د ستراتیژیکو او سیمه‌ییزو څېړنو مرکز

تحلیل هفته

ګڼه: 502

(15 - 19 لیندۍ 1404 هـ ش)

له پاکستان پرته د افغانستان بدیلې سوداګریزې لارې؛ خنډونه او حل لارې

دا نشریه د افغانستان او سیمې د مهمو سیاسي، امنیتي، اقتصادي او ټولنیزو پېښو د تحلیل اوونیزه خپرونه ده چې د ستراتیژیکو او سیمه‌ییزو څېړنو مرکز له لوري په پښتو، دري، انګلیسي او عربي ژبو چمتو کېږي او خپرېږي.

په دې ګڼه کې لولئ:

- له پاکستان پرته د افغانستان بدیلې سوداګریزې لارې؛ خنډونه او حل لارې 3
- له پاکستان پرته د افغانستان بدیلې سوداګریزې لارې 3
- د بدیلو ترانزیټي لارو پر وړاندې پراته خنډونه.. 6
- پایله 7
- وړاندیزونه 8
- ماخذونه... 9

Center for Strategic and Regional Studies (CSRS)

له پاکستان پرته د افغانستان بدیلې سوداګریزې لارې؛ خنډونه او حل لارې

سریزه

افغانستان د خپل ستراتېژیک موقعیت پر اساس د منځنۍ آسیا، جنوبي آسیا او منځني ختیځ ترمنځ د اتصال پیاوړی فرصت لري او د دې سیمو ترمنځ مهمې سوداګریزې او ترانزیټي لارې سره نښلوي. دا هېواد سره له دې چې له بحر سره مستقیم تړاو نلري؛ خو بیا هم د سیمې هېوادونو لپاره د ټرانزېټ په برخه کې ځانګړی ستراتیژیک اهمیت لري. د افغانستان اقتصاد تر ډېره بریده په وارداتو او صادراتو متکي دی او دغه صادرات او واردات د پاکستان له خاورې څخه په ګټه اخیستنه د افغانستان لپاره خورا ارزانه او اسانه ده، خو پاکستان تل دغه لاره د افغانستان پر وړاندې د فشار د یوې الې په توګه کاروي، هرکله چې د افغانستان او پاکستان سیاسي اړیکې ترینګلې شي؛ نو دغه هېواد خپله سوداګریزه لار پر افغانستان بندوی او دغه محدودیت د افغان سوداګرو، کروندګرو او په ټوله کې دافغانستان اقتصاد او سوداګرۍ پر وړاندې پراخې ستونزې زېږوي. کله چې د پاکستان او اسلامي امارت ترمنځ وروستۍ شخړه ترسره شوه؛ نو یو ځل بیا دغه هېواد خپلې ټرانزېټي لارې وتړلې؛ نو ځکه افغانستان اړ دی چې بدیلې تجارتي لارې پیدا او له سیمې او نړۍ سره خپله سوداګریزه راکړه ورکړه ترسره کړي. اسلامي امارت هڅه کړې چې نوې ټرانزېټي لارې، هوایي دهلیزونه او د ریل پټلۍ پروژو په اړه چټک ګامونه پورته کړي.

په وروستیو کې د امارت ـ هند اړیکو او امارت ـ ایران اړیکو پیاوړتیا چې له امله د سیمه ییز اتصال په برخه کې د چابهار بندر اهمیت زیات شوی او له بلې خوا د منځنۍ اسیا له لارې نوې سوداګریزې لارې هم پرانېستل شوې؛ نو افغانستان ته یې یو نوی اقتصادي او سوداګریز فرصت چمتو کړی ده. د دې تحلیل پر اساس به دغو سوالونو ته (افغانستان د پاکستان له لارې د تجارتي محدودیتونو پر اساس کومې سوداګریزې لارې کارولی شي؟ د دې لارو د کارولو پر وړاندې کوم خنډونه شته؟ په تحلیل کې به لومړی د افغانستان مهمې بدیلې تجارتي لارې معرفي، فرصتونه به یې روښانه او پر وړاندې به یې یې پراته خنډونه تحلیل شي او په پای کې به د پایلې سربېره عملي وړاندیزونه ولیکل شي، چې پر اساس به یې لوستونکي د افغانستان د بدیلو سوداګریزو لارو پر اهمیت، فرصتونو او محدودیتونو هر اړخیزه پوهه ترلاسه کړي.

