

# تلاش ایران برای گسترش روابط تجاری و ترانزیت کالا با افغانستان و پاکستان در دهه‌های چهل و پنجاه شمسی

مریم شیبری<sup>۱</sup>

## چکیده

کشور ایران از دیرباز با همسایگان شرقی خود، افغانستان و پاکستان، روابط تجاری و ترانزیتی داشته است. این روابط در طول تاریخ تحت تأثیر عوامل مختلف تغییر کرده است. یکی از دوره‌هایی که ایران کوشید روابط تجاری و ترانزیتی خود را با افغانستان و پاکستان توسعه دهد، دهه‌های چهل و پنجاه شمسی بود. اسناد نشان می‌دهد که حکومت وقت ایران پس از کسب آرامش نسبی سیاسی و اقتصادی در این برهه زمانی، بنا به دلایل مختلفی، به دنبال رهیافت‌های جدیدی برای ایجاد بازارهای خارجی و بهبود وضعیت مسیرهای ترانزیت کشور به سمت مرزهای شرقی بوده است. بدین منظور برنامه‌هایی را طراحی کرد که از جمله آن توسعه مسیرها و راه‌های تجاری و همچنین عقد قراردادهای مالی با کشورهای افغانستان و پاکستان بود. این پژوهش درصدد است از طریق روش تاریخی و با تحلیل اسناد و مدارک روابط خارجی و تجاری ایران در این دو دهه به این سؤال پاسخ دهد که توسعه تجارت و بهبود مسیرهای ترانزیتی با کشورهای پاکستان و افغانستان در دهه‌های چهل و پنجاه شمسی چگونه صورت گرفت؟ بررسی‌ها نشان می‌دهد قراردادهای تجاری ایران با همسایگان شرقی ابتدا بر مسئله نفت متمرکز بود، اما چون این کشورها در سایر کالاها با ایران بازار مشترک داشتند، در مراحل بعد ایران موضوع ترانزیت کالا را مورد توجه قرار داد. بازگشایی و ایجاد راه‌های نوین تجاری که به نوعی بازگشت به موقعیت تاریخی گذشته ایران بود، از جمله برنامه‌های حکومت وقت در این خصوص بود. هرچند در نهایت تغییر نظام‌های سیاسی منطقه مانع به ثمر رسیدن تلاش‌های ایران شد. واژگان کلیدی: ایران، افغانستان، پاکستان، ترانزیت، راه‌آهن.

## Iran's efforts to expand trade and transit of goods with Afghanistan and Pakistan in the forties and fifties

Maryam Sheipari<sup>2</sup>

### Abstract

Iran has long time had trade and transit relations with its eastern neighbors. Throughout history, these relationships have been shaped by various factors. In the 40s and 50s, Iran attempted to develop trade and transit trade with Afghanistan and Pakistan. Documents show that the Iranian government at this time was looking for a new way to create foreign markets and transit routes to the eastern borders of the country for various reasons. In this regard setting up plans became a priority. Among them is the development of trade routes with Afghanistan and Pakistan. The question this article is set to answer is: How was the effort to develop business with Pakistan and Afghanistan in the 40s and 50s? To answer this question, the article engages in historical methods and examines the documentation of Iran's commercial relations over the past two decades. Surveys show that the first of the commercial deals with its eastern neighbors focused on the oil issue; however, these countries had common markets with Iran for other goods as well. Later, Iran's focus on the transit of goods has increased by way of devising other ways of transportation, allowing for the nation's return to its focal role becoming the central route of transportation from the East to the West; nevertheless, political barriers resulted in the fall of the plans.

Keywords: Iran, Afghanistan, Pakistan, Transit, Railroad.

۱. استادیار گروه تاریخ دانشگاه سیستان و بلوچستان \* تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۵/۱۸ \* تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۱/۲۳

2. Assistant professor, Department of History, Sistan and Baluchestan University. Email: Maryamshpr@gmail.com

## مقدمه

در جهان دوقطبی جنگ سرد تمایل جبهه‌های شرق و غرب به جذب بازار کالا و سرمایه، بهره‌وری اقتصادی برای رقابت جهانی و ایجاد امنیت سیاسی در حوزه‌های قدرت دو قطب، روابط میان کشورها را پیچیده کرده بود. اما تحولات جهان به سویی پیش می‌رفت که کشورهایی که در حاشیه دو قطب شرق و غرب بودند نیز تلاش می‌کردند از این کشاکش رها شوند. در این برهه پیمان‌نامه‌های اقتصادی، سیاسی و فرهنگی متعددی میان کشورهای آسیایی و حتی اروپایی بسته شد، همگرایی‌هایی که به دنبال یافتن نقاط مشترک میان کشورها بود تا نیروی سوم را در مقابل این کشاکش جهانی ایجاد کند. ایران و دو همسایه شرقی‌اش نیز از این موضوع مستثنا نبودند. کشورهای پاکستان<sup>۱</sup> و افغانستان<sup>۲</sup> در گذشته‌ای نه چندان دور بخشی از فرهنگ بزرگ‌تر جوامع ایران و هند بودند که بر اثر تحولات سیاسی تاریخ معاصر از آنها جدا و مستقل شدند. ایران و هند از دیرباز روابط سیاسی و تجاری مهمی با هم داشتند و راه‌های زمینی میان این دو کشور تا قرن‌ها یکی از مهم‌ترین مسیرهای تجاری جهان بود. اما از نیمه قرن نوزدهم این مسیرها ناکارآمد، مسدود و بی‌استفاده شد و ایران، پاکستان و افغانستان مجبور به ایجاد راه‌های جدیدی شدند.

عوامل مختلفی در توجه بیشتر ایران به کشورهای همسایه شرقی دخیل بود. اولین عامل مسئله سیاست و جهان دوقطبی بود. چنانکه تلاش شوروی برای نفوذ در افغانستان موجب شد علم، مشاور نزدیک شاه و از مطلعین سیاسی مرزهای شرقی، به شاه پیشنهاد دهد که «آنقدر باید در جهات مختلف با آنها (افغان‌ها)

