

# 7

## Infrastruktura transportowa Afganistanu od połowy XX wieku do czasów obecnych. Analiza wpływu zniszczeń wojennych na tranzyt i handel międzynarodowy

<https://doi.org/10.18559/978-83-8211-251-1/7>

 Sofya Chashchina

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu  
sofya.chashchina@phd.ue.poznan.pl

### Transport infrastructure of Afghanistan from the mid-20th century to the present. Impact analysis of war damage on transit and international trade

**Abstract:** The chapter addresses the contemporary social and economic conditions of Afghanistan's development, the development of logistics infrastructure over the second half of the 20th century, and trends in the country's international trade balance over time. The history of Afghanistan illustrates the modernisation and expansion of the country's infrastructure over the decades, its destruction during the armed conflict and its reconstruction again. The chapter addresses the interesting issue of the realisation of transportation foreign investment. In the case of Afghanistan, the role of major investors was played by the U.S.S.R. and the U.S., jointly creating road infrastructure. The work draws mainly on the body of Russian-language literature of the 20th century extensively treating the significant changes taking place in Afghanistan in the last century. Also, available statistical data was used.

**Keywords:** Afghanistan, transport, infrastructure investments, international trade, foreign aid.

**Sugerowane cytowanie:** Chashchina, S. (2025). Infrastruktura transportowa Afganistanu od połowy XX wieku do czasów obecnych. Analiza wpływu zniszczeń wojennych na tranzyt i handel międzynarodowy. W: M. Szymczak (red.), *Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw w czasach turbulencji, zakłóceń i niestabilnej gospodarki* (s. 121–140). Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. <https://doi.org/10.18559/978-83-8211-251-1/7>



Ta książka jest udostępniana na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa-Użycie nie-komercyjne-Bez utworów zależnych 4.0 Międzynarodowe

## Wstęp

Afganistan, położony w rejonie Azji Południowo-Środkowej, przez wiele lat będący w centrum uwagi, jest uważany powszechnie za jedno z najbardziej zacofanych i najbiedniejszych państw na świecie. Jednak jego historia oraz perspektywy przyszłości całkowicie zmieniają obraz stworzony przez media i wieloletni konflikt zbrojny na terytorium tego państwa. Potencjał rozwojowy Afganistanu kryje się w bogatych złożach naturalnych, położeniu geograficznym na przecięciu szlaków transportowych większości krajów azjatyckich, a także ludziach zamieszkujących ten kraj.

Jest to państwo o długiej historii i bogatej kulturze. Na północy kraju znajdowała się niegdyś rozwinięta cywilizacja Baktrii, która pozostawiła po sobie kunsztowne wyroby (rysunek 7.1). Niektóre zabytki zachowują pamięć o okresie, w którym to właśnie na terytorium Afganistanu znajdowało się centrum buddyzmu. Zamieszkujące kraj narodości do dnia dzisiejszego pieczołowicie zachowują tradycje, między innymi w postaci kolorowych i bogato zdobionych żeńskich sukien (rysunek 7.2), a także charakterystycznych męskich ubiorów, pięknych tańców *attan* czy oryginalnego brzmienia instrumentu muzycznego o nazwie *rabab* (rysunek 7.3). Zachowana jest także wielowiekowa rodzinna organizacja, utrzymująca podziały na plemiona i klany.

W XX i XXI wieku Afganistan doświadczał wojny przez ponad 40 lat: od domowych zamieszek końca lat 70., poprzez wejście radzieckich wojsk w 1979 roku, aż do wyprowadzenia amerykańskich oddziałów w 2021 roku. Długotrwały konflikt



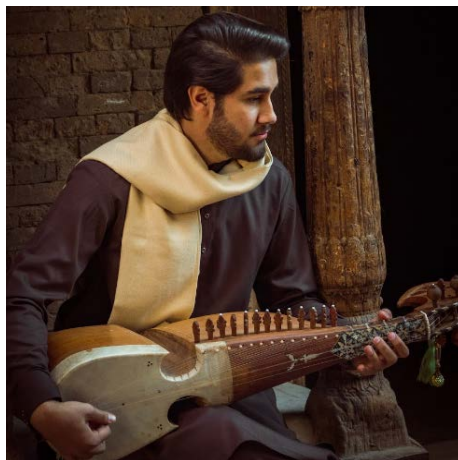
Rysunek 7.1. Wisior przedstawiający „smoczego mistrza”

Źródło: (Richards, 2013).



Rysunek 7.2. Tradycyjny afgański ślubny taniec *attan*

Źródło: (Bartow, b.d.).



**Rysunek 7.3. Wykonawca muzyczny  
Usman Mansoor z *rababem***

Źródło: (Mansoor, 2023).

doprowadził do upadku gospodarczego kraju, uzależnienia się od pomocy humanitarnej i finansowej obcych państw, wysokiego zadłużenia oraz zniszczenia infrastruktury, w tym infrastruktury transportowej.

