



## تاریخچه حمل و نقل و ایجاد نخستین شرکت های ترانسپورتی در افغانستان

### حمل و نقل چیست؟

حمل و نقل عبارت از جابجایی کالاها، وسایل یا افراد از یک مکان به مکان دیگر با استفاده از وسایل یا وسایط میباشد. انسانها از بدو خلقت حسب ضرورت برای حمل و جابجا نمودن اموال و ضروریات خویش از قوای بدنی و فیزیکی استفاده اعظمی می کردند تا بعداً توانستند حیوانات را اهلی ساخته و محموله های تجاری و سایر انتقالات مورد ضرورت را توسط انواع مختلف حیوانات مانند شتر، اسب، قاطر، نرگاو و مرکب انتقال دهند. همچنان انتقال محموله ها، افراد و لوازم در بعضی مناطق مانند ذریعه فیل و درامریکای لاتین توسط لامه نیز صورت می گرفت. بدین ترتیب نه تنها بار گران انتقالات به تدریج از دوش انسان به پشت حیوانات اهلی انتقال یافت بلکه حجم انتقالات افزایش یافته و به وقت کمتر و سرعت بیشتر از گذشته صورت می گرفت. به مرور زمان ارابه های چوبی ساخته شد که توسط حیوانات به حرکت می آمدند، اختراع جدید برای انتقال اموال سهولت بسیار ایجاد نموده، و ذریعه آن امکانات حمل و انتقال مقدار زیادتر کالاها نسبت به حیوانات مساعد شد و سرعت عمل بیشتر بوجود آمد. در اثر تلاش انسانها اولین کشتی بخار در سال 1807 میلادی بوجود آمد و در سال 1825 لوکوموتیف بخاری و خط آهن ایجاد شد که در نتیجه در سکتور حمل و نقل در خشکه و ابحار، انقلاب عظیمی در امر سرعت و کمیت انتقال کالاها و مسافرین برپا شد. در عین حال حس کنجکوی بشر متفکرین را وادار به فکر ساختن و وسایط ماشینی نمود، که در سال 1860 میلادی تقریباً 155 سال قبل اولین موتور اختراع شد که برای به حرکت آوردن آن از زغال سنگ استفاده می کردند. اما این واسطه آنقدر مؤثر نبود، در سال 1876 میلادی موتور دیگری اختراع شد که از نفت خام بجای زغال سنگ استفاده مینمودند. بعد از دهه 1880 میلادی موتور های دایلمر بنز اختراع شد، که در مرور زمان و زحمات شباروزی انجنیران و مخترعین وسایط رانچان انکشاف دادند که ما امروز شاهد انواع و اقسام و مدل های زیبا با سرعتهای سرسام آور و کابین (بادی) های مستریخ و راحت هستیم. در عصر حاضر بنابر تحولات ژرف در انکشاف صنایع، ایجاد و نو سازی وسایط نقلیه بحری، زمینی و هوایی مانند کشتی های مدرن و سریع حرکت، موترهای باربری بزرگ و مدرن، تیرن های برقی با سرعت بلند و طیارات سریع السیر با ظرفیتهای بلند باربری، ایجاد راههای مناسب موتر رو مانند شاهراه های مدرن باتمام نیاز مندیهای ضروری، رشد تکنالوژی معلوماتی و اطلاعات، احداث و تمدید خطوط آهن، احداث میداین هوایی، تحول و تغییرات بزرگی در امر انتقالات مالتجاره و مسافر بوجود آمده و در حالیکه به رونق تجارت نظم و سرعت جدیدی بخشیده، پیوند کشورها و ملت های مختلف را از طریق تجارت و داد و ستد تجاری توسعه داده است.

### حمل و نقل ذریعه حیوانات باربر و کاروان سراها در افغانستان:

از قدیم الایام راه و وسیله حمل و نقل با نام تجارت عجین گردیده و از ابزار مهم و بنیادی آن بشمار میرود. امروز به همان اندازه ی که راه ها و جاده های هموار در سطح ده، قریه، ولسوالی و شهر ها، شاهراه های مدرن و سراسری، خطوط آهن سراسری، میداین هوایی، سیستم کارگوی پیشرفته و دوجانبه بین کشورها، خطوط منظم و پیشرفته هوایی، وسایل نقلیه مدرن و پیشرفته، راه داشتن به ابحار و استفاده اعظمی از فرصت های انتقالی توسط کشتی در ابحار آزاد و کدر های متخصص و مسلکی موجود باشد، تجارت از رشد و انکشاف برخوردار می گردد. در عین زمان هرگاه طبق فورمول صادرات، صادرات سطح بلند = تنوع کالاها + کمیت بیشتر کالاها + کیفیت بهتر کالاها + تسهیلات فراگیر صادرات، کالا های متنوع به کمیت بلند و کیفیت عالی مطابق نیاز مارکیت تولید گردد، در رشد و انکشاف ترانسپورت تأثیر مستقیم



داشته باعث رشد سریع آن می‌گردد و در ایجاد شغل، کاهش بیکاری، بلند رفتن سطح زندگی و در نهایت تخفیف سطح فقر را در جامعه در قبال داشته به عامل رشد و انکشاف اقتصادی مبدل می‌گردد.

قبل از بوجود آمدن موتر منحيث وسیله مهم انتقالات اموال و کالاهای تجارتي و راکبين ازیکجا به جای دیگر، انسانها از حیوانات مختلف مانند شتر، اسب، قاطر، یابو، مرکب، فیل، گاو و لاما استفاده می‌کردند. پسانتر با ایجاد اختراع انواع کراچیها، کالسکه ها، گادی ها و غیره ازین حیوانات منحيث وسیله جهت حرکت دادن و انتقال کالاها و مسافراستفاده بعمل می‌آمد. در افغانستان چون در صفحات شمال، اسب بیشتر پرورش می‌یافت طبعاً بیشتر استفاده می‌شد اما در کاروان ها و سفر های طولانی، بخصوص از شتر، قاطر و یابو جهت انتقالات کار گرفته می‌شد، بنابر نبود امنیت در راه ها، سفر های تجارتي بصورت دسته جمعی صورت می‌گرفت.

