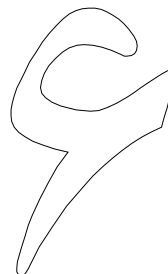


ایران - افغانستان، ارتباط ریلی، درآمدی بر سازوکار حمل و نقل چندوجهی برای همکاری منطقه‌ای



حسین خجسته‌نیا*

* حسین خجسته‌نیا دانشجوی دکتری تخصصی روابط بین‌الملل دانشگاه تهران با گرایش حقوق بین‌الملل و اقتصاد بین‌الملل، و مدیر مسئول دفتر مشاوره مطالعات بین‌الملل تحت نظارت دانشگاه تهران می‌باشد. (h.khojastehnia@yahoo.com)
این مقاله حاصل پژوهشی است که با پشتیبانی مالی مهندسان مشاور ایران استن انجام شده است.

تاریخ تصویب: ۱۳۸۸/۹/۲۰

تاریخ دریافت: ۱۳۸۸/۸/۲۴

فصلنامه بین‌المللی روابط خارجی، سال دوم، شماره پنجم، بهار ۱۳۸۹، صص ۱۹۶-۱۵۵.

چکیده

این نوشته با کمک سازه‌ای با نام «مهندسی امور بین‌الملل» و رهیافت اقتصاد سیاسی بین‌المللی به بررسی رابطه ایران - افغانستان با مرحله آغازین ترانزیت ریلی منتهی به حمل‌ونقل چندوجهی کشور می‌پردازد تا با گره‌گشایی از این بن‌بست ریلی، چهارچوب‌های طرحی جامع، و نقشه راه بین‌المللی کاملی برای رفع کلیه مشکلات بین‌المللی پیش روی سیاست‌های بین‌المللی راه‌آهن ایران را ارائه کند. هدف افزایش توانمندی کشور در عرصه بین‌المللی به‌منظور پیشرفت و همکاری منطقه‌ای و جهانی در پرتو بازسازی کریدور تاریخی شرقی - غربی و بالعکس ایران با افغانستان و دیگر کشورهای مستعد همجوار است، کریدوری که نخستین بار، در نظم نخست جهانی / آسیایی با پیشگامی ایران در پیاده‌سازی آن به‌عنوان سازوکار اصلی قدرت‌یابی و ثروت‌یابی جهانی به همراه شاخه‌های فرعی آن در شمال و جنوب، پر رفت‌وآمدترین مسیر بین‌المللی شد. این نوشته بر آن است که در طرح نهایی ترابری، بار دیگر سیم‌رغی (مجهز به سیستم حمل‌ونقلی مدرن) را از فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) به پرواز درآورد که پیش شرط و نقطه آغاز آن، حمل‌ونقل کارا ریلی است.

واژه‌های کلیدی: ایران، افغانستان، مهندسی امور بین‌الملل، حمل‌ونقل چندوجهی، همکاری منطقه‌ای و جهانی



طرح مسئله

افغانستان از معدود کشورهایی است که نتوانسته است از امکان راه‌اندازی و بهره‌برداری از خطوط راه‌آهن - از نمادهای تحول فناوری و جهانی شدن عصر خود - بهره بگیرد. شگفت‌انگیزتر اینکه تنها کشوری است که از نظر فنی، هر سه نوع خط ریل رایج جهان تا مرزهای آن امتداد یافته است، این مسئله، پرسشی را مطرح می‌کند که کدام‌یک از این نوع ریل‌ها، با ترتیب زمان ورود انگلیسی، روسی و ایرانی، و به ترتیب بیشترین طول خط وارد شده یعنی ایرانی (نرمال)، آسیای مرکزی (روسی) یا شبه‌قاره هند، برای شبکه سراسری افغانستان برگزیده شود؟ مسئله مهم‌تر آن است که با ورود هریک از آنها، در هنگام اتصال با دو نوع ریل دیگر با برخی مشکلات فنی «اتصالاتی» و طبعاً سیاسی، اقتصادی و حقوقی بین‌المللی رویاروست، به عنوان مثال در ایران می‌توان به مرز (سرخس) ترکمنستان یا مسیر (زاهدان - میرجاوه) پاکستان و... اشاره کرد و پرسش این است که چه باید کرد؟

از طرف دیگر، دولت ایران به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و راهبردی، ارتباط با دریای آزاد و اتصالات بین‌المللی از جمله وجود خطوط مختلف فرعی و اصلی راه‌آهن از ۱۲۹۰ خورشیدی^(۱) / ۱۹۱۱ م رهنامه‌ای را به منظور تمرکز روی بخش حمل‌ونقل و افزایش درآمدهای ترانزیتی ناشی از جابه‌جایی بار و مسافر در کشور پیش برده است. در این میان به‌ویژه بخش حمل‌ونقل ریلی، به دلیل مصرف کمتر انرژی، ایمنی بیشتر، آلودگی کمتر محیط زیست و اشغال کمتر زمین، در مقایسه با دیگر شیوه‌های حمل‌ونقل، دارای مزیت و صرفه اقتصادی بالاتری نیز می‌باشد که در مجموع، به دلیل تأثیرگذاری مستقیم و عمده بر پیشرفت سیاسی، اقتصادی و حقوقی در سطح داخلی و بین‌المللی مورد توجه تصمیم‌گیرندگان کشور

بوده است تا آنجا که اولویت نخست را در نظر مقام معظم رهبری دارد. در مجموع، متغیر سیاسی در عرصه بین‌المللی که به توانمندی‌های کشورهای کشور در مقایسه با دیگر کشورهای در حال پیشرفت می‌پردازد، بر شیوه دستاوردهای مطلق/نسبی در به‌کارگیری موضوع تأکید دارد. با این تأمل که این ظرفیت و انعطاف‌پذیری در موضوع مورد بحث وجود دارد که بتوانیم با افزایش میزان بار و مسافر و درنهایت، حجم و ارزش دادوستد، علقه‌هایی از منافع حیاتی فی‌مابین برقرار کنیم، اما واقعیت این است که تعارض منافع و به تعبیر سیاست بین‌الملل دستاوردهای نسبی در این قضیه، در کنار دستاوردهای مطلق با هم سودها وجود دارد. لذا موضوع مقاله برای سیاست‌گذاران ایرانی هم هشدارآمیز است و هم زمینه‌ساز همکاری. طبعاً ضرورت سیاسی مقاله قابل توجیه است؛ بر این اساس است که اتصال ریلی ایران - افغانستان تنها گزینه مطلوب در این راستا است، به تعبیری می‌توان گفت هنجاری است.

از نظر متغیر اقتصادی، بررسی‌های آماری در ایران بیانگر آن است که در حال حاضر حدود ۹۵۰۰ کیلومتر راه‌آهن در کشور، مورد استفاده قطارهای باری و مسافری وجود دارد و بیش از ۳۳۵۰ کیلومتر خط ریلی نیمه‌تمام در محورهای مختلف کشور در حال ساخت است که در گرو اعتبار کافی و تخصیص بودجه بیشتری می‌باشد و در غیر این صورت، ده سال طول خواهد کشید.^(۲) اما با طرح این پروژه، قطعاً نیرو و توان مضاعفی برای بهره‌برداری سریع و کارایی بیشتر این خطوط در دست احداث، ایجاد خواهد شد.^(۳) هرچند در دهه گذشته، از نظر امکانات و زیرساخت‌ها، بخش حمل‌ونقل وضعیت نسبتاً خوبی دارد و سهم ارزش افزوده آن به حدود ۱۰ درصد از کل تولید ناخالص داخلی می‌رسد؛ با این حال، میزان بهره‌برداری از آن مناسب نبوده و جایگاه مطلوبی ندارد؛ لذا این سازوکار، هدف مطلوب اقتصاددانان یعنی کارایی را تأمین نخواهد کرد.

در بستر حقوق بین‌الملل (دریایها)، با توجه به محصور بودن کشور افغانستان در خشکی و قرار گرفتن در کانون ارتباط آسیای مرکزی،^(۴) در صورت بهره‌گیری هوشمندانه و بهینه از توان ترانزیتی به‌ویژه ریلی در چهارچوب یک شبکه جامع ارتباطی، می‌توان میان کشورهای واقع در منطقه و آن سوی آن، با راه‌اندازی کامل

این خط ریلی - به منظور نقل و انتقال کالا - خدمات و مسافر بهره فراوانی برد و نیز با بهره‌گیری از عمل متقابل، منتهی به حمل و نقل چندوجهی با افزایش توانمندی ملی، همکاری و پیشرفت منطقه‌ای و نیز جهانی را قاعده‌مند کرد.

تا حدودی مشخص شد که مسئله این مقاله علاوه بر بُعد فنی، ریشه در عوامل‌های اقتصادی، سیاسی و حقوقی در دو جهت داخلی و بین‌المللی دارد که حل آن در گرو تأمل هم‌زمان و پویا در موارد یادشده است. البته اگر مسئله را تنها از لحاظ فنی، سیاسی و یا اقتصادی، آن هم در سطح داخلی یا در چهارچوب شرایط جهانی بررسی کنیم هر چند پاسخ ساده‌تر و مشخص‌تری دارد اما رهگشا نیست. بدین منظور در رهیافت و روش این بررسی آنچه اهمیت دارد این است که چهارچوب حل مسئله یادشده دارای ویژگی‌هایی مانند امکان ساخت مقرون به صرفه، دوام و کارایی اقتصادی، به همراه تأمین ملاحظات سیاسی و تأمین ترتیبات و قواعد رفتاری مناسب از منظر حقوق بین‌الملل، در عین تدارک سیستم‌های سازنده فنی - مهندسی باشد. از این رو، رهیافت اقتصاد سیاسی بین‌الملل و فراگیرتر از آن، چهارچوب مهندسی امور بین‌الملل برای بررسی موضوع برگزیده شد.

مشکله مطرح‌شده در این مقاله، از عوامل مهمی است که سبب شده افغانستان - به‌رغم جایگاه ژئوپلیتیک خود - از دیدگاه اقتصاد سیاسی بین‌المللی حاشیه‌ای تلقی شود که این امر از ریشه‌های عقب‌ماندگی امروزی آن است. مسئله‌ای که علاوه بر دلایل فنی، محصول کژکارکردی عوامل سیاسی، اقتصادی و حقوقی است. از نظر فنی، از آنجا که واگن قطارهای مرتبط با خطوط ریلی سه‌گانه بر روی چرخ (به تعبیر فنی، بوژی) متفاوت قرار دارند، در لحظه اتصال خطوط به همدیگر، معضل بلند کردن واگن‌ها و گذاشتن آنها روی بوژی خط دیگر وجود دارد که علاوه بر هزینه اضافی، زمان‌بری و... بعضاً در مورد کالاهایی حجیم و سنگین مانند آهن‌آلات - حتی از نوع مستعمل - (به جهت پیاده و سوار شدن) مقرون به صرفه اقتصادی برای جابه‌جایی نیست و در عمل، امکان حمل و نقل مسافری هم وجود ندارد و به اصطلاح محدودیت در پیشرفت دارد. مثلاً به هیچ وجه قابل تصور نیست که کلیه مسافران، آن هم در یک ارتباط بین‌المللی از قطار به بیرون فرستاده شوند تا به اصطلاح «تعویض بوژی» که عملیاتی زمان‌بر و پر دردسر است، صورت گیرد.

از منظر داخلی، معضل یادشده در مورد ارتباطات درون‌کشوری، سبب ناسازگاری سیستم حمل‌ونقل داخلی، مانعی برای ارتباطات بین‌المللی و سد راهی برای رشد و پیشرفت کشور است. موارد یادشده، پیامدهای ناگوار سیاسی هم دارد. عامل سیاست، نقش مهمی در حل این مسئله دارد، زیرا نارسایی‌ها و کاستی‌های مانعی جدی است. به ضعف دولت مرکزی افغانستان در سده پیشین - در مقایسه با دیگر دولت‌ها - که یا فاقد مشروعیت و مقبولیت و یا درگیر جنگ‌های داخلی و سرگردان‌ثبات‌سازی سیاسی در کشور، «متهم به فساد اداری و سوء‌کارکرد» (کنفرانس امنیتی مونیخ ۲۰۰۹) و شائبه تقلب انتخاباتی سال ۲۰۱۰ بوده است، توجه کنید! عامل اقتصادی هم در رفع مشکل، اهمیت چشمگیری دارد که از دیدگاه عنصر بازار اقتصاد بین‌الملل و شرکت‌های چندملیتی اقتصاد جهانی قابل تأمل است.

از منظر حقوق بین‌الملل نیز اقداماتی قانونیت و بالاتر از آن، مشروعیت دارند که در چهارچوب هنجارهای نظام ملل متحد مقرر شوند (بند ۱ ماده ۱ منشور ملل متحد). در مجموع، در بستر ثبات‌سازی و امنیت، به نظر می‌رسد شرایط مناسب برای بهره‌برداری از موقعیت ژئواکونومیک افغانستان، در فعال کردن خطوط ریلی یادشده نهفته باشد هرچند برای تأمین سرمایه‌های لازم اعم از مالی و انسانی و... باید مسیری طولانی طی شود.

در پرتو قصد و اراده نشان داده‌شده از طرف دولت کرزای و نیز حمایت فراز و نشیب‌دار غربی‌ها، گام اولیه (اتصال ریلی سنگان تا هرات به طول ۱۹۱ کیلومتر که ۷۶ کیلومتر آن داخل ایران و ۱۱۵ کیلومتر آن در افغانستان می‌باشد) به موقع از سوی ایران برداشته شده که باید تداوم یابد.

صرفنظر از منافع ایران و افغانستان، برخی دولت‌های هم‌سود آشکار و ضمنی (به دلایلی مانند رفع معضلات منطقه‌ای و بین‌المللی در عرصه‌های گوناگون که شرح آن رفت و گفته خواهد شد، در حوزه‌هایی از سیاست عالی^۱ مانند امنیت تدارکات‌رسانی ناتو تا سیاست عادی^۲ مانند تجارت بین‌الملل و...) می‌توانند این

1. High Politics
2. Low Politics



کریدور را راه‌حل معقولی پیش روی مشکلات خودشان ببابند. بر این اساس، پژوهش یادشده خواهد کوشید تا با بررسی اسناد و شواهد موجود، مشخص نماید که دولت افغانستان - با توجه به پیامدها و نتایج اقتصادی، سیاسی، حقوقی و فنی - کدام عرض ریل را برگزیند؟

فرضیه اصلی این است که با بررسی موضوع در حوزه اقتصاد سیاسی بین‌المللی و با بهره‌گیری از چهارچوب مهندسی امور بین‌الملل، چه از نظر حمل‌ونقل ریلی و چه در یک نگرش طرح جامع حمل‌ونقل چند وجهی، گزینه خط ریل چین در شرق و ایران در غرب (هر دو موسوم به اروپایی یا نرمال) و راهبرد نگاه دوگانه به شرق (چین) و غرب (قاره اروپا، اعراب و...) برای پیوند افغانستان با جهان و دو منطقه یادشده از نظر سیاسی، اقتصادی، حقوقی و حتی فنی، مناسب‌ترین و بهینه‌ترین راهبرد برای دیپلماسی هوشمندانه افغانستان است، امری که در عمل نیز برتری یافته است و باید گسترش یابد تا در راستای احیای کریدور قدرت و ثروت‌آفرین جاده ابریشم، افغانستان و کشورهای همسایه‌اش بتوانند از سه عمق راهبردی و پویای جهان امروز، نخست از طریق کریدور غربی، از مسیر ایران، ترکیه و اروپا و دوم از مسیر ایران، کشورهای عربی و آفریقایی و سرانجام در شرق، مسیر تاجیکستان - چین و ماوراء آن، در جهت رشد و پیشرفت اقتصادی خود بهره ببرند. در این میان، افغانستان می‌تواند با بهره‌گیری از فناوری روز - مانند اتصال اروپای غربی به شرقی - معضل اتصالاتی تقاطع‌های خود با دو بخش شمالی و جنوبی را نیز حل کرده^(۵) و بدین ترتیب به پُل ریلی آسیا بدل شود تا نه تنها در سطح داخلی، بلکه در سطوح منطقه‌ای و جهانی نیز سبب‌ساز رشد و پیشرفت در دستیابی به رفاه بیشتر باشد.

فرضیه جایگزین رقیب بر اثربخشی و کارایی نظریه «دو ریل» و حتی «سه ریل» متکی است یعنی به‌عنوان مثال از شمال به جنوب افغانستان یک نوع ریل (نوع انگلیسی محتمل‌تر از نوع روسی است) و از شرق به غرب ریل دیگری (به دلیل اتصال سازگار با نوع ایرانی و از سوی دیگر، چینی) ساخته شود. در اینجا قابل تأمل است که هرچند، تعویض بوژی تحت شرایط و محدودیت‌هایی، به کمک فناوری صورت خواهد گرفت. اما به‌نظر می‌رسد از این گزینه نه در سطح راهبردی و کلان

در سیاست‌گذاری ریلی کشور بلکه صرفاً برای اتصال فرعی ریل اصلی کشور افغانستان به آن دو ریل دیگر می‌توان بهره برد.

گفتار

در این بخش، در ابتدا با نگاهی گذرا به ابعاد جمعیتی، جغرافیایی، تاریخی، وضعیت مرزی، و دیگر مؤلفه‌های دخیل مرتبط در افغانستان، ضمن توجه به نیازهای داخلی، و ظرفیت ترانزیتی‌اش در پی آن هستم که تأیید فرضیه اصلی، مقاله به رشد و پیشرفت پایدار این کشور در بستر منطقه منجر خواهد شد. این سرزمین با جمعیتی حدود ۳۰ میلیون نفر، با میانگین سن ۱۸ سال و ۴ گروه نژادی اصلی پشتون، تاجیک، هزاره و ازبک دارای ساختاری قومی - قبیله‌ای است که زمینه‌ساز تحولات عمده‌ای بوده است. افغانستان، سرزمینی کوهستانی است. بدین شکل که کوه‌های هندوکش از شمال شرق به جنوب غرب آن سر برآورده و استان‌های شمالی را از دیگر مناطق جدا کرده است. دشت، شمال و جنوب غربی کشور را دربرگرفته است. از سوی دیگر، محاط در خشکی است و راه به دریا ندارد، مراد افغان‌ها از مرز آبی یا خط ساحلی، کناره رودخانه‌های مرزی آمودریا است.

از منظر تاریخی، جدایی افغانستان از ایران در سده نوزدهم، با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی - حایل میان قدرت‌های جهانی - و مداخله بیگانگان منجر به عقب‌ماندگی این کشور شد، تفرقه‌سازی به نحوی بود که انسجام نخبگان شکل نگرفت^(۶) تا زمینه برای تحقق چهارچوب‌هایی مانند مهندسی امور بین‌الملل فراهم شود که پیش شرط‌هایی مانند وفاق عام و نه بخشی‌نگری را می‌طلبد تا منافع ملت تعریف شود.

افغانستان در مدار ۳۲ درجه عرض شمالی و ۶۵ درجه طول شرقی در جنوب آسیا به وسعت ۶۴۷ هزار کیلومتر مربع جای دارد از شمال و غرب به پاکستان به طول ۲۴۳۰ کیلومتر، در شمال غربی با تاجیکستان به طول ۱۲۰۶ کیلومتر و از شرق با ایران به طول ۹۳۶ کیلومتر همسایه است. در غرب با چین به طول ۷۶ کیلومتر، در شمال و شمال شرق به ترتیب با ازبکستان به طول ۱۳۷ کیلومتر و با ترکمنستان به طول ۷۴۴ کیلومتر مرز مشترک زمینی دارد.

با توجه به این مختصات ژئوپلیتیکی، ده سال پیش نگارنده در مقاله‌ای پرسید آیا «افغانستان قلب آسیاست یا پایان دنیا»؟ زیرا و رای همه دلایل، اهمیت این پرسش به دلیل همسایگی ایران با این کشور است، به‌ویژه همسایه‌ای که به جهت داشتن ویژگی‌های خاص (اشتراکات بلندمدت تاریخی - فرهنگی با شاخص‌هایی چون زبان و ادبیات، نژاد مشترک^(۷) و خلق و خوی و خصوصیات مردمی و اجتماعی نزدیک به هم) قابل تأمل است؛ تا آنجا که جدایی مرزی هم نتوانسته است به بیان شیوای محمدعلی ندوشن در برداشت هم‌پیوندی گسست نماید.^(۸) حتی به نظر می‌رسد که تحول سیاسی و اقتصادی در هر دو کشور به‌سختی می‌تواند اساس روابط دوجانبه را به هم ریزد. یادآوری تاریخی، مؤید اهمیت موضوع یادشده است که آیا دوره‌ای از اوج‌گیری کشور - دولت مادر (ایران باستان) را در سطح منطقه‌ای و جهانی می‌یابید که بال شرقی آن (افغانستان) به همراه بال غربی (میان‌رودانی) آن به حرکت درنیامده باشد؟ این امر حیاتی بودن ارزش همکاری راهبردی با همسایه‌ای مانند افغانستان را نشان می‌دهد، از دیدگاه راهبردی، امور نظامی و امنیت بین‌المللی نیز یک واحد مبادله به‌ویژه با همسایه‌ای که احتمال منازعه با آن بالا است، ارزش سه واحد را دارد. زیرا صرف‌نظر از یک واحد ارزش مبادله‌ای، یک واحد چالش که با وقوع ستیز، هزینه‌های سیاسی - نظامی، خرج بابت تبلیغات، جاسوسی، باج دادن به دیگران و... و نیز هزینه یک واحد از دست رفتن فرصت‌ها و پدید آمدن عوارض منفی آن جلوگیری شده است (خجسته‌نیا، ۱۳۷۸: ۳). بنابراین نگارنده در پی آن بوده است که چگونه می‌توان دوباره افغانستان را در جهت منافع ایران، پل ارتباطی «قلب آسیا» یا «شاهراه شرق» کرد؟ البته برای تأکید بر اهمیت این رابطه باید به اصول و روندهای^(۹) بین‌المللی و سازوکارهای ارائه‌شده توجه داشت. نخست، کشوری که همسایه عقب‌مانده‌ای داشته باشد، به رشد و پیشرفت پایدار و برتر در جهان دست نخواهد یافت؟ جالب آنکه این امر در سطح داخلی نیز صادق است. مثلاً استان فرانسوی هم‌مرز با انگلیس وضعیت توسعه‌ای به‌مراتب بالاتر از استان هم‌مرز با اسپانیا دارد.

دوم، کشورهایایی که نسبت به یکدیگر «موضوعی حیاتی» برای از دست دادن ندارند، احترام و منزلت متقابلی نیز نسبت به هم ندارند. این اعم از مادی، معنوی،

و به نحو ایجابی و سلبی است، به تعبیر حقوق دانان «ضمانت اجرای پیمان» است. لذا در مورد ارتباط با همسایگان، باید به منافع حیاتی مشترک اولویت ویژه‌ای داد... تا آنجا که از منظر اقتصاد بین‌الملل، حتی تک ابرقدرت جهان در مورد مکزیک را به همکاری واداشته است، هرچند سبب شده است، مکزیک از زمان بحران بدهی‌هایش در دهه ۱۹۸۰ و بی‌ثباتی سیاسی ۱۹۹۴ و فرار سرمایه تاکنون در چهارچوب همکاری منطقه‌ای «نفتا» به پیشرفت مناسبی دست یابد، اما در مجموع این اقدام به رغم تحمل فشارهایی برای امریکا هم سودآور بوده است (Krugman, 2003: 218-227).^(۱۰) بر همین اساس، نگارنده بر این نظر است که راه حل این مقاله در همکاری منطقه‌ای با آغازی بر سازوکار ریلی، از منظر اقتصاد بین‌الملل، تنها مزیت گره‌گشای^۱ مشکله عقب‌ماندگی کشورهای خاوری ایران زمین است.

این طرح بخشی از پروژه‌ای بود که تحت عنوان «اکو۲» در سال ۱۳۷۷، به رئیس‌جمهور ایران تقدیم شد. به‌رغم توجه قابل تقدیر، تأیید آن تا واپسین لحظات حکومت ایشان طول کشید!، آرمان طرح این بود که خلاً آنچه بعدها سازمان شانگهای نامیده شد را به مرکزیت ایران پُر کند، امید هنوز باقی است اما رهنامه دشوارتر شده.

مختصات موضوع از نظر فنی

اینک به طور خلاصه، به بررسی مختصات موضوع از دیدگاه فنی می‌پردازیم. مناطق همسایه با افغانستان از نظر عرض ریل به سه گروه تقسیم می‌شوند. «نخست، در غرب افغانستان، خطوط آهن کشورهای ایران، ترکیه و درنهایت اروپای غربی و نیز ایران - کشورهای عربی با عرض ریل ۱۴۳۵ میلی‌متر یا نرمال (موسوم به اروپایی) وجود دارد، چین در شرق افغانستان نیز جزء این گروه می‌باشد؛^(۱۱) دوم، در شمال افغانستان، خطوط آهن کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، و درنهایت کشورهای CIS با عرض ریل ۱۵۲۰ میلی‌متر (موسوم به روسی) مستقرند؛ و سوم، در شرق افغانستان، خطوط آهن کشورهای پاکستان و درنهایت هند با عرض ریل ۱۶۷۶ میلی‌متر (موسوم به انگلیسی) وجود دارند (اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌های جهان:

1. Bargaining-Chip



۲۹-۱۹). بنابراین، پیرامون افغانستان سه خط ریلی متفاوت موجود است در داخل خود افغانستان، مگر ادامه ریل روسی، ورودی از مرز ازبکستان (ترمز) به طول دوازده کیلومتر، و از آن مهم‌تر، ریل نرمال ایران در محور سنگان - هرات، راه‌آهن وجود ندارد.

هرچند این بررسی از یک نگاه، ممکن است مسئله‌ای صرفاً فنی، تلقی شود اما در واقع، دانش فراگیرتر و جامع‌تری را می‌طلبد. مسئله اصلی این حوزه تحقیق، فرارشته‌ای مطالعات بین‌الملل از اقتصاد تا حقوق بین‌الملل و... و نیز الزامات مهندسی مرتبط با آن است که این موضوع را از آغاز تا پایان روایت برای فهم دقیق و روا دنبال کند. در این راستا، شبکه‌های راه‌آهنی جهان که نخستین بار در سال ۱۸۲۵ در انگلیس بنا نهاده شد^(۱۲) تا پایان آن سده بخش‌هایی از آسیا را هم دربرگرفت. سودای انگلیس در مستعمره کردن تدریجی شبه‌قاره هند به مدد خطوط ریلی، طی سال‌های ۱۹۱۸-۱۹۱۹ میلادی، به منظور گسترش نفوذ نظامی و استعماری، ریلی به طول ۶۰۰ کیلومتر از کوئته پاکستان به سمت زاهدان ایران، به موازات حدود مرزی افغانستان کشیده شد، انگلیسی‌ها در پی آن بودند که خط ریل خود را تا سرخس به منظور کمک‌رسانی جنگی به تزار روسیه در حال فروپاشی ادامه دهند.

خط ریل نوع روسی نیز در سال ۱۸۸۰ در منطقه آسیای مرکزی آغاز، و در سال ۱۹۱۴ به مرز افغانستان رسید. روسیه به استناد قرار صادره دوما در ۱۹ دسامبر ۱۹۰۵ دست کم، زمین‌های آسیای میانه تحت سیستم ریلی را به‌طور قانونی - تحت ترتیبات وقت حقوق بین‌الملل - به مالکیت دولت پادشاهی روسیه درآورد، و با توزیع زمین‌های مصادره‌شده در میان مهاجران روسی و اسکان آنها شمار آنان در سال ۱۹۱۴ به پنجاه‌هزار نفر رساند. هر دو ابرقدرت وقت، در چهارچوب نظم دوم جهانی - با جهت عمودی یعنی در جهت خلاف نظم نخست جهانی (افقی) - این سازوکار را برای بهره‌کشی سودآورتر از مناطق اشغالی و تصرف هژمونیک مناطق مورد مطالعه این پژوهش کارا یافتند.^(۱۳)

با شکست روسیه از آلمان در ۱۹۱۷ که تا جنگ جهانی دوم در وضعیت رکود به سر بُرد، فرصت برای بسط خط ریل نوع سوم با پرچم‌داری آلمان، در مرکز

اروپای قاره‌ای در کنار فرانسه پیش آمد، نقش «دویچه لند» در این مقاله بیشتر از فرانسه و دیگر هم‌نوعان ریلی اش (یعنی اروپای قاره‌ای) است، زیرا با نگاه به شرق، بانی راه‌اندازی خط ریل در سرزمین‌های پهناور عثمانی دربرگیرنده ترکیه، کشورهای عربی و اسلامی بود. رقابت این سه نوع خط ریل متمایز از هم به لحاظ فنی که شرح آن داده خواهد شد از آغاز به اصطلاح سیاست بین‌الملل بر پایه دستاورد مطلق، و بازی با حاصل جمع صفر بود که هنوز - با اندکی تعدیلات - حتی در عصر تدبیر امور^۱ که در واکنش به جهانی شدن، و به‌مثابه فرایندی با افزودن تعدد فرهنگی مطرح شده به ارث رسیده است.

ایران با حکمرانی رضاشاه، نوع ریل اروپای قاره‌ای، انگلیسی (مانند شبه قاره هند) و روسی را برگزید، اما برای بهره‌برداری مستقیم از آنها و به تعبیری موبه‌مو اطاعت نظر آلمان‌ها عمل نکرد که ندای رستاخیزی مدرن بر جاده ابریشم را فرامی‌خواندند، بلکه جهت شمال - جنوبی و بالعکس خط ریل ایران، تحت تأثیر نظم دوم جهانی - نظم تحمیلی ابرقدرت‌های فرامنطقه‌ای - یعنی در راستای نظم اقتصاد بین‌الملل وقت دنیا بود. پس از جنگ جهانی دوم بود که رقابت حیاتی میان نوع ریل روسی (بلوک شرق) و نوع اروپای قاره‌ای (بلوک غرب) تمرکز و تشدید یافت. ایران غربی شده افزون بر نوع ریل، جهت ریل را نیز با آنها (اعم از اروپای قاره‌ای، و سپس نوع انگلیسی) همسو کرد و بخشی از سازوکار «کمر بند بهداشتی» علیه بلوک شرق شد، اما پس از تنش‌زدایی، و با توجه به اهمیت کلیدی ارمنستان، اتصال روسی را نیز برقرار کرد. بنابراین حوزه‌های ترکیبی مانند مهندسی امور بین‌الملل و اقتصاد سیاسی بین‌الملل، که به ترتیب به شرح آن خواهیم پرداخت، در روند تصمیم‌گیری مربوطه نظیر این مسئله بسیار مؤثرند. چرا که طبق نظریه سیستم‌ها، اطلاعات فنی - مهندسی به‌عنوان ورودی (نهاده)^۲ تنها در محیط اقتصاد سیاسی بین‌المللی و چهارچوب مهندسی امور بین‌الملل می‌تواند تحلیل و پاسخ (داده)^۳ روا و پایایی در روند تصمیم‌گیری و کنش‌گره‌گشا و پایدار ارائه کند. پس

1. Global Governance
2. Input
3. Output



اندرکنش متغیرهای سیاست، حقوق و اقتصاد بین‌الملل و... تعیین‌کننده کارآیی است
مشروط به اینکه در چهارچوب ملاحظات فنی - مهندسی باشد.

چهارچوب مهندسی امور بین‌الملل

چهارچوب مهندسی امور بین‌الملل، راهی ابتکاری است که از پیوندهای معقول و
مشارکت فعالانه متخصصان رشته‌های علوم اجتماعی مشغول به پردازش امور
بین‌المللی به اصطلاح «مطالعات بین‌الملل» مانند روابط، اقتصاد، حقوق بین‌الملل
و...^(۱۴) در تعامل با رشته‌های فنی - مهندسی ذی‌ربط، به‌منظور رفع مشکلات و
رهنامه‌های عملی بین‌المللی در کشورهای هدف برآمده است تا طرح‌ها و
تصمیماتی در عرصه جهانی جامع و مانع به جهت در نظر گرفتن هم‌زمان و در عین
حال پویای ملاحظاتی در دامنه‌ای از هزینه - سود اقتصاد بین‌الملل تا اصول و قواعد
حقوق بین‌الملل و... اتخاذ شود.

این چهارچوب در مورد مسئله مورد بررسی این مقاله در کشور افغانستان
به‌ویژه پس از موافقت‌نامه بُن در سال ۲۰۰۱ می‌تواند یاری‌رسان ما در یافتن راهی
در بستر بین‌المللی برای مدیریت پیشرفت و رفاه در داخل افغانستان باشد. فرض
این چهارچوب آن است که زمینه مناسبی فراروی تصمیم‌نخبگان ترسیم کند تا
مسئله را در تعاملی پویا با روند بین‌المللی حل و فصل کنند. این چهارچوب
می‌کوشد فرایندهای مبتنی بر فایده‌مندی معقول را در عین پرهیز از افراط‌گرایی در
ساختار جامعه داخلی و بین‌المللی تشویق کند. از جمله مهم‌ترین روندها، در بستر
نظم نوین جهانی، بحث ایجاد زیرساختارها به‌ویژه در زمینه ترانزیت و ارتباطات در
منطقه و جهان است زیرا به نظر می‌رسد رهنامه‌ای ضمنی به‌منظور افزایش انسجام
بین‌المللی در دستورکار است. در اینجا با فراتر رفتن از گردهمایی کوتاه‌بینانه
نخبگان، نگرانی اصلی آن است که چگونه رهبران را به طرح‌ها و برنامه‌های مستدل
- خارج از افراط و تفریط، و عملی - با شاخص معروف منطقه‌ای عمل کنید و
جهانی بیاندیشید، تشویق کند.

فرض مهم دیگر آن است که در این چهارچوب هر چند دلیل اصلی رشد و
پیشرفت همکاری‌های دوجانبه را در درون جامعه - کشور هدف جست‌وجو می‌کند

اما اثر خارجی را به عنوان عامل تشدیدکننده در دو بُعد محرک یا مانع در جهت چالش‌زایی و مهم‌تر از آن فرصت‌سازی بررسی می‌کند. در این راستا، کارکرد مهندسی امور بین‌الملل آن است که با نقد زیرساخت‌های مثلاً اقتصادی، بر پایه نگرشی عادلانه بر قواعد و اصول حقوقی در عرصه جهانی در موضوعات متنوعی چون این مقاله (ترابری، ارتباطات و...) پردازد تا نقاط ضعف را با توجه به تعامل در عرصه بین‌المللی شناسایی و راه‌حلهایی را بر جبران آنها ارائه کند. چرا که پیش‌فرض چهارچوب مهندسی امور بین‌الملل بر این پایه است که قواعد بازی بین‌المللی به گونه‌ای طراحی شود که فایده‌مندی ناشی از همکاری‌های فنی - بین‌المللی را در سطح داخل کشور، توأم با رابطه مبتنی بر فایده‌مندی معقول با همسایگان، منطقه و جهان نهادینه و اجرایی سازد، تمایلات ویرانگر را محدود کند و با ارائه راهبردهایی، نیروهای سازنده موجود در داخل و عرصه بین‌المللی را تقویت، یکپارچه و بالاتر از همه، عملیاتی سازد.

مهندسی امور بین‌الملل، ادعاهای بزرگی مطرح نمی‌کند اما بر این باور است که با بهره‌گیری از مهندسی ماهرانه در پیوند معقول با روابط، اقتصاد و حقوق بین‌الملل و دیگر رشته‌های ذی‌ربط نه تنها می‌توان از وقوع ستیزه‌های داخلی به منزله موانع پیشرفت، جلوگیری کرد بلکه می‌توان ریشه‌های سُستی و گسستگی تصمیم‌گیری که متأثر از استلزامات روندهای بین‌المللی است را کاهش داد؛ یعنی با رفع مشکلات مزمن و به‌ظاهر حل‌نشده به دلیل پیچیدگی موضوع، زمینه را برای ارائه و اجرای طرح‌ها و نهادهای کارآمد فراهم می‌کند، در نتیجه کارایی و توان پاسخ‌گویی حکومت، رشد و پیشرفت کشور و آبادانی و رفاه آن افزایش می‌یابد.

در این مقاله، ضرورت آگاهی به چهارچوب مهندسی امور بین‌الملل ایجاب می‌کند برای پیشرفت افغانستان، ابتدا به این پرسش پاسخ دهیم که علت اصلی عقب‌ماندگی چیست؟ آیا عوامل داخلی موجب آغاز و ادامه عقب‌ماندگی بوده است؟ یا اینکه آیا عقب‌ماندگی رابطه‌ای با عوامل بیرونی دارد؟ و مهم‌تر اینکه آیا در روند بین‌المللی قادر به رشد و پیشرفت کشور به‌شکلی قاعده‌مند خواهیم بود؟ پاسخ اجمالی نگارنده به این پرسش‌ها «آری» است. توضیح بیشتر آن است که عقب‌ماندگی، متأثر از شیوه تعامل با عوامل دخیل و مؤثر بیرونی است که نمود

بیرونی آن در روابط خارجی متجلی است. بنابراین در این موضوع، مهندسی امور بین‌الملل در پی آن است که در روند جهانی، چه نوع زیرساخت‌ها و روساخت‌های فنی در کنار رشته‌های علوم اجتماعی مشغول به پردازش امور بین‌المللی مانند روابط، اقتصاد، حقوق بین‌الملل و دیگر رشته‌های اشاره‌شده پیوندهای معقولی دارند تا به‌عنوان مثال حتی در جامعه به‌ویژه ناهمگن افغانستان، برای گروه‌های تصمیم‌گیر داخلی به‌منظور برخورداری از حمایت و واکنش مثبت در عرصه بین‌المللی راه‌حل‌های گره‌گشای لازم و کافی عرضه کند.

روابط سیاسی

از آنجا که افغانستان از لحاظ قومی، دینی و زبانی متکثر است، روابط دوجانبه آن با ایران دارای فرازونشیب‌های متعددی بوده است. برای درک بهتر مسئله این پژوهش به ناگزیر مروری بر دو دهه روابط دوجانبه و تأثیر نیروهای سیاسی در امتداد خطوط ریلی رقیب بر آن یعنی از یک سو، پاکستان و از سوی دیگر، کشورهای آسیای مرکزی و روسیه به‌منظور واری فرضیه اصلی مقاله خواهیم داشت تا ضمن تأکید بر اهمیت و پیامدهای بی‌توجهی به روابط سیاسی با افغانستان نشان داده شود که روابط فی‌مابین به نسبت دو مسیر رقیب دیگر، راهبردی، پایدار و متضمن منافع درازمدت ملت‌های منطقه در عصر دموکراسی‌هاست و علقه‌های حیاتی فی‌مابین در نمودهای بیرونی مانند حمل‌ونقل ضرورت دارد.

پس از شکل‌گیری طالبان طی دهه ۹۰ میلادی، دوره دوستی پس‌امداخله شوروی، میان افغانستان با ایران پایان یافت. ایران به‌عنوان نخستین قربانی، با شهادت هشت دیپلمات، خبرنگار و کشتار شیعیان بی‌گناه در مزار شریف مواجه شد. هرچند دولت خاتمی با هوشمندی از تله جنگ با طالبان (در سپتامبر سال ۱۹۹۸) که مهار دوجانبه دومی (پس از قضیه عراق) بود گریخت و دفع مفسد را بر عهده پدیدآوردگان آن گذاشت^(۱۵) اما به‌رغم پشتیبانی مسیر جنوب (مثلث شوم پاکستان - امارات - عربستان) و فرازونشیب مسیر شمال (روسیه، قرقیزستان، ازبکستان و تاجیکستان و...) در سطح منطقه، از مقاومت در مقابل بدخواهان منافع ملت افغانستان، بر نداشت که در شکل مداخله غیرمستقیم بیگانگان به شکل

دست‌نشان‌دگی بود، گذشته‌ای که چراغ راه آینده خواهد بود.

پس از رویداد ۱۱ سپتامبر که سبب تزلزل حیثیت ایالات متحده امریکا و پیامد آن بحران‌های متعدد سیاسی، حقوقی به‌ویژه در سال ۲۰۰۳ و نیز اقتصادی در سال‌های ۲۰۰۷-۲۰۰۸ در سطح بین‌الملل شد، هراسی از تکرار این نوع رویدادها را برانگیخت. از این رو امریکا و هم‌پیمانانش تحت پوشش رهبری قدرت‌های فرامنطقه‌ای در مبارزه با تروریسم، روابط خصمانه‌ای با افغانستان در پیش گرفته‌اند، امری که مفرهائی را برای عیان کردن نیت و اهداف خیرخواهانه طولانی‌مدت ایران در افغانستان برای جهانیان گشود. متقابلاً ایران نیز به دلایل فوق و ذیل، همراه با مجموعه کشورهای بسیج‌شده «با پشتیبانی از اتحاد شمال (ترکیبی از نیروهای تاجیک و ازبک) بر ضد آن دسته از نیروهای پشتون تحت‌الحمايه طالبان و اعراب مقیم که در اصل مورد حمایت عربستان، امارات و به‌ویژه پاکستان بودند، به نفع ملت افغانستان وارد جنگ شد» (آلیکر، ۱۳۸۲: ۳۰۹-۳۰۸).

هرچند برخی بر این باورند که بیشتر شرایطی که امریکا را به سمت مرکز آسیا سوق داد، پیش از حادثه ۱۱ سپتامبر شکل گرفته بود. یعنی پس از فروپاشی نظام دوقطبی، این ناحیه دچار خلأ قدرت شده بود و زمینه برای تجدیدنظرخواهی در نظم جهانی به‌طور رسمی از طرف دولت دوافکتوی افغانستان تحت نام «امارات طالبان» (به ادعای امریکا، تروریسم چندملیتی متأثر از نبود «دموکراسی لیبرالی») و به‌طور غیر رسمی (در مناطق چالش‌خیز آسیای مرکزی، کشمیر هند، سین کیانگ چین و... با سازوکار احتمالی دستیابی به تسلیحات غیرمتعارف) طرح و اجرا شد. «واکنش به بیان هنسن این است که نظم تک‌قطبی از پیدایش چالش‌ها یا چالش‌گران جدی جلوگیری به‌عمل آورد. زیرا در این نظام رقیبانی که همسنگ تک‌قطب باشند وجود خارجی ندارند،^(۱۶) البته پارادوکسی، میان نیرومندی و دوام تک‌قطب در نظام بین‌الملل باقی می‌ماند^(۱۷) (حاجی یوسفی، ۱۳۸۴: ۴۰-۳۶).

به هر حال، اقدامات تروریستی برهم‌زننده نظم موجود، نگرانی طیفی متعارض از کشورها از امریکا تا ایران را از طالبان و نیز فراتر از آن حامی بلاواسطه‌اش، پاکستان برانگیخت. برای ایران این اقدام پاکستان، سرآمد روابط زینبارش از انقلاب اسلامی ۱۳۵۷ تاکنون بود، هرچند پاکستان، در کارنامه روابط خود با ایران، مدعی



حُسن همجواری به دلیل مواردی مانند نخستین شناسنده انقلاب اسلامی و عدم حمایت از رژیم بعثی عراق و... است. اما در مورد اولی، به واسطه اینکه در آغاز این پاکستان بود که «جمهوری اسلامی» شد و به‌طور طبیعی باید از رخ دادن آن در ایران استقبال می‌کرد اما نه تنها، شاهد عدم حمایت واقعی از ایران بوده‌ایم - امری که نافی هویت اعلانی شکل‌دهنده پاکستان پس از جدایی از هند است^(۱۸) - بلکه به این دلیل که خصومت آشکار با ایران را در پیش گرفته، مشروعیت تأسیسی پاکستان نیز زیر سؤال است. در مورد دومی نیز پاکستان، صرفاً تصفیه‌حسابی کهنه با عراق را انجام داد، زیرا عراق را به واسطه عدم حمایت کشورهای عربی در سه جنگ خود با هند، به دلیل قرارگیری به‌عنوان شعبه عربی - اسلامی اردوگاه شرق و به‌ویژه روابط راهبردی با هند مقصر می‌دانست. این در حالی است که این انتقام را هم با مهارت با هزینه ایران عملیاتی کرد.^(۱۹)

پارادوکس‌های پاکستان علاوه بر ایران چنانکه ذکر شد در روابط با افغانستان تلی از روسیاهی است به عنوان مثال به رابطه با قوم آریایی تبار پشتون بنگرید. پاکستان از یک سو، پشتیبان بخشی از پشتون‌ها است تا تاجیک‌ها، هزاره‌ها و... که دیگر متحدان طبیعی ایران هستند، قدرت نیابند و از سوی دیگر، «به دلیل اختلافات تاریخی و از سال ۱۹۴۷ (زمان استقلالش) به دلیل اختلافات مرزی با افغانستان (عمدتاً مناطق پشتون‌نشین) که خواستار بازگرداندن مناطق پشتون‌نشین کشورشان در پاکستان که به زور استعمار انگلیس، از آنها جدا شده بود، هستند» (اختلافات ارضی افغانستان و پاکستان، ۱۳۸۱: ۱۸) در حال سرکوبی پشتون‌هاست. سرکوب‌هایی که پس از یازده سپتامبر ۲۰۰۱ تنها بهانه نوینی یافته است. این پارادوکس هویتی «در رابطه همکاری پاکستان با چین به‌عنوان دولت اشغالگر سرزمین اسلامی، علیه پیکارجویان «سین کیانگ» نیز مشهود است که مورد اعتراض مسلمانان (به‌ویژه اعراب سنی در مورد مبارزان ETIM و ترک‌ها برای مبارزان ETLO) قرار گرفته است» (Times of India, 2004: 3).

با روی کار آمدن حکومت دوفاکتوی (عملی) طالبان، در آغاز با توجه به چیرگی طالبان بر حدود ۹۰ درصد افغانستان به سرکردگی پاکستان این انگاره مطرح شد که «امارات طالبان» به‌عنوان دولت قانونی مورد شناسایی بین‌المللی قرار گیرد^(۲۰)

که تنها شناسایی دوژوره (رسمی) سه دولت مثلث شوم و شناسایی دوفاکتوی برخی دولت‌ها را کسب کرد. ترکمنستان، نخستین کشور آسیای مرکزی بود که ماهیت مسیر شمالی افغانستان را علنی کرد و با توجه به ملاحظات حقوق بین‌الملل، در رابطه با درگیری افغانستان اعلام بی‌طرفی (درعمل، مثبت) کرد اگرچه روابط خود با اتحاد شمال که شامل توافقنامه‌های تجاری می‌شد را نیز حفظ می‌کرد. در همین چهارچوب زمانی، دولت دیگری مانند قرقیزستان نیز از لزوم تماس با رژیم حاکم بر افغانستان و حتی شناسایی طالبان سخن گفتند. مقامات روسیه نیز در پاییز سال ۲۰۰۰ اظهاراتی مبنی بر اینکه باید نقش طالبان به‌عنوان مهم‌ترین نیرو در افغانستان مورد شناسایی قرار گیرد، ابراز کردند. آنان درحالی‌که از حمایت از اتحاد شمال دم می‌زدند تماس‌های تازه‌ای با پاکستان برقرار کردند و وقتی موضوع برملا شد استدلال نمودند که در زمینه حمایت مداوم این کشور از طالبان و موضوع پایگاه‌های تروریستی در افغانستان قصد دارند بر پاکستان فشار وارد کنند.

بنابراین بدیهی است که علقه‌ای حیاتی و راهبردی میان منافع ملت افغانستان و دو مسیر همسایه جنوبی (پاکستان) و شمالی وجود ندارد. ایران نیز به دلیل منافع ملی و همچنین خسارات وارده، حتی از منظر «نزاکت بین‌المللی» در چهارچوب حقوق بین‌الملل متعهد به احترامی به آنها نمی‌باشد. البته ویژه این موضوع، ایران به درستی از راه‌اندازی اتصال خط ریل ۶۵۰۰ کیلومتری اسلام‌آباد، تهران، استانبول - تحت پوشش سازمان اکو - در ۲۳ مرداد ۱۳۸۸ استقبال کرد، هرچند منافع اقتصادی این طرح از جمله کاهش هزینه‌های بازرگانی (مانند کاستن ۱۵ روز از طول سفر و یا نمایندگی ایران در واشینگتن و... و یا در دوره پهلوی دوم، نظیر بسط نوع خط ریلش تا زاهدان) برای پاکستان بیشتر است.

افزون بر این، در راستای نظم دوم جهانی تحمیلی بر آسیا، هنوز نظیر نشست «دوشنبه» در ژوئیه ۲۰۰۹ و یا رهنامه حمل‌ونقل امریکا به افغانستان (حدود ۷۵ درصد) در محور شمالی - جنوبی و بالعکس سیاست‌های حمل‌ونقلی برای افغانستان ترسیم می‌شود که خلاف منافع ملی ایران می‌باشد. البته از آنجا که با رهنامه اصیل آسیایی - نمودش کریدور ابریشم و راه ادویه - پایه‌گذاری شده در نظم نخست جهانی ناسازگار است و نیز با توجه به حوادث بین‌المللی مانند ۱۱ سپتامبر،





امکان مانور و تغییر در میان آسیایی‌ها و جهانیان به گوش می‌رسد، تحولی که حتی حکم تیر پایانی در عرصه روابط رسمی بین‌الملل، علیه حکومت طالبان به مباشرت پاکستان! - هر چند توأم با تزریق مسکن‌هایی^(۲۱) - را هم رقم زد و روند نوینی در افغانستان با عنوان عمومی تعامل جهانی با افغانستان را در بن ۲۰۰۱، توکیو ۲۰۰۲، برلین ۲۰۰۴، لندن ۲۰۰۶، پاریس ۲۰۰۸ و لاهه ۲۰۰۹ با دستورکارهای متعدد آغاز کرد. روندی که تحت فشار هژمون و در پرتو کمک‌های اقتصادی و نیز بهره‌گیری از نهادها و سازمان‌های حقوقی جهانی و منطقه‌ای، آغاز راهی است که می‌خواهد ساختارهای سیاسی، اقتصادی و حقوقی این کشور را شکل دهد و صلح و ثبات را توسط آنها برقرار نماید.

البته در ارزیابی حادثه ۱۱ سپتامبر، شاهد تعدیل نظر واقع‌گرایی کلاسیک^(۲۲) در قالب نومحافظه‌کاری (هنجاری) و در بستر ایده‌های بلندپروازانه با شکل‌دهی به تحولات بسیار عظیم نظامی - امنیتی عمدتاً سخت‌افزارانه در روابط بین‌الملل بودیم که سبب افراط‌گرایی‌ها و کاستی‌های فراوانی شد که حتی اروپا - متحد اصلی - را دارای توانمندی کافی برای مشارکت با امریکا نمی‌دانست و بر همین اساس، موضوع اقدام مستقیم نیروهای برترین ابرقدرت نظامی جهان در کانون‌های حیاتی گیتی موضوعیت یافت (شیرازی، ۱۳۸۲: ۳۱۰).

اما با روی کار آمدن اوباما، ارزیابی‌ها نشان دادند که گسترش فساد در افغانستان سبب افزایش تولید و قاچاق مواد مخدر و همچنین افزایش فعالیت مجدد شورشیان شده است. ضمن اینکه به نظر رابرت گیتس - وزیر دفاع ایالات متحده - اهداف پیشین امریکا در افغانستان بیش از حد، گسترده و درازمدت بوده (کوپر، ۱۳۸۷) و حجم زیادی از کمک ۳۸ میلیارد دلاری امریکا برای بازسازی افغانستان طی هشت سال گذشته حیف و میل شده و از ترتیبات حقوق بین‌الملل نیز سوء استفاده شده است.

دولت افغانستان چند سال پس از انتقال قدرت به حکومت کرزای، دوستی راهبردی ایران را شفاف و پاک لقب داده است. به‌ویژه آنکه هرچند در این مدت، افغانستان وارد مرحله نوینی از تاریخ سیاسی، اقتصادی و حقوقی خود و فرصت مناسبی برای رشد و پیشرفت شده و «گرچه این دولت توانسته در پرتو برخورد

پراگماتیک با مسائل نه تنها تا کنون دوام آورد بلکه موفق شود روابط معقولی با همسایگان برقرار کند و در اداره سیاسی و اقتصادی کشور، پیروزی‌های به‌دست آورد ولی هنوز خیلی زود است که مشکلات پیچیده به‌عنوان نمونه در جغرافیای سیاسی این کشور را پایان یافته بدانیم زیرا افغانستان از آغاز یک «ملت» بر پایه معیارهای مرسوم نبوده و در واقع، در سایه شرایط ژئواستراتژیک در بازی بزرگ سده نوزدهم از به هم پیوستن قبایلی ناهمگن پدید آمده است. لذا یارای حل قطعی دشواری‌های خود را ندارد مگر به یاری دوست و همسایه‌ای آزمون پس داده (مجتهدزاده، ۱۳۸۳: ۱۵). از این رو این طرح نمونه‌ای ایده‌آل و گریزناپذیر پیش روی این کشور است.

البته نقدی از منظر سیاست بین‌الملل به ایران نیز وارد است که گرچه «مسئله‌های» افغانستان [از جمله ترانزیت ریلی] در دستگاه تصمیم‌گیری ج.ا.ایران مورد توجه قرار گرفته است، اما به‌نظر می‌رسد میزان توجه موجود، به اندازه عمق و وسعت اهمیت افغانستان در سیاست خارجی ایران نیست.^(۲۳) نقش‌آفرینی ایران در حوزه جنوبی خلیج فارس و آسیای مرکزی، تعامل ایران با روسیه و اروپا، چانه‌زنی با رقبای منطقه‌ای مثل پاکستان و حتی کوشش موفقیت‌آمیز برای کاهش فشارهای امریکا، به نوعی تحت تأثیر موفقیت یا ناکامی ایران در افغانستان قرار دارد. افزون بر این، باید اقرار کرد که در دستگاه تصمیم‌گیری ج.ا.ایران نسبت به مسائل افغانستان، تضاد، تعارض و رقابت وجود دارد. نفس اختلاف، مشکلی ایجاد نمی‌کند اما این تعارض باید در مکان واحدی جمع شود و به یک تصمیم واحد، سازنده، کارا و مؤثر تبدیل شود. به‌نظر می‌رسد در این زمینه کاستی‌هایی وجود دارد. حوزه اجرا نیز آینه‌ای از حوزه تصمیم‌گیری است و حتی تعارض‌ها و رقابت‌ها در این عرصه بیشتر خود را نمایان می‌سازد»^(۲۴) (شفیعی، ۱۳۸۳: ۸۴۹-۸۴۸).

روابط اقتصادی

اقتصاد سنتی افغانستان عمدتاً بر پایه کشاورزی و دامداری (گوسفند و بز) قرار گرفته که پس از دو دهه جنگ (۲۰۰۱-۱۹۷۹)، بسیار غیررقابتی و ناکارا شده است. در بخش کشاورزی عمدتاً معیشتی، تنها ۱۵ درصد زمین‌ها قابل کشت و

بهره‌برداری و از میان آنها، فقط در ۲۳/۸۶۰ کیلومتر از خاک این کشور می‌توان کشت آبی انجام داد. اقتصاد کشاورزی به دلایلی چون منابع آب مشروب محدود، خاک فرسوده ناشی از چرای مفراط، جنگل‌زدایی به منظور تأمین سوخت و مصالح ساختمانی، پیشروی صحرا، و... نیز دچار ناکارآمدی است.

تنها محصول پررونق، از نظر سودآوری و داشتن ارزش افزوده خشخاش است که کشور را وابسته به معضل مواد مخدر کرده است^(۲۵) که از نظر حقوق بین‌الملل غیرقانونی و نامشروع و از نظر سیاست بین‌الملل آشوب‌آفرین می‌باشد.

عملیاتی کردن همین اندک مزیت‌های اقتصادی افغانستان در مقولات یادشده مانند کشاورزی و دامداری نیز در گرو تحقق بسترهای حمل‌ونقلی است، چنانکه به طور مثال می‌توان به بهره‌برداری از معادن این کشور اشاره کرد، «در خصوص اقتصاد کانی، هرچند دارای منابع بالقوه طبیعی نظیر گاز طبیعی، نفت در منطقه شبرغان، زغال‌سنگ و مس در منطقه گولر، کرمیت، تالک، باریت، سولفور، قلع، روی، سنگ آهن، سنگ‌های قیمتی، نیمه‌قیمتی و... در جای جای آن می‌باشد اما به دلیل نداشتن کارخانه‌های ذوب و پالایش^(۲۶) و نیز دانش فنی و نیروی انسانی ماهر، در کوتاه‌مدت و بالفعل قادر به حرکت در آوردن موتور پیشرفت افغانستان نیست» (احمد دولت‌آبادی، ۱۳۸۲: ۲۴۷).

راه چاره برای صادرات مواد معدنی که طی سه سال آینده از مناطق مرکزی و... استخراج می‌شوند به بیان مقامات وزارت معادن و صنایع افغانستان ایجاد خط ریل است، زیرا انتقال آن با وسائط نقلیه، مشکل و غیراقتصادی است. بالاتر از آن، تأسیس و سودآوری پالایشگاه‌ها و ایجاد دانش فنی، در گرو زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و ارتباطاتی است. اما هشدار به سیاست‌گذاران ایرانی این است که وزارت معادن افغانستان در حال انجام کارهای مقدماتی برای تغییر نوع خط ریل از نرمال به سازگار با کشورهای CIS^(۲۷) بوده و در این راستا قرار است با حمایت ۱۷۵ میلیون دلاری بانک آسیایی به‌علاوه بودجه ۵ میلیون دلاری دولت افغانستان از ساخت (و ادامه) مسیر ازبکستان - مزارشریف در سال ۲۰۱۰ حمایت شود. از سوی دیگر، شاهد اعلان حمایت وزیر مالیه افغانستان از ادامه احداث خط آهن پاکستانی در مسیر پیشاور - تورخم در دو سال آینده هستیم. البته خوشبختانه همین مقامات

اذعان دارند که احداث خط ریل به مطالعات اقتصادی و دیگر موارد ذی‌ربط دقیق نیازمند است، هرچند خطر جدی است. افزون بر این، شرط ضمن عقد (احداث خط ریل) تعهدات شرکت‌های چینی در تأسیس کارخانه‌های افغانی نویدبخش است تا آنجا که دولت افغانستان را علاقه‌مند به مسیر ریلی بدخشان برای اتصال به چین کرده است.

اقتصاد تولیدی نیز طی دو دهه جنگ به شدت افت کرده است و همچنین خدمات، در خوش‌بینانه‌ترین آمارهای جدید تنها ۲۰ درصد تولید ناخالص داخلی را شکل داده و ۱۰ درصد از نیروی کار را با توجه به نوع اشتغال در آغاز حرکت افغانستان برای بازسازی دربرگرفته است (اقتصاد ایران، ۱۳۸۳: ۴۲).

افزون بر موارد یادشده، امید به اقتصاد انرژی که گاهی شعله‌ور می‌شود هم به دلیل نبودن زیرساخت‌های اقتصادی، به‌ویژه در امر ترانزیت، مانند خطوط ریلی با همه تأکیدها و پافشاری‌های سیاسی هژمونی امریکا انجام نشد. زیرا صرفه اقتصادی برای یک شرکت چندملیتی نظیر «یونیکال» را هم نداشت تا به سرمایه‌گذاری خود تداوم بخشد، درعین حال از پشتیبانی قواعد حقوق بین‌الملل نیز برخوردار نشد. این در حالی است که تحقق ترانزیت انرژی، با راه‌اندازی خطوط ریلی در محور شرق به غرب، هم به دلیل موانع طبیعی در مسیر شمال به جنوب، و هم به خاطر بازارهای مصرف فزاینده اروپایی امکان‌سنجی بالایی دارد. پس، صنعت حمل‌ونقل ریلی، در این خصوص نیز از اهمیت و تقدم بالایی برخوردار است اگر جهت حرکت به سوی بازارهای هم‌مبادله‌ای در غرب و شرق افغانستان باشد. به یاد داشته باشید که صنعت ریلی از گذشته تا کنون، از مهم‌ترین عوامل پیشرفت اقتصاد جهان - هم‌زمان با انقلاب صنعتی - است، و راه‌آهن به‌عنوان بنگاه اقتصادی با بهبود کارایی و بهره‌وری، همواره با حداقل منابع، حداکثر سود را تأمین کرده است.

البته نقدی از منظر اقتصاد بین‌الملل به ایران نیز وارد است. ابوالفضل بهره‌دار دبیر انجمن مهندسی حمل‌ونقل ریلی ایران، با بررسی هزینه‌ها نشان می‌دهد که در شرایط فعلی با این سطح از بهره‌وری هزینه تمام‌شده حمل هر تن - کیلومتر بار ریلی در ایران بالاتر از سیستم جاده‌ای است و به همین دلیل فاقد مزیت است. حال



آنکه در سیستم اقتصادی باید برای صنعت ریلی پر از مخاطره (risk)، سودی دست کم دو برابر سود متوسط سیستم بانکی مانند صنعت راه آهن باری امریکا با به ترتیب ده و پنج درصد در نظر گرفت،^(۲۸) در این میان، ورود مؤثرتر بخش خصوصی، ضرورت دارد که تاکنون از نظر حجم حدود ۴۰ درصد واگن های مسافری و ۸۰ درصد واگن های باری، و از نظر میزان کل سرمایه گذاری کمتر از ۳۴۰ میلیارد تومان بوده حال آنکه زمینه رشد فراوانی در این زمینه وجود دارد.^(۲۹) چنانکه می توان آن را با مدل دسترسی آزاد به شبکه ریلی تقویت کرد.^(۳۰) تجربه اکثر کشورهای اروپایی هم نشان می دهد که نباید به دنبال این بود که ۱۰۰ درصد از هزینه های حق دسترسی را از مالک واگن یا قطار تأمین کرد، بلکه شرایط باید به گونه ای رقم بخورد که قدرت رقابت مؤثر سیستم ریلی با جاده ای حفظ شود که بالعکس شاهد ناعادلانه بودن شرایط دسترسی به ریل در مقایسه با جاده، عدم اعتماد لازم به بخش خصوصی، بی ثباتی مدیریتی، عدم شفافیت درآمد هزینه هستیم. بنابراین با شرایط فعلی در بهره وری نمی توان هم زمان با برآورد هزینه های شبکه زیربنایی، امیدی به وجود مزیت سرمایه گذاری برای سرمایه گذاران در بخش صنعت ریلی به نحو مناسب و پایدار داشت.

اقتصاد سیاسی بین المللی

به بیان گیلپین، تنش ها و کنش های متقابل میان سیاست و اقتصاد، جوهره اقتصاد سیاسی بین المللی را شکل می دهد (Gilpin, 1996: 9) پس افزون بر اهمیت حیاتی مؤلفه سیاسی، باید ملاحظات اقتصادی را به منظور بهره گیری از امکان سنجی ریلی، در کنار شرایط داخلی و موقعیت های خارجی در نظر داشت که در عمل، تفکیک ناپذیرند. از این رو، در این مقاله در طیفی از مقولات سیاست بین الملل محض مانند قدرت، و توانمندی مدافعان هر یک از سه نوع خط ریل یاد شده در عرصه جهانی... تا مقولاتی از نوع اقتصاد محض مانند بازده و نحوه سرمایه گذاری، نوع و بازپرداخت تأمین مالی پروژه... تا موضوعاتی چون تأیید هژمون از نظر سیاسی و سازگاری با جهانشمولی آن... یا در عرصه اقتصادی (تقسیم بین المللی کار) و... می گنجد؛ عوامل دخیلی که باید به طور ترکیبی و هم زمان در جهت تحقق

این پروژه مورد واری و پیگیری قرار گیرند. به این دلیل، تأکید این تحقیق بر اقتصاد سیاسی توجیه می‌یابد که بر تأثیر متقابل شیوه‌های پیچیده و شگفت‌انگیز (Jakson, 1999: 176) میان سیاست و اقتصاد می‌پردازد؛ شناختی که کمترین ضرورت برای عملیاتی کردن این طرح است و چنان‌که ذکر شد هر چه رشته‌های مشغول در امور بین‌الملل افزایش یابد، کیفیت و سرعت کار بیشتر خواهد شد.

البته نقدهایی بر تحلیل‌های رشته اقتصاد سیاسی بین‌المللی وارد است مانند این تذکر که نفوذ نسبی تجسم میان سیاست و اقتصاد، در شکل کنونی دولت و بازار، طی زمان و در اوضاع و احوال متفاوت تغییر می‌کند. در پاسخ می‌توان گفت این دو نیرو همیشه به هم مرتبط بوده و هیچ‌گاه مستقل از یکدیگر وجود نداشته‌اند (Goddard, 1996: 9)، یا در عصر تدبیر امور جهانی، می‌توان نارسایی‌هایش در تحلیل امور را به استناد درس‌های مجموعه پنج‌جلدی گردآوری‌شده از اندیشمندان برجسته ترمیم کرد (Cameron, Nesvetailova, Palan 2008) تا آنجا که اقتصاد سیاسی جهانی به چنان رشته جامعی بدل شده که مدعی است رشته روابط بین‌الملل را هم به‌عنوان زیررشته‌ای دربر گرفته است (Jakson, 1999: 176). بنابراین ثابت شد دست‌کم، موضوع این تحقیق نمی‌تواند در چهارچوب محدود یک رشته مانند روابط بین‌الملل و یا غیر آن حل و فصل شود. البته هنر آن است که دیگر رشته‌های بین‌المللی ذی‌ربط نه افزوده که سبب اغتشاش نظری و طبعاً عملی می‌شود، بلکه ترکیب شود تا در دو چهارچوب «مهندسی امور بین‌الملل و اقتصاد سیاسی جهانی» مطرح شد.

نقد دیگر آن است که اقتصاد سیاسی بین‌المللی، اصطلاحی پر از ابهام است (Gilpin, 1996: 10) اما می‌توان آن را مجموعه‌ای از سؤالاتی که در نتیجه تأثیر متقابل قدرت سیاسی و فعالیت‌های اقتصادی مطرح می‌شوند، به‌شمار آورد. پرسش‌هایی که باید با هرگونه ابزار روش‌شناختی و نظریه‌ای در دسترس، مورد بررسی قرار گیرند (Tooze, 1984: 10). این امری است که اکنون با توجه به جلوه‌گری اقتصاد سیاسی جهانی باید برای تحقق آن بر عوامل محوری و دخیل مانند سرمایه، قدرت، کار، شرکت و جهانی‌شدن به‌طور پویا و هم‌زمان که در امثال این پروژه مؤثر هستند، به‌کار گرفت تا آن را عملیاتی کند. زیرا اقتصاد سیاسی جهانی ادعا نمی‌کند که

اقتصاد و یا صرفاً منافع مادی به تنهایی، در قلب هر رویدادی مانند این پروژه، یا دیگر فرایندهای حوزه بین‌الملل یا جهانی موجود هست. اقتصاد سیاسی جهانی، اقتصاد را تقدم نمی‌بخشد بلکه یک شیوه سیاسی - اقتصادی از تحلیل یا تحلیلی را که جدایی میان سیاست، اقتصاد و جامعه را انکار می‌کند، برای حل موضوع، تقدم می‌بخشد (Palan, 2000) که ضرورت انکارناپذیری در حل مسئله این مقاله دارد.

«بنابراین اگر چه رهیافت اقتصاد سیاسی بر مبنای استفاده از روش و نظریه‌های علم اقتصاد سودمند است، اما صرف اتکا به آن، در ایجاد چهارچوبی جامع و قابل قبول برای پژوهش علمی کافی نیست. مفاهیم، متغیرها و روابط علی هنوز به‌طور منظم گسترش نیافته‌اند چرا که غالباً عوامل سیاسی و دیگر عوامل غیراقتصادی ناچیز شمرده شده‌اند. در واقع، تدوین یک نظریه اقتصاد سیاسی، مستلزم درکی کلی از فرایند تغییر اجتماعی، از جمله شناخت روش‌های تعامل جنبه‌های مختلف اجتماعی، اقتصادی و سیاسی جامعه است (Gilpin, 1996: 10). با این توضیحات نظری به صحنه عملی و اجرایی باز می‌گردیم.

بازسازی افغانستان

با توضیحات پیشین، نتایجی را برای این بخش می‌توان توصیه کرد. از جمله اینکه پروژه بازسازی نه تنها به تجربه و عملکرد کارگزاری‌های دولتی و غیر رسمی، بلکه به سازوکار و کارایی بازارها بستگی دارد و زیرساخت‌هایی مانند حمل‌ونقل از اهمیت حیاتی برخوردار هستند. از این رو مهم‌ترین اقدام برای پیشرفت، باید بسترسازی برای حمل‌ونقل به‌منظور گسترش صنعت و تجارت به مقیاس دست‌کم منطقه‌ای باشد. زیرا با ایجاد پروژه‌های عظیم پیشرفت‌گرا با مزیت‌های نسبی در زمینه‌های یادشده به کمک حمل‌ونقل منطقه‌ای، می‌توان بر بسیاری از مشکلات بازسازی فائق آمد. چنان‌که ولی‌محمد - معاون وزرات فواید عامه [ترابری] دولت کرزای - در پاسخ به این پرسش که بازسازی از کجا باید شروع شود و اولویت‌ها کدامند؟ پاسخ داد که «تحقیقات، نشان داده است که قدم اول، شاه‌راه‌ها است. زیربنای افغانستان بر پیشرفت راه‌ها و شیوه‌های حمل‌ونقل گوناگون بنا نهاده شده است. در گذشته، در این بخش پیشرفت‌های شایانی کرده بودیم، بنابراین باید با

احیای آن پیشرفت را آغاز کرد. هرچند ۵۸۰ میلیون دلار هزینه بازسازی در این خصوص تخمین زده می‌شود، اما آسیبی که از عدم وجود آن در کشور بر دولت هزینه می‌شود بالغ بر ۱۵ میلیون دلار در سال است. لذا بازسازی باید به‌گونه‌ای از پیشرفت این بخش‌ها به‌ویژه حمل‌ونقل در چهارچوب ترانزیت بین‌المللی با کشورهای همسایه آغاز شود». البته این هشدار مطرح است که پروژه‌های ریلی به دلیل بازه زمانی بلندمدت‌تر نسبت به پروژه‌های جاده‌ای هم در ساخت و هم در بهره‌برداری، در اولویت دوم سیاست‌گذاری و نیازمند وفاق عامی است. امید است که چهارچوب‌های علمی این مقاله، نقش کاتالیزوری را در رفع این پراکندگی در تصمیم‌گیری داشته باشد.

از آنجا که «دولت افغانستان اظهار داشته که مشکل دیگر در حل معضل یادشده آن است که طرحی برای اتصال ترانزیت ریلی وجود ندارد!» (وکیلی، ۱۳۸۲: ۲۱۰) درحالی‌که دست‌کم حدود ۳۵ سال قبل حکومت ایران پیشنهادی برای احداث خط آهن به افغانستان داد - طرحی که می‌توانست همه شهرهای عمده آن را به یکدیگر مرتبط نماید و با آنکه در آن زمان افغانستان هزینه انجام طرح را نداشت، دولت ایران آماده پرداخت ۱۲ میلیون دلار وام بلاعوض به افغانستان بود. نگارنده امیدوارست تحقق چنین طرحی ضمن رفع معضل یادشده که البته بر خود واجب می‌داند از الهام‌بخش بزرگ کریدور شرق به غرب شادروان محمد مصدق یاد نماید، دوستی راهبردی دو ملت را گوشزد کند. زیرا افغان‌ها می‌توانند با نگاهی به دهه‌های گذشته، ضمن مقایسه عملکرد دولت‌های حامی سه مسیر یادشده دریابند کدام‌یک منافع ملت افغانستان را دنبال کرده و در ضمن به‌رغم همه دگردیسی‌های کلان، نظیر انقلاب بزرگ ۱۳۵۷، همچنان پشتیبان آنها باقی مانده است. این در حالی است که در سوی دیگر، در عمل شاهد تجارب مداخله روس‌ها، و از سوی دیگر قدرت‌ها و شبه‌قدرت‌های فرامنطقه‌ای به مباشرت پاکستان در افغانستان، و جاه‌طلبی‌های بلندپروازانه ناکجاآبادی با عنوان کریدور حیاط‌خلوت بوده است.

اکنون دولت افغانستان با نگاهی به اصالت سنت آسیایی (نظم نخست جهانی) رو به سوی غرب کرده است. ایران این امر را باور کرده که در مرزهای مشترک، با تأمین همه کالاهای مورد نیاز افغانستان، سرآغاز^(۳۱) همکاری مبتنی بر احترام و

منافع متقابل با دولت جدید در مقولات حمل و نقلی، ترانزیت و دادوستد را پایه گذاری کرده است. در همین راستا، در اجلاس سران اکو در ترکیه (۲۰۰۳)، رؤسای جمهور ایران، افغانستان و تاجیکستان توافق کردند راه‌های ترانزیتی را از ایران به تاجیکستان وصل کنند^(۳۲) و سپس در سطح «وزیران راه و ترابری ایران، تاجیکستان و وزیر فواید عامه افغانستان در کابل توافق‌نامه‌ای مبنی بر پیشرفت و نوسازی راه‌های ترانزیتی در میان خود امضا کردند» (وکیلی، ۱۳۸۲: ۲۰۵).

بررسی احداث شاهراه کابل - بامیان - هرات در سال ۱۳۸۷، نوید رهگشایی در تکمیل و تسهیل مسیر ریلی طرح منتهی به حمل و نقل چندوجهی است. کرزای - رئیس‌جمهور افغانستان، از وزیران مالیه (دارایی) و فواید عامه کشورش خواسته است تا کار مطالعه و نقشه‌برداری شاهراه یادشده را آغاز کنند که از محل بودجه عمرانی دولت، یک و نیم میلیون دلار اختصاص یافته است و از پرهزینه‌ترین پروژه‌ها در افغانستان خواهد بود. به گفته مقامات، برآوردهای اولیه نشان می‌دهد که هر یک کیلومتر این شاهراه، حدود نیم میلیون دلار هزینه دربر خواهد داشت و در مجموع طبق محاسبه ایتالیایی‌ها، چهل میلیون دلار برآورد می‌شود که سالانه صدها میلیون دلار نفع اقتصادی خواهد داشت. مسیری که از مناطق ناهموار و کوهستانی مرکز افغانستان خواهد گذشت و برای ساختن آن، لازم است تونل‌های زیادی از داخل کوه‌ها و مناطق مرتفع، زده شود که از ولایت‌های میدان وردک، دایکندی، بامیان، غور و هرات خواهد گذشت. این کار، بیش از همه موجب شادمانی و امیدواری مردم تهیدست در مناطق دور افتاده مرکزی افغانستان (هزاره‌ها) خواهد شد. مردمی که تقریباً در همه عرصه‌های زندگی خود، از جمله بهداشت، درمان، آموزش و اقتصاد، محتاج راه و جاده‌ای برای ارتباط یافتن با خارج از این مناطق صعب‌العبور هستند و بالاتر از همه، مسیر این حرکت در جهت منافع دیرپای ملت افغانستان است.

ارزش ترانزیت حمل و نقل ریلی

افغانستان، به رغم محصور بودن در خشکی، به دلایل ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک مانند قرار گرفتن در قلب آسیا، در صورت بهره‌گیری هوشمندانه و بهینه از توان

حمل و نقل ریلی منتهی به طرح جامع حمل و نقل چندوجهی، افزون بر تأمین نیازهای داخلی (نقل و انتقال کالا، خدمات و مسافر)، می‌تواند در چهارچوب یک شبکه جامع ارتباطی میان کشورهای واقع در منطقه و آن سوی منطقه، از ظرفیت ترانزیتی ریلی یادشده به منظور رشد و پیشرفت پایدار کشور، منطقه و با شکستن بن‌بست این قاره، به آسیا خیر فراوانی برساند.

ترانزیت و جابه‌جایی کالا، ارزش اقتصادی - سیاسی بالایی دارد و بعضاً مانند ترانزیت نفت حتی ارزش راهبردی نیز دارد. در این میان ریل نسبت به رقیب خود، خطوط لوله، مزیت‌های متعددی مانند کاربری‌های چندگانه، سرعت عمل بالاتر در بازپس‌دهی سرمایه و موارد دیگری را هم دربر دارد. در زمینه خدمات مانند رشد و توسعه گردشگری، صنعت حمل و نقل ریلی به واسطه مزیت‌هایی که دارد، گریزناپذیر است - زیرا حمل و نقل هوایی گران است و از سوی دیگر حمل و نقل جاده‌ای مطمئن نیست. بنابراین، در ترانزیت ریلی علاوه بر جابه‌جایی کالا، حمل و نقل مسافر نیز به دلیل هزینه کمتر و رفاه بیشتر از مزیت‌هایی برخوردار است، به شرط آنکه هدف‌گذاری‌های مناسبی را داشته باشد که مقایسه ریل یادشده با گزینه‌های رقیب کاملاً آشکار است.

از این رو، اهمیت نقش زیرساخت‌ها و ساخت‌های مربوط به امر ترانزیت ریلی به منظور رشد و پیشرفت اقتصادی و سیاسی ایران - افغانستان آشکار می‌شود. اینجاست که دلیل ورود این پژوهش به حوزه اقتصاد سیاسی بین‌الملل قابل طرح است. زیرا قادر است مشکلی که فراروی ایجاد تأسیسات و خدمات مرتبط با این موضوع وجود دارد که همانا «تفاوت و تعارض عرض ریل مناطق همسایه با افغانستان» است را حل کند، شایان توجه است که صورت مسئله را نیز نمی‌توان پاک کرد زیرا به‌رغم دشواری‌های احداث این مسیر، موضوع ارتباط و اتصال این مناطق با همدیگر و جهان خارج به قدری مهم است که به عنوان مثال «قزاقستان که خواهان ارسال نفت خود از یک سو به چین، و از سوی دیگر به اروپاست در حد کارشناسی، به‌رغم هزینه بسیار سنگین، قصد ساخت ریل نرمال میان ایران و چین را دارد» (بندر و دریا فروردین، ۱۳۸۳: ۸۱). البته این امر نویدبخش است و می‌باید مورد حمایت جدی ایران واقع شود. زیرا افغانستان

می‌تواند از خطوط ریلی نرمال آسیای مرکزی استفاده کند و آنها نیز می‌توانند از مواهبی که در جنوب، شرق و مهم‌تر از همه غرب کشورشان وجود دارد، برخوردار شوند.

حمل‌ونقل چند وجهی، افق آتی

هدف از توسعه حمل‌ونقل چند وجهی در جوامع پیشرفته، گردآوری منسجم و هماهنگی میان عواملی مانند مدیریت ترابری، صاحبان کالا، مراکز تولید، مصرف و ذخیره کالا به همراه سرمایه‌گذاری بین‌المللی است تا کالاها در اسرع وقت به مقصد برسند. از این رو طرح این پژوهش، پیش‌شرط پیشرفت حمل‌ونقل چند وجهی است چرا که نحوه ارتباط میان حلقه‌های حمل‌ونقل بسیار مهم است و تلاش در تسهیل و ساده‌سازی ترخیص یا تحویل کالا در مراکز همگرایی خطوط مختلف، بسیار حیاتی است. این نوع حمل‌ونقل زنجیره‌ای، انتقال بار یا مسافر را از طریق مجموعه‌ای از شبکه‌های حمل‌ونقل ریلی در کنار حمل‌ونقل جاده‌ای، هوایی... دربر می‌گیرد تا بتوان با استفاده از کانتینرهای یکنواخت (به‌مثابه نماد جهانی شدن) و با یک نوع کاربرد به توسعه حمل‌ونقل چند وجهی پرداخت که در نهایت به رشد و پیشرفت کشور و منطقه می‌انجامد؛ به‌ویژه که این امر با گشایش جاده جدیدی در غرب افغانستان، یعنی بزرگراهی ۲۰۰ کیلومتری، با حدود ۸۵ میلیون دلار هزینه توسط هند که مرزهای افغانستان و ایران را در مسیر شهرهای کابل، قندهار و هرات در محور شمالی - جنوبی به هم متصل کرده در حال عملیاتی شدن است که محور ریلی شرق به غرب و بالعکس این طرح را تکمیل می‌کند. از این رو پس از راه‌اندازی خط ریلی یادشده در کنار مسیر جاده‌ای، و هوایی توسط افغانستان و دیگر کشورهای اشاره‌شده به سوی ایران با توجه به توجیحات متعدد مطرح‌شده، با تجمع و ساماندهی که از ابعاد گوناگون سیاست و حقوق بین‌الملل تا بستر اقتصاد بین‌المللی (سازماندهی نمایندگان کشورهای منطقه در شکل شرکت‌های چندملیتی) را دربر گرفته باشد، می‌توان با بهره‌برداری از سرمایه‌های عظیم منطقه مانند به‌کارگیری حداکثری ظرفیت‌های فرودگاه امام خمینی (ره) به سوی کشورهای غربی و عربی به پرواز در آمد.

نتیجه‌گیری

موانع سیاسی، حقوقی، اقتصادی، ژئوپلیتیکی، فنی و... جدی بر سر تحقق طرح ذکر شده در مقاله قرار دارد که به اجمال واریسی شد و با رفع آنها پیشرفت پایدار ایران، افغانستان و کشورهای منطقه تحقق می‌یابد، امری که بی‌صبرانه خواست‌های ملت‌های منطقه مانند افغانستان است به‌ویژه که هفت سال پس از روی کار آمدن دولت کرزای، توقعات مردم افغانستان و مداخله‌کنندگان در آن برآورده نشده است. به‌جای آن، بسیاری، بر فساد و بی‌کفایتی دولت افغانستان، یا به بیان به ترتیب، وزرات امور خارجه و دفاع دولت اواما - «دولت تخدیر» و «ضعیف‌ترین دولت جهان» - پای می‌فشارند و برخی آن را به اندازه شورشیان طالبان، سبب بی‌ثباتی مژمن این کشور به دلایلی چون وضعیت آشفته و درهم‌وبرهم، شائبه تقلب انتخاباتی و... می‌دانند. مواردی که موجب تنش بیشتر میان طرفین بازیگر در افغانستان، و از سویی، دست‌مایه خوبی برای رقیبان کرزای برای بی‌اعتبار کردن بیشترش نزد غربی‌ها، و فاصله‌گیری متحدانش شده است.^(۳۳) از این رو راه حل پیشنهادی، گره‌گشای بن‌بست ریلی قلب آسیا و نیز تدوین چهارچوب‌های یک طرح جامع، و نقشه راه بین‌المللی کاملی برای اقدام به‌منظور رفع کلیه مشکلات بین‌المللی پیش روی حمل‌ونقل بین‌المللی ریلی برای ایران، کشورهای منطقه، و طبعاً جهانی است.

این طرح، می‌کوشد گره‌گشای معضل هزارتویی باشد با عبرت آموزی از مناقشاتی مانند آنچه بارها کرزای متقابلاً در واکنش به ناکامی‌ها، انگشت اتهام دولت را به سوی متحدان بین‌المللی‌اش، به دلیل اینکه هم در وضعیت عدم پیشرفت موجود نقش اساسی دارند و هم اینکه فساد نیز در نهادهای سیاسی، اقتصادی و حقوقی بین‌المللی کمتر از ادارات دولتی افغانستان نیست، نشانه رفته است، ضمن آنکه در خصوص مبارزه با فساد تأکید دارد که تاکنون ادارات متعدد در ساختار دولت ایجاد شده، و در گوشه و کنار کشور، عده‌ای به این جرم، بازداشت و محاکمه شده‌اند.

در واکنش، راه طی شده را منتقدان، بیشتر در حد انعکاس رسانه‌ای برای ترمیم چهره دولت نه برنامه‌ای نسبتاً اساسی، بلکه گسسته و پراکنده می‌دانند که از دیدگاه





این طرح نیز در مانورهای دیپلماسی کرزای مشهود است که در سه مسیر ناسازگار صورت می‌گیرد.^(۳۴) مهم‌تر از همه، رضایت مردم افغانستان مطرح هست که از مداخله‌کنندگان بیگانه به دلایل بسیار ناراضی هستند که در این مورد می‌توان گفت که پروژه‌های آنان فقر را کاهش نداده، ناامنی را کمتر نکرده و... که نشان می‌دهد تدابیر صورت گرفته، رهگشای پیشرفت نبوده است. در نتیجه، سیستم‌سازی و یافتن مدیر کارآمد در بستر نامساعد سیاسی، اقتصادی، حقوقی و فنی افغانستان به «بزرگ‌ترین چالش» پیش روی غرب و به‌ویژه امریکا بدل شده است. توصیه می‌شود غرب به جای صرف جابه‌جایی شخص، در آفرینش سیستمی که توان هضم واقعیت‌های افغانستان را داشته باشد، و بن‌بست فعلی را بشکند و خلاصه مشکل گشا باشد، کمک کند. یعنی در کنار مبارزه جدی با فساد (مبارزه با افراد و شبکه‌های قدرتمند در بیرون و درون دولت) - که پس از انتخابات سال ۲۰۰۹ نیز نوید آن در سرلوحه امور افغانستان داده شده - دستگیری قاچاقچیان عمده مواد مخدر، و ارزیابی، اصلاح و تغییر در نظام اداری به شدت آلوده به فساد، کاهش توقع، و درک ضرورت حیاتی ثبات در افغانستان، به ضرورت برنامه اساسی برای پیشرفت افغانستان که گره‌گشای پایدار از مشکلات مطرح شده آن است، یاری رساند.

حمایت از این طرح، گام آغازین شایسته‌ای است برای تأمین منافع غرب، اعراب، ترکیه، چین و... و نیز ایران که شاهد از دست رفتن هفت سالی است که از سقوط و احیای دوباره طالبان می‌گذرد و ممکن است دوباره شاهد گشوده شدن بیشتر دروازه‌های ناامنی، قاچاق و نیز احتمال سرازیر شدن دوباره موج آوارگان افغان از هزار کیلومتر مرز مشترکش با این کشور باشد. بنابراین برای ایران نیز مناسب است تا همانند حوزه‌های مشترک انرژی به ائتلاف مشترک با هم‌نوعان ریلی بپردازد. خاصه اکنون که به‌نظر می‌رسد اوپاما - رئیس‌جمهور امریکا پیشنهاد کرزای مبنی بر بازبینی راهبرد مبارزه با تروریسم را پذیرفته است، امید می‌رود در پوشش قواعد حقوق بین‌الملل بتوان به تسریع در اجرای مناسب این طرح اندیشید و اقدام کرد.

از این رو فرضیه اصلی این مقاله قابل تأیید است که با بررسی موضوع در

حوزه اقتصاد سیاسی بین‌المللی و با بهره‌گیری از چهارچوب مهندسی امور بین‌الملل، از منظر حمل‌ونقل ریلی منتهی به طرح جامع حمل‌ونقل چند وجهی، گزینه خط ریل چین در شرق و ایران در غرب (هر دو موسوم به اروپایی یا نرمال) و راهبرد نگاه دوگانه به شرق (چین) و غرب (قاره اروپا، اعراب و...) برای پیوند افغانستان با جهان و دو منطقه یادشده از نظر سیاسی، اقتصادی، حقوقی و حتی فنی، مناسب‌ترین و بهینه‌ترین راهبرد برای دیپلماسی هوشمندانه افغانستان است. امری که در عمل نیز برتری یافته است و باید با حمایت از احداث طرح ریل نرمال قزاقستان در سراسر آسیای میانه گسترش یابد تا بتواند در راستای احیای کریدور قدرت و ثروت‌آفرین جاده ابریشم، افغانستان و کشورهای همسایه اش افزون بر محور در دست احداث قزاقستان، از سه عمق موجود راهبردی و پویای جهان امروز، یکی از طریق کریدور غربی، مسیر نخست، ایران، ترکیه و اروپا و مسیر دوم، ایران، کشورهای عربی و افریقایی و سرانجام در شرق، به گفته حمیدالله فاروقی - وزیر ترانسپورت و هوانوردی افغانستان، «مسیر ایران - افغانستان - تاجیکستان - چین»^(۳۵) و ماوراء آن، در جهت رشد و پیشرفت اقتصادی خود بهره ببرند» (مهندس عبدالاحد خالقی، استاد پوهنتون سیاست بین‌الملل کابل). در این میان، افغانستان می‌تواند با بهره‌گیری از فناوری روز - مانند اتصال اروپای غربی به شرقی - معضل اتصالاتی تقاطع‌های خود با دو بخش شمالی و جنوبی را نیز حل کرده^(۳۶) و بدین ترتیب به پل ریلی آسیا بدل شود تا نه تنها در سطح داخلی بلکه در سطوح منطقه‌ای و جهانی نیز سبب‌ساز رشد و پیشرفت در دستیابی به رفاه بیشتر باشد.

فرضیه جایگزین رقیب که بر اثربخشی و کارایی نظریه «دوریل» و حتی «سه ریل» متکی است یعنی به‌عنوان مثال از شمال به جنوب افغانستان یک نوع ریل (نوع انگلیسی محتمل‌تر از نوع روسی است) و از شرق به غرب ریل دیگری - به دلیل اتصال سازگار با نوع ایرانی و از سوی دیگر، چینی - ساخته شود، توان رقابت را ندارد. در اینجا قابل تأمل است که هرچند تحت شرایط و محدودیت‌هایی تعویض بوژی به کمک فناوری صورت می‌گیرد اما به‌نظر می‌رسد از این گزینه نه در سطح راهبردی و کلان بلکه برای اتصال فرعی ریل اصلی کشور افغانستان به دو مسیر ریلی یادشده می‌توان بهره برد که تکمیل‌کننده فرضیه اصلی است.



به‌علاوه در ردّ فرضیهٔ رقیب، می‌توان به زیرساختار نامناسب امنیتی افغانستان با پاکستان به‌ویژه در مناطق داخلی مرتبط با همدیگر و در عرصهٔ روابط دوجانبه و نیز درگیری‌های ریشه‌دار پاکستان با هند اشاره کرد که بر ظرفیت و توانمندی ضعیف اتصال ریلی افغانستان به پاکستان و فراسوی آن دلالت دارد. ضمن آنکه در فراسوی هند یعنی از برمه تا بندر سنگاپور یا همان «راه ادویه» نیز عرض ریل، ایرانی است. از این گذشته، افغانستان به دلیل عمق کم پاکستان به‌راحتی می‌تواند با استفاده از ترانزیت جاده‌ای، نیازهای خود از این کشور را تأمین کند. این موضوع دقیقاً در مورد بهره‌گیری از مناطق مرتبط با ریل شمالی، موسوم به روسی نیز قابل اعمال است، ضمن آنکه افغانستان، با حمایت از طرح قزاقستان می‌تواند از ریل دوم - در دست احداث - از نوع استاندارد یا عرض نرمال در آن منطقه بهره‌برد که پیشنهاد اتصال چین به ایران از طریق قزاقستان را می‌دهد تا در نتیجه به آسیای مرکزی نیز دست یابد و از این طریق، مسیر خود را به چین هموار سازد، البته راه‌های جایگزین یعنی مسیر تاجیکستان - چین، و یا مستقیم به چین که شرح آن رفت نیز مطرح است.

با تحقق این طرح در بلندمدت می‌توان به پیشرفت حمل و نقل چند وجهی اعم از ریلی، جاده‌ای و... نیز دست یافت. البته در صورت سهل‌انگاری، هر چند فرضیهٔ رقیب، ضعف‌های فراوانی دارد اما ابتکاراتی مانند نشست «دوشنبه» در ژوئیه ۲۰۰۹ با حضور سران روسیه، تاجیکستان، افغانستان و پاکستان با ارائه طرح التقاطی (تقسیم مسیر شمالی - جنوبی افغانستان میان خود، یعنی از کابل به بالا با نوع روسی و به پایین با نوع انگلیسی) نیز برای رفع آنها صورت گرفته و در حال پیگیری است.

عوامل اقتصادی اعم از مزیت‌ها و معضلات نیز شرح داده شد. در بررسی منافع ایران در بستر مقایسه‌ای با کشورهای در حال پیشرفت که به لحاظ اقتصادی و سیاسی قابل قیاس با آن هستند، شاهدیم که در شاخص‌های بهره‌وری خطوط ریلی، دارای رتبهٔ نهم، و در مجموع با تراکم پایین خطوط مواجه می‌باشد. نظام حمل و نقل، از ظرفیت‌های موجود، استفاده مناسب و بهینه‌ای (از جمله از کریدور بین‌المللی خود) نکرده است و دارای جایگاه مناسبی از نظر کارایی (رتبه متوسط) در میان

کشورهای مفروض نمی‌باشد. مقادیر کارایی فنی روند افزایشی، و ناکارایی بیشتر به دلیل مدیریتی تا مقیاس می‌باشد (پورکاظمی و سلطانی، ۱۳۸۶: ۱۲۱-۸۷) بنابراین راهکار این مقاله بر بهبود کارایی و بهینگی حمل و نقل ریلی کشور تمرکز یافته بود. با واریسی شرایط اقتصادی از منظر افغانستان و مداخله‌کنندگان بین‌المللی در آن، وضعیت بغرنج‌تر است. تجربه مبتنی بر به‌کارگیری مجموعه عوامل اقتصادی به‌ویژه از بیرون، نشان داد که در عمل، امکان مدیریت پیشرفت کشور و کنترل بحران‌های داخلی و خارجی از طریق تسلط زورمندانه (نظیر طالبان) منتفی است. کاربرد رهیافت انجمنی از نخبگان برای رفع بحران افغانستان (در جریان موافقت‌نامه اسلام‌آباد) با توجه به عدم کارایی طرح‌های آن در عرصه ملی و بین‌المللی نیز به شکست انجامید. دولت کرزای و حامیان بین‌المللی‌اش نیز سردرگم بحران‌های متعدد اقتصادی و متهم کردن یکدیگر به بی‌کفایتی هستند. از این رو پیشنهاد شد برای تقویت اقدامات اقتصادی دولت افغانستان، رهیافت اقتصاد سیاسی بین‌الملل و چهارچوب مهندسی امور بین‌الملل که شرح آن رفت و می‌تواند با پر کردن خلاءها و رفع معضلات، نقش ارزنده‌ای در شکل‌گیری رشد و پیشرفت افغانستان در همه زمینه‌ها و ابعاد از جمله موضوع حمل و نقل به‌ویژه ریلی داشته باشد به‌کار بسته شود. زیرا چنان‌که ذکر شد عقب‌ماندگی اقتصادی آن، متأثر از شیوه تعامل با عوامل دخیل و مؤثر برون‌مرزی‌اش می‌باشد که نمود بیرونی آن عدم تکمیل ساخت محور ریلی مورد بحث است.

بنابراین باید در پی آن بود که در روند جهانی، چه نوع زیرساخت‌ها و روساخت‌های فنی مورد تأیید فرارشته مطالعات بین‌الملل، گره‌گشای جامعه ناهمگن افغانستان و گروه‌های تصمیم‌گیر داخلی و تأمین‌کننده نظم اقتصادی جهانی به‌منظور برخورداری از حمایت و واکنش مثبت در عرصه بین‌المللی است. رهیافت و چهارچوبی که شامل مجموعه‌ای گسترده از دیدگاه‌ها و نظریاتی است که می‌کوشد توصیه‌هایی را برای مدیریت روند رشد و پیشرفت داخلی جامعه هدف، از رفع آسیب‌ها و تهدیدها تا استقرار رفاه خود و دیگر کشورهای منطقه و جهان از دیدگاه بین‌المللی ارائه دهد.

سخن پایانی اینکه تحقق این طرح می‌تواند برای ایران و همه همسایگانش

گامی به پیش باشد تا مراحل بعدی، این‌گونه ادامه یابد که پس از راه‌اندازی خط ریلی یادشده در کنار مسیر جاده‌ای و هوایی از جانب افغانستان و دیگر کشورهای اشاره‌شده به‌سوی ایران به‌دلیل توجیحات متعدد مطرح‌شده، با تجمیع و ساماندهی، که ابعاد گوناگون سیاست و حقوق بین‌الملل تا بستر اقتصاد بین‌المللی (سازماندهی نمایندگان کشورهای منطقه در شکل شرکت‌های چندملیتی) را در بر گرفته باشد، بتوان با بهره‌برداری از سرمایه‌های عظیم منطقه نظیر به‌کارگیری حداکثری ظرفیت‌های فرودگاه امام خمینی (ره) به‌سوی کشورهای غربی و عربی به پرواز درآمد، کاری که دویی با محوریت شش امارت همسایه‌اش انجام داد. تصویری محال نیست که سیمرغی در همان ابعاد بسیار عظیم باستانی، در نظم سوم جهانی که به‌درستی می‌توان آن را نظمی بر پایه هوا و فضا دانست، در باند پرواز، منتظر حرکت همهٔ انسان‌ها، کالاها و خدمات یکپارچه‌شدهٔ کشورهای منطقهٔ مورد بررسی باشد. به تعبیر ادبا، دروازه باختری هفت اقلیم.*

پی‌نوشت‌ها

۱. در ۱۲۶۱ خ. ریلی به طول ۸ کیلومتر و عرض ۱۰۰۰ میلیمتر از تهران به شهرری (حضرت عبدالعظیم) توسط مسیوبواتال فرانسوی کشیده و بعداً امتیاز آن به یک کمپانی بلژیکی واگذار گردید.
۲. بر اساس بودجه‌های سالانه موجود تنها ۳۰۰ تا ۳۵۰ کیلومتر از این خطوط به بهره‌برداری خواهد رسید، حال آنکه ظرفیت کشور سالانه هزار کیلومتر است.
۳. پروژه‌هایی مانند راه‌آهن میانه - بستان‌آباد - تبریز به طول ۲۰۲ کیلومتر که به‌منظور کوتاه کردن طول مسیر موجود و کاهش زمان سیر قطارهای مسافربری و باری به میزان پنج ساعت و همچنین افزایش ظرفیت این محور؛ راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا که خط اولی به طول ۲۰۵ کیلومتر و دومی به طول ۱۶۷ کیلومتر؛ سوم، راه‌آهن خرمشهر - شلمچه - بصره به طول ۵۱ کیلومتر؛ چهارم، راه‌آهن اراک - کرمانشاه - خسروی در دو قطعه ۲۶۶ کیلومتری و ۳۰۰ کیلومتری؛ چهارم، راه‌آهن تهران - همدان - سنندج به طول ۴۱۸ کیلومتر؛ راه‌آهن خواف - هرات به طول ۱۹۱ کیلومتر که ۷۶ کیلومتر آن داخل ایران و ۱۱۵ کیلومتر آن در افغانستان است؛ پنجم، راه‌آهن شیراز - بوشهر - عسلویه به طول ۴۴۲ کیلومتر با برآورد اولیه هشت هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال و...
۴. اتصال ریلی افغانستان، و نیز آسیای مرکزی (محور سرخس - چابهار) به دریای عمان.
۵. در بررسی راه‌حل این معضل میان اروپای غربی - شرقی مشخص شد که می‌توان با استفاده از فناوری سرعتِ قطار را تحت شرایط فنی مهیا شده کاهش داد تا بوژی به‌طور خودکار تعویض شود.
۶. تا آنجا که قوم پشتون‌ها از زمان دولت‌سازی افغانستان توسط احمدشاه ابدالی در سال ۱۷۴۷ تا طالبان تقریباً همواره قدرت را به‌طور انحصاری در اختیار داشته و دیگر اقوام را برون‌گذاری کرده است.
۷. فرهنگ مشترک، پیش‌شرط دیگر تحقق مهندسی بین‌المللی است. این مزیت دیگری برای ایران در جذب مشارکت دیگر کشورها (به‌عنوان پایگاه) به‌منظور بازسازی افغانستان است، مثلاً بخش آموزش ایران، توانمندی و نقش فراوانی در پیشبرد ظرفیت‌های افغانستان و رفع مسائل پیش روی آن دارد.
۸. کمتر کشوری مانند ایران و افغانستان به هم شبیه‌اند. این شباهت از اشتراک تمدن،



فرهنگ، زبان و آیین‌ها آغاز می‌شود تا می‌رسد به تشابه سنگ و کوه و دشت و اقلیم و میوه‌ها و گیاه‌ها و آداب، بدان گونه که من به هیچ گوشه‌ای از افغانستان پا ننهاده‌ام که گوشه‌ای از ایران به یادم نیاید، گویی خاطره‌ها چون مرغان مهاجر میان دو کشور در سفرند.

۹. این دانش واژه در معنای ساختار (structure)، فرایند (process) و دستورکار (agenda) مدنظر است.

۱۰. برای مثال، هرچند واردات میوه و سبزی مکزیکی، منطقه کشاورزی جنوب کالیفرنیا را متحمل خساراتی کرد، اما افزون بر فواید مستقیم برای مصرف‌کنندگان آمریکایی، به‌طور غیرمستقیم نیز به دلیل اینکه کشاورزی منطقه بر آب سوبسیدی (پرداخت یک‌هفتم هزینه نسبت به مصرف‌کنندگان شهری) بر پا بود، سبب پیشگیری از کمبودهای آب در منطقه شد، افزون بر این، نیاز نداشتن حکومت به سرمایه‌گذاری در سدها و آبراه‌ها، تأمین ملاحظات زیست‌محیطی به دلیل شرایط اقلیمی خشک منطقه و خلاصه بر اساس برآوردهای اقتصاددانان، سود سالانه یکصد میلیون دلاری امریکا.

۱۱. هر چند چین اتصال زمینی کوتاه، کوهستانی و بسیار محدودی با افغانستان دارد اما این کشور در زمره این گروه قرار دارد و از آنجا که در صحنه عمل مشاهده شد سرانجام مسیر کوهستانی و سردسیر چین - پاکستان در پای کوهستانهای هیمالیا (بزرگراه قراقرم) ساخته شد امکان تحقق ریلی با افغانستان به‌طور مستقیم و یا غیر مستقیم (افغانستان - تاجیکستان - چین) نیز امکان ساخت دارد.

۱۲. به دنبال اختراع لوکوموتیو توسط جورج استیفنسون انگلیسی در ۲۵ ژوئیه ۱۸۱۴، وی نخستین قطار را با ظرفیت ۸۰ تن در مسیر استوکتون تا دارلینگتون به طول ۱۵ کیلومتر در ۲۷ سپتامبر ۱۸۲۵ راه انداخت، و سپس ریل در سال ۱۸۲۸ در امریکا به کار گرفته شد.

۱۳. تز نگارنده این است که ادوار نظم سه‌گانه به ترتیب شامل «زمینی - دریایی» و سرانجام «هوا - فضا» بر جهان و طبعاً آسیا حاکم شده است که در مجموعه مقالاتی در آینده به آنها و رابطه میانشان پرداخته خواهد شد.

۱۴. به نظر نگارنده این رشته‌ها شامل منطق، فلسفه و علم بین‌المللی (جریان اصلی و بازاندیش‌گرایی) / روش‌شناسی و نظریه‌های بین‌المللی / سیاست بین‌الملل و جهانی / تدبیر امور جهانی (پساجهانی شدن) / ارتباطات بین‌الملل / مطالعات منطقه‌ای / سیاست خارجی / ژئوپولیتیک / امور نظامی بین‌المللی / امنیت بین‌الملل / اقتصاد سیاسی بین‌الملل و جهانی / اقتصاد بین‌الملل / مالیه بین‌الملل / تجارت بین‌الملل / حقوق تجارت بین‌الملل / حقوق اقتصادی بین‌الملل / حقوق بین‌الملل عمومی / سازمان‌های بین‌المللی / حقوق بین‌الملل خصوصی / حقوق بین‌الملل کیفری / حقوق بشر / حقوق بشردوستانه و نیز رشته‌های فنی - مهندسی ذی‌ربط است که در طرحی با نام هفته‌نامه «مطالعات بین‌المللی» در دانشگاه تهران، مورد موافقت اصولی شورای بین‌الملل واقع شده است.

۱۵. در همان زمان این پدیده با پیش بینی دقیق اندیشمندان ایرانی مانند داوود هرمیداس باوند روبه‌رو شد که مضمون آن این بود که این بحران، دامن آغاز کننده - پاکستان - را خواهد گرفت و به راستی چه هوشمندانه و با فراست گفت (نقل به مضمون از روزنامه قدس ۱۳۷۷).

۱۶. نخست اینکه هیچ منبع دیگر قدرت به جز تک‌قطب وجود ندارد که دیگر دولت‌ها در صورت تمایل برای اتحادسازی با یک قدرت بزرگ به هدف حفظ امنیت خویش، بتوانند بر آن تکیه بزنند. دوم، هیچ قدرت بزرگ دیگری وجود ندارد که دولت‌ها با آن بر ضد تک‌قطب متحد شوند. سوم، قدرت بزرگ دیگری وجود ندارد که بتواند بر رفتار دولت‌ها تأثیر گذاشته یا گزینه‌ای چالش‌گر در مقابل تک‌قطب مطرح نماید. ۱۷. اگر تک‌قطب از راهبرد حداقلی پیروی نماید یعنی نظم برآمده از خواست‌ها و ارزش‌های خود را بر دیگر دولت‌ها تحمیل ننماید، خلأ قدرت در نظام بین‌الملل حاصل می‌شود که منجر به عکس‌العمل از سوی دیگر دولت‌ها می‌شود و اگر تک‌قطب بخواهد پاسخ دهد، زوال نظام بین‌الملل را در پی خواهد داشت. اما اگر تک‌قطب از یک راهبرد حداکثری پیروی کند، یعنی نظم خاص خودش را دنبال کند، موجبات ناخشنودی دیگر دولت‌ها فراهم می‌شود. این امر می‌تواند در نهایت منجر به شکل‌گیری یک ائتلاف بر ضد تک‌قطب شود که باز نظام بین‌الملل تک‌قطبی را در معرض خطر قرار می‌دهد. در مجموع، این پویایی‌های درون‌سیستمی منجر به فشار به ساختار نظم تک‌قطبی شده و دوام آن را در معرض خطر قرار می‌دهد.

۱۸. از منظر نظریه‌ای، اصالت این ایده (نگاره) اعلانی برای پاکستان محل تردید است زیرا می‌باید سبب دگردیسی هویت آن می‌گشت و طبعاً منافع آن را بازتعریف می‌کرد، شاخص روا برای قضاوت، رفتار آن است یعنی روند ذکر شده باید رفتار را تغییر می‌داد تا در پی آن، به تعبیر ونت (wendt) زمینه‌ساز دگرگونی در فرهنگ و نظام بین‌الملل پدید آید.

۱۹. حتی در قضیه منتهی به بازداشت ریگی، ریاست محترم جمهوری ایران، تنها براثت مردم پاکستان را ابرام و اعلان کردند (مصاحبه مطبوعاتی سران ایران - افغانستان اسفند ۱۳۸۸).

۲۰. این باور وجود داشت که اگر این امارات بتواند قدرت را به دست آورده و ثبات ایجاد کند، در نهایت مورد پذیرش بین‌المللی قرار خواهد گرفت. در این رابطه شاخص‌های مثبتی چون شدت عمل طالبان بر منع کشت و تجارت مواد مخدر نشان داده شد.

۲۱. به جهت دریافت کمک یک میلیاردی از آمریکا و نیز برداشتن تحریم به واسطه آزمایش هسته‌ای و نیز کسری (deficit) دموکراسی و... صورت گرفت.

۲۲. مبنی بر اینکه دولت آمریکا باید عملیات نظامی مستقیم خود را در جهان محدود کرده (خویش‌داری) و با سود جستن از هم‌ائتلافی‌ها و سپردن این نقش به آنها، قدرت این کشور را به‌عنوان رکنی از نظام چند قطبی در جهان تثبیت نماید.





۲۳. کشورها به لحاظ برد و دامنه تأثیرگذاری سه دسته‌اند. ابرقدرت که تأثیرگذاری آنها در سطح بین‌المللی و جهانی است. قدرت‌های منطقه‌ای که دایره بُرد آنها قلمرو خود آنها است و کشورهای کوچک که تنها قابلیت مدیریت و کنترل اوضاع داخلی خود را دارند. ج.ا.ایران قدرت منطقه‌ای است و قابلیت تأثیرگذاری آن بر تحولات منطقه‌ای کاملاً مشهود است مشروط به این که این قابلیت را با خرد، تدبیر و تخصص ادغام کند. با این تأکید که سیاست خارجی ج.ا.ایران در افغانستان و نتایج آن، تأثیر به‌سزایی بر دیگر عرصه‌های سیاست خارجی ایران در ابعاد منطقه‌ای و بین‌المللی دارد و از این حیث دارای اهمیت راهبردی است.

۲۴. تقسیم کار، هماهنگی و سلسله‌مراتب میان نهادهای مجری آن‌گونه که باید باشد وجود ندارد و این امر باعث فرصت‌سوزی، تبدیل فرصت‌ها به ضد فرصت و حتی تهدید می‌شود.

۲۵. به دلیل دارا بودن بیشترین میزان کشتِ خشخاش در جهان که در سال ۲۰۰۴ به صدوسی هزار و در سال ۲۰۰۵ به صد هزار هکتار رسید تا آنجا که یک‌سوم کل اقتصاد افغانستان از محل درآمدهای افیونی به‌دست می‌آید» (UNODC, 2005:12). و در حال حاضر نیز در همین حدود است.

۲۶. معدود کارگاه بزرگ و کوچک موجود نیز در اثر جنگ داخلی تخریب شده است.

۲۷. آقای عادل - وزیر معادن و صنایع - گفت در گذشته تصور در قسمت امتداد خط ریل طوری بود که باید خط ریل از ساحات شیرخان بندر و یا ساحات حیرتان به طرف پلخمیری و بعداً از طریق دره شکاری به ولایت بامیان امتداد پیدا کند، ولی در طی سفر اخیر مقامات این وزارت تصمیم عوض گردید. به گفته وی خط ریل اکنون باید از طریق ولسوالی دره‌ای صوف ولایت سمنگان و از دره‌ای کوچک تاریخی که راه سابقه ابریشم می‌باشد به ولایت بامیان و سپس از طریق دره غوربند به مرکز وصل شود.

۲۸. وی ضمن اشاره به عدم بازگشت نرخ سود مناسب در صنعت ریلی در مقایسه با دیگر فعالیت‌های اقتصادی کشور، به رغم تأکید تبصره ۱ ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی مصوب آبان ۱۳۸۴ می‌افزاید که مقایسه هزینه‌های خرید یک واگن مسافری با یک اتوبوس جاده‌ای و درآمدهای حاصل از عملکرد این دو، تفاوت بازگشت سرمایه را مشخص می‌کند.

۲۹. در قالب برنامه‌های سوم (مواد ۳۰ و ۱۲۸) و چهارم توسعه، مجوزهای لازم برای ورود بخش خصوصی به حوزه حمل و نقل ریلی کشور صادر شده است و متعاقباً با دستور مقام معظم رهبری، اصل ۴۴ وارد صحنه عملیاتی شده که با توجه به اهمیت ویژه حمل و نقل ریلی، باید در برنامه و سیاست‌های کلان در اولویت قرار گیرد. با ابلاغ آئین‌نامه سهم بهینه راه‌آهن در آبان ۱۳۸۸، راه‌آهن مکلف شد که ۱۰۰ درصد از فعالیت‌های خود را در امور ناوگان ریلی (شامل واگن مسافری، واگن باری و لوکوموتیوها)، تعمیر و نگهداری و تأمین قطعات، مدیریت ترافیک شبکه، مالکیت دیوهای تعمیراتی، کارخانه‌ها و کارگاه‌های تولید قطعات و تجهیزات، ماشین‌آلات

- مکانیزه خط، نگهداری و تعمیرات سیگنالینگ و خط و ساختمان و مالکیت خطوط فرعی به بخش غیردولتی واگذار کند.
۳۰. الگوهای واگذاری باید برخاسته از منافع مشترک، شفاف و الزام‌آور باشد و مهم‌تر از همه واگذاری مدیریت به بخش خصوصی باشد تا براساس سرمایه‌گذاری خود و بهره‌گیری بهتر از عوامل انسانی مؤثر حق تصمیم‌گیری داشته باشد و اقداماتش را با رعایت اصول فنی و توجیه اقتصادی همراه کند. در عین حال که نقش حاکمیتی مبتنی بر اصل نظارت و سیاست‌گذاری کلان را تأمین کند مثلاً می‌توان هر خط راه‌آهن را یک راه‌آهن دانست و هر کدام را به یک شرکت قوی یا یک کنسرسیوم واگذار کرد.
۳۱. فقط در ۶ ماه اول سال آغاز همکاری (۱۳۸۰) میزان صادرات ایران به افغانستان چندین برابر افزایش یافت. علاوه بر این هزاران تن کالا از بندر چابهار با (۲۸ فروند کشتی) به افغانستان ترانزیت شد. بیش از این، از طریق بندرعباس - دوغانون انتقال یافته است، کمک ایران در این مسئله باعث افزایش توان بازاریابی افغانستان شده است مثلاً هندوستان مدت‌هاست می‌کوشد به افغانستان از طرق مختلف به جز مسیر پاکستان دسترسی پیدا کند (وکیلی، ۱۳۸۲: ۲۰۴).
۳۲. عبدالرحیم گواهی دبیرکل وقت اکو، در مورد ترانزیت ریلی اظهار داشت باید ابعاد منطقه‌ای بازسازی را نیز مدنظر قرار دهیم. او افزود، رئیس بانک جهانی بر طرح‌های نوسازی پویا از جمله حمل‌ونقل (ترانزیت) که البته بدون کمک کشورهای منطقه ممکن نخواهد بود تأکید کرده است. طبق برآوردهای انجام‌شده حدود ۶۰۰ الی ۹۰۰ میلیون دلار بودجه برای حمل‌ونقل کشور افغانستان نیاز است (Ecotransport, 2003: 4).
۳۳. البته رقیبان به غیر از تکیه بر نقاط ضعف و ناکارآمدی دولت کرزای، برگ برنده‌ای در دست ندارند، به‌ویژه خود پیشتر عضو این دولت بوده‌اند. در مورد مداخله‌کنندگان، باید اظهار داشت به‌رغم سرمایه‌گذاری‌های کلان، دستاورد قابل ملاحظه‌ای کسب نکرده‌اند و به تعبیر برخی هنوز در خانه اول هستند.
۳۴. به سوی سران کرملین برای جلب حمایت؛ رهسپاری با فراز و نشیب در مسیر پاکستان؛ و سرانجام سفر خود و معاونینش به ایران و متقابلاً همتای ایرانی در مراسم تحلیف و دیدار اخیر سران، توأم با حرکت مذبوم رسانه‌ای کردن دریافت سلاح از منابع غیر غربی به‌منظور وارد آوردن فشار بر متحدان.
۳۵. خط آهن از چین و سپس از طریق کشور تاجیکستان، داخل شیرخان بندر افغانستان شده و در مسیر کندز، خلم، سمنگان، مزارشریف، میمنه، شبرغان، بادغیس و هرات به ایران اتصال می‌یابد.
۳۶. در بررسی حل این معضل میان اروپای غربی - شرقی مشخص شد که می‌توان با استفاده از فناوری، سرعت قطار را تحت شرایط فنی مهیا شده کاهش داد تا بوژی به‌طور خودکار تعویض شود.

منابع

الف - فارسی

- آلیکر، اولگا و تامس ساینه. ۱۳۸۲. گسل‌های منازعه در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی. مترجم محمودرضا گلشن‌پژوه، عباس کاردان و حسن سعید کلاهی خیابانی، تهران: ابرار معاصر تهران.
- اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌های جهان (گروه ویژه خاورمیانه). «طرح مطالعه ترافیک کریدورهای حمل بار راه‌آهن‌های جهان»، کریدور ریلی اورآسیا، مترجم مهدی اشجری، ماهنامه اقتصاد آسیا. شماره ۴۲۷.
- احمد دولت‌آبادی، بصیر. ۱۳۸۲. شناسنامه افغانستان. تهران: وزارت ارشاد.
- بهمنی قاجار، محمدعلی. ۱۳۸۱. اختلافات ارضی افغانستان و پاکستان، به روایت اسناد تاریخی وزارت امور خارجه ایران. به کوشش تهران: مرکز اسناد و خدمات پژوهشی.
- بیگدلی، علیرضا. ۱۳۸۶. «افغانستان: روزگار نو»، بولتن برنامه اوراسیای مرکزی.
- پورکاظمی، محمدحسین، حسین علی سلطانی. ۱۳۸۶. «ارزیابی کارایی راه‌آهن ج.ا. ایران در مقایسه با راه‌آهن‌های کشورهای آسیایی و خاورمیانه»، تحقیقات اقتصادی. شماره ۷۸.
- حاجی یوسفی، امیرمحمد. ۱۳۸۴. «سیاست خارجی ج.ا. ایران در پرتو تحولات منطقه‌ای»، تهران: مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- خجسته‌نیا، حسین. ۱۳۷۸. «افغانستان قلب آسیاست یا پایان دنیا»، پیام هامون.
- خجسته‌نیا، حسین. ۱۳۸۵. «امکان‌سنجی تعیین نوع ترانزیت ریلی»، فصلنامه اقتصاد سیاسی. شماره سیزدهم.
- شفیعی، نوذر. ۱۳۸۳. «ارزیابی راهبردی سیاست خارجی ج.ا. ایران در افغانستان»، مطالعات راهبردی. شماره ۲۳.
- شیرازی، ابوالحسن. ۱۳۸۲. سیاست و حکومت در آسیای مرکزی. نشر قومس.
- مجته‌زاده، پیروز. ۱۳۸۳. «آینده ژئوپلیتیک افغانستان»، اطلاعات سیاسی - اقتصادی.
- وکیلی، محمدامین. ۱۳۸۲. دولت انتقالی در افغانستان: چالش‌های پیش رو. به کوشش سید رسول موسوی، تهران: دفتر مطالعات سیاسی بین‌المللی.

کوپر، هلن. ۱۳۸۷. «اوباما از کرزای چه می‌خواهد»، نیویورک تایمز.

ب - لاتین

- Cameron, A. Nesvetailova. "A. & Palan, R. 2008. International Political Economy", *Sage*. (5 volumes)
- Dodds, Klaus. 2000. *Geopolitics in a Changing World*. London: Prentice Hhall.
- Gilpin, R. 1996. "The Nature of Political Economy, In C. R.Goddard, J.T.Passé-smith & J.G.Conklin, Eds", *International Political Economy*, Colorado: Lynne Rienner publishers.
- Goddard, C. Roe and John, T. Passé-smith & John, G. Conklin, eds. 1996. *International Political Economy*. Colorado: Lynne Rienner Publishers.
- Jackson, R. and Sorensen, G. 1999. *Introduction to International Relations*. New York: Oxford University Press.
- Keohane, R. 1984. *After Hegemony: Cooperation & Discord in the World Political Economy*. Princeton: Princeton University Press.
- Keohane, R. and J. Nye, eds. 1977. *Power and Interdependence: World Politics in Transition*. Boston: Little, Brown.
- Kliot, Nurit and David Newman, eds. 2000. *Geopolitics at the End of the Twentieth Century: The Changing World Political Map*. Portland, Ore: Frank Cass.
- Palan, Renon. 2000. *Global Political Economy*. London and New York: Routledge.
- Ruuset, B. and S. Harvey and K. David. 2000. *World Politics: The Menu for Choice*. N.Y: st. Martin's.
- Steans, J. and L. Pettiford. 2001. *International Relations: Perspectives and Themes*. Pearson Education Ltd., England.
- Tooze, Roger. 1984. *Perspectives & Theory: A consumers Guide, In Susan Strang, ed, Paths to International Political Economy*. London: George Allen & unwin.