له پاکستان پرته د افغانستان بدیلې سوداګریزې لارې

افغانستان نه یواځې د پاکستان په ګاونډ کې موقعیت لري؛ بلکې دغه هېواد له ایران، د مرکزي اسیا له دریو هېوادونو(تاجکستان، ازبکستان او ترکمنستان) او چین سره ګډه پوله لري؛ نو پر همدې اساس د دغو ګاونډیو هېوادونو له خاورې په ګټه اخیستنه له سیمې او نړۍ سره د لاندې سوداګریزو لارو پر اساس نښلول کېږي.

Center for Strategic and Regional Studies (CSRS)

۱ ـ د چابهار بندر: دغه بندر د ایران په جنوب ختیځ برخه او د سیستان او بلوچستان ولایت کې موقعیت لري او د هند سمندرګي سره نښلول شوی دی چې افغانستان ته د دې فرصت ورکوي چې له منځني ختیځ، خلیج هېوادونو او هند سره سوداګرۍ وکړي او د افغانستان مالونه د پاکستان له خاورې په نه ګټې اخستنې نړیوالو بازارونو ته ورسېږي او په ورته مهال له نورو هېوادونو مالونه وارد کړي. د ۲۰۱۴ز.کال وروسته هند او افغانستان پرېکړه وکړه چې د ایران په مرسته به له دې بندر ګټه پورته کوي.[1] داچې هند په سیمه کې د پاکستان سره سیالۍ لري او نشي کولای د دې هېواد له خاورې په ګټه اخیستنه د افغانستان او مرکزي اسیا بازارونو ته لاس رسي ولري؛ سربېره پردې پاکستان ډېری مهال خپله ترانزېټي لار د افغانستان پر وړاندې د فشار د یوې الې په توګه کاروي؛ نو د پاکستان له اړخه د هند او افغانستان دغو مشترکو ګواښونونو او ستونزو پر اساس دغه هېوادونه هڅېدلي چې د چابهار له لارې یو له بل سره راکړه ورکړه وکړي.

چابهار بندر د هند لپاره ستراتېژیک اهمیت لري. دا بندر د نوموړي هېواد لپاره د افغانستان دروازه ګڼل کېږي او له افغانستان وروسته د مرکزي اسیا هېوادونو او ان د روسیې ختیځ ته هم لاره پرانېزي. د شمال ـ جنوب نړیوال ټرانسپورتي دهلیز په مرسته، هند خپل سوداګریز مالونه د پاکستان له ځمکنیو مسیرونو پرته افغانستان، مرکزي اسیا او روسیې ته استوي.[2] د افغانستان لپاره دغه مسیر یواځینی باوري مسیر دی چې پاکستان ته شا کړي او له ازادو اوبو سره وصل شي، سربېره پر دې د دې بندر په مرسته افغانستان کولای شي له روسیې او مرکزي اسیا هېوادونو سره پیاوړې سوداګریزې اړیکې رامنځته کړي.

له بله لوري روسیه چې یو سیمه ییز او نړیوال قدرت دی او اسلامي امارت یې په رسمیت پېژندلی او موخه یې داده چې د اسلامي امارت د پیاوړتیا پر اساس په سیمه کې خپلې ستراتېژیکي موخې چې له متحده ایالاتو سره پرې سیالۍ لري، ترلاسه کړي او هڅه کوي چې یوریشیا (اروپایي-آسیایي لویه وچه) یوه ګډه قاره‌ییزه فضا وګرځوي چې پکې سوله، ثبات، متقابل باور، پراختیا او هوساینه حاکمه وي. د دې موخې د ترلاسه کولو لپاره دغه هېواد له یوې خوا د شانګهای د همکاریو سازمان ظرفیت او رول په هر اړخیزه توګه پیاوړی کوي چې په دغه سیمه کې امنیت خوندي او دوامداره پرمختګ ته وده ورکړي؛ ترڅو د اوسنیو جیوپولېټیکي واقعیتونو پر بنسټ د دې سازمان فعالیتونه او رول پراخ، ګټور او اغېزمن کړي. له بلې خوا د دې سیمې د هېوادونو ترمنځ لوی یوریشیایي چوکاټ رامنځته کوي او په کې اقتصادي او ټرانسپورتي اتصال پیاوړی کړي. افغانستان له جغرافیایي اړخه د روسیې او د یوریشیا د نورو هېوادونو ترمنځ پروت دی او د مرکزي اسیا، ایران، چین او پاکستان سره ګډه پوله لري؛ له همدې امله روسیې ته د ټرانسپورت او انرژۍ د لېږد په برخه کې ارزښت لري. روسیه کولای شي د افغانستان په مرسته د دې سیمې هېوادونه په ځانګړې توګه مرکزي اسیا، افغانستان، ایران او هند د چابهار بندر له لارې یو له بل سره وصل کړي او خپله انرژۍ له دې لارې هند ته صادره کړي؛ د سوداګرۍ په برخه کې افغانستان د روسیې لپاره غوره مارکېټ دی، چې کولای