### ایجاد قافله ها:

چون وسیله حمل و نقل شتر، یابو ویا قاطر بود، بنابراین قافله هایی تشکیل می‌گردید وقافله باشی ها آنرا اداره می‌کرد. این حیوانات درسرای ها جمع بودند و موقعیکه چند نفرتاجر مثلاً از کابل عزم رفتن به هندوستان می نمودند، درین سرایها آمده وبا قافله باشی ها مذاکره می‌کردند و تعداد حیوانات مورد ضرورت خود را می‌گفتند. قافله باشی کرایه را تعیین می‌نمود و روزی که تاجران آماده رفتن می‌شدند، این حیوانات بدسترس شان گذاشته می‌شد. کرایه رفت و آمد یک شتر صد تنگه وکرایه یابو هشتاد تنگه وکرایه قاطر پنج تنگه (ممکن است پنجاه تنگه بوده باشد-نگارنده) بود. بعد ازینکه یک



تاجر عزم رفتن می‌نمود، چند نفرتاجر دیگر را خبر می‌کرد و بعد ده، دوازده تاجر یک جا می‌شدند و وعده می‌گذاشتند که فلان روز آمادگی می‌گیریم. در روز موعود جمع می‌شدند و هرکدام مقدار و نوع مالتجاره خود را می‌گفتند. مثلاً یکی می‌گفت که دوصد دانه پوست گوسفندی یا گاوی دارد. دیگری دوصد سیر چارمغز و سومی یک مقدار کشمش وحتی توت خشک وروغن زرد را تعیین می‌کردند. بعد دسته جمعی میرفتند وقافله باشی را می‌دیدند و مقدار مالتجاره جمعی خود را تعیین می‌کردند.

قافله باشی می‌سنجید و باندازه وزن مال چند شتر یا یابو را تعیین می‌کرد. روز دیگر اموال را می‌آوردند وبالای یابو بار می‌کردند وبراه می‌افتادند. با هر حیوان یکنفر شتربان یا یابوچی وقاطرچی تعیین می‌گردید. تاجران با مال التجاره حرکت می‌کردند. قبل از حرکت یک مقدار نان را خیرات کرده و براه می‌افتادند. منزل اول شان بتخاک، بعد از آن خاک جباروباز لته بند، نمله، جلال آباد، بتی کوت، تورخم و پشاور بود. این تاجران اموال خود را در بازار پشاور به فروش رسانیده و قیمت آن را سامان بنجارگی خریده و باربندی کرده، بهمین طریق دوباره حرکت می‌کردند. این سفر لاقلاً یکماه تا یک و نیم ماه دوام می‌کرد و در هر روز توقف باید یک تنگه ازبایت کرایه توقف حیوانات می‌پرداختند. این تجارت آهسته آهسته انکشاف کرده رفت، یعنی از یکطرف تعداد تاجران

زیاد شده میرفت واز طرف دیگر انواع مال التجاره متعدد شد و لازم بود تاجران ما علاوه بر مال التجاره، یک مشت پول نقد هم با خود ببرند.

بعداً کراچی های ارابه دار (ارابه چوبی) بوجود آمد و تاجائیکه ممکن بود بار ها و کالا های قابل انتقال از دوش حیوانات به کراچی ها انتقال شد وبعوض اینکه مالتجاره بالای حیوانات بار وبسته شود، حیوانات منحيث وسیله کش کننده و حرکت دهنده کراچی مورد استفاده قرارگرفت و حتی از گاو نیز (در عکس پائین دیده میشود) کار گرفته می شد. همچنان از کشتی های خورد(قایق ها) نیز در انتقال محموله ها وانسان ها دربعضی از دریاها استفاده بعمل میآمد. احداث سرک ها و انکشاف ترانسپورت در افغانستان:با انکشاف وازدیاد وسایط ترانسپورتی درجهان که به تدریج در تمام کشورها معمول گردید ایجاب مینمود تا در قدم اول راه های موتر رو (سرکهای اسفالت شده)احداث گردد تا از وسایط ترانسپورتی استفاده شده بتواند.



واسطه انتقالی و ترانسپورتی (کراچی) که بوسیله اسب، قاطر و یا مرکب، حرکت داده میشود



امیر حبیب الله خان سوار بر اولین موتر در افغانستان

کشتی های تجاری، حین عبور از دریای هرمز

"هنگامیکه نخستین موتر در افغانستان وارد شد وجود آن وسیله مؤثر برای مسافرت تلقی گردید و این علاقه به موتر، تحولی در امر مسافرت و ترانسپورت پدید آورد. در اوایل ازین موتر برای مسافرت به ولایات کشور نمی شد استفاده کرد برای اینکه هنوز سرک که موتر در آن پیش برود وجود نداشت، بنابراین گردش موتر منحصر به کابل بود. اما بعد از کابل تا جبل السراج و از کابل تا جلال آباد احداث شدند. ساختمان این دوسرک با وسایل ابتدائی موجود آنوقت یعنی رول سنگی که به وسیله فیل حرکت داده می شد صورت گرفت



صفحه فیسوک کاکه های کابل

و تسهیلی در امر مسافرت بین دو نقطه مذکور فراهم گردید. پس از آن دو موتر دیگر نیز به کابل وارد گردید که هر دو متعلق به پادشاه و خاندان سلطنتی بود اما ازین موتر ها برای انتقال بار استفاده شده نمیتوانست تا اینکه اعیحضرت امیرحبیب الله خان چند موترلاری که دارای ظرفیت کم بود وارد کردند و در اختیار وزارت دربار گذاشتند. وجود این موتر ها و سهولتی که در مسافرت های شاهانه پدید آمده بود، آنها را که دارای استعداد مالی بودند تشویق کرد تا به خرید و توريد موتر اقدام نمایند.

