مركز الدراسات الاستراتيجية والإقليمية

تحليل الأسبوع

الإصدار: 164 (من 7 إلى 14 مايو/أيار 2016)

تحتوي هذه النشرة على تحليلات، يقوم بها مركز الدراسات الاستراتيجية والإقليمية لأهم الأحداث السياسية والاقتصادية والاجتماعية في أفغانستان بشكل أسبوعي، حتى يستفيد منها المهتمون وصناع القرار.

ستقرؤون في هذه النشرة:

- مقدمة..... 2

العلاقات الطاجيكية الأفغانية.. خلفية ومستقبل

- خلفية العلاقات الطاجيكية الأفغانية..... 3
- العلاقات بين أفغانستان وطاجيكستان بعد 2001م..... 4
- علاقات الطرفين بعد تشكيل حكومة الوحدة الوطنية..... 5
- أهمية دوشنبه في خارجية كابول..... 5

حوادث مرور قاتلة في أفغانستان

- أرقام متزايدة في حوادث المرور..... 8
- ضحايا حوادث المرور في أفغانستان..... 9
- عوامل ازدياد حوادث المرور..... 10
- مقترحات للحد من مستوى ضحايا حوادث المرور..... 12

مقدمة

في هذه النشرة من «تحليل الأسبوع» نناقش من قسم التحليل في مركز الدراسات الاستراتيجية والإقليمية أولى زيارة رسمية قام بها الرئيس الأفغاني إلى طاجيكستان في الأسبوع الماضي. ففي هذه الزيارة التقى أشرف غني مع مسؤولين طاجيك، باحثا قضايا عدة، وتم التوقيع على اتفاقية لتبادل السجناء كما تم التأكيد من قبل الطرفين على ضرورة مكافحة مشتركة ضد التطرف والمخدرات.

بعد يومين من هذه الزيارة زار عبدالله الرئيس التنفيذي الأفغاني أيضا طاجيكستان وشارك في جلسة بحضور رؤساء الوزراء لكل من قيرغيزستان وطاجيكستان وباكستان بهدف افتتاح مشروع "كاسا-ألف" وهو مشروع لنقل الطاقة من آسيا الوسطى إلى جنوب آسيا، ويُعتبر مشروعا كبيرا على مستوى المنطقة. نناقش هنا خلفية العلاقات بين طاجيكستان وأفغانستان مع مستقبلها ونتطرق إلى أهمية دوشنبه في خارجية كابول.

وفي القسم الثاني من التحليل نناقش الوتيرة التصاعدية لأحداث المرور في أفغانستان مما يؤدي بحياة كثير من المواطنين سنويا. فقد شهد البلد الأسبوع الماضي حادثة مرور في طريق كابل-كندهار أودت بحياة أكثر من 70 شخص، من بينهم النساء والأطفال. مع أن هذه الحادثة ليست الأولى ولا الأخيرة، وتشير الإحصاءات إلى زيادة مستمرة في هذه الأحداث، فلم لم ترفع الحكومة الأفغانية أي خطوات جادة للوقاية من هذه الأحداث الدموية؟ وما هي العوامل وراء هذه الأحداث ووراء ازديادها المستمر؟ هذه الأمور والأسئلة تمت مناقشتها في مركز الدراسات الاستراتيجية والإقليمية، وإليكم التفاصيل:

العلاقات الطاجيكية الأفغانية.. خلفية ومستقبل

في الأسبوع الماضي وفي 10 من مايو 2016 م، زار الرئيس الأفغاني أشرف غني العاصمة الطاجيكية دوشنبه، بدعوة رسمية من الرئيس الطاجيكي امام على رحمان. هذه أول زيارة يقوم بها الرئيس الأفغاني إلى طاجكستان بعد تشكيل حكومة الوحدة الوطنية، وقد استمرت لمدة يومين.

بعد زيارة الرئيس أشرف غني، زار عبدالله الرئيس التنفيذي طاجيكستان بهدف افتتاح مشروع "كاسا-ألف"، وهو مشروع لنقل الطاقة من آسيا الوسطى إلى جنوب آسيا.