۱. تاریخ مستقل سیاسی پاکستان در سال ۱۳۲۶ش/۱۹۴۷م، پس از اتمام جنگ جهانی دوم، با به پایان رسیدن حکومت انگلیس بر هند آغاز شد. نهر، جناح و ماونبتان، آخرین نایب‌السلطنه انگلستان، در شبه قاره هند طرحی را امضا کردند که نتیجه آن تشکیل دو کشور هند و پاکستان بود. پاکستان که در ابتدا شامل دو پاره شرقی و غربی بود، با هندوستان در زمینه‌های سیاسی و اقتصادی کشمکش‌های فراوانی داشت. در پی استقلال دو کشور، درگیری‌های خونین فرقه‌ای میان مسلمانان، سیک‌ها و هندوها رخ داد که به یکی از بزرگ‌ترین مهاجرت‌های تاریخ معاصر منجر شد. نزدیک هشت میلیون مسلمان از هند به پاکستان و همین تعداد هندو از پاکستان به هند رفت. مسئله کشمیر و بعد هم بنگلادش از بزرگ‌ترین چالش‌های دولت‌های پاکستان بود. ایران نخستین کشوری بود که استقلال پاکستان را پذیرفت و در درگیری‌های میان هند و پاکستان، مانند جنگ ۱۳۴۴ش/۱۹۶۵م، از پاکستان حمایت کاملی کرد. در دوره مورد نظر این تحقیق، ذوالفقار علی بوتو از شخصیت‌های اصلی‌ای بود که در چند سمت به بهبود روابط میان ایران و پاکستان کمک کرد. او که در فاصله سال‌های ۱۳۴۲-۱۳۴۵ش/۱۹۶۳-۱۹۶۶م وزیر امور خارجه پاکستان و از سال ۱۳۵۰ش/۱۹۷۱م تا ۱۳۵۲ش/۱۹۷۳م چهارمین رئیس‌جمهور پاکستان بود و در نهایت طی سال‌های ۱۳۵۲-۱۳۵۶ش/۱۹۷۳-۱۹۷۷م مقام نخست‌وزیری را بر عهده داشت، سعی کرد پاکستان را به جبهه غرب نزدیک کند و این کشور را صنعتی سازد. هرچند بعد از کودتای (۱۳۵۶ش/۱۹۷۷م) اکثر فعالیت‌های او بی‌نتیجه رها شد و خودش نیز مدتی بعد اعدام گردید.

۲. تاریخ استقلال افغانستان به حدود دویست سال قبل می‌رسد. اما آغاز نوگرایی و شکل نوین دولت ملت در این کشور به زمان امان‌الله خان (۱۲۹۸-۱۳۰۸ش/۱۹۱۹-۱۹۲۹م) بازمی‌گردد. او در همان سال اول حکومت خویش طی نامه‌ای به انگلستان تغییر حکومت افغانستان را اعلام کرد و در سال ۱۳۰۱ش/۱۹۲۲م نظام‌نامه اساسی دولت افغانستان را در ۷۳ ماده به تصویب رسانید. پس از او، در دوران طولانی حکومت محمد ظاهر شاه (۱۳۱۲-۱۳۵۲ش/۱۹۳۳-۱۹۷۳م) حدود چهل سال افغانستان کوشید زمینه‌های رشد نهادهای اقتصادی کشور را فراهم آورد. محمد ظاهر در جنگ جهانی دوم اعلام بی‌طرفی کرد. در دوره حکومت او افغانستان درگیر هیچ جنگ خارجی نشد. اما درگیری‌های خاندان سلطنتی و کودتای محمد داوود در سال ۱۳۵۲ش/۱۹۷۳م به این تلاش‌ها پایان داد و پس از آن افغانستان به سرعت در گرداب کشاکش‌های سیاسی داخلی و جهانی فرو رفت. ن.ک: علی محمد طرفداری، «افغانستان در گذرگاه تاریخ»، گزارش (آبان ۱۳۸۳)، ص ۵۷. اما در همین دوره چهل ساله افغانستان در زمینه‌های مختلفی، از جمله روابط خارجی، سرمایه‌گذاری‌های متعددی کرد که بخشی از آن با دولت وقت ایران بود، زیرا سابقه طولانی فرهنگی، سیاسی و اقتصادی میان دو کشور هم‌مرز وجود داشت.

همکاری کنیم، پول قرض بدهیم، بندر در اختیارشان بگذاریم که به هیچ صورت نتوانند از ما جدا شوند.»<sup>۱</sup> همچنین مشکلات عدیده میان هند و پاکستان، ایران را به ایجاد ثبات در منطقه وامی داشت. اما فارغ از مسائل سیاسی، عوامل اقتصادی نیز در تلاش ایران برای بهبود روابط تجاری با کشورهای همسایه شرقی دخالت داشت. برای پیگیری این کوشش‌ها در دهه ۱۳۴۰ش/۱۹۶۰م *مجله اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران* مقالات پرمغز اقتصادی‌ای را چاپ کرد که برآوردهای درستی از وضعیت صنایع و بازرگانی ایران در آن زمان داشت. در یکی از این مقالات «تغییر جهت جغرافیای بازرگانی خارجی ایران» پیشنهاد شده است<sup>۲</sup> که می‌تواند سرنخ مهمی برای پیگیری طرح توسعه بازرگانی ایران در دهه ۱۳۴۰-۱۳۵۰ باشد، زیرا وضعیت تجاری نشان می‌داد که تراز تجاری ایران با اروپا مناسب نبود و کالاهای مصرفی وارداتی ایران حدود هفت برابر صادرات آن بود، که عمدتاً شامل کالاهای خامی مانند پنبه، سنگ معدن، فرش، خشکبار و البته نفت می‌شد. بنابراین، پیشنهاد شد مسیر جغرافیایی بازرگانی به سمت شرق تغییر کند.<sup>۳</sup> واردات ایران در این دوره همواره رو به افزایش بود. ایران برای توسعه بازرگانی و صادرات بهتر کالاها در دی ماه ۱۳۴۵ مرکزی به نام «توسعه صادرات» در وزارت اقتصاد به وجود آورد تا فعالیت‌های دامنه‌داری را در زمینه بازاریابی و تشکیل شرکت‌های صادراتی انجام دهد.<sup>۴</sup> از سوی دیگر، در ابتدای این دوره، اداره کل گمرکات به هیئتی دستور داد تا گمرکات مرزی ایران را بازرسی کند.<sup>۵</sup> این نوع سرکشی‌ها و بازرسی‌ها در طول دوره مورد بحث بارها تکرار شد. همه این فعالیت‌ها نشان می‌داد که حکومت ایران تلاش تازه‌ای را برای بهبود روابط بازرگانی خود با همسایگان شرقی آغاز کرده است. این پژوهش می‌کوشد با بهره‌گیری از اسناد روابط خارجی ایران با دو کشور افغانستان و پاکستان، و با تکیه بر اسناد داخلی و مقالات اقتصادی، به تحلیل برنامه‌های اقتصادی تجاری این دوره بپردازد و به این سؤال پاسخ دهد که ایران برای توسعه تجارت و بهبود مسیرهای ترانزیتی با کشورهای پاکستان و افغانستان در دهه‌های چهل و پنجاه شمسی چه اقداماتی کرد؟ فرض بر این است که ایران به دنبال توسعه صادرات نفتی و غیر نفتی و همچنین بازگشایی و تأسیس راه‌های نوین در این مسیرها بود. قابل ذکر است که ایران نیز مانند سایر کشورها پس از جنگ جهانی دوم دچار تحولات متعددی شد، از تغییر پادشاه تا سرنوشتی نخست‌وزیر و دولت در کودتای بیست و هشت مرداد ۱۳۳۲ش/۱۹۵۳م. اما

۱. اسدالله علم، *یادداشت‌های علم از ۱۳۲۴/۱۱ تا ۱۳۴۸/۱۲/۲۹*، ویرایش و مقدمه از علینقی علیخانی، ج اول، ج اول (تهران: کتاب‌سرا، ۱۳۷۷)، ص ۱۵۶.