اینان از توريد این موتر ها دو هدف داشتند، نخست حمل و نقل اموال تجاری و دوم حمل مسافرین که دیگر حوصله نداشتند تا فاصله از یک رباط تا دیگر رباط را در روز ها و شبها همراه با کاروانها طی کنند، بدین صورت، فکر استفاده از موتر برای تجارت و حمل مسافرین انانی راکه مشتاق موتر بودند مؤفق گردانید موتر های را وارد نمایند، ورود این موتر ها حکومت را ناگذیر گردانید تا راه های افغانستان را از شکل کاروان رو به صورت سرک درآورد و برای ساختمان این سرکها وجود اداره لازم بود که نخستین بار در تشکیلات اداری افغانستان بنام اداره انشآت بوجود آمد. نخستین شرکت موتر کار افغانیه یا شرکت حمل و نقل در سال 1292 (1913 میلادی) " تاسیس شد. مسأله انکشاف ترانسپورت افغانستان از نخستین سالهای حاکمیت مستقل در برابر زمامداران افغان بمتابه یکی از شرایط بنیادی مدرنیزه شدن هنوز در آغاز سالهای 20 ( سده گذشته) حکومت امان الله خان سیاست فعالی را در راستای ایجاد و انکشاف انواع ترانسپورت عصری و بویژه ترانسپورت موتری درپیش گرفت. مگر پیشبرد این تصمیم امکانات مالی بویژه برای ساختمان راههای مواصلاتی را میطلبد. دولت در آنزمان نمیتوانست روی پشتیبانی سکتور خصوصی حساب کند، گر چه دولت از نخستین روز های استقلال به اقداماتی جهت جلب کمک مالی سکتور خصوصی متوسل شد. مشکل در اینجا بود که سرمایه ملی در آنزمان هنوز برای انجام پروژه های مربوط به سرمایه داری دولت هنوز ضعیف

و سازمان نیافته بود. به همین دلیل و همچنین با در نظر داشت اینکه سرمایه گذاری را در عرصه سودآور که «گردش سرمایه سریع بوده و نفع نهایی آن بزرگتر باشد.» باید انجام داد، دولت مسولیت سنگین سرمایه گذاریها- مانند ساختمان راهها و بهره برداری از راههای مواصلاتی، پلها و غیره را بعهده گرفته و به سکتور خصوصی حقوق امتیازی را در عرصه های انتقالات به جا های گوناگون، واردات و فروش موترها و ادوات فالتوی آن و غیره قایل شد.

با این امید نخستین شرکت موتری موسوم به «موتوررانی» در سال 1926 با سرمایه اممان الله شاه، اطرافیان و بازرگانان موتر آلمانی (با ظرفیت 500 هزار افغانی) ایجاد شد. وظیفه اساسی این شرکت محدود سازی ترانسپورت حیوانی در مسیر کابل-پشاور بود، که از آن راه 60٪ گردش تمام تجارتی افغانستان صورت می گرفت. شرکت ترانسپورتی در سال (1302) شمسی توسط 5 تن افغانی بوجود آمد که با چند عراده محدود باریبری فعالیت داشتند که در سال (1307) در اثر بروز حوادث سیاسی از بین رفت. بنابر قلت و نبود موتر انتقالات هنوز توسط حیوانات صورت می گرفت چنانچه طبق نظام نامه اصول حمل و نقل مورخ 1307/4/25 تمام مواد یکساله مورد ضرورت نظامی و ملکی دولت توسط وزارت دفاع و مالیه وقت در آخر هر سال سنجش و تثبیت گردیده و اكمال آن توسط ترانسپورت حیوانی به مراجع مربوطه انتقال داده می شد. در صورت عدم موجودیت ترانسپورت حیوانی این عملیه توسط حیوانات کرایه و به طور رضا کارانه با تفاهم قیمت، انتقال صورت می گرفت. متأسفانه در اکثر محلات و ولایات کشور عزیز ما تا قبل از استرداد استقلال کشور یگانه وسیله انتقال اموال و مسافر، حیوانات بود که انتقال اموال و مسافر توسط آن صورت می گرفت. دولت وقت بنابر اهمیت انتقالات، در رفع مشکلات انتقالاتی و ایجاد سهولت ها اقدام و با وصف آنکه کشور به بحران مالی دوچار بود به مسایل ترانسپورت توجه کرد. با تکامل و پیشرفت تکنالوژی معاصر امکانات و سهولت های مناسب در عرضه انتقالات به وجود آمده است. مثلاً موتر: که اگرما تعریف داشته باشیم: اتوموبیل (موتر) وسیله نقلیه خود کار است که به منظور حمل و نقل اموال و مسافر و یا انجام وظایف خاص مورد استفاده قرار داشته و از نگاه انجام وظایف به دوتنوع تقسیم می گردد، موترهای



باربری و مسافری که مطابق بظرفیت و گنجایش به انواع مختلف ساخته شده و مورد استفاده قرار میگیرد. در سال (1311) اداره درمربوطات وزارت امور داخله غرض انتقال مراسلات پوستی با 6 عراده واسطه به فعالیت آغاز نمود. دولت ها بخصوص بعد از استرداد استقلال افغانستان کارهای را درین راستا انجام دادند و امکانات بکار انداختن وسایط نقلیه باربری آهسته آهسته میان آمد و بکثرت تشویق شدند تا در توریید موترهای باربری به کشور اقدام نمایند.