ما هي خلفية العلاقات بين طاجيكستان وأفغانستان؟ وكيف ستكون في المستقبل؟ وما هي أيضا أهمية طاجيكستان في الخارجية الأفغانية؟

خلفية العلاقات الطاجيكية الأفغانية

تربط البلدين علاقات ومشتركات عدة في مجال اللغة، والقوم والثقافة. من هنا،جرّب الطرفان علاقات تاريخية واسعة، وقد كان البلدين تحت حكم واحد لفترات طويلة في التاريخ. ونشير مثلا إلى زمن خراسان الكبير، أو فترات حكم إسلامية أخرى.

وفي فترة حكم أحمد شاه بابا كان بين الطرفين علاقات قريبة جدا، ومن ثم وعلى أعتاب القرن العشرين دعم أمير حبيب الله وأمير أمان الله ومحمد طرزاي، مسلمي آسيا الوسطى الذين انتفضوا ضد الروس، ويُعرف هذا الحراك في التاريخ باسم "باسماشيان".

وعندما فشل هذا الحراك واحتل الامبراطورية الروسية إمارات آسيا الوسطى واحدة تلو الأخرى، وفي 1991م، تم دمج هذه المناطق ضمن الاتحاد السوفيتي. وقتها كانت هناك علاقات ثقافية بين طابول ودوشنبه، ولعبت كابول دورا في إحياء المصطلحات الفارسية في طاجيكستان. لأن الهيمنة الشيوعية عملت على محو المصطلحات الفارسية وترويج الروسية بدلا منها.

بعد انتصار الجهاد الأفغاني ضد الروس، حصلت طاجيكستان في 1991م، على استقلالها وبعد إعلانها بأربعة أيام اعترفت أفغانستان بها رسميا في 12 سبتمبر من نفس العام. لكن عقبت إعلان الاستقلال حرب أهلية دموية، أدت إلى موجات لجوء عشرات آلاف من سكان طاجيكستان إلى أفغانستان. وانتهت تلك الحرب الأهلية بوساطة من الأمم المتحدة، وباكستان وأفغانستان في 1997م.

وقتها كانت الحرب على أشدها بين طالبان وتحالف الشمال، ودعمت طاجيكستان طرفا من الحرب وهو تحالف الشمال.

العلاقات بين أفغانستان وطاجيكستان بعد 2001م

مقارنة مع بقية الدول الجارة كان لتبادل الزيارات الرسمية بين أفغانستان وباكستان مستوى منخفضا. لكن وبشكل عام بقيت العلاقات على حالة جيدة.

وكانت هناك تعاونات اقتصادية وتجارية وأخرى في مجال النقل والطاقة إلى جانب المشتركات اللغوية والتاريخية. ويشار في ذلك إلى مشاريع "كاسا-ألف"، و مشروع مخطط لسكة حديد، واستيراد الطاقة من طاجيكستان إلى أفغانستان، سير النقل إلى باكستان عبر أفغانستان.

علاقات الطرفين بعد تشكيل حكومة الوحدة الوطنية

ركز أشرف غني في السياسة الخارجية على دور الدول الجارة، لكن هذا التركيز كان منصبا كثيرا على باكستان والصين وتركمانستان وإيران. لكن مقارنة مع تركمانستان كان سقف تبادل الزيارات بين أفغانستان وطاجيكستان مرتفعا.

وفي الأسبوع الماضي قام الرئيس الأفغاني بزيارة لمدة يومين إلى طاجيكستان، والتقى خلال هذه الزيارة مع الرئيس الطاجيكي ورئيس الوزراء الطاجيكي ورئيس البرلمان.