۲. ابوالفضل عدلی، «سازمان‌های بین‌المللی و نقش آنها در اقتصاد کنونی جهان»، *مجله اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران*، س ۴، ش ۲۳ (اسفند ۱۳۴۵)، ص ۷۴.

۳. همان، ص ۷۲.

۴. منوچهر فرهنگ، *زندگی اقتصادی ایران* (تهران: انتشارات دانشکده علوم ارتباطات اجتماعی، ۱۳۵۲)، صص ۲۱۸-۲۲۲.

۵. محمد فتحی، *سیر در قلمرو گمرک ایران از سیستان تا خوزستان* (تهران: چاپخانه خرمی، ۱۳۵۴)، صص ۷-۸.

حکومت بعد از تکاپوهای ملی شدن صنعت نفت و دخالت بیگانگان در سیاست داخلی کشور سعی کرد به نوسازی اقتصادی و بهبود روابط تجاری خود بپردازد. رویکرد ایران در این دوره انعقاد پیمان نامه‌های سیاسی با کشورهایی بود که گرایش غربی داشتند. تمایل ایران به برتری سیاسی نظامی در منطقه موجب می‌شد که به کشورهای هم‌مرز خویش نیز توجه کند. هرچند مانند هر کشور دیگری در این برهه، اقتصاد ایران به اقتصاد غربی وابسته بود و بیشترین محصولی که داشت نفت خام بود، کشاکش‌های سیاسی جهان دوقطبی، و به‌ویژه همسایگی با شوروی<sup>۱</sup> و دخالت آن کشور در مسائل همسایگان ایران، هرچه بیشتر نفت را از کالایی اقتصادی به کالایی سیاسی تبدیل کرد. اوج‌گیری جنگ‌های اعراب و اسرائیل و درخواست نفت بیشتر بر این روند تأثیر فراوانی داشت، تا آنجا که این کالا اندک به اهرم قدرت در دست کشورهای دارنده آن تبدیل شد. ایران نیز پس از کسب آرامش نسبی سیاسی سعی کرد از این اهرم قدرت برای بازی استفاده کند. توجه به تراز منفی تجارت با اروپا این کشور را به سمت اتخاذ سیاست واحد اقتصادی یا همکاری با کشورهای خاورمیانه سوق داد که از آن با عنوان «بازار مشترک خاورمیانه» یاد شده است.<sup>۲</sup>

افغانستان و پاکستان هر دو بازارهای خوبی در اختیار ایران قرار می‌دادند، به‌جز مشکلی که در مورد کالاهای غیر نفتی وجود داشت و آن اینکه بازارها و کالاها به هم شبیه بودند. بنابراین، پس از مدتی آنچه بیش از بازار فروش کالای غیر نفتی حائز اهمیت بود، ایجاد خطوط تلفن، ترانزیت کالا و بهبود راه‌های تجاری میان سه کشور بود. قابل ذکر است که در مراحل بعدی ایران کوشید با هندوستان و ژاپن و سایر کشورهای آسیای دور هم ارتباط تجاری برقرار کند و همچنین از سوی دیگر به سراغ بازارهای افریقایی برود. این طرح همان نقش تاریخی ایران به‌عنوان محل تبادل کالا و مسیر کاروان‌های تجاری را دنبال می‌کرد. البته این موضوع در حوصله این بحث نیست و خود پژوهشی دیگر را می‌طلبد.

### تلاش‌های ایران برای بهبود وضعیت مسیرهای تجاری با همسایگان شرقی

ایران از زمان‌های دور از طریق مرزهای شرقی خود یکی از بزرگ‌ترین و مهم‌ترین گذرگاه‌های تجاری جهان بود. عبور کاروان‌های تجاری و سیاحتی از این کشور آن را به یکی از بزرگ‌ترین کاروان‌سراهای جهان تبدیل کرده بود. در دهه ۱۳۴۰ش/۱۹۶۰م که به نظر می‌رسید غبار تحولات سیاسی جهان در کشورهای ایران و افغانستان و پاکستان فرو نشسته است و هر سه کشور تا حدی از آرامش برخوردارند که بتوان این مسیرها را بازگشایی کرد یا مسیرهای نوینی را ایجاد کرد، ایران شروع به فعالیت کرد.

۱. علم در خاطراتش در تاریخ ۱۳۵۱/۱/۲۶ می‌نویسد «شوروی‌ها مثل دو نیش جلوی عقرب، از طرف عراق و افغانستان و هند و بنگلادش به طرف آب‌های گرم خلیج فارس و اقیانوس هند پیش می‌آیند.» (علم، ج ۲، ص ۲۳۳).  
۲. عدلی، ص ۷۲.

راه‌های زمینی بسیار قدیمی‌ای میان ایران و افغانستان برقرار بود، مانند راه چخانسور به سیستان که در طی زمان رو به ویرانی رفته بود و پیش از این دوره گزارش‌هایی مبنی بر نیاز به مرمت این راه زمینی وجود داشت،<sup>۱</sup> اما چندان توجهی به آن نمی‌شد تا اینکه مسئله فروش نفت و نحوه صدور نفت به افغانستان سرعت بیشتری گرفت. در تاریخ ۳۱ شهریور ۱۳۳۰/۲۳ سپتامبر ۱۹۵۱ در دولت دکتر مصدق قرارداد فروش نفت و بنزین ایران به افغانستان بسته شد. در این برهه ایران که در مقابل شرکت نفت ایران و انگلیس قد علم کرده و تحریم شده بود و در پی یافتن بازارهای جدید بود، به سراغ همسایه‌اش رفت که برای ارسال نفت به آن نیازی به دریا نداشت. در متن این قرارداد آمده است «فروشنده تعهد می‌کند بنا به تقاضای خریدار تا مقدار سی هزار تن متری بنزین موتور و هفت هزار تن متری مجموعاً نفت و گاز و گازوئیل و نفت دیزل و نفت کوره و سیصد و هشت هزار لیتر بنزین هواپیمایی ۱۱۳۰/۱۰۰ از فرآورده‌های نفتی ایران به خریدار بفروشد.»<sup>۲</sup> همچنین در ماده دو درج شده بود «خریدار متعهد می‌شود که فرآورده‌های فوق را خریداری نموده و بهای آن را به نرخ‌های زیرین و به دلار امریکایی از طریق بانک ملی ایران به بستانکار حساب فروشنده پرداخت نماید.»<sup>۳</sup> یکی از مفاد آن نیز مشخص می‌کرد که این مواد سوختی از خلیج فارس تا شاهرود به وسیله راه‌آهن و از آنجا تا قلعه اسلام‌آباد در افغانستان با نفت کش‌های ایرانی حمل شود، اما هزینه تخلیه آن در انبار قلعه اسلام‌آباد با خود افغان‌ها باشد. غیر از فروش نفت، مسئله رساندن فرآورده‌های نفتی به افغانستان هم مهم بود و ایران در همین قرارداد تأکید کرده بود که افغانستان باید تمام تلاش خودش را برای حفاظت از نفت کش‌های ایرانی در خاک افغانستان انجام دهد.<sup>۴</sup>

بعدها در سال ۱۳۳۷ش/۱۹۵۸م کمیسیون مرزی برای بررسی طرح ایجاد راه ترانزیت کالا بین ایران و افغانستان تشکیل شد.<sup>۵</sup> اما نامه‌نگاری‌های اداری میان وزارت امور خارجه و وزارت گمرکات و انحصارات نشان می‌دهد که این طرح چندان جدی گرفته نشد، زیرا نماینده ایران به علت کسالت در جلسه بسیار مهمی در این باره شرکت نکرد و این مسئله بی‌اهمیت تلقی شد. این موضوع تا سال ۱۳۴۰ش/۱۹۶۱م که قراردادی ۵ ساله بسته شد، مسکوت ماند.<sup>۶</sup> علت اصلی این قرارداد بعدی این بود که میان پاکستان و افغانستان اختلافاتی رخ داده که موجب شده بود افغانستان برای ورود و خروج کالا به بنادر ایران احتیاج پیدا کند. مطابق این قرارداد جدید، ایران و افغانستان «آزادی ترانزیت از خاک خود به خاک طرف دیگر

۱. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، س ۱۳۰۸، پوشه ۱۰۲۱۷۳-۲۴۰.

۲. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، س ۱۳۳۰، پوشه ۱۰۵۴۸-۲۴۰.

۳. همان.

۴. همان.

۵. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، س ۱۳۳۷، پوشه ۵۲۸۶۰-۲۴۰.

۶. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، س ۱۳۴۰، پوشه ۰۹۸۵۷-۲۳۰.

را داده و قرار شده بود که هر کدام در قلمرو خود در آن قسمت از مسیر راه‌های ترانزیتی که به‌وسیله راه‌آهن با یکدیگر متصل نیست، تسهیلات لازم برای حمل و نقل اجناس و مال‌التجاره ترانزیتی را فراهم کنند.<sup>۱</sup> راه‌هایی که برای ترانزیت کالا در ایران تعیین شده بود از این قرار بود:

۱. خط ترانزیت از افغانستان به بندر شاهپور در خلیج فارس یا خرمشهر، از کال کله (نقطه مرزی کشور افغانستان طایبات تربت جام فریمان مشهد) و بعد با راه‌آهن ایران تا بندر شاهپور یا خرمشهر. ایران متعهد شده بود که در مشهد و بندر شاهپور یا خرمشهر انبارهایی را برای مال‌التجاره افغانستان آماده کند. در سال ۱۳۴۸ ش/۱۹۶۹ م وزارت امور خارجه ایران وعده تکمیل آن را تا سال بعد داده بود.

۲. افغانستان به بندر عباس که از مسیر زابل زاهدان کرمان بندرعباس می‌گذشت.

۳. افغانستان به چابهار که از مسیر زابل زاهدان چابهار عبور می‌کرد.

۴. افغانستان به مرز بازرگان در مرز ترکیه که مسیر کال کله فریمان تهران تبریز بازرگان را شامل می‌شد.<sup>۲</sup>

ایران در این طرح تلاش می‌کرد بنادر مهم ایران را از چهار سو، یعنی از ورودی خلیج فارس تا رأس خلیج فارس، در اختیار ترانزیت کالا با افغانستان قرار دهد. هرچند در این قرار داد ذکر شده بود که از میان این راه‌ها فقط راه مشهد خرمشهر برای استفاده آماده است، آن هم به شرطی که راه‌آهن تخفیف بدهد.<sup>۳</sup> همچنین استفاده از ظرفیت راه قدیمی تهران تبریز و تبریز دریای سیاه بسیار مهم بود. زیرا ایران در آن سال‌ها از نظر اقتصادی با قراردادهایی به ترکیه نزدیک شده بود. قرارداد ۱۳۴۰ ش/۱۹۶۱ م یکی از مهم‌ترین طرح‌های تجاری است که در آن سال‌ها مطرح شد. در سال ۱۳۴۹ ش/۱۹۷۰ م در پی همین تلاش برای ارتباط بیشتر تجاری میان دو کشور، وزیر تجارت افغانستان اعلام کرد که کشورش مایل است از راه زاهدان به داریژین سبزهواران (حیرفت) رودان بندرعباس استفاده کند، یعنی مسیری غیر از آنچه ایران در نظر داشت. شاید به دلیل گرانی و به صرفه نبودن راه مشهد خرمشهر، افغانستان این راه را پیشنهاد کرد. از همین رو، نخست‌وزیر وقت ایران، هویدا، از سازمان برنامه و بودجه درباره وضعیت این مسیر پرس‌وجو کرد. فرمانفرمایان در پاسخ به این پرسش گفت:

در حال حاضر راه زاهدان بندرعباس از طریق کرمان برقرار است و به موجب طرحی که توسط وزارت راه در دست تهیه می‌باشد، مسیر موجود شنی زاهدان به کرمان از سال آینده مورد مرمت کلی قرار خواهد گرفت و موجبات تسهیل عبور و مرور بیش از پیش فراهم خواهد گردید. از کرمان تا بندرعباس هم آسفالت‌دهی درجه یک موجود است و برای نزدیک شدن فاصله زاهدان بندرعباس در نظر است. راه داریژین سبزهواران رودان

۱. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، س ۱۳۴۰، پوشه ۰۳۴۲۹۰-۰۳۳۰.

۲. همان.

۳. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، س ۱۳۴۰، پوشه ۰۰۹۸۵۷-۰۳۳۰.

نیز ساخته شود. تجدید سازمان قسمت دارزین سبزواران در برنامه سال ۱۳۵۰ و ساختمان قسمت سبزواران رودان در برنامه سال ۱۳۵۱ قرار دارد.<sup>۱</sup>

اما او همچنین اطلاع می‌دهد «اگر هم در ساختن این راه‌ها تأخیری باشد می‌توان از همان راه زاهدان بهم کرمان استفاده کرد.» هرچند از نظر سازمان برنامه و بودجه مهم این موضوع بود که «جاده از زاهدان تا مرز افغانستان نیز به‌جز حدود ۲۵ کیلومتر راه شنی است... اما از مرز ایران تا قندهار راه قابل عبور نیست. یعنی ۵۳۳ کیلومتر مسافت قندهار و مرز ایران ۳۸۳ کیلومتر آن ساخته نشده است.»<sup>۲</sup> در ادامه آن پیشنهاد شده بود که افغانستان برای توسعه مسیر ترانزیت داخل کشورش اقدام کند. هرچند در دهه پنجاه وزارت امور خارجه همچنان در گزارش‌های سالانه خود وعده تکمیل این راه را می‌دهد و تأکید می‌کند کالاهایی که به خلیج فارس ختم می‌شوند مطلقاً باید با راه‌آهن جابه‌جا شوند که برای ایران به‌صرفه باشد.<sup>۳</sup> قابل ذکر است که تأکید بر راه‌آهن به این دلیل بود که جاده شوسه و همچنین کامیون‌های باربری ایران در وضعیت خوبی نبود و راه‌آهن کالاها را امن‌تر و سریع‌تر و البته ارزان‌تر به مقاصد تعیین‌شده می‌رسانید. البته ایران برای تشویق ترانزیت کالا دستور داده بود که انبارداری مشهد و بندر شاهپور برای کالاهای ترانزیتی افغانستان، به شرط اینکه زیر سه ماه توقف داشته باشند، بیست و پنج درصد تخفیف قائل شوند. همچنین انبارهای مناسبی در این دو گمرک ایجاد شود.<sup>۴</sup>