هنگامیکه، شهر کابل هنوز دارای راه های موتر رونب بود و حتی

سرک های داخل شهر کم عرض بود بهترین وسیله انتقالات در شهرها در قدم اول حیوانات و بعداً کراچی ها با عرابه های چوبی بود. در آن زمانه ها از گادی های که توسط اسپ کش می شد برای انتقال مسافری و راکبین عمدتاً در داخل شهر استفاده می شد و تسهیلات نسبتاً خوبی را برای شهریان بوجود آورده بود.

با وصف توریید موترهای بیشتر به افغانستان، استفاده از گادی ها در دهه 30 و 40 هجری شمسی (در شهر کابل) ادامه یافت، اما با افزایش موترها در کشور و احداث سرکهای اسفالت، گادی ها جای خود را برای موتر ها تخلیه نمودند.

به همین ترتیب واسطه دیگری که در حدود 50 سال اخیر در پهلو موترهای بارکش در انتقالات اموال و کالاهای تجارتی



واموال مردم و کوچ کشی ها در داخل شهر به خصوص در کابل نقش داشت، عبارت از کراچی بود که در ذات خود ابتکار و نوآوری جالبی بشمار میرفت. این نوع کراچی دارای دو عرابه (دو تایر) بوده و بدون مصرف مواد سوخت، توسط نیروی انسانی یا دونفر به حرکت افتاده و محموله را به پیمانانه یا حجم نسبتاً زیاد و اطمینان به مقصد میرساند. گرچه درین اواخر با افزایش تعداد موترهای بارکش و هم تقیل بودن کار با چنین کراچی ها، استفاده از آن فروکش نموده است، اما با آنهم در حمل و نقل مالتجاره در مندوی ها هنوز هم موارد استعمال دارد. پس از بنیانگذاری نخستین شرکت خصوصی- بانک ملی افغانستان (ب.م.ا) در سال 1933 که صلاحیت انکشاف سرمایه گذاری

ملی را داشت، این بانک و شرکتهای وابسته آن انحصار انتقالات موتری، صادرات و واردات کالاهای اصلی منجمله

خود موترها و سامان و آلات فالتویشان با محصولات نفتی را بدست آوردند از پایان سالهای 30 و آغاز سالهای 40 (قرن گذشته) رشد انتقالات بسی (Bus) بین المللی و میان شهری شروع شد. در این عرصه نیز دولت سرمایه گذاری را تشویق کرد. برای نظارت و تنظیم فعالیت ترانسپورت و به منظور انتقال اموال و مواد ساختمانی در چوکات وزارت تجارت در سال 1335 ریاست ترانسپورت عمومی ایجاد شد. به اقدامات گونه گونه برای بسیج موترهای خصوصی برای انتقال اموال دولتی دست میبازید. مگر فعالیت ریاست عمومی ترانسپورت و همچنان اداره تفتیش موتری کابل در امور انتقال مسافران زیاد مؤثر نبودند. در واقعیت این ادارات شکل فورمالیته را داشتند، چونکه پارکهای موتری در حقیقت در دست مالکان خصوصی بود که «قانون» اساسی شان سود بیشتر بود. در ضمن انتقال اموال دولتی با نرخهای معین صورت می گرفت که از (بهای اصلی) محموله های خصوصی بسیار پایین بود.

## تاسیس شرکت بس رانی:

نخستین شرکت بس رانی خصوصی بنام «شرکت سرویس» با سرمایه 12 میلیون افغانی و با تعداد فقط 12 عراده موتر در سال 1939-1940 ایجاد شد. به این ترتیب رشد انتقالات کالایی و مسافری در سالهای 20-30 (سده پیشین) عملاً در تسلط کلی سرمایه خصوصی در این عرصه اقتصادی صورت می گرفت. دولت فقط وظیفه کنترولر عمومی وظایف (سکتور خصوصی) را انجام میداد. مگر بزودی واضح گردید که سرمایه خصوصی در امر قرارداد امکانانش در این عرصه منافع خود را که با فعالیت تجاری آن وابسته است، دنبال میکند و این هویدا بود: با وجود گرانی انتقالات موتری، موتر باعث مفاد قابل ملاحظه در زمان کوتاه انتقال کالاها می شد. همان راه کابل تا پشاور را موتر در دو روز سپری می کرد، در صورتیکه ترانسپورت حیوانی مروج آنرا در 8 روز یعنی در زمانی 4 بار بیشتر انجام میداد. آنچه مربوط به خدمات ترانسپورتی عرصه های دیگر اقتصاد و پیش از همه در بخش صنایع میشود، میتوان گفت که در این عرصه ها دولت با عدم علاقمندی مالکان موترهای باربری برای شرکت در عملیات سود بخش برای شان مواجه گردید. شرایط میان آمده دولت را مجبور ساخت مسئولیت بخشی از انتقالات را بعهده گرفته و نقشش را در ایجاد «شرایط عمومی تولید» یعنی بخشهای مهم عامه اجتماعی- اقتصادی که برای بخش خصوصی نظر به عدم بهره دهی در کوتاه مدت، دلچسپ نبوده ولی برای حل وظایف اساسی در امر رشد اقتصاد کشور لازمی بودند؛ ارتقا بخشید. به این منظور در سال 1940 حکومت افغانستان برخی مؤسسات صنعتی دولتی را به سکتور خصوصی با پیشکش نمودن یکسلسله امتیازات فروخت. ایجاد بانک دولتی «د افغانستان بانک» نیز به همین منظور بود. با این کار حکومت دو امر را انجام داد: نخست، دادن امتیازات معین و طرح شرایط معین سود آور برای تجارت، ارتقای سهم سرمایه خصوصی در صنایع و دوم، «آزادسازی دستان خودش» برای انکشاف بخشهای سودآور و سرمایه افزا که بدون آن رشد اقتصادی ناممکن است. در میانه سالهای 40 نخستین شرکتهای حمل و نقل با شرکت سرمایه دولتی بنام «عمومی حمل و نقل» و غیره ایجاد شد.