تشعر طلجيكستان منذ عقدين بقلق شديد تجاه التطرف والمخدرات، ومن هناك كان ظهور داعش في أفغانستان وتوسع الاضطرابات الأمنية إلى المناطق الأفغانية الشمالية من محاور اللقاء بين الطرفين. كما جرى الحديث حول مشروع "كاسا-ألف"، وتم افتتاحه بطريقه رسمية. يخطط هذا المشروع لنقل الطاقة بما يبلغ 1300 ميغاوات، من آسيا الوسطى إلى باكستان عبر أفغانستان، مما يوفر ضروريات أفغانستان من الطاقة وتحصل أيضا على أجرة نقل تبلغ 30 إلى 40 مليون دولار.

أهمية دوشنبه في خارجية كابول

تكمن أهمية الدور الطاجيكي في سياسة أفغانستان الخارجية في مجالات آتية من الاندماج الاقتصادي:

- **النقل والتجارة:** أفغانستان وطاجيكستان بلدان محاطان بالبر، ومضطران للتعويل على البعض في مجال النقل. مع أن علاقات طاجيكستان قريبة للغاية مع روسيا، وتُعتبر تحت النفوذ الروسي، لكنها تحاول إعمال نقلها عبر أفغانستان وباكستان، أم أفغانستان وإيران. والسبب وراء ذلك لأن علاقاتها مع أوزبكستان متدهورة من فترة.

من هنا وفي 2005م، تمت الموافقة بين الرئيس الطاجيكي ورئيس وزراء باكستان مير ظفر الله خان على بناء طريقين يوصلان طاجيكستان بباكستان عبر أفغانستان. الطريق الأول يمر بكندز وكابل وجلال إلى بيشاور، والثاني يمر بمنطقة واخان في بدخشان ليصل إلى جترال. لكن إلى الآن لم تُفع خطوات عملية في هذا المجال.

كما تم توقيع اتفاقية بناء سكة حديد بين الطرفين، وهي مشروع سكة حديد توصل الصين إلى طاجيكستان إلى أفغانستان إلى إيران. وهناك مشروع مدروس آخر توصل تركمانستان عبر أفغانستان إلى طاجيكستان ثم إلى الصين.

في 2010م، وضمن مشروع "أبتا"، تم السماح لباكستان، بأن تقوم بالتجارة مع طاجيكستان وآسيا الوسطى عبر أفغانستان، لكن وفي 2015م، وبعد عدم السماح لأفغانستان بالنشاط التجاري مع الهند عبر ميناء "واغا"، تم إلغاء هذه الاتفاقية.

- **الطاقة:** للطاقة أهمية كبيرة من الناحيتَيْن: الكهرباء ونهر آمو.

أولا: ما يُنتج في أفغانستان من الكهرباء لا يكفي لضروريات البلد، لذلك يتم استيراد الكهرباء من الدول الجارة، ومن هذه الدول طاجيكستان. إلى جانب ذلك وضمن مشاريع "توتاب و كاسا-ألف"، يتم نقل الكهرباء إلى باكستان أيضا عبر النقل الأفغاني.

ثانيا: بما أن أفغانستان لديها شراكة مع طاجيكستان في نهر آمو، وهناك ذخائر كبيرة في هذه الحوزة المائية يشترك الطرفان فيها.

حوادث مرور قاتلة في أفغانستان

إلى جانب الأحداث الأمنية والطبيعية، شكّلت حوادث المرور خلال بضعة أعوام الماضية رقما كبيرا من الأحداث القاتلة في البلد، وكان سببا وراء ارتفاع مستوى الوفيات.

وفي الأسبوع الماضي، وقعت حادثة مرور في طريق كابل-كندهار، أودت بحياة 73 شخص، وقد جُرح فيها أكثر من 70 آخرين[1]. وفي هذه الحادثة تصادمت حافلتان من نوع (303)، مليئتان بالمسافرين، في المناطق التابعة لولاية غزني.