Center for Strategic and Regional Studies (CSRS)

شي د خپل هېواد تېل، ګاز، غنم او نورو توکي ورته صادر کړي. اوسمهال افغانستان ته د روسيې د تجارتي توکو کلنۍ صادراتي کچه ۳۰۰ میلونه ډالرو نه زیاته ده. [3]

د مرکزي اسيا لار: افغانستان د مرکزي اسيا هېوادونو سره د ګډې پولې پر اساس کولای شي د پاکستان د بديل په توګه يې قملرو وکاروي او له دې هېوادونو سره خپلې سوداګرېزې اړيکې پياوړې کړي او نه يوازې دې هېوادنو ته صادارات او واردات ترسره کړي بلکې د دې هېوادونو له لارې چين، روسيې او اروپايي هېوادونو ته هم ځان رسولی شي. له مرکزي اسيا سره د افغانستان د سوداګرۍ اندازه ۱،۷ يو اعشاريه اووه مليارده ډالرو ته رسېږي، په دې هېوادونو کې ازبکستان د ۱،۱ يو اعشاريه يو مليارده ډالرو په اندازه په لومړي مقام کې ځای لري او دغه هېواد هوډ لري چې افغانستان سوداګريزه راکړه ورکړه ۲ دوه مليارده ډالرو ته ورسوي.4

له بلې خوا چين د خپل اقتصادي ځواک پراخولو او سيمه ييزو همکاريو د پياوړتيا په موخه، د ريل پټلۍ پر اساس افغانستان ته د مالونو لېږد نوښت پيل کړی دی. دغه نوښت، چې د مرکزي آسيا له لارې افغانستان ته د سوداګريزو توکو د لېږد اسانتيا برابروي، د سيمه ييزو اقتصادي اړيکو پياوړتيا او د سوداګرۍ د بديل په برخه کې يو نوې فرصت ګڼل کېږي. د دې نوښت له مخې، د چين سوداګريز توکي د قزاقستان او ازبکستان له لارې په مستقيم ډول مزار شريف ته رارسېږي او لومړی جوپه د روان کال د د نومبر په ۲۳ نېټه له قزاقستان او ازبکستان څخه له تېرېدو وروسته افغانستان ته ورسېده5. دغه نوښت د افغانستان لپاره ځانګړې اهميت لري، ځکه چې افغانستان د خپل جغرافيوي موقعيت له مخې د منځنۍ او سويلي آسيا ترمنځ د ټرانزيټي زېربناوو لپاره ستراتيژيک رول لوبوي. دا نوښت نه يوازې د چين او افغانستان ترمنځ د سوداګرۍ حجم زياتوي، بلکې افغانستان ته د نورو هېوادونو د سوداګريزو اړيکو د پراخېدو دروازې هم پرانيزي.

د ريل پټلۍ له لارې د مالونو لېږد يوه داسې مهمه پروژه ده چې له امله يې د وخت، لګښت او سوداګريزو توکو د امنيت په برخه کې د پام وړ بدلون رامنځته کېږي. د دې تر څنګ، افغانستان کولای شي له دې نوښت څخه د خپل صادراتو لپاره ګټه پورته کړي او د سيمه ييزو بازارونو ته لاسرسی زيات کړي. دا پروژه نه يوازې د اقتصادي پرمختګ لپاره يو لوی ګام دی، بلکې د سيمه ييزې همکارۍ او سياسي اړيکو د پياوړتيا لپاره هم حياتي رول لوبولی شي.