## بنیانگذاری اداره دولتی ترانسپورتی:

در سال 1951 اداره دولتی ترانسپورتی بنیانگذاری شد که پسانها وظیفه عمومی انتقالات وزارتخانه ها و مؤسسات دولتی افغانستان را بعهده گرفت دولت برای جلب فعالتر سرمایه خصوصی برای حمل و نقل موتری کمک مالی و امتیازات گونه گونه گون میداد. منجمله: 1) به وارد کنندگان موترهای باربری اجازه میداد اسعار خارجی را به نرخ صنعتی یعنی 37، 30 افغانی که 25٪ پایینتر از نرخ بازار بود، بخرند؛ 2) مالکان موترهای باربری از مالیه دورانی آزاد بودند؛ 3) در میانه سال 1945-1955 بهای پترول پایین آورده شد. در این میان سرمایه گذاری در ترانسپورت عرصه مسافربری را آزاد گذاشت، و سرمایه خصوصی مواضعش را در این عرصه تحکیم بخشید. چنانچه در اخیر سالهای 40 و آغاز سالهای 50 فعالیت شرکتهای خصوصی ترانسپورتی آغاز شد، که «سرویس شمالی»، «سرویس مشرقی» و غیره که بر علاوه مسافران کالاها را انتقال میدادند، نمونه های آنند. در نیمه سالهای 50 رشد سریع تعداد شرکتهای ترانسپورتی موتری مشاهده میشود چونکه حتی در جریان آمادگی به پلان پنج ساله اقتصادی و بویژه در جریان تطبیق آن (سپتامبر 1956 - سپتامبر 1961) لزوم گسترش پارکهای موترهای باربری برجسته گردید. فقط در سال 1955 حدود 16 شرکت ترانسپورتی با سرمایه 41,1 میلیون و با حجم پارکی 320 عراده موتر ایجاد گردیدند. همزمان مشی حفظ اکثریت شرکتهای ترانسپورتی با شرکت دولت دوام یافت. چنانچه از تعداد مجموعی شرکتهای موتری که در سال 1958 فعال بودند، 38 آن مختلط بود. از آغاز تحقق پلانهای پنجساله اجتماعی- اقتصادی در افغانستان ضرورت حاد بهبود راههای مواصلاتی بمیان آمد. راههای مناسب برای تردد ترانسپورت موتری در نیمه سالهای 50

بسیار کم بود و آنهایی هم که بودند، از کیفیت پایینی برخوردار بودند. بسیاری نواحی کشور همانند گذشته فاقد راههای موثر رو بودند. به این ترتیب مشکل ترانسپورت بمثابه بازدارنده جدی رشد اقتصادی کماکان موجود بود. تصادفی نبود که کارشناسان ملل متحد در آن زمان خاطر نشان ساخته بودند، «رشد اقتصادی (افغانستان - محمودوف) در گرو ترانسپورت داخلی است... بازارهای داخلی بعلت کمبود راه های مواصلاتی و کیفیت پایین شان باهم بطور ضعیف ارتباط دارند. بهمین دلیل تفاوت نرخها در بازارهای مختلف دیده میشود. چنانچه، یک سیر گندم (7 کیلو) در ولایت میمنه 7,5 افغانی بود و در کابل این بها به 21 افغانی میرسید». بهمین دلیل بود که در هنگام تحقق دو پلان نخستین پنجساله (در سالهای 57 / 1956 و 67 / 1966) دولت اجباراً به مسأله ساختمان جاده های مواصلاتی توجه اش را متمرکز کرد. چنانچه سالنامه «سروی ترقی» در اینمورد نوشت، «از آنجاییکه سرمایه خصوصی - طبعاً (نظر بخصلت اش) منتظر نتایج مشخص مالی ست، فشار تمام زیر ساختارها، منجمله سیستم ترانسپورتی، طور عنعنوی بالای دولت میافتد. دولت طور جدی این سنگینی را بالای شان هایش قبول کرده و با افتخار برنامه ترانسپورتی را با وجود فشار مسولیتها در بیشترین عرصه ها به پیش میبرد.» که نتایج تایید کننده آن در نیمه سالهای 60، روابط ترانسپورتی میان مراکز اقتصادی، فرهنگی و اداری از یکسو و نواحی بکلی فاقد ترانسپورت موتری و یا به مشکل قابل دسترس، از سوی دیگر بهبود چشمگیر یافت. هم زمان طور واضح (3-4 بار) سرعت حرکت ترانسپورت ارتقا یافته و فرسودگی، مصرف سوخت و غیره کاهش یافت. در نهایت اینهمه باعث کاهش تقریباً دوبرابر نرخ انتقالات، ارتقای مؤثریت (بهره دهی) ترانسپورت بمثابه عرصه سرمایه گذاری خصوصی گردید. این یکی از عوامل آن بود که دولت در پایان سالهای 50 عرصه شرکت مستقیم خود در انتقالات را محدود ساخته و مواضعش رابه سرمایه خصوصی واگذار کند: در سال 1340 (1961) شرکتهای خصوصی 60٪ انتقالات با موترهای باربری را انجام میدادند. نظر به ارقام تقریبی اقتصاد دان افغان نثار. ا.ن. در مورد تناسب موترهای دولتی و خصوصی، در سال 1344 (1965) پارک کل موترهای دولتی 17٪ تمام ترانسپورت باربری کشور را تشکیل میداد، که در پنج سال سهم آن دوبرابر پایین آمد. با تسریع پروسه تمرکز و محوریت سرمایه خصوصی در ترانسپورت رشد گسترده تعداد شرکتهای سهامی ترانسپورتی، اتحادیه های موتر رانی شرکتهای جداگانه و مالکان انفرادی وسایل ترانسپورتی با شرکتهای بزرگ خصوصی آغاز شد. در میانه سالهای 70 نقش دولت در عرصه انتقالات بین المللی ترانسپورتی ارتقا یافت که این امر بدلیل لزوم کنترل دولت بر فعالیت ترانسپورت خصوصی صورت گرفت. رژیم محمد داوود که در سال 1973 سرکار آمد، مشی تمرکز و محوریت سرمایه گذاری در ترانسپورت را ادامه داد. بزودی شرکتهای بیشمار کوچک منحل شدند، که در نتیجه در سال 1976 تعداد شرکتهای موتر رانی به 68 کاهش یافتند (در برابر 110 در سال 1971). علاقمندی به ارتقای نقش ترانسپورت خصوصی در انتقال اموال در کاهش سهم پارکهای موترهای باربری دولتی انعکاس یافت که از 17 در صد در سال 1965 به 13 و نیم درصد در 78/1977 تغییر یافت. متناسب به این گردش انتقالات به 2,6٪ پایین آمد. در ماه می سال 1974 در شهر هرات شرکت ترانسپورتی دولتی برای انتقال اموال از شهر هرات و اسلام قلعه به پاکستان و برعکس ایجاد شد.