فعالیت دیگر ایران برای گسترش روابط تجاری و راه‌های ترانزیت با افغانستان، توسعه ناوگان هوایی بود. در خرداد ۱۳۴۳ ش/ژوئن ۱۹۶۴م ایران برای عرضه و فروش سوخت هواپیما در فرودگاه‌های قندهار و کابل با وزارت صنایع و معادن افغانستان پروتکلی امضا کرد. این قرارداد که پنج ساله بود و بعدها در سال ۱۳۴۷ ش/۱۹۶۸م تمدید شد،<sup>۵</sup> از این رو برای افغانستان مهم بود که حمل و نقل هوایی یکی از مهم‌ترین دستاوردهای دولت جدید این کشور بود. افغانستان که از لحاظ راه زمینی ترانزیت دچار کمبود مسیرهای آزاد بود، از زمان امان‌الله خان در این زمینه پیشرفت کرده بود. او تعدادی هواپیما از آلمان و انگلستان و همچنین سیزده هواپیما از روسیه خریداری کرده، تعدادی دانشجو را برای کسب فن خلبانی به روسیه، فرانسه، ایتالیا و ترکیه فرستاده و دو فرودگاه کابل و قندهار را نیز توسعه داده بود. از همین رو، خرید سوخت هواپیما از ایران یکی از مواردی بود که هر دو کشور برای رشد روابط تجاری و ترانزیت

۱. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، س ۱۳۴۰، پوشه ۵۵۸-۲۲۰.

۲. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، س ۱۳۴۹، پوشه ۵۵۸-۲۲۰.

۳. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، س ۱۳۴۰، پوشه ۳۴۲۹-۲۳۰.

۴. همان.

۵. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، س ۱۳۴۳، پوشه ۲۹۶۸۷۲۳۰.

خود به آن نیاز داشتند.<sup>۱</sup> در این قرارداد ذکر شده بود «برای احتراز از تحمل هزینه گزاف حمل و نقل از طریق آبادان تهران مشهد ترتیبی فراهم گردید که فرآورده‌های مورد نیاز از آبادان به کراچی در پاکستان و از آنجا با راه‌آهن به نقاط مرزی چمن و پیشاور و سپس با کامیون و نفت کش به مقصد قندهار و کابل حمل گردد.»<sup>۲</sup> بدین ترتیب، ایران پاکستان را نیز وارد این مسیر ترانزیت کالا کرد. اما دو ماه بعد مطابق سندی که شرکت نفت ایران به وزارت امور خارجه ارجاع داده است، پاکستان نرخ کرایه راه‌آهن درون کشوری خود را افزایش داد و از این رو سود پیش‌بینی شده در عملیات فروش سوخت به شدت کاهش پیدا کرد. در این گزارش از نخست‌وزیر درخواست می‌شود «به هر نحو که صلاح بدانند دستور فرمایند ترتیبی اتخاذ گردد تا تخفیف کلی در نرخ کرایه راه‌آهن پاکستان برای کالاهای ترانزیتی ایران منظور شود یا که لاقط سوخت‌های هواپیمایی که به حساب شرکت ملی که از طریق پاکستان جهت صدور به کشور افغانستان رأساً یا با واسطه حمل می‌شوند از افزایش نرخ معاف شوند.»<sup>۳</sup> برای حل این مشکل در سال ۱۳۴۸ ش/ ۱۹۶۹ م گروهی سی نفری به ریاست احمد سعید، مدیر کل وزارت دارایی افغانستان، به ایران آمد.<sup>۴</sup>

به هر حال، این گسترش روابط ترانزیت موجب شد که در سال ۱۳۴۷ ش/ ۱۹۶۸ م سهم صادرات ایران به افغانستان ۲۵ برابر سال ۱۳۴۴ ش/ ۱۹۶۵ م شود.<sup>۵</sup> اما با کودتایی که در افغانستان اتفاق افتاد و پادشاه آن کشور برکنار شد، وضعیت افغانستان بحرانی شد و برنامه‌های توسعه اقتصادی ایران نیز به هم خورد. مسئله آشفتنگی سیاسی افغانستان آنقدر برای حکومت ایران گران تمام شد که حکومت به فکر افتاد به پادشاه مستعفی، که به ایتالیا فرار کرده بود، کمک کند تا بازگردد. حتی اسدالله علم به شاه پیشنهاد کرد که غرب افغانستان را به آشوب بکشند تا زمینه برگشتن پادشاه آن کشور فراهم شود، پیشنهادی که شاه نپذیرفت.<sup>۶</sup> ایران در همین زمان سعی کرد مرزهای سیاسی خود را با پاکستان تعیین کند. چنانکه مطابق قرارداد بهمن ۱۳۳۶ ش/ فوریه ۱۹۵۸ م مرز کنونی ایران و پاکستان مشخص شد.<sup>۷</sup> دولت ایران از پاکستان درخواست کرد آن بخش از راه‌آهن ایران و هند را که در خاک ایران قرار داشت، طی قراردادی به ایران واگذار کند. این درخواست سال بعد در ۲۷ بهمن ۱۳۳۷/ ۱۶ فوریه ۱۹۵۹ انجام شد و خطوط راه‌آهن از

۱. علی فهیمی، «اصلاحات سیاسی امان‌الله خان در افغانستان»، سخن تاریخ، ۵ (تابستان ۱۳۸۸)، ص ۲۱.

۲. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، س ۱۳۴۳، پوشه ۲۹۶۸۷-۲۳۰.

۳. همان.

۴. همان.

۵. «وضع اقتصادی افغانستان و روابط بازرگانی با ایران»، *اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران*، ش ۱ (فروردین)، ص ۳۷.

۶. علم، ج ۳، ص ۱۳۵. بعدها علم در خاطرات خود از کمک ایران به پادشاه معزول افغانستان و حمایت از پسر او می‌نویسد (علم، ج ۴، ص ۲۱).

۷. سمیه حمیدی، فاطمه اشرفی گل، «واکاوی روابط خارجی ایران و پاکستان در پرتو نظام بین‌الملل طی سال‌های ۱۹۴۷-۱۹۴۹»، *تاریخ روابط خارجی*، ص ۱۷، ش ۶۶ (تابستان ۱۳۹۵)، ص ۱۳۹.