أثار الحدث ردود أفعال واسعة في الشارع الأفغاني انتصب معظم هذه الردود على نقد إهمال الحكومة طرق وقاية مثل هذه الأحداث. من هنا، عقد الرئيس الأفغاني جلسة خاصة لمتابعة وضع الضحايا، وأصدر قرارا

[1] «وصل عدد قتلى حادث غزني إلى 73 شخص» مزيد من التفاصيل في تقرير لـ"بي بي سي"، في الرابط التالي:
http://www.bbc.com/persian/afghanistan/2016/05/160508_k02-ghazni-accident

بتشكيل لجنة متشكلة من خمس وزارات، وذلك بهدف وضع خطة وقاية لمثل هذه الحوادث[2]. ومن جهة أخرى، تم تشكيل لجنة خاصة لوقاية أحداث المرور يرأسها المهندس محمد خان النائب الأول للرئيس التنفيذي الأفغاني.

في 10 من مايو أعلن مسؤولو وزارة النقل الأفغانية خلال جلسة استشارية مع النائب الأول للرئاسة التنفيذية، بأن الوزارة ألغت تصريحات العمل لما يقارب 230 شركة نقل من بين 943 شركة، بسبب عدم مراعاة قوانين المرور[3]. ومن جانبها، قالت حركة طالبان إنه وفي حال تكرار الحادث سوف تتعامل الحركة بجدية مع شركات النقل[4].

هذا، وتبدو الساحة الأفغانية قلقة بسبب تصاعد وتيرة أحداث المرور. لكن السؤال الذي يطرح نفسه هو: لم يرتفع مستوى أحداث المرور سنويا؟ ما هي الخطوات التي يجب اتخاذها للوقاية من هذه الأحداث؟

أرقام متزايدة في حوادث المرور

لقد كانت لمستوى أحداث المرور في أفغانستان وتيرة تصاعدية منذ 2008م. ففي عام 2008م شهد البلد 2423 حادثة مرور. وصل الرقم إلى عام 2013م، إلى 4393 حادثة. (راجع الجدول الأول).

مع عدم وجود إحصاءات بشأن أحداث المرور لـ 2014م، و2015م، لكن وعلى أساس معلومات توفرها بعض المؤسسات المعنية لقد ارتفع مستوى الأحداث خلالهما مقارنة مع السنوات الماضية، وأن إجمالي حوادث المرور بلغ 6729 حادثة في عام 2015م[5]. (راجع الجدول الأول).

وفي السنوات الماضية كانت سرعة السيارات من أهم أسباب وقوع حوادث المرور، ففي 2013م، حدثت 1995 حادثة من مجموع 4393 بسبب سرعة السيارات.

---

[2] «أصدر الرئيس الأفغاني أشرف غني فرامين إلى المسؤولين لبحث أوضاع الضحايا، لحادثة غزني» مزيد من التفاصيل في الرابط التالي:
http://president.gov.af/fa/news/87000

[3] «إلغاء وزارة النقل الأفغانية تصريحات عمل 230 شركات النقل»:
http://www.bbc.com/persian/afghanistan/2016/05/160510_k04_review_road_safety_meeting

[4] لمزيد من التفاصل، راجع التالي:
http://shahamat-farsi.com/?p=28232

[5] «وزارة الصحة الأفغانية تتحدث عن ارتفاع بالنسبة لـ60% من أحداث المرور»:http://www.tolonews.com/fa/afghanistan/20716-sharp-spike-recorded-in-traffic-accidents-moph?tmpl=component&layout=default

الجدول الأول: مستوى أحداث المرور في أفغانستان. (2008م-2015م)[6]

العام	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
الحافلات	136	275	233	238	520	586	-	-
الشاحنات	422	451	598	656	718	696	-	-
السريعة	1299	1398	1600	1799	1877	1995	-	-
الدراجة النارية	466	665	973	950	1088	1116	-	-
إجمالي	2423	2789	3404	3643	4203	4393	4290	6729

ضحايا حوادث المرور في أفغانستان

على أساس معلومات منظمة الصحة الدولية، تعاني أفغانستان من ارتفاع في مستوى الضحايا بسبب حوادث المرور. تشير تقرير المنظمة في 2015م، ويحتوي على معلومات عن 2013م، بأن 4734 شخص لقى حتفه نتيجة أحداث المرور في أفغانستان. ومن كل مئة ألف شخص لقي 15.5 منهم مصرعهم في هذه الأحداث[7].

من جهة أخرى، تظهر أرقام المسؤولين أقل مما تظهره أرقام المنظمات الدولية. على سبيل المثال يقول المسؤولين في قسم الحوادث المرورية إنه وفي عام 2014م، وقعت 3277 حادثة مرور، راح ضحيتها 1297 شخص، وجُرح 3946 آخرون[8]. وتشير أرقام المسؤولين الأفغان بأن معدل الضحية اليومي يكون 10 أفراد يوميا.

[6] مصدر هذه الأرقام الإدارة المركزية للإحصاء ووزارة الصحة الأفغانية.

[7] لمزيد من التفاصيل، راجع التالي: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/country_profiles/Afghanistan.pdf

[8] لمزيد من التفاصيل، راجع التالي:
http://www.bbc.com/persian/afghanistan/2015/05/150510_k02-afghanistan-accidents-casualties

أرقام أخرى تشير إلى أن 70% من أحداث المرور على أرجاء البلد تحدث في الطرقات السريعة، و30% منها في شوارع المدن. كما تفيد الإحصاءات بأن الرجال يشكون 63% من الضحايا، فيما تشكل النساء 13%، والأطفال 24% من ضحايا هذه الحوادث[9].

خلال الأعوام الماضية، سببت حوادث المرور أكبر جزء من الضحايا في البلد، بعد الأحداث الأمنية. وتشير إحصاءات ما بين 2005م، إلى 2012م، بأن 35 ألف لقوا حتفهم إثر حوادث المرور[10].

عوامل ازدياد حوادث المرور

لقد تم عرض مشاكل الطرقات والشواريع دوما من قبل الإعلام، وخاصة بعد كل حادثة مرور كبيرة، لكن الحكومة الأفغانية لم تهتم بالموضوع كثيرا حتى الآن، ولم ترفع خطوات لازمة كي لا تقع مثل هذه الأحداث. هناك عوامل كثيرة لعبت دورا في وقوع هذه الأحداث القاتلة، لكننا نشير إلى أهم تلك العوامل في التالي:

1- **الفساد الإداري في مؤسسات شرطة المرور:** نتيجة للفساد الإداري في هذه المؤسسات يمكن الحصول على تصريحات قيادة السيارة بسهولة. كما أشار تقرير استطلع آراء 100 سائق في مدينة كابول، صرّحوا بأن 40 منهم فقط حصلوا على تصريحات السياقة بطريقة قانونية. ويقول نفس التقرير بأن المبلغ القانوني للحصول على التصريح يكون 720 أفغاني، والحال أنه يمكن الحصول عليه بطرق أخرى وبدفع مبلغ يصل 8 ألف أفغاني[11]. ومن الفساد الإداري إهمال المسؤولين عدم مراعاة السائقين مقررات المرور ما يسبب ارتفاعا في مستوى حوادث المرور.

2- **طرق غير معيارية وغير معبدة:** بسبب الفساد الإداري المتفشي أيضا في عقود بناء الشوارع، والعجلة في العمل، تم بناء كثير من طرقات البلد عبر شركات غير مجربة، وليست على مستوى المعيار الدولي. وفي ظل عدم المراقبة على أوزان وسائل النقل، والتفجيرات المتتالية، تم تخريب جزء

[9] تمت المحاسبة على أرقام الضحايا عام 2013م، ونقلها الإعلام عن رئاسة شرطة المرور.

[10] مزيد من التفاصيل، هنا:

http://www.etilaatroz.com/20185

[11] راجع موقع الجزيرة نت لمزيد من التفاصيل:

http://www.aljazeera.com/indepth/features/2014/06/corruption-rife-afghan-traffic-departments-2014627228805766.html

كبير من هذه الطرقات. ولذلك يُعتبر ضيق الطرقات إضافة إلى كونها غير معيارية سببا لازدياد حوادث المرور.