### تاسیس شرکت مختلط ترانسپورتی افغانستان اتحاد شوروی (افسوتر)

در آغاز 1976 خیر ایجاد بزرگترین شرکت مختلط ترانسپورتی افسوتر با سرمایه 46 ملیون افغانی که 51٪ آن سهم افغانستان و 49٪ آن سهم اتحاد شوروی بود، اعلام گردید. پروتوکول بنیانگذاری و آیین نامه این شرکت بتاريخ 11 فیبروری 1976 امضاء گردید. ارزش عمده این شرکت افغان-شوروی بقول روزنامه افغانی «کابل تایمز» آن بود که ایجاد آن «باعث سهم بزرگ در رشد بعدی اقتصاد افغانستان و انتقالات ترانسپورتی در منطقه خواهد شد.» زیرا «این شرکت جدید ترانسپورتی عامل رفع مشکلات ترانسپورتی شده و افغانستان میتواند، بسرعت اموال صادراتی خود را به مشتریان توانمندش ارائه کند.» تفاوت کیفی شرکت افسوتر آن بود که این شرکت پارک کامیونی، مقدار لازمی کانتینرها و ترمیمگاه مجهز و مدرن خود را داشت. اینها همه زمینه آزادی عمل شرکت را از وابستگی به شرکتهای خصوصی ترانسپورتی مهیا ساخته انتقال محموله های لازمی برای رشد اقتصادی را تضمین می کرد.

### تاسیس شرکت سراسری «ملی بس»

در ماه مارچ 1975 بمنظور «بهبود انتقالات بسی در شهرها» شرکت سراسری «ملی بس» با سرمایه ابتدایی 1 ونیم ملیون افغانی و با پارکی که دارای 16 عراده بس نو بود، بفعالیت آغاز نمود. در پایان همان سال ملی بس 170 عراده بس در اختیار داشت که انتقال 35٪ مسافران در کابل را انجام میداد. برای رقابت بهتر «شرکت سرویس» از یک

مسافر 1 افغانی و 25 پول-4 افغانی نظر به بعد مسافه می گرفت. بخاطر نگهداری نرخ انتقال مسافران در حدود 1 افغانی، دولت برنامه داشت سالانه به شرکت «ملی بس» 20-25 میلیون افغانی تخصیص دهد. بر علاوه انتقالات میان شهری ملی بس برنامه انتقالات بین المللی را نیز داشت. در سپتامبر 1977 ملی بس، توافق شرکت ترانسپورتی ترکی «آل بیرق» را برای اجرای انتقالات مسافری میان کابل- استانبول بدست آورده بود.

کمی پیشتر در آغاز سال 1976 «ملی بس» 18 عراده مینی بس را برای انتقال مسافران وارد کرد. در آغاز سال 1976 یعنی کمتر از یکسال پس از ایجاد شرکت «ملی بس» بیشتر از 80٪ املاک، ساختمانهای اداری و صنعتی «شرکت سرویس» از سوی دولت افغانستان ملی شده و در اختیار ملی بس قرار گرفت که در نتیجه کار شرکت سرویس به حد اقل پایین آمد. اینها همه به معنی آن بود که «ملی بس» به مؤسسه بزرگ بسرانی کشور با ترمیمگاه پیشرفته مبدل شد. در سالهای 1978/79 این شرکت 675 عراده بس را در اختیار داشت. در این زمان مجموعاً در عرصه دولتی 875 بس فعال بودند، که 9،8٪ (که از جمله 9،6٪ به ملی بس متعلق بود) کل پارکهای بسی افغانستان شامل سکتور خصوصی (با 9،8 هزار عراده بس) را نیز در بر می گرفت، تشکیل میداد. مگر با اینهم در سالهای 70 ما شاهد رشد سریع نقش سکتور دولتی در انتقالات ترانسپورتی- بسی در کشور استیم. چنانچه در درازنای پنج سال (1973-74-1978-1979) تعداد بسهای مربوط به دولت تا به 8،8 چند (وسهم آنها در پارکهای بسی تا 5،4 بار) رشد یافت؛ همچنان حجم مسافران انتقال یافته توسط آنها 7 برابر و گردش مسافری (مسافر- کیلومتر) به 9،6 چند بالا رفت، در حالیکه این ارقام در بخش خصوصی بترتیب به 2، 2.5 و 3 میرسیدند. پس از ثور 1357 اهمیت افسوتر بیشتر شد. این امر بیشتر از حجم تجارت افغانستان - شوروی که با تعزیرات کشورهای سرمایه داری در رأس ایالات متحده امریکا توأم بودند، ناشی می شد. تنها از 1978-79 تا 1979-80 تجارتی افغانستان و اتحاد شوروی تقریباً 3،2 برابر افزایش یافته و همزمان دوران تجارت با ایالات متحده امریکا به اندازه 3،2 برابر کاهش یافت. یک شرکت مختلط بین المللی دیگر («افغان انترنیشنال کمپنی») در ماه اپریل سال 1977 بنیان گذاشته شد که 51٪ سهم آن به دولت افغانستان در چهره وزارت تجارت، ریاست عمومی ترانسپورت، بانک انکشاف صنایع و بانک انکشاف صادرات افغانستان یعنی مؤسسات علاقمند به بهبود شرایط تجارتی و 49٪ به شرکت هالندی «فان گند ان لوس» تعلق داشت. این شرکت برای انتقالات بین المللی مطابق کنوانسیون بین المللی حمل و نقل اموال به اروپا (از طریق ایران و ترکیه) و کشورهای خلیج فارس در نظر گرفته شده بود. در سال 1357 (1978) وزارت ترانسپورت به حیث یکی از ارگانهای دولت ایجاد گردید. در سال 1978 افسوتر مراکز انتقالاتی و بهره برداری خویش در کابل، پلخمیری، تورغندی، حیرتان و شیرخان بندر که عملیات صادراتی- و وارداتی را انجام میدادند، بکمک اتحاد شوروی ایجاد کرد. برای ارتقای مهارتهای مسلکی رانندگان و کارگران شرکت کورسهای ویژه بی را تعقیب مینمودند. در سال 87/1986 در کشور 10 مؤسسه ترانسپورتی باربری- موتوری فعال بودند که پارک آنها در حدود 5،3 هزار موتر تیزرفتار، بس و بس برقی (تریلی) را در بر می گرفت. پارک سکتور خصوصی در ترانسپورت در سال 88/1987 از 7355 کامیون (که در سال 79/1978 به 17933 میرسید) متشکل بود که در 117 اتحادیه ترانسپورتی شامل بوده و توسط ریاست ترانسپورت خصوصی اداره می شد. در سالهای بعدی حجم کار انجام شده توسط سکتور ترانسپورت خصوصی افزایش یافت. چنانچه در سال 1982 این سکتور 859 هزار تن بار را انتقال داده و این رقم در سال 1986 به 3، 2 میلیون تن بالا رفت. مگر این رقم نسبت به سال 79/1978 (33 میلیون تن) تا 3، 14 برابر پایین آمده بود.