د سوداګريزو لارو د بديل په برخه يوه بله لار د لاجوردو لاره ده چې د ورويښمو دلارې اصلي مسير ګڼل کېږي. پخوا له دې لارې د افغانستان د بدخشان ولايت د لاجوردو په ګډون قيمتي ډبرې اروپا، بالکان هيوادونو او د مديترانې ساحلي هيوادونو ته صادريدل. دغه لار اوسمهال د افغانستان د اقينې او تورغنډۍ سيمې څخه پيلېږي او د ترکمن باشي بندر سره وصليږي، چې په واسطه يې د افغانستان سوداګريز مالونه خزر بحيرې ته تر داخليدو وروسته د آذربايجان باکو بندر ته داخلېږي او له هغه ځايه په توره بحيره کې د

گرجستان پوتي او باتومي بندرونو ته رسيږي او بيا د اروپا او بالکان هيوادونو ته انتقاليږي. پخوا هم پر دې لار د سوداګريزو مالونو په صادرولو او واردلو سره د افغانستان او له دې لارې د تړل شوو هيوادونو چې يو د هغو جملې څخه آذربايجان دی سوداګريزه راکړه ورکړه شتون درلوده، چې په واسطه يې مختلف ډول سوداګريز مالونه تبادله کاوه. د آذربايجان ولسمشر الهام علی اف په خپلو خبرو کې ويلي، چې هېواد يې غواړي له افغانستان سره د زيربنايي، ارتباطاتو او د اوسپنيزې لارې د جوړيدو په برخه کې همکاري وکړي او د وريښمو لار بيا را ژوندۍ کړي، چې په دې سره به د اسيا لويه وچه د ارمنستان، اذربايجان او ترکيې له لارې له اروپا سره و تړل شي.[6]

هوايي دهليزونه: د هغو هېوادونو له پاره چې په وچه کې ګير او سمندر ته مستقيمه لاره نه لري، هوايي دهليزونه د سوداګرۍ او له نړيوالو بازارونو سره د يوځای کېدو يوه غوره لاره بلل کيږي. دې طرحې د سوداګريزو راکړې ورکړې لېد لوری بدل او د نړۍ په اقتصاد کې يې فوق العاده رول ترسره کړی دی. اوس په نړۍ کې شاوخوا ۳۱ داسې هېوادونه شته چې په وچه کې راګير دي. له دې ډلې ۱۵ افريقايي هېوادونه، ۱۲ آسياسي، دوه د لاتينې امريکا او دوه نور د مرکزی او ختيځې اروپا هېوادونه دي، د دغه هېوادونو د سوداګرۍ حجم که څه هم شاوخوا ٦٠ سلنه د هغو هېوادونو په پرتله کم دی چې سمندر ته لاره لري؛ خو اړ دي چې د نورو په پرتله د خپلو توکو د ليږدولو په موخه ۵۰ سلنه ډېر لګښت وکړي.په داسې هېوادونو کې هوايي دهليزونه د اقتصادي ودې له پاره يو فرصت دی او دوی پر ګاونډيو هېوادونو له اتکا ژغوري.[7] همدې ټکو ته په پام د افغانستان اسلامي امارت د اريانا دولتي هوايي شرکت ته لارښونه کړې چې د يو کيلو صادراتو کرايه يو امريکايي ډالر او د يو کيلو وارداتو کرايه ۸۰ سنټو ته راټيټه کړي.[8] که څه هم د هوايي دهليزونو په لاره اچول په لنډمهاله توګه د اقتصادي او سوداګريزو اړتياوو په برخه کې تر يوه بريده ګټور تماميږي؛ خو په اوږدمهاله توګه دغه چاره نشي کولای چې باثباته پاتې شي او د افغانستان ټول صادرات د له دې لارې ترسره شي، کېدای شي له دې لارې په محدوده اندازه د افغانستان وچې او تازه ميوو خرڅلاو ته فرصت برابر شي، خو د دې دهليزونو له لارې نشو کولای چې وزن لرونکي صادرات ترسره کړو.