3- **عدم الحذر لدى السائقين ونقض قوانين المرور:** نتيجة لإهمال مسؤولي شرطة العبور، وعدم وجود مراقبة على وسائل النقل في الطرقات السريعة وعدم وجود قانون مرور منظم يقوم السائقون بنقض قانونين المرور بشكل دائم، وذلك لأن شركات النقل لم تتم غرامتها بسبب مخالفات قانونية.

4- **سرعة فائقة وانعدام إشارات المرور:** تُعتبر سرعة السيارات من أهم عوامل حوادث المرور في البلد. كثير من السائقين تعودوا على ذلك في الطرقات الرئيسية. ففي 2013م، شكلت السيارات السريعية 45.5% من إجمالي الحوادث، فيما شكّلت الدراجات النارية 25.4% من الحوادث. من جهة أخرى، هناك انعدام كبير في الشوارع الأفغانية لإشارات العبور، ولا رقابة على مستوى سرعة السيارات.

5- **إدمان السائقين بالمخدرات:** كثير من سائقي الشاحنات الكبيرة التي تنقل الأمتعة إلى أماكن بعيدة وفي الليالي يستخدمون المخدرات. وقد أكد المهندس محمد خان النائب الأول للرئاسة التنفيذية في الجلسة الاستشارية في وزير النقل، ورئيس شرطة المرور، ومسؤول اتحاد شركات النقل على ضرورة تنفيذ قوانين العبور. وأضاف بأن كثيرا من السائقين يستعملون الحشيش ويقودون السيارة في تلك الحالة. من جهة أخرى إن وجود سائق واحد في السيارة لفترات طويلة يسبب له النعاس مما يؤدي إلى حوادث المرور.

6- **المنافسة بين شركات النقل:** يقول سائقي شركات النقل إن الشركات تمنح مكافأت لمن يوصلون المسافرين سريعا إلى مكان الهدف، مما يؤدي إلى قيام السائقين بقيادة سريعة وأثناء التسابق يقع الحادث.

7- **عدم مراعاة إجراءات السلامة:** من الممكن أن يلعب ربط السائق حزام المحافظة، أو لبس الخوذة أثناء قيادة الدراجة النارية دورا في سلامة الأفراد. لكن عدم مراعاة هذه الأمور، سببت عاملا لازدياد مستوى أحداث المرور في البلد.

مقترحات للحد من مستوى ضحايا حوادث المرور

بما أن المحافظة على أرواح المواطنين يكون من أهم مسؤوليات الحكومة، على الحكومة أن تتخذ إجراءات للحد من مستوى هذه الضحايا. وضمن هذه الخطوة يتم إقتراح النقاط الآتية:

- تنفيذ قوانين المرور. فعلى سبيل المثال لابد على السائق والمسافرين ربط أحزمة المحافظة، ولبس الخوذات أثناء ركوب الدراجة النارية.
- المكافحة مع الفساد الإداري في عقود بناء الشوارع، ومؤسسات النقل وخاصة بشأن أخذ تصريحات قيادة السيارة.
- نصب ماكينات في الشوارع والطرقات العامة، من أجل الإطلاع على سرعة السيارات، وضع إشارات المرور وتفعيل شرطة المرور في الطرقات السريعة.
- وضع المراقبة على أوزان وسائل النقل، وخاصة الشاحنات، وذلك لتجنب تخريب الشوراع.
- تعليم مفاهيم إشارات المرور لطلاب المدارس.

النهاية

تواصل معنا:

البريد الإلكتروني: info@csrskabul.com - csrskabul@gmail.com

الموقع: www.csrskabul.com - www.csrskabul.net

هاتف المكتب: 784089590 (+93)

تواصل مع المسؤولين:

د. عبدالباقي أمين، مدير مركز الدراسات الاستراتيجية و الإقليمية: 789316120 (+93) abdulbaqi123@hotmail.com

حكمت الله زلاند، مدير قسم الأبحاث والنشرات: 775454048 (+93) hekmat.zaland@gmail.com

ملاحظة: نستقبل آرائكم واقتراحاتكم لتطوير هذه النشرة.