### آغاز فعالیت بس های برقی در شهر کابل:

از بهار 1980 در انتقالات مسافران در کابل تریلی بسهای شرکت «ملی بس» سهیم شدند که تعداد شان در ماه می همان سال 80 عراده بود. در کار ایجاد این ترانسپورت چکوسلواکیا به افغانستان کمک کرد. شرکت ملی بس برای حل معضلات ترانسپورتی از هند 400 عراده بس تاتا را خرید که در سال 1987 امکان افزایش تعداد آنها به 600 عراده را در پایتخت مساعد ساخت. در سال 1987 ملی بس برای انتقال شهریان کابل دارای 827 عراده بس و 80 تریلی بس بود. تعداد مجموعی پارک بسهای افغانستان در سال 87/1986 از 5، 11 هزار عراده (اعم از دولتی و خصوصی) تشکیل یافته بود. در سیستم ترانسپورتی افغانستان عجلتاً از ترانسپورت زمینی و هوایی وقسماً از خط آهن (بین ازبکستان - افغانستان، ترکمنستان - افغانستان و در داخل کشور میان شهر بندری حیرتان و شهر مزار شریف) استفاده میشود. در سال 1391 تعداد مجموعی موترهای که ثبت گردیده بود به 1762357 عراده میرسید. این رقم در سال 1392 به 1834315 عراده بلند رفته است که 4 فیصد افزایش را نشان میدهد. موترهای شخصی و تکسی بیشترین افزایش را در برداشته و همچنان لاری ها که در سال 1391 به 288936 عراده میرسید در سال 1392 به 303708 رسیده است. سرویس ها درین دوره از 95027 عراده به 98070 عراده ازدیاد یافته است.

### انکشاف ترانسپورت در سطح جهان:

قابل یاددهانی است که بنابر اقتضای زمان و ضرورت اشد به انتقالات کالاهای تجارتي در داخل شهر ها و کشور ها از یکطرف و کمبود وسایل حمل و نقل به ستندرد جهانی جهت رفع جامع معضل انتقالات از جانب دیگر، در حالیکه دولت های متعدد جهان در احداث و ایجاد شاهراه های ملی و بین امللی سرمایه گذاری بزرگ را جهت فراهم آوری تسهیلات در امر انتقالات انجام داده و شهر های بزرگ حتی قاره ها را با هم اتصال بخشیدند و فرصت های گسترده ی برای حمل و نقل مطمئن کالاها را بوجود آوردند، یکتعداد از شرکت های بزرگ در سطح جهان موازی با اقدامات فوق، به تولید بهترین موتر های بابرری سنگین و تریلردار با توناز بلند دست یازیدند که همه ساله در حال تغییر، تکوین و بهتر شدن میباشد و شرایط بسیار مناسب و راحت را برای دریوران که در غرب به آنها پیلوت هم می گویند بوجو آوردند که در حمل و نقل کالاهای تجارتي خدمات وسیع را انجام میدهند. یک بخش حمل و نقل کالاهای تجارتي که امروز بنام صنعت حمل و نقل یادمی گردد، توسط موتر های بابرری سنگین و تریلردار یا کامیون و تریلی ها انجام میشود .

افزایش روز افزون تجارت و فشار های مجامع طرفدار محیط زیست سبب شده تا بین سازندگان با تولید کننده گان موتر های باربری سنگین و تریلر در سراسر دنیا رقابت تشدید گردد. بنابر اهمیت این وسایل در ادامه نام 9 شرکت بزرگ و برتر جهان در زمینه ساخت و تولید موتر های بابرری سنگین و تریلر یاد آوری می گردد .