د بديلو ترانزيټي لارو پر وړاندې پراته خنډونه

که څه هم له پاکستان پرته افغانستان نورې بدېلې ټرانزېټي لارې لري، خو د دې لارو کارول په اسانه او ارزانه توګه نه ترسره کېږي. هغه خنډونه چې تر اوسه د دې لارې د کارولو په برخه کې شته په لاندې توګه يې يادونه کوو او د حل لارې ورته وړانديز کوو.

۱ ـ د چابهار بندر هم د متحده ايالاتو له بنديزونو لاندې دی؛ کله چې د امريکا متحده ايالاتو کې ډونالډ ټرمپ د لومړي ځل لپاره واک ته ورسېد او په ۲۰۱۸ کال کې پر ايران بنديزونه بيرته ولګول شول، د چابهار

Center for Strategic and Regional Studies (CSRS)

بندر پراختیایي پروژه له ځنډ سره مخ شوه.[9] تازه د هند د بهرنیو چارو وزارت په ۸/ عقرب/۱۴۰۴ نېټه منلې چې متحده ایالاتو د هند حکومت ته د چابهار بند د فعالیتونو د دوام شپږمیاشتنۍ معافیت ورکړی دی.[10]

که چېرې دغه معافیت د متحده ایالاتو له لوري نه وه غځول شوای؛ نو دغه مهال چې افغانستان د پاکستان سره ټرانزیټ تړلی دی؛ نو دې لارې یې هم ګټه نه شوه پورته کولای؛ د دې ټکي یادول هم اړین دي چې دغه یو لنډمهالي حل لاره ده، چې پر اساس یې هم هند او هم افغانستان له دې بندر د لنډې مودې لپاره ګټه پورته کوي. په دې موقع کې له یوه لوري هند او له بله لوري افغانستان باید هڅه وکړي چې متحده ایالات وهڅوي ترڅو دغه معافیت په دایمي توګه وغځوي. فکر کېږي چې دغه موضوع هم له یو شمېر حساسیتونو سره مخ ده، هغه داچې هند په سیمه کې له ایران او روسیې سره ښې اقتصادي او ستراتېژیکې اړیکې لري او له بله لوري له متحده ایالاتو سره سوداګریزې او دفاعي اړیکې لري؛ که د هند پله ایران او روسیې لوري ته درنه شي؛ نو امکان د دې شته متحده ایالات بیا پر دې بندر بندیزونه ولګوي. د متحده ایالاتو او اسلامي امارت د اړیکو پیاوړتیا او کمزوري د دې بندر د فعالیتونو پر دوام او بندیز یو فکټور ګڼل کېدای شي؛ که چېرې په راتلونکې کې د دوه اړخیزو اړیکو د پیاوړتیا بحث مطرح کېږي؛ نو امکان لري چې متحده ایالات په اسلامي امارت د فشار د یوې الې په توګه پر دې بندر د تحریمونو د وضع کولو بحث را مطرح او له اسلامي امارت د زیاتو امتیازاتو غوښتونکی شي.

۲ ـ بله مهم بحث چې د چابهار بندر له ادرسه له هند سره د سوداګرۍ په برخه کې مطرح کېږي، هغه دا دی چې هند هم کولای شي له ایران سره په ګډه په راتلونکې کې د پاکستان په څېر دغه لاره د افغانستان پر وړاندې د فشار د یوې الې په توګه را مخ ته کړي؛ په ځانګړې توګه هغه مهال چې د اسلامي امارت او پاکستان د اړیکو ترینګلتیا تر یوه بریده حل شي؛ اړینه ده چې اسلامي امارت په دې برخه کې حساسیتونه درک کړي.

۳ ـ د افغانستان د شمال ټرانزېټي لارې یا د مرکزي اسیا سره د سوداګرۍ لار تر دې دمه په تخنیکي لحاظ ډېرې ستونزې لري او عصري شوې نه ده، سرکونه په معیاري توګه نه دي جوړ شوي. په دې لارې سوداګري ترسره کول وخت نیوونکی او له لوړ لګښت سره مل دی. په یو شمېر مواردو کې له دې لارې د اجناسو استول تر ٦٠ ورځو وخت نیسي په داسې حال کې چې د پاکستان له لارې دغه موده څلور ورځو ته را ټیټه شوې ده.[11] د دې لارې د رقابتي کولو او ترې د ګټې اخیستلو لپاره اړینه ده چې په معیاري توګه جوړه شي، لوجستیکي لګښتونه او ګمرکي تعرفې کمې شي او تر ډېره بریده د دې لارې په برخه کې د اوسپنې پټلۍ د جوړېدو کارونه ګړندي شي.