Jednak kraj ten zaczyna odgrywać coraz większą rolę, zwłaszcza z uwagi na rosnącą wymianę międzynarodową państw kontynentu azjatyckiego, które aktywnie się rozwijają, tworząc między sobą coraz to nowe połączenia handlowe i transportowe. Z tego względu istnieje potrzeba głębszej analizy uwarunkowań gospodarczo-transportowych Afganistanu. Niebagatelne znaczenie ma przy tym sąsiedztwo Chin, mających wystarczająco dużo materialnych, finansowych, ludzkich i technologicznych zasobów do zapewnienia niezbędnej infrastruktury, która dotychczas została z sukcesem stworzona między innymi w Pakistanie, Uzbekistanie czy Iraku. Przyszłość Afganistanu jawi się w tym kontekście niezwykle interesującym tematem do rozważań w szczególności na tle wydarzeń XX wieku. W okolicznościach stabilizacji i poprawy sytuacji gospodarczej i bezpieczeństwa po 2021 roku (Kugiel, 2023) państwa azjatyckie są coraz bardziej zainteresowane współpracą z Afganistanem. Obecnie odbywają się spotkania przedstawicieli Afganistanu z delegacjami z Uzbekistanu, Japonii, Chin i innych państw. Część rozmów dotyczy właśnie sektora transportowego, którego rozwój dla niektórych państw Azji ma znaczenie strategiczne.

Przedmiotem niniejszego rozdziału jest analiza podjętych w XX wieku transportowych inwestycji infrastrukturalnych na terenie Afganistanu, zarówno z wewnętrznych zasobów, jak i środków zagranicznych inwestorów, a także obecnie podejmowanych inicjatyw z uwzględnieniem handlu międzynarodowego oraz tranzytu.

## 7.1. Profil gospodarczo-transportowy Afganistanu

Liczba ludności Afganistanu wynosi 40,1 mln, kraj zamieszkuje wiele narodowości: Pasztunowie, Chazarowie, Uzbekcy. Największe miasta Afganistanu to Kabul, Mazar-i Sharif, Kandahar i Herat. PKB kraju na 2021 rok wyniósł 14,27 mld dolarów. Dla porównania sąsiedni Uzbekistan z około 35 mln ludności w 2021 roku odnotował PKB na poziomie 69,24 mld dolarów. Niskie PKB oraz wysoki deficyt handlowy Afganistanu w handlu zagranicznym jest wynikiem produkcji i eksportu towarów o małych wartościach. Świeże i suszone owoce stanowiły w roku 2013/2014<sup>1</sup> aż 44% eksportu Afganistanu, a produkcja rolna odpowiadała za 24,58% PKB kraju. Sektor produkcyjny jest mało rozwinięty. Przetworzone produkty stanowią niewielką część eksportu. Konsekwencją tej sytuacji jest wysokie bezrobocie, zaś niska wartość produktów importowanych w porównaniu z kosztem, jaki Afganistan ponosi za towary sprowadzane do kraju, powodują wysokie zadłużenie kraju. Tendencja ta jest niezmienna od dziesięcioleci. W roku 1974/1975 tylko 10% eksportu stanowiły produkty przemysłowe, były to głównie dywany i produkty rzemieślnicze. Kolejne 32% eksportu stanowiły produkty przetworzone na terenie Afganistanu jedynie w podstawowym stopniu (World Bank, 1977).

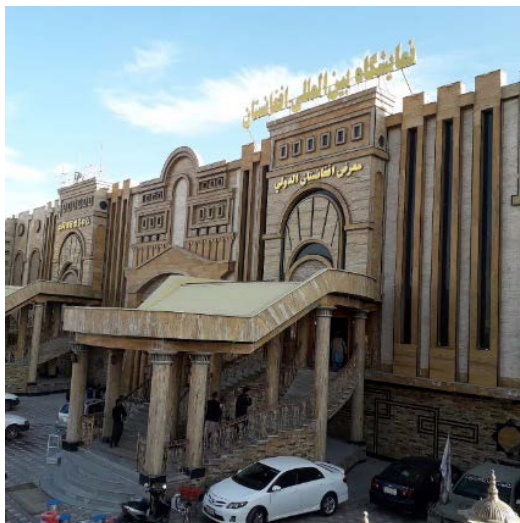
Sytuacja gospodarcza kraju się poprawia, coraz częściej odbywają się międzynarodowe wystawy produktów w Kabulu, stolicy Afganistanu (rysunek 7.4).



**Rysunek 7.4. Międzynarodowa wystawa afgańskich produktów, grudzień 2022**

Źródło: (Afghanistan International Expo Center, 2022b).

<sup>1</sup> Lata podawane są w ten sposób ze względu na to, że w krajach muzułmańskich początek roku przypada nie na styczeń, ale na marzec.



**Rysunek 7.5. Budynek Afghanistan International Expo Center**

Źródło: (Afghanistan International Expo Center, 2022a).

W 2023 roku odbyła się druga taka wystawa w Afghanistan International Expo Center (rysunek 7.5).

Afganistan nie ma dostępu do morza, a transport drogami rzeczny jest bardzo ograniczony. Infrastruktura transportowa zatem musi opierać się na lądowych i powietrznych środkach transportu. W dobie znacznej konkurencyjności transportu morskiego w przewozach międzynarodowych oczywista jest obecnie potrzeba budowy i modernizacji infrastruktury transportowej, która połączyłaby kraj z najbliższymi położonymi portami morskimi. Albowiem w dużej mierze barierą w rozwoju gospodarczym jest niedostatecznie rozwinięta krajowa infrastruktura transportowa lub całkowity jej brak, a także niski stopień integracji infrastrukturalnej i gospodarczej z sąsiednimi krajami.