## اسامی بزرگ ترین تولیدکنندگان موترهای باربری سنگین درجهان:

### 1- دایملر Daimler AG

تعداد 415، 108 دستگاه کامیون و تریلی در سال 2016 به فروش رسانده است. گروه دایملر (Daimler) نیز یکی دیگر از شرکت های بزرگ موتر سازی در دنیا است، برندهای زیرمجموعه این گروه بسیار معتبر هستند. در این زمینه می توان به اسامی بزرگی مانند مرسدس بنز، وسترن استار، فرایت لاینز، میتسوبیشی فوزو و BharatBenz اشاره کرد .

### 2- تاتا موتورز Tata Motors Limited

تعداد فروش این برند در سال 2016 برابر با 388.396 دستگاه کامیون و تریلی می باشد.

Tata Motors Limited به عنوان یکی از بزرگ ترین شرکت های موتر سازی در تمام دنیا به حساب می آید. برندهای معتبری مانند جگوار، لندروور و موترهای کوریائی دوو به عنوان برندهای زیر مجموعه این شرکت به حساب می آیند. این شرکت علاقه زیادی به فروش محصولات هر برند در بازارهای محلی همان کشور دارد.

### 3- دانگ فنگ Dongfeng Motor Corporation



### 4- نویستار Navistar International Corp

فروش در سال 2016 برابر با 369.100 دستگاه کامیون و تریلی می باشد. دانگ فانگ یک برند چینی-امریکایی است که به عنوان یکی از بزرگ ترین تولید کننده های کامیون به حساب می آید. این برند حدود 11 درصد از سهم بازار را در اختیار دارد و این آمار از افزایش 7 درصدی سهم این برند نسبت به سال های گذشته حکایت دارد.

### 5- ولوو Volvo

تعداد فروش در سال 2016 برابر با 313.600 دستگاه کامیون و تریلی می باشد. این شرکت بزرگ علاوه بر موترهای تجاری و کامیون های نظامی با برندهای مختلف با موترهای دیزل، بس های شهری هایی نیز با برند IC روانه بازار کرده است. امریکا و کانادا به عنوان بازار های اصلی این شرکت به حساب می آیند.

### 5- ولوو Volvo

فروش در سال 2016 معادل 190.424 دستگاه کامیون و تریلی می باشد. گروه موتر سازی ولوو، کامیون های سنگینی با برند های ولوو، UD، رنو، ماک (Mack)، Eicher و Dongfeng راهی بازار می کند. طیف گسترده موتر های سنگینی که ولوو روانه بازار کرده است باعث شده تا برند های زیر مجموعه گروه موتر سازی ولوو در سال 2016 در اروپا بازار خوبی را تجربه کنند. البته این سکه روی دیگری نیز دارد و بازار ولوو در کشور های امریکای شمالی و برزیل روبه رکود گذاشته است.



## 6- هیئو HINO

فروش 171.800 دستگه کامیون و تریلی در سال 2016. هیئو یک برند جاپانی است که توانسته است چیزی معادل 37.7 درصد از بازار بس های شهری و کامیون های سنگین جاپان را در اختیار داشته باشد. البته هیئو در بازارهای جهانی فروش خوبی را تجربه نمی کند و در سال میلادی 2016 توانسته است تنها چیزی حدود 2.1 درصد از سهم فروش کامیون و موترهای سنگین دنیا را از آن خود کند.

## 7- ایوکو IVECO

تعداد فروش در سال 2016 برابر با 134.300 دستگه کامیون و تریلی می باشد. این برند که زیرمجموعه ای از برند هلندی CNH Industrial NV به حساب می آید و در سال جاری میلادی توانسته است 140، 200 دستگه موتر ها را روانه بازار کند. از این آمار حدود 4 هزار دستگه موتر ها برای مصارف نظامی و استفاده در سرویس های اطفای حریق ساخته شده اند. بیشترین بازار برند ایوکو در اروپا است و بنا به گزارش های منتشر شده این برند 11.3 درصد از بازار کامیون های سنگین اروپا را در اختیار دارد.

## 8- شرکت PACCAR Inc

میزان فروش در سال 2016 برابر با 104.900 دستگه می باشد. این شرکت اقماری، کامیون های مختلفی را با برند های Peterbilt، Kenworth و داف (DAF)، تولید می کند. شرکت PACCAR Inc چیزی حدود 28.5 درصد از بازار کامیون های کلاس 8 امریکا را در اختیار دارد. کامیون های نیمه سنگین فروخته شده از جانب این شرکت چیزی حدود 16.2 درصد از بازار اروپا را شامل می شود.

## 9- مان (MAN)

میزان فروش در سال 2016 برابر با 83.200 دستگه می باشد. برند مان (MAN) نیز یکی دیگر از زیر مجموعه های فولکس واگن AG به حساب می آید. این برند به ساخت بس های شهری، کامیون و موتر ماشین های سنگین مشغول است. تعداد 83، 200 دستگه کامیون و تریلی در سال 2016 به فروش رسانده است. برند مان (MAN) نیز یکی دیگر از زیرمجموعه های فولکس واگن AG به حساب می آید. این برند به ساخت بس های شهری، کامیون و موتر ماشین های سنگین مشغول است. واحد تولید کامیون و بس های شهری مان با گروه لوژستیک DB Schenker برای ایجاد شبکه ای از کامیون ها با هدف استفاده بیشتر از ظرفیت جاده ها در همکاری می باشد. قابل ذکر است که درین اواخر برخی ازین وسایل حمل و نقل در افغانستان نیز مورد استفاده قرار گرفته است اما نسبت تخریب دوباره ی راه با تأسف از این وسایل استفاده معقول شده نمی تواند. نوت: برخی از متون هذا برگرفته شده از کتاب تاریخ تجارت افغانستان تألیف اینجانب میباشد، قابل ذکر است که بروفق قانون حفظ حقوق مؤلف منابع و مأخذ استفاده شده، در متن کتاب محفوظ است. ختم