغانستان که به عنوان کشور وصل کننده کشورهای جنوب آسیا با چین می‌باشد دارای گیج‌های متعدد خط آهن بوده است به عبارت دیگر اکنون افغانستان با سه نوع گیج روبرو است. اول گیج که از شمال (روسیه) وارد افغانستان شده همان عرض ۱۵۲ سانتی متر است که در کشورهای مسیر تا باکو استفاده می‌شود. دوم خط آهن اروپایی که دارای ۱۴۳ سانتی متر عرض می‌باشد که از کشور ایران می‌آید و سوم خط آهن انگلیسی که از پاکستان و هند با عرض ۱۶۷ سانتی متر وارد خاک افغانستان می‌شود پس باید در مناطق برخورد با گیج‌های متفاوت بندرهای برای تخلیه و بارگیری دوباره ایجاد گردد هرچند این کار هزینه زیادی را می‌طلبد ولی بهترین راه حل است؛
۲. باید طور سازمان دهی شود که علاوه بر کالاهای تجاری، از این مسیر مسافران هم بتوانند بعد از کسب مدارک قانونی (ویزه، دعوت‌نامه، اقامت و غیره) که نظر به سیاست‌های کشورها متفاوت می‌باشد سفر نمایند، البته این کار بعد از تفاهم میان کشورهای ذیدخل و مهیا نمودن تجهیزات و تاسیسات قابل عملی می‌باشد.

منابع

- حسینی، صدیقه. (۱۳۹۲). تورریسم و روند دولت سازی در افغانستان. کابل: انتشارات خراسان.
- دانش، ضیا. (۱۳۹۷، ۹، ۲۲). راه لاجورد اهمیت و مزایایی آن برای افغانستان. آژانس خبری پژواک، <https://pajhwok.com/opinion/>
- رهمند، عزیز محمد. (۱۳۹۲). تاریخ روابط بین المللی افغانستان. کابل: انتشارات خراسان.
- ساعد، نادر. (۱۳۹۵). حقوق بین الملل معاصر. تهران: انتشارات خرسندی.
- سپهر، احمد ضیا صدیقی. (۲۰۰۷، ۰۳، ۳۱). "افغانستان و سازمان های همکاری های اقتصادی منطقه ای". آریایی، <https://www.google.com/url>
- سیدسجادی، منصور. (۱۴۰۱). "ساختارشناسی سنگ ها و مهره های لاجورد شهرسوخته سیستان". مجله مطالعات باستان شناسی پارسه، جلد ۶، شماره ۲۰، ۶۳-۸۴. Doi:
- شفایی، احمد. (۱۳۹۳، ۸، ۲۸). راه لاجورد افغانستان را به کجا می برد؟ بی بی سی فارسی، https://www.bbc.com/persian/afghanistan/2014/11/141119_k05_afghan_lapis_route
- شهیدی، نذیراحمد. (۱۳۹۳). تیوری سرمایه گذاری. کابل: انتشارات رسالت.
- ضمیر صافی، محمد حسن. (۱۳۶۵). تاریخ افغانستان باستان. کابل: پوهنتون کابل.
- غبار، میرغلام محمد. (۱۳۴۶). افغانستان در مسیر تاریخ. جلد اول. کابل: مطبوعه دولتی.
- کهزاد، علی احمد. (۱۳۸۷). تاریخ افغانستان. جلد اول. کابل: انتشارات میوند.
- مجید زاده، یوسف. (۱۳۶۶). "سنگ لاجورد و جاده بزرگ خراسان". مجله باستان شناسی و تاریخی، سال اول، شماره دوم، بهار و تابستان.
- مستور، مصطفی. (۱۳۹۷، ۰۶، ۰۴). راه لاجورد بهترین مسیر برای صادرات کالاهای افغانستان به اروپا. انا تولی، <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url>
- نهر، لعل جواهر. (۱۳۸۲). نگاهی به تاریخ جهان. ترجمه محمود تفضلی، جلد اول. تهران: انتشارات امیر کبیر.
- ولی پور، حمید رضا. (۱۳۸۴). "سنگ لاجورد کالای تجاری باستان". پیام باستان شناس، سال دوم، شماره سوم، بهار و تابستان ۸۴، ۴۷-۵۸.
- 20.1001.1.20084285.1384.2.3.3.9:Doi

Herrmann, Georgina.(1368)."Lapis Lazuli: The Early Phases of Its Trade". *IRAQ*, Vol. 30, No. 1, pp 21-57. Doi:10.2307/4199836