میر جاوه تا زاهدان با تمام وسایل نقلیه، دفاتر مرکزی، صورت جلسه‌ها و غیره در اختیار دولت ایران قرار گرفت. ایران در صدد بود زاهدان را به خط سراسری متصل کند و از این طریق هم کمبود جاده‌های شوسه را برطرف کند و هم ترانزیت کالا از مسیر شرقی را آسان‌تر کند. از همین رو، در سال‌های دهه پنجاه بسیار بر مسئله راه‌آهن شرق تأکید داشت.<sup>۱</sup>

قابل ذکر است که ایران در همان سال‌های دهه ۱۳۴۰ ش/۱۹۶۰ م با ترکیه و پاکستان وارد طرح همکاری اقتصادی منطقه‌ای به نام RCD شد. بخشی از طرح‌های این پیمان‌نامه شامل مباحث ترانزیت کالا و بهبود راه‌های تجاری بود. در گزارشی که در سال ۱۳۴۵ ش/۱۹۶۶ م از جلسه سران ایران، پاکستان و ترکیه که در استامبول تشکیل شده بود، انتشار یافت، به توسعه ارتباطات و سرویس مشترک کشتی‌رانی، حمل و نقل زمینی و هوایی اشاره شده است. در بخشی از این گزارش آمده است «روادید بین سه کشور لغو شده و قراردادی به‌منظور توسعه جهانگردی به امضا رسیده که مؤسسه فرهنگی منطقه تأسیس شود... برنامه همکاری‌های فنی تنظیم گشته و مشکلات اولیه سازمانی آن کمابیش حل شده است، مرکز بیمه منطقه‌ای تأسیس شود.» در نهایت نیز از تشکیل اتاق مشترک صنایع و بازرگانی منطقه و توسعه فعالیت آن خبر داده است.<sup>۲</sup> در سال ۱۳۴۸ ش/۱۹۷۰ م ارتباط میان ایران و پاکستان رونق بیشتری یافت. هویدا در اردیبهشت آن سال و شاه در اسفند ماه به پاکستان سفر کردند و محمدحیی خان، رئیس‌جمهور پاکستان، نیز در آبان ماه به ایران آمد. در این دیدارها بر مشارکت دو کشور در توسعه ترانزیت، از هر مسیری که ممکن باشد، تأکید شد. فرمانده کل نیروی دریایی پاکستان گفت «ما معتقدیم که قدرت نیروی دریایی شاهنشاهی ایران از لحاظ حفظ صلح و امنیت در منطقه خلیج فارس اهمیتی حیاتی دارد و در عین حال معتقدیم که همکاری نیروهای دریایی دو کشور در حفظ صلح و امنیت منطقه‌ای که ما در آن زندگی می‌کنیم می‌تواند تأثیرات مهم داشته باشد.» شاه نیز گفت «قدرت نیروی دریایی ایران را می‌توان به‌عنوان قدرت نیروی دریایی پاکستان تلقی کرد.» و «آنچه ایران می‌تواند برای همیشه به پاکستان بدهد نفت است که خبر مربوط به آن نیز به‌زودی اعلام خواهد شد.»<sup>۳</sup>

حاصل این ملاقات‌ها، چنانکه گفته شد، در وهله اول انعقاد قرارداد نفتی ایران با پاکستان بود که مطابق آن قرار شد پاکستان نیازمندی‌های نفتی خود را از طریق کنسرسیوم ایران (حوزه آقاجری) تأمین کند که تقریباً سه میلیون تن بود. همچنین قرار شد ایران به پاکستان کمک کند پالایشگاهی با ظرفیت ۲,۵ میلیون تن در داکا در پاکستان شرقی تأسیس کند و ایران در آغاز کار، با کرایه تانکرهای بزرگ، نفت

۱. اسناد و معاهدات دوجانبه ایران با سایر دول در دوران پهلوی، ج ۴ (تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه، ۱۳۷۰)، صص ۶۶-۴۶۲.

۲. «همکاری صنعتی ایران ترکیه پاکستان»، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، س ۳، ش ۱۸ (اردیبهشت ۱۳۴۵)، صص ۷۵-۷۶.

۳. «روابط ایران با کشورهای همسایه»، گزارش سالیانه وزارت امور خارجه (تهران: ۱۳۴۸)، صص ۳۳-۴۰.

ایران را به پاکستان حمل کند، ولی به تدریج دو کشور برنامه‌هایی را به منظور ایجاد ناوگان نفتی مستقل تنظیم و اجرا کنند و در نهایت عوارض و حقوق استخراجی نفت در هزینه واردات پاکستان حدود سالانه ۱۵ میلیون دلار صرفه‌جویی نیز برای آن کشور داشته باشد.<sup>۱</sup> علم در یادداشت‌های خود از این موضوع بسیار اظهار رضایت می‌کند و پاکستان را در حوزه نفت در حکم بازار داخلی ایران به شمار می‌آورد.<sup>۲</sup>

در حقیقت ایران در پاکستان نمی‌توانست جز نفت و فرآورده‌های آن بازار دیگری بیابد، زیرا بازارهای دو کشور و کالاهای تولیدی‌شان به هم شباهت داشتند. بنابراین، ترانزیت کالا بیش از بازرگانی برای روابط اقتصادی میان دو کشور ثمربخش بود.

اما ایران در طرح خود برای تغییر مسیر تجاری کشور از طریق نیروی دریایی چندان با پاکستان همکاری نکرد، و کوشید راه دریایی را برای روابط ترانزیت با هندوستان باز بگذارد، سیاستی که ایران از مدت‌ها قبل در پیش گرفته بود. در سال ۱۳۳۹ش/۱۹۶۰م مدیر کل بازرگانی خارجی هندوستان به ایران آمده و برای تشکیل بازار مشترک آسیایی مذاکراتی کرده بود. مبنای این مذاکرات این بود که ایران می‌تواند محلی برای ترانزیت محصولات کشورهای هندوستان و ژاپن و جنوب شرق آسیا باشد که این امر منجر به بستن قراردادهای تجاری با هندوستان برای حمل و نقل دریایی از آن کشور شد. مثلاً طی موافقت‌نامه‌ای قرار شد یک شرکت مشترک کشتی‌رانی بین شرکت ملی آریا و کشتی‌رانی هند تأسیس شود که بررسی آن در حوصله این پژوهش نیست. اما با پاکستان بر همان مسیر راه‌آهن تأکید شد.<sup>۳</sup>

باید در نظر داشت که حکومت ایران در پی حفظ روابط حسنه با هندوستان بود و همواره نگران بود که هندوستان با کشورهای همسایه، مانند عراق که رابطه خوبی با ایران نداشتند، مذاکره کند. بنابراین، تجارت دریایی و تسهیل آن از مواردی بود که در دوره مورد نظر برای حکومت ایران بسیار مهم بود.

چنانکه گفته شد، ایران در روابط بازرگانی خود با پاکستان به تجارت از طریق راه‌آهن توجه زیادی داشت. دولت وقت ایران در این دوره برای ثبات منطقه به دولت پاکستان از نظر سیاسی نزدیک بود و همه تلاشش را برای حفظ موقعیت خود در آن کشور به کار می‌گرفت، چنانکه علم در گفت‌وگو با سفیر هندوستان در ایران، خطاب به او می‌گوید «ما نمی‌خواهیم که پاکستان تضعیف شود، چون به وجود آمدن کشورهای پختونستان و بلوچستان<sup>۴</sup> و غیره که تمام فقیر و گرسنه هم خواهند بود در دسرهای بزرگ‌تری

۱. همان.

۲. علم، ج ۱، ص ۴۲۲.

۳. «همکاری صنعتی ایران ترکیه پاکستان»، صص ۷۱-۷۲.

۴. جدا شدن قسمت شرقی پاکستان، با کمک نظامی کامل هندوستان، منجر به ایجاد کشور بنگلادش شد. این امر زمینه‌ساز شورش بلوچ‌ها و پشتون‌های پاکستان شد که با حمایت افغانستان درخواست استقلال یا خودمختاری بلوچستان پاکستان و ایالات مرزی شمال غربی آن کشور را مطرح می‌کردند. ن. ک: پیتر آوری و دیگران، تاریخ ایران دوره پهلوی از رضاشاه تا انقلاب اسلامی، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، دفتر دوم ج ۷ (تهران: جامی، ۱۳۸۸)، ص ۱۴۴.

در این منطقه به وجود می‌آورد.<sup>۱</sup> بنابراین، دولت در دهه پنجاه تمرکزش را بر مرزهای شرقی بیشتر کرد. در مهر ۱۳۵۳ش/اکتبر ۱۹۷۳م بودجه‌ای پنج‌هفت میلیارد ریالی برای سیستان و بلوچستان تعیین شد.<sup>۲</sup> همچنین در فروردین ۱۳۵۴ش/آوریل ۱۹۷۵م چهارمین اجلاس سالانه مسئولان گمرک کشور با حضور استاندار سیستان و بلوچستان و معاون وزرات امور اقتصادی در زاهدان برگزار شد. در این اجلاس مطرح شد که شاه راه‌آهن پاکستان را در اولویت برنامه‌های خود قرار داده است.<sup>۳</sup> مانند افغانستان، آنچه مشکل بود وضعیت راه‌های داخلی پاکستان بود. پس قرار شد بنا به درخواست پاکستان هیئتی از ایران برای مطالعه و بررسی وضعیت راه‌آهن و راه‌های داخلی پاکستان به آن کشور سفر کند. هیئت ایرانی مرکب از رئیس اداره راه‌آهن ایران، مدیر کل منطقه شرق و جنوب شرق، مدیر هدایت ترابری ایران و معاون کل امور بازرگانی آسیا و اقیانوسیه بود. اما بنا به دلایل سیاسی پیش آمده، کودتای ضیاء الحق در پاکستان، سفر به تعویق افتاد.<sup>۴</sup>

پس از این قراردادها با پاکستان و افغانستان که با انعقاد قرارداد نفتی شروع شد و سپس برای توسعه راه‌های ترانزیت سرمایه‌گذاری شد، ایران تصمیم گرفت به این کشورها کمک مالی کند. در خرداد ۱۳۵۳/ژوئن ۱۹۷۴ ایران طی اعلامیه مشترک با پاکستان، مبنی بر رفع مشکلات اقتصادی و گسترش روابط ترانزیت، ۸۵۰ میلیون دلار به این کشور کمک کرد. همچنین در همین سال طی قراردادی ده میلیون دلار کمک بلاعوض به افغانستان را تصویب کرد. در این قرارداد احداث راه‌آهن تا مرزهای ایران نیز گنجانیده شده بود. این کمک‌های اقتصادی در سال ۱۳۵۵ش/۱۹۷۶م نیز تکرار شد و شاه ۱۵۰ میلیون دلار به پاکستان کمک کرد<sup>۵</sup> و علی‌بوته دو بار به ایران سفر کرد.

در میانه دهه پنجاه این برنامه‌های اقتصادی تداوم داشت. شاه امیدوار بود مفهوم همکاری منطقه‌ای برای توسعه را به شکلی از بازار مشترک گسترش دهد.<sup>۶</sup> دولت وعده اتمام راه‌آهن در سال ۱۳۵۸ش/۱۹۸۰م را داده و بوته گفته بود حتی در عالم خیال نیز میان ایران و پاکستان مناقشه‌ای نیست. اما شرایط جهانی و رویدادهای سیاسی کشورهای همسایه به شدت در حال تغییر بود. در افغانستان کودتایی که علیه محمد ظاهر در سال ۱۹۷۳ شد، پایانی بر پادشاهی در افغانستان بود. همچنین پنج سال بعد کودتای خشونت‌بار

۱. علم، ج ۲، ص ۲۲۷.

۲. احمد خیامی، «ایجاد بازار مشترک آسیایی مورد پشتیبانی و استقبال بازرگانان و صاحبان صنایع ایران و هند قرار گرفت»، *اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران*، ش ۹ (آذر ۱۳۵۳)، صص ۶-۹۵.

۳. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، س ۱۳۵۴، پوشه ۱۱۸۶۸-۲۲۰.

۴. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، س ۱۳۵۳، پوشه ۳۳۰-۲۷۴.

5. Safia S. Mohammadally, «Pakistan-Iran relation 1947-1979», *Pakistan Horizon (Pakistan Foreign Policy)*, V. 32, No. 4, p. 59.

۶. پیتر آوری و دیگران، ص ۱۴۸.

انقلاب ثور این کشور را در گردابی از آشوب فرو برد و روابط افغانستان با ایران رو به سردی گرایید. در پاکستان نیز کودتای ضیاء الحق در سال ۱۹۷۷ و اعدام علی بوتو روابط ایران با این کشور را دچار تحولات مهمی کرد. هر چند خود ایران نیز در همین سال‌ها به سمت انقلاب اسلامی پیش می‌رفت و در نتیجه تغییر سیاست و حکومت‌ها، اقتصاد و تغییر مسیر جغرافیایی تجارت نیز اهمیت بیشتری می‌یافت.

### نتیجه‌گیری

یکی از مهم‌ترین کارکردهای تاریخی ایران گذرگاه بودن این کشور میان شرق و غرب بوده است. از این رو، ترانزیت کالا همواره یکی از راه‌های درآمد ایران بوده است. در تاریخ معاصر که مرزبندی‌های سیاسی جدید کشورهای نوپایی را به وجود آورد، روابط پیشین تجاری نیز متحول شد. به‌ویژه پس از خط‌کشی‌های جنگ سرد و تبدیل کشورها به وابستگان یا حامیان جهان دوقطبی مسئله تجارت و بازرگانی بیشتر تحول یافت. اما از سوی دیگر کشورها کوشیدند با یافتن مشترکات مختلف، اتحادیه‌ها و پیمان‌نامه‌های مختلفی را ایجاد کنند تا در گرداب وقایع فرو نروند.

ایران در دهه ۱۳۴۰ و ۱۳۵۰ شمسی/۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ میلادی پس از یک دوره طولانی کشمکش‌های داخلی به ثبات نسبی سیاسی و اقتصادی رسیده بود و می‌توانست برنامه‌های صنعتی و تجاری جدیدی را پیگیری کند. قیمت نفت نیز که به دلیل تحولات جهانی بالا رفته بود به این امر کمک می‌کرد. در این میان روابط تجاری ایران با اروپا و عمدتاً غرب، که براساس بازرگانی تک‌محصولی بود، چندان مناسب نبود. بنابراین، این کشور درصدد برآمد مسیر تجاری خود را به سمت همسایگان شرقی خود تغییر دهد که در این میان پاکستان و افغانستان در اولویت قرار داشتند.

در دوره مورد بررسی دو کشور همسایه نیز از ثبات سیاسی برخوردار بودند. اما مشکل این بازارها این بود که مکمل هم نبودند و کالاهای مشترکی داشتند. بنابراین، ایران در آغاز بر فروش نفت و فرآورده‌های آن تمرکز کرد و ابتدا با افغانستان و سپس با پاکستان قراردادهایی در این زمینه منعقد کرد. اما در مورد افغانستان مشکل اصلی رساندن این فرآورده‌ها به آن کشور بود، زیرا مسیر شوسه مناسبی در این کشور وجود نداشت و راه‌آهن نیز گران بود. از همه مهم‌تر پاکستان هم که با افغانستان دچار کشاکش‌های سیاسی بود در این مورد همکاری نمی‌کرد. بنابراین، طرح‌ها ابتر و بی‌نتیجه باقی می‌ماند. اما ایران و افغانستان بر حمل و نقل هوایی و همچنین سوخت هواپیما تأکید کردند و قراردادهای مهمی در این زمینه میان دو کشور بسته شد. آنچه از مسیرهای ترانزیت مطرح شده میان افغانستان و ایران برمی‌آید این است که ایران امیدوار بود از تمام مسیرهای کشور، از بندرعباس تا خرمشهر و از سوی دیگر تا تبریز، راه را برای بازرگانی با افغانستان باز بگذارد.

در مورد پاکستان دو مسیر می‌توانست راهگشا باشد. نخست راه دریایی و سپس مسیر راه‌آهن که از شرق ایران عبور می‌کرد. راه دریایی به نظر جذاب می‌آمد، اما هندوستان همسایه قدیمی ایران بود و دولت وقت ایران ترجیح می‌داد راه دریا را برای هندوستان باز بگذارد و از این طرق با آن کشور و شرق دور تجارت کند. بنابراین، بر تکمیل و به‌سازی مسیر شوسه و راه‌آهن با پاکستان تأکید کرد. ایران کوشید راه زاهدان کرمان را تکمیل کند و آسفالت‌ه کردن این راه را برای تجارت شرق (پاکستان افغانستان) حیاتی می‌دانست. در نتیجه توجه شاه و دستگاه اداری به استان سیستان و بلوچستان جلب شد و برآوردهای اقتصادی مهمی برای آنها در نظر گرفته شد. اما کشاکش‌های سیاسی دو کشور همسایه را در آشوب داخلی و گرداب جریانات جهانی فرو برد و در نهایت با وقوع انقلاب اسلامی ایران بسیاری از این طرح‌ها ناتمام ماند.

### کتابنامه

- آوری، پیترو و دیگران، *تاریخ ایران دوره پهلوی از رضاشاه تا انقلاب اسلامی*، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، دفتر دوم، ج ۷، تهران: جامی، ۱۳۸۸.
- اسناد و معاهدات دوجانبه ایران با سایر دول در دوران پهلوی، ج ۴، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه، ۱۳۷۰.
- حمیدی، سمیه و اشرفی گل، فاطمه، «واکاوی روابط خارجی ایران و پاکستان در پرتو نظام بین‌الملل طی سال‌های ۱۹۴۷-۱۹۴۹»، *تاریخ روابط خارجی*، س ۱۷، ش ۶۶، تابستان ۱۳۹۵، صص ۶۶-۷۹.
- خیامی، احمد، «ایجاد بازار مشترک آسیایی مورد پشتیبانی و استقبال بازرگانان و صاحبان صنایع ایران و هند قرار گرفت»، *اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران*، ش ۹، آذر ۱۳۵۳، صص ۹۵-۹۶.
- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما)، ۲۴۰-۲۱۷۳؛ ۱۰۵۴۸-۱۰؛ ۲۴۰؛ ۵۳۸۶۰-۲۴؛ ۹۸۵۷-۲۳۰؛ ۳۴۲۹۰-۲۳۰؛ ۲۳۰؛ ۵۵۸-۲۲۰؛ ۲۹۶۸۷-۲۳۰؛ ۱۱۸۶۳۸-۲۳۰؛ ۳۳۰-۲۷۴.
- طرفداری، علی محمد، «افغانستان در گذرگاه تاریخ»، *گزارش*، ش ۱۵۷، ۱۳۸۳، صص ۵۳-۵۷.
- فتحی، محمد، *سیر در قلمرو گمرک ایران از سیستان تا خوزستان*، تهران: چاپخانه خرمی، ۱۳۵۴.
- فرهنگ، منوچهر، *زندگی اقتصادی ایران*، تهران: انتشارات دانشکده علوم ارتباطات اجتماعی، ۱۳۵۲.
- فهمی، علی، «اصلاحات سیاسی امان‌الله خان در افغانستان»، *سخن تاریخ*، ش ۵، تابستان ۱۳۸۸، صص ۱۲۳-۱۲۷.
- عدلی، ابوالفضل، «سازمان‌های بین‌المللی و نقش آنها در اقتصاد کنونی جهان»، *اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران*، س ۴، ش ۲۳، اسفند ۱۳۴۵، صص ۶۴-۷۴.
- علم، اسدالله، *یادداشت‌های علم از ۱۳۴۷/۱/۲۴ تا ۱۳۴۸/۱۲/۲۹*، ویرایش و مقدمه از علینقی عالیخانی، ج ۱، ۱، تهران: کتاب‌سرا، ۱۳۷۱.
- \_\_\_\_\_، *یادداشت‌های علم از ۱۳۴۹/۱/۱ تا ۱۳۵۱/۱۲/۲۱*، ویرایش و مقدمه از علینقی عالیخانی، ج ۲، ۲،

تهران: کتابسرا، ۱۳۷۷.

\_\_\_\_\_، *یادداشت‌های علم سال ۱۳۵۲*، ویرایش و مقدمه از علینقی عالیخانی، ج ۴، ج ۳، تهران: کتابسرا، ۱۳۷۷.

«وضع اقتصادی افغانستان و روابط بازرگانی با ایران»، *اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران*، ش ۱، فروردین ۱۳۵۰، صص ۳۱-۳۸.

«همکاری صنعتی ایران ترکیه پاکستان»، *اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران*، س ۳، ش ۱۸، اردیبهشت ۱۳۴۵، صص ۷۱-۷۶.

Mohammadally, Safia S., «Pakistan-Iran relation 1947-1979», *Pakistan Horizon (Pakistan Foreign Policy)* V. 32. No. 4, p. 59.