Infrastruktura transportowa Afganistanu rozwijała się znacznie wolniej od sąsiednich państw i do czasów obecnych odbiega od międzynarodowych standardów. Wynika to w dużej mierze z wyjątkowych uwarunkowań geograficznych. Znaczną większość terytorium Afganistanu (około 80%) – wynoszącą ponad 650 tys. km<sup>2</sup> – zajmują góry. System górski Hindukuszu od zawsze stanowił trudny do przebycia teren, czego skutkiem były słabo rozwinięte połączenia transportowe i gospodarcze pomiędzy częściami regionów, a także pomiędzy całymi regionami (Guriewicz, 1972, s. 4). Nie tylko jednak ukształtowanie terenu, ale również trudne warunki atmosferyczne: wysokie temperatury, duża ilość pyłu w powietrzu ze względu na piaskowe podłoże, zasypy śnieżne, obsuwanie się gruntów na terenach górskich i katastrofy naturalne, takie jak trzęsienia ziemi i powodzie, stanowią sporą barierę dla przewozu towarów oraz budowy infrastruktury.

Jedną z kluczowych tras w przewozach międzynarodowych, droga z Kabulu do pakistańskiego Peszawaru, w latach 50. XX wieku nie była na niektórych odcinkach wystarczająco szeroka, żeby mogły się na niej minąć nadjeżdżające z naprzeciwka samochody (Dunin, 1952, s. 26). Nie posiadała również wyasfaltowanej nawierzchni i stwarzała ogromny kontrast z nowoczesną trasą na terenie Pakistanu, czego można było doświadczyć, przekraczając granicę afgańsko-pakistańską (Dunin, 1952, s. 50). Do tej pory na terenie kraju nie powstały drogi kolejowe prowadzące w głąb kraju, które połączyłyby ze sobą choćby największe miasta Afganistanu. Pociągi kursujące z terytorium sąsiadujących państw, których trasy kolejowe zaczęły docierać do granic Afganistanu jeszcze pod koniec XIX wieku<sup>2</sup>, przemierzają po przekroczeniu granicy bardzo niewielkie odległości, a przewóz towarów po terytorium Afganistanu jest kontynuowany transportem drogowym.

Całkiem inaczej było w przeszłości. Do XV wieku kraj ten odgrywał znaczącą rolę w transzycie towarów z Chin do Europy. Afganistan należał do obszarów o niezwykle, jak na te czasy, rozwiniętej infrastrukturze transportowej w porównaniu z innymi regionami świata. Składały się na nią trasy z utwardzoną nawierzchnią oraz odpowiednio wyposażone do odpoczynku i wymiany towarami karawanseraje z dostępem do niezbędnej informacji gospodarczej i handlowej (Sałami, 2020, 12 grudnia).

Z „logistyką karawanową”, która w okresie starożytności przeżywała swoje lata świetności, Afganistan wkroczył w wiek XX. Jeszcze w latach 20. kraj ten nie dysponował drogami przeznaczonymi dla transportu kołowego, a przewozy odbywały się siłami jucznych zwierząt. Do budowy dróg angażowano rolników, dla których tego typu roboty budowlane stanowiły wykonywanie obowiązkowych powinności względem państwa (Korgun, 2004, s. 97). Można zatem sprawiedliwie spodziewać się, że rezultaty tych prac nie przystawały do standardów międzynarodowych.

Stan dróg był istotną barierą w tworzeniu obiektów przemysłowych. Świadczy o tym fakt, że koszty dostaw maszyn dla fabryki sukna w Kabulu, której budowa została zakończona w 1917 roku, trzykrotnie przewyższały koszty samych urządzeń przemysłowych (Korgun, 2004, s. 30–31).

Dodatkowo górzysty i trudno dostępny charakter terenu nie pozwalał utworzyć jednolitego obszaru gospodarczego. Zamiast niego istniało wiele oderwanych od siebie, samodzielnych rynków (Guriewicz, 1983, s. 32), które w dużej mierze były autonomiczne i nie prowadziły aktywnej wymiany handlowej. Jeśli do niej dochodziło, była to zazwyczaj wymiana barterowa, a pieniądze nie były powszechnie akceptowalnym środkiem płatniczym. W konsekwencji infrastruktura transportowa była w przeszłości i jest obecnie wykorzystywana głównie do przemieszczania importowanych i eksportowanych towarów.

---

<sup>2</sup> „(...) od południa i południowego wschodu doprowadzone zostały angielsko-indyjskie, a od północy rosyjskie trasy kolejowe” (Dawydow i Czerniachowska, 1973, s. 17–18).



Rysunek 7.6. Mapa połączeń transportowych Afganistanu

Źródło: (Asian Development Bank, 2003, s. 3).

Obecnie na infrastrukturę transportową Afganistanu składają się głównie autostrady oraz lotniska (rysunek 7.6).

Według amerykańskich danych w 2015 roku w Afganistanie istniało ponad 123 tys. km dróg, z czego 7,6 tys. km było utwardzone (SIGAR, 2016).

## 7.2. Inwestycje infrastrukturalne w Afganistanie realizowane przed konfliktem zbrojnym

Na początku XX wieku korzystanie z zewnętrznej pomocy spotykało się ze sprzeciwem. Władze Afganistanu odrzuciły propozycję budowy przez Anglików drogi z Peszawaru położonego w Pakistanie do afgańskiego Dżalalabadu. Również w rozwoju przemysłowej i transportowej infrastruktury widziano drogę ku uzależnieniu się od obcych państw w związku z korzystaniem z obcych środków finansowych (Korgun, 2004, s. 30). Po raz pierwszy z usług zagranicznego podmiotu w obszarze

budowy infrastruktury skorzystano w marcu 1946 roku, kiedy doszło do zawarcia kontraktu z amerykańską firmą Morrison Nadsen na budowę kanału, elektrowni wodnej, a także ulepszenie dróg w południowo-wschodniej części kraju (Guriewicz, 1983, s. 9). Znacznie wcześniej rozpoczęła się współpraca w dziedzinie transportu pomiędzy Afganistanem a Związkiem Radzieckim. W latach 20. XX wieku ZSRR przeznaczył w darze dla Afganistanu trzy samoloty, które były transportowane z Termezu do Kabulu przez... słonie (Sałmin, b.d.).