پایله

که څه هم د افغانستان سوداګرۍ د پاکستان په ټرانزېټي لارو تړلې ده؛ خو په ورته مهال افغانستان د سوداګرۍ په برخه کې د نورو ګاونډیو هېوادونو یا په سیمه کې د نور هغو هېوادونو چې له اسلامي امارت سره نږدې اړیکې لري، په مرسته کولای شي، خپلې اقتصادي او سوداګریزې اړتیاوې پوره کړي، چې مهم رول په کې د چابهار بندر او د مرکزي اسیا یا شمال لاره ده. له دې لارې ګټه اخیستنه هم هغه مهال ډېره ګټوره ده چې په دې سیمو کې د پراته هېوادنو او افغانستان ترمنځ همغږي او تعاملات زیات وي. دغه همغږي هغه مهال ترسره کېدای شي چې اسلامي امارت د دې سیمې له هېوادونو سره د دوه اړخیزو او څو اړخیزو ملاقاتونو په ترڅ د اړوند هېوادونو اندېښنو ته مثبت ځواب ووايي او د هغوی اندېښنې رفع کړي. اسلامي امارت تر یوه حده په دې برخه کې بریالی شوی هم دی، چې ښه بېلګه یې له هند سره د اسلامي مارت د اړیکو پیاوړتیا ده او پر دې اساس کولای شي چې د پاکستان د یوه بدیل په توګه د چابهار بندر له لارې د روسیې، مرکزي اسیا، ایران او هند په مرسته هغه تشه چې د پاکستان له لارې د ټرانزېټي لارو د تړل کېدو پر اساس رامنځته شوې ډکه کړي. د تجارت بدیلې لارې لټول یو ښه اقدام دی؛ خو هېره د نه وي چې له پاکستان پرته له نورو هېوادونو سره د سوداګریزو اړیکو پیاوړتیا چې پر اساس یې افغانستان بحر او د سوداګرۍ ازادو لارو ته لار پیدا کوي، هم یو شمېر حساسیتونه له ځانه سره لري، د بېلګې په توګه افغانستان د هند او پاکستان سره د سیالۍ په برخه کې هند ته ور نږدې کېږي او دا به د دې هېواد نور حساسیتونه هم را وپاروي او له بلې خوا هغه هېوادونه چې له افغانستان سره د ټرانزېټ په برخه کې همکاري کوي او افغانستان ته د ټرانزېټ فرصت برابروي؛ دا نه یواځې د افغانستان لپاره ګټه ده، لکه څرنګه چې له ازادو اوبو سره ګډه پوله لرل نه یواځې اقتصادي او سوداګریزې ګټې لري، بلکې د سیاست او ډیپلوماسۍ په برخه کې د فشار د یوې الې په توګه هم کارول کېدای شي؛ نو د دې امکان هم شته چې هغه هېوادونه چې دغه مهال سوداګریز فرصتونه افغانستان ته برابروي او پر ځان یې تکیه کوي؛ نو امکان شته چې په راتلونکې کې یې دوی هم د پاکستان په څېر د فشار د یوې الې په توګه وکاروي.

وړاندیزونه

د دې څېړنې وروسته لاندې وړاندیزونه لرم.

۱ ـ سره له دې چې اسلامي امارت د لنډمهاله لپاره بدیلو سوداګریزو لارو په لټه کې دی، هڅه د وکړي چې د پاکستان سره د افغانستان اساسي ستونزو ته د حل یوه دایمي لار ولټوي، ځکه چې پاکستان زموږ ګاونډی هېواد دی، که تجارتي لارې ورسره بدلې کړو؛ نو بیا هم جغرافیه یې نشو بدلولای.

۲ ـ د چابهار بندر ته د پاملرنه لا زیاته شي او افغانستان د په دې برخه کې د هند، ایران، روسیې او مرکزي اسیا سره د همغږۍ فرصتونه لا زیات کړي.

Center for Strategic and Regional Studies (CSRS)

۳ـ په سیمه کې پراته هېوادونه د وهڅول شي چې د افغانستان د ترانزېټي اسانتیاوو او عصري کولو په برخه کې له افغانستان سره تخنیکي او لوجستیکي مرستې وکړي.

۴ ـ د هوايي دهلیزونو په برخه کې د د اسلامي امارت د کابل نړیوال هوايي میدان، تخنیکي ظرفیت لوړ کړي؛ ترڅو په ډېر دقت سره تجارتي توکي سکن او په باوري توګه نورو هېوادونو ته واستول شي.

ماخذونه

[1] رنجبر، بسم الله، اهمیت بنادر چابهار و گوادر برای منطقه، سیمه ییز مطالعات، انلین لینک: اهمیت بندر چابهار و گوادر برای منطقهpdf.

[2] بي بي سي، پښتو؛ د افغانستان د سوداګرۍ حیاتي لار؛ امریکا د ایران د چابهار بند معافیت وغځاوه. د نشر نېټه: ۸/ عقرب / ۱۴۰۴، انلین لینک: د افغانستان د سوداګرۍ حیاتي لاره: امریکا د ایران د چابهار بندر معافیت وغځاوه BBC News - پښتو

[3] فردوس عبدالخالق، د افغانستان اسلامي امارت په اړه د روسیې د بهرني سیاست څېړنه، د بهرنیو چارو وزارت د ستراتېژیکو مطالعاتو ژورنال، ٦٥ ګڼه، ۱۴۰۴ کال، ۱٦٦ او ۱٦۷ مخونه.

[4] بریا نیوس، چرخش اجباری تجارت افغانستان به سمت شمال؛ آسیای مرکزی بدیل مناسب اما پرهزینه، د نشر نېټه ۲۹/عقرب/۱۴۰۴، انلین لاس رسی: چرخش اجباری تجارت افغانستان به سمت شمال؛ آسیای مرکزی بدیل مناسب اما پرهزینه

5 Freight Train Arrives In Afghanistan From China As Beijing Looks To Increase Ties, Radio Azadi, published date: November 24, 2024, available at: https://www.rferl.org/a/china-afghanistan-freigh-train-link-taliban/33214113.html

[6] فردوس، عبدالخالق، د افغانستان او اذربایجان د دولتونو اړیکې، د افغانستان د علومو اکاډمي، ناچاپ اثر، ۴٦ مخ.

[7] مایار، نجیب الله، د هېواد د صادراتو په زیاتوالي کې د هوايي دهلیزونو رول ته کتنه، دریاست الوزار اقتصادي معاونیت، د لاس رسی لینک: د هېواد د صادراتو په زیاتوالي کې د هوايي دهلیزونو رول ته کتنه | DPMEA

[8] بی بی سی، پښتو، د اریانا افغان شرکت وايي د صادراتو او وارداتو کارګو بیعې کموي، د نشر نېټه ۲۵ عقرب ۱۴۰۴، د لاس رسی لینک: اریانا افغان هوايي شرکت وايي، د وارداتو او صادراتو کارګو بیې کموي BBC News -پښتو

9 د ستراتېژیکو او سیمه ییزو مطالعاتو مرکز، پر چابهار بندر بندیزونه او پر افغانستان یې اغیزې، د نشر نېټه: ۲۰۲۵/۳/۳، انلین لینک: پر چابهار بندر بندیزونه او پر افغانستان یې اغیزې | CSRS – مرکز مطالعات استراتیژیک و منطقوی | د ستراتېژیکو او سیمه ییزو څېړنو مرکز

[10] بي بي سي پښتو، پورتنی.

[11] بریا نیوس، پورتنی.

د ستراتېژیکو او سیمه‌ییزو څېړنو مرکز نادولتي، غیر انتفاعي او خپلواک ارګان دی، چې په ۱۳۸۸ لمریز کال کې په کابل کې جوړ شوی. دغه مرکز د خپلو بې‌پرې او کره څېړنو له لارې، په افغانستان او سیمه کې د پالیسیو د ارزونې او بډاینې لپاره فعالیت کوي.

اړیکه:

ایمیل: info@csrsaf.org

وب سایت: www.csrsaf.org

شمېره: +93780618000 +93780618000