Infrastruktura krajowa Afganistanu nie mogła być rozwijana także z wewnętrznych środków. W ubiegłym stuleciu kraj dysponował małymi wewnętrznymi oszczędnościami, a sektor prywatny miał niski udział w przemyśle i absolutnie nie uczestniczył w tworzeniu infrastruktury. Kosztowne inwestycje były finansowane głównie przez państwo, które „(...) praktycznie całkowicie wzięło na siebie najbardziej praco- i kapitałochłonne zadania – budowę i obsługę dróg, mostów itp. i przekazało sektorowi prywatnemu wyłączne prawa w takich dochodowych sferach działalności jak przewozy, import samochodów, handel samochodami i częściami zamiennymi itd.” (E.R. Machmudow, 1990, s. 103–104). Warto dodać, że dochody budżetu państwa były bardzo ograniczone i składały się głównie z wpływów podatkowych.

Ponadto kapitał w dużej mierze był wyprowadzany z kraju przez kupców otrzymujących wysokie dochody z importowo-eksportowych operacji handlowych i lokowany za granicą (Guriewicz, 1983, s. 120). Wynikało to z „wyjątkowej roli handlu zagranicznego w rozwoju gospodarczym Afganistanu”, który stanowił najbardziej dochodową część ogółu aktywności gospodarczej (Guriewicz, 1972, s. 153). Dochody z działalności eksportowo-importowej nie były jednak przeznaczane na potrzeby innych gałęzi gospodarki, tylko inwestowane w dalszy rozwój produkcji towarów przynoszących wysokie dochody, na które był duży popyt na rynkach międzynarodowych. Rozwój przemysłu afgańskiego był zatem w znacznej mierze podyktowany interesem dysponentów kapitałów, którzy koncentrowali środki w wysoko dochodowym obszarze – finansowaniu eksportu (Guriewicz, 1983, s. 12).

Sytuacja sektora finansowego Afganistanu uległa zmianie po utworzeniu Afgańskiego Banku Narodowego (ABN) w 1932 roku oraz skierowaniu kapitału handlowego na drogę koncentracji i pozostawania w kraju. Dużą rolę w handlu zagranicznym Afganistanu odgrywały tzw. szirkiety – spółki akcyjne, które aktywnie zaczęto tworzyć w latach 30. XX wieku z ramienia ABN (Dawydow i Czerniachowskaja, 1973, s. 23). Spółkom tym, powstającym głównie na bazie prywatnego kapitału, były udzielane wyłączne prawa na operacje importowo-eksportowe wybranych towarów – „pod koniec lat 30. XX wieku ABN i szirkiety kontrolowały około 90% całego krajowego i zagranicznego handlu” (Dawydow i Czerniachowskaja, 1973, s. 24).

W połowie lat 50. dochody z handlowych operacji zagranicznych gromadzone przez ABN oraz szirkiety zaczęły wpływać do budżetu państwa. Było to konsekwencją zmiany polityki gospodarczej ogłoszonej we wrześniu 1953 roku, która



zakładała ścisłą współpracę sektora państwowego z sektorem prywatnym: „w latach 1954–1956 utworzono szereg państwowych i półpaństwowych organizacji handlu zagranicznego i banków, które zapewniły koncentrację w rękach państwa znacznej części dochodów pochodzących z handlu zagranicznego, które zaczęto przeznaczać na finansowanie inwestycji rzeczowych” (Dawydow i Czerniachowskaja, 1973, s. 29). Od tego czasu pojawiła się możliwość częściowego pokrycia kosztów finansowania inwestycji infrastrukturalnych o dużej skali ze środków budżetu państwa.

Aktywna polityka w zakresie zwiększania roli sektora państwowego w gospodarce przy jednoczesnym angażowaniu zewnętrznych środków do realizacji inwestycji rozpoczęła się za czasów rządów Mohammada Dauda, pełniącego funkcję premiera w latach 1953–1963. Ważnym krokiem, który zapoczątkował długotrwałą współpracę gospodarczą z ZSRR, było podpisanie w 1954 roku pierwszego porozumienia dotyczącego techniczno-gospodarczej współpracy pomiędzy państwami: odtąd „Związek Radziecki zaczął udzielać systematycznego wsparcia gospodarce afgańskiej” (Basow i Polakow, 1988, s. 11).

Do finansowania i realizacji ogłoszonych przez władze Afganistanu planów dołączyły inne państwa, które uczestniczyły w drugiej połowie XX wieku w realizacji szeregu inwestycji infrastrukturalnych, wśród których można wymienić budowę elektrowni wodnych, gazociągów, fabryk, budynków użyteczności publicznej, budynków mieszkalnych itp. Znaczną część infrastrukturalnych inwestycji zagranicznych stanowiła budowa dróg, mostów, lotnisk oraz wspomagającej infrastruktury, między innymi punktów remontowych. Inwestycje te polegały głównie na finansowaniu robót budowlanych (w postaci kredytów czy bezzwrotnej pomocy), zapewnieniu niezbędnego sprzętu i maszyn (poprzez ich dostarczenie na terytorium Afganistanu), pracy wykwalifikowanych zagranicznych inżynierów, ich dzieleniu się wiedzą i doświadczeniem z Afgańczykami i edukacji krajowej kadry. Warto zaznaczyć, że głównymi inwestorami były Związek Radziecki oraz Stany Zjednoczone, państwa znajdujące się w tym okresie w sytuacji konfrontacji i tzw. zimnej wojny.

Powstające połączenia transportowe były głównie wykorzystywane do przewozów towarów eksportowanych czy importowanych, zaś w mniejszym stopniu do przemieszczania ładunków wewnątrz kraju (Guriewicz, 1972, s. 59). Świadczy to o dalszym utrzymywaniu się niskiej integracji odosobnionych regionów gospodarczych, co było także konsekwencją braku licznych obiektów przemysłowych. Istotną okolicznością stanowiło to, że nie została przeprowadzona na dużą skalę industrializacja, nie powstały krajowe gałęzie przetwórstwa i przemysłu, składające się na jednolity organizm gospodarczy, który wymagałby transportu surowców, półproduktów i produktów na terenie kraju.

Inwestycje były realizowane w ramach trzech pięcioletnich planów. Udział środków pochodzących z wewnętrznych źródeł zaangażowanych przy realizacji pierwszego pięcioletniego planu (1956/1957–1960/1961) wyniósł 56,3%, a pomoc zewnętrzna 43,7% (Jeżow, 1965, s. 14); 53,7% finansowania ogółu inwestycji

infrastrukturalnych było przeznaczony na rozwój transportu. Udział we wsparciu finansowym i technicznym Związku Radzieckiego wyniósł 54%, natomiast USA – 32,7% (Jeżow, 1965, s. 15). W ciągu trzech pierwszych pięcioletnich planów zaangażowane zostały środki o wartości 53 mld afgani<sup>3</sup>, jednak zewnętrzna pomoc nie była całkowicie wykorzystana, zaś trzeci plan pięcioletni w znacznej części nie został wykonany (Guriewicz, 1983, s. 13–14). W latach 1950–1964 USA przeznaczyły dla Afganistanu 287 mln dolarów, w tym 162 mln w postaci bezzwrotnej pomocy, 64 mln w postaci pożyczek i 61 mln na finansowanie dostaw produktów (Jeżow, 1965, s. 29).

Większość zrealizowanych transportowych inwestycji infrastrukturalnych stanowiła budowa dróg. Były to znacznej długości odcinki, które połączyły kluczowe miasta Afganistanu. Między innymi przy wsparciu Związku Radzieckiego zostały zrealizowane projekty czterech większych tras:

1. Kabul–Szir Chan Bandar na rzece Amu-Daria (400 km), która „nie tylko skróciła o 1/3 odległość z Kabulu do granicy radzieckiej, lecz także połączyła stolicę z ważnymi ośrodkami przemysłowymi na północy” (Petrus, 1987, s. 362). Budowę rozpoczęto w 1958 roku.
2. Czarikar–Doszi (107 km) wraz z tunelem Salang o długości 2,6 km przeprowadzonym przez góry Hindukusz, którą otwarto 3 września 1964 roku.
3. Kuszka–Herat–Kandahar (680 km). Jej otwarcie nastąpiło w listopadzie 1965 roku, a przebieg wymagał budowy 37 mostów, w tym jednego o długości 410 m (Petrus, 1987, s. 363). Trasa ta weszła w skład obwodnicy, w której zasięgu znajdowała się droga budowana przez USA (Słowinski, 1965, s. 4).
4. Pol-e Chomri–Mazar-i Sharif–Szebergan (329 km), oddana do użytku w 1972 roku (Bondarienko, 2009, s. 36).

Ważną inwestycją była budowa tunelu Salang, wydrążonego w nieprzystępnych masywach skalnych Hindukuszu. Jego długość wyniosła około 2,7 km, szerokość 6 m, wysokość 12 m, a projektowana przepustowość wynosiła 1000 aut dziennie (Konarowski, 1979, s. 44). „Przed otwarciem tunelu przejazd z Kabulu do Pul-e-Chumri, miasta położonego po północnej stronie Hindukuszu, był dwudniową, pełną niebezpieczeństw wyprawą. Teraz samochodem osobowym pokonuje się tę trasę w ciągu 5 godzin” (Petrus, 1987, s. 363). Wynik podjętych prac był dość spektakularny: z powstałych do 1978 roku 2800 km dróg Afganistanu mających asfaltobetonową nawierzchnię, 1500 km, a więc ponad połowa, było zbudowane przy wsparciu ZSRR (Sałmin b.d.).

Stany Zjednoczone uczestniczyły w budowie trasy Kabul–Kandahar–Spinbuldak (585 km) oraz lotniska w Kandaharze, zaś Związek Radziecki udzielił wsparcia w budowie lotnisk w Kabulu, Bagramie oraz Szindadzie (Jeżow, 1965, s. 26).

<sup>3</sup> Waluta Afganistanu.

W budowie infrastruktury drogowej w Afganistanie uczestniczyli także polscy inżynierowie. Największym projektem stała się trasa Kabul–Dżalalabad (w późniejszym okresie przebudowana), zrealizowana wspólnie przez polskich i afgańskich inżynierów (rysunek 7.7). Petrus (1987, s. 317) przedstawia szczegóły podjętych prac:

Trudność budowy drogi w przełomie rzeki Kabul polegała na pokonaniu ponad 200-metrowego wodospadu. Prowadząc drogę wzdłuż rzeki, trzeba było pokonać tę różnicę poziomów, przebijając tunele oraz budując wykutymi w skale półkami ostre serpentynty (...). Droga Kabul–Dżalalabad stała się bezsprzecznie najbardziej spektakularnym osiągnięciem polskiej myśli technicznej w Afganistanie.



**Rysunek 7.7. Droga Kabul–Dżalalabad, znana także pod nazwą *Mahipar***

Źródło: (Zaile, 2023).

Projekt drogi Kabul–Paghman także został opracowany przez polskich inżynierów (Petrus, 1987, s. 317).

W Afganistanie praktycznie nie było wykwalifikowanej kadry gotowej do prowadzenia robót drogowych i obsługiwanym nowoczesnych maszyn sprowadzanych przez zagranicznych inwestorów. Aby umożliwić Afgańczykom udział w pracach budowlanych, zorganizowano kursy przygotowujące specjalistów w obszarze budowy infrastruktury – łącznie takie kursy ukończyło około 8 tys. specjalistów w 58 zawodach (Kołodowski, 1965, s. 66).

W latach 60. stan połączeń transportowych pomiędzy głównymi ośrodkami Afganistanu oraz trudno dostępnymi miejscami się poprawił, a prędkość przemiesz-

czania się pojazdów zwiększyła się trzy-czterokrotnie, w wyniku czego koszty przewozów zmniejszyły się dwukrotnie (E.R. Machmudow, 1990, s. 106). W tych latach cztery piąte ogółu przewozów było realizowane transportem drogowym. Długość tras w Afganistanie, po którym mogły się przemieszczać pojazdy osobowe, wynosiła 6,6 tys. km (Jeżow, 1965, s. 25). Ulepszenia zostały wprowadzone także w samej stolicy państwa. W latach 50. radzieccy specjaliści wyasfaltowali drogi w Kabulu (Petrus, 1987, s. 361), a przy udziale Czechosłowacji na ulicach stolicy Afganistanu pojawiły się nowoczesne trolejbusy. Na rysunku 7.8 jednak widać, w jakim stopniu przyniesione z zewnątrz nowinki kontrastowały z panującymi w Afganistanie tradycjami i stylem życia.



**Rysunek 7.8. Trolejbus marki Škoda na ulicach Kabulu**

Źródło: (Zrzavý, 1979).

Kolejny siedmioletni plan został zapoczątkowany w 1976 roku (Guriewicz, 1983, s. 17), jednak destabilizacja polityczna w kraju i rozpoczęcie działań wojennych w 1978 roku oraz wojny w Afganistanie w 2001 roku całkowicie zmieniły sytuację.

### 7.3. Zniszczenia w wyniku działań wojennych oraz odbudowa infrastruktury

Reformy społeczno-gospodarcze zapoczątkowane w latach 70. w Afganistanie spowodowały opór części społeczeństwa afgańskiego, który przybrał formę otwartego konfliktu zbrojnego. Wydarzenia końca lat 70. miały bezpośrednie skutki dla handlu zagranicznego Afganistanu. Destabilizacja w kraju doprowadziła do skrajnych sytuacji, w których ginęli kierowcy samochodów ciężarowych, a środki transportu były kradzione i sprzedawane do Pakistanu czy Iranu, co powodowało brak możliwości przewozu towarów do granicy. „Średnio dzienny wywóz towarów z portów afgańskich<sup>4</sup> znajdujących się na radziecko-afgańskiej granicy zmniejszył się dziesięciokrotnie. Z 10 tys. pojazdów, które były wcześniej wykorzystywane do transgranicznego przewozu ładunków, na jesień 1979 roku pozostało w eksploatacji jedynie 300–400 jednostek” (Basow i Polakow, 1988, s. 30).

Niszczycielskie skutki ataków i starć grup bojowych miały poważne konsekwencje dla gospodarki i w dużej mierze zniweczyły pozytywne skutki finansowanych i realizowanych na przestrzeni dziesięcioleci oraz przy wsparciu wielu państw projektów rozwoju gospodarczego. Szacuje się, że straty poniesione w latach 80. wyniosły kilka miliardów dolarów, co stanowiło 75% całego finansowania krajowej gospodarki w ciągu 50 lat (Basow i Polakow, 1988, s. 52).

Prowadzone działania wojenne miały poważne bezpośrednie skutki dla infrastruktury transportowej kraju. Zniszczeniom uległo około 3455 km regionalnych i 2378 km krajowych dróg (Okimbiekow, 2016, s. 148). Zburzone zostały wszystkie większe mosty zbudowane na głównych magistralach transportowych. Stan w 1994 roku wskazywał, że tylko 17% sieci drogowej Afganistanu znajdowało się w dobrym stanie, 35% było w stanie dopuszczającym, a 48% uległo upadkowi (Okimbiekow, 2016, s. 149–150). Zostały także zburzone niektóre segmenty tunelelu Salang (Okimbiekow, 2016, s. 157). Zniszczeniom uległa jedna z ważniejszych autostrad Kabul–Kandahar–Herat (Okimbiekow, 2016, s. 156).

W trakcie operacji wojennych w Afganistanie Związek Radziecki działał w dwóch sferach, które zazwyczaj nie idą ze sobą w parze: jednocześnie prowadzono operacje wojskowe i prace budowlane (Bondarienko, 2009, s. 41). W celu przemieszczenia żołnierzy oraz sprzętu wojskowego zbudowano mosty w Langarze i Iszkaszimie na granicy Tadżyckiej Republiki Radzieckiej z Afganistanem (Gafurowa, 2013, s. 153). W 1982 roku został zbudowany most przez rzekę Amu-Daria przeznaczony dla

---

<sup>4</sup> Chodzi o porty rzeczne na rzece Amu-Daria, stanowiącej natenczas naturalną granicę pomiędzy ZSRR a Afganistanem. W Afganistanie funkcjonowało kilka portów, najważniejszym z nich był port Szirhan. Głównie przez niego odbywała się wymiana handlowa pomiędzy ZSRR a Afganistanem (Jeżow, 1965, s. 26).

transportu kołowego i kolejowego, w 1985 roku powstały trzy fabryki, w których remontowano i montowano radzieckie samochody marki Kamaz, w 1986 roku zrekonstruowano systemy techniczne tunelu Salang, w 1987 roku zrekonstruowano stację kolejową w Turgundi i zbudowano fabrykę asfaltu w Dżalalabadzie (Bondarienko, 2009, s. 34, 39–40).

Objęty wojną kraj nie miał możliwości samodzielnego finansowania niezbędnej infrastruktury. Środki były pozyskiwane z różnych zewnętrznych źródeł w postaci programów pomocy gospodarczej czy kredytów udzielanych na preferencyjnych warunkach przez Azjatycki Bank Rozwoju, USA, Japonię, Unię Europejską (Okimbiekow, 2016, s. 155–158).

Podjęto prace nad odbudową kilku odcinków dróg, między innymi Kabul–Salang–Doszi oraz całych autostrad: Kizsm–Fajzabad (104 km), co skróciło czas podróży pomiędzy Kabulem a Fajzabadem z 2 dni do 12 godzin, czy Kabul–Dżalalabad–Torkham (Okimbiekow, 2016, s. 155–156). Stany Zjednoczone, Japonia i Arabia Saudyjska połączyły siły w celu odbudowy trasy Kabul–Herat (a w jej obrębie 74 mostów i tuneli), odgrywającą kluczową rolę w przewozie ładunków, od której w promieniu 50 km zamieszkiwało 35% ludności Afganistanu. Potrzebne materiały oraz maszyny musiały być importowane, wybudowano także fabrykę asfaltu. Nowa droga pozwoliła zwiększyć prędkość do niemal 100 km na godzinę, co skróciło czas podróży z jednego dnia do sześciu godzin (White House, b.d.).

Równolegle prowadzono drogowe prace budowlane. Łącznie „do 2001 roku w całym Afganistanie, według danych ministerstwa robót publicznych, zbudowano 2800 km dróg asfaltowych i 5000 km z pokryciem żwirowym”, zaś od 2001 do 2008 roku odpowiednio 6 tys. km i 10 tys. km (Okimbiekow, 2016, s. 159).

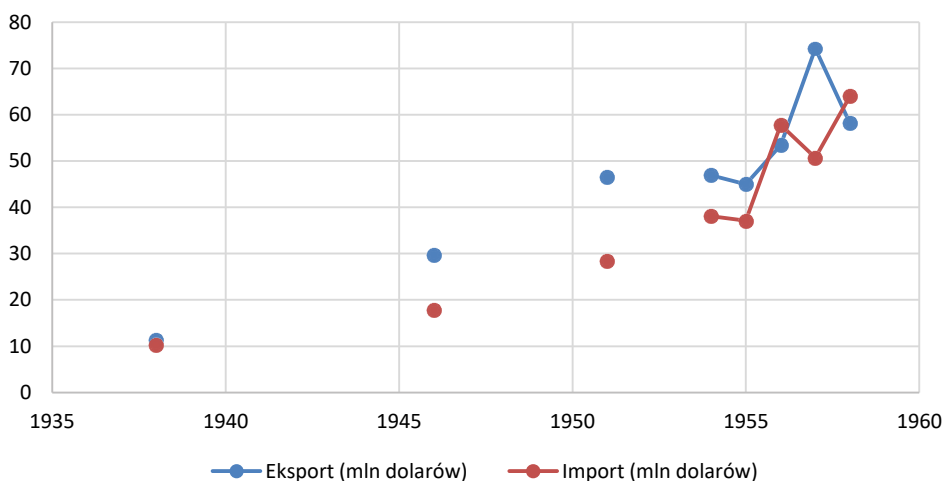
Według amerykańskich danych od 2002 roku Stany Zjednoczone przeznaczyły 2,8 mld dolarów na budowę i obsługę dróg w Afganistanie. W 2015 roku amerykańskie agencje oszacowały również, że 20% infrastruktury drogowej uległo zniszczeniom, a stan pozostałych 80% nadal się pogarsza z powodu nieodpowiedniego zarządzania. Z tej przyczyny trasa Kabul–Kandahar wymaga przebudowy, zaś brak odpowiedniego wsparcia technicznego infrastruktury drogowej doprowadzi w przyszłości do potrzeby przeznaczenia 8,3 mld dolarów na jej całkowitą wymianę (SIGAR, 2016).

Wysoki stopień zaangażowania USA w rozwój infrastruktury transportowej Afganistanu świadczy o strategicznym położeniu Afganistanu na mapie światowej polityki. Aktywna polityka USA względem Afganistanu jest uzasadniona przede wszystkim kwestiami transportowymi. Obszary otaczające Afganistan – Zatoka Perska, szlaki morskie i porty Oceanu Indyjskiego – mają kluczowe znaczenie gospodarcze dla całego regionu (Fieszczuk, 2022).

Tranzyt i handel międzynarodowy ma istotne znaczenie dla Afganistanu położonego właściwie w sercu Azji, pomiędzy Bliskim Wschodem, Azją Środkową i Indo-Pacyfikiem. Warto więc przyrzeć się bliżej tej kwestii.

Na przestrzeni wieków właśnie przez terytorium Afganistanu odbywał się tranzyt towarów pomiędzy Indiami a Bliskim Wschodem i Azją Środkową, który był realizowany przez plemiona koczownicze zamieszkujące terytorium współczesnego Afganistanu. Zwykle karawany nie mogły spełniać tej funkcji ze względu na brak dróg oraz niebezpieczeństwo dostaw towarów (Guriewicz, 1972, s. 3). W latach 40. XX wieku monopol handlowy Afganistanu z Indiami został przełamany poprzez wejście USA w aktywne stosunki handlowe z Afganistanem (Kuchtin, 1963, s. 17). Dominującą rolę w handlu zagranicznym odgrywał dla Afganistanu Pakistan, a w późniejszym okresie ZSRR ze względu na trudności czynione w transzycie towarów afgańskich przez terytorium Pakistanu. Po drugiej wojnie światowej coraz większa część importu Afganistanu była finansowana poprzez pomoc zewnętrzną bądź kredyty (Guriewicz, 1983, s. 117–118).

Przed rozpoczęciem realizacji inwestycji infrastrukturalnych utrzymywała się stała tendencja: wartość ogólna produktów eksportowanych przewyższała wartość produktów importowanych (rysunek 7.9).

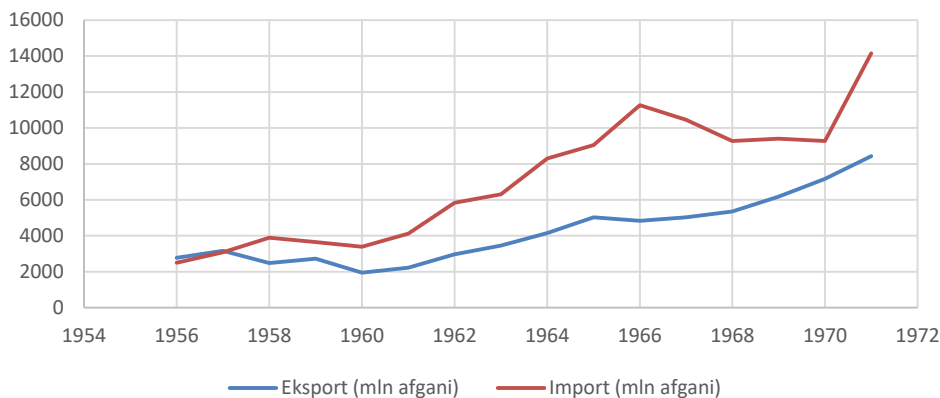


**Rysunek 7.9. Handel międzynarodowy Afganistanu w latach 1938–1958**

Źródło: na podstawie (Dworiankow, 1960, s. 180).

Po rozpoczęciu finansowania i tworzenia infrastruktury transportowej tendencja uległa kardynalnej zmianie. Od połowy lat 50. obserwowana jest stała nadwyżka wartości importu nad eksportem (rysunek 7.10).

Na operacje eksportowo-importowe miały wpływ nie tyle namacalne zniszczenia infrastruktury końca lat 70. XX wieku, ile decyzje polityczne podejmowane na arenie międzynarodowej. Przez szereg państw została podjęta decyzja o zmniejszeniu

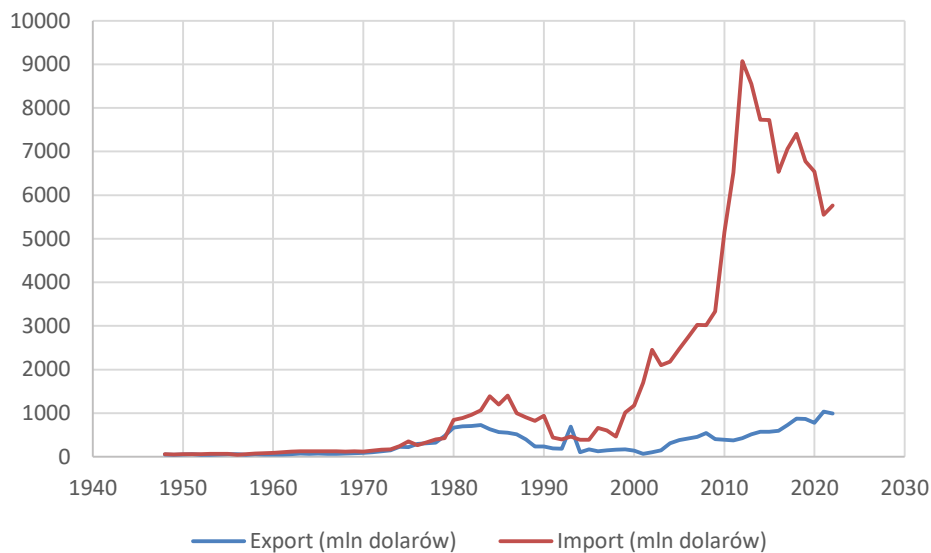


**Rysunek 7.10. Handel międzynarodowy Afganistanu w latach 1956–1972**

Źródło: na podstawie (Guriewicz, 1981, s. 183).

wymiany handlowej z Afganistanem, przy czym Iran zaprzestał jej prawie w ogóle (Basow i Polakow, 1988, s. 30). W tym czasie przepływ towarów został skierowany ku granicy z ZSRR: „w porównaniu z 1978 rokiem radziecko-afgański handel zagraniczny w 1979 roku zwiększył się w ujęciu wartościowym prawie o 50%” (Basow i Polakow, 1988, s. 34).

Od końca lat 90. XX wieku tempo wzrostu wartości produktów importowanych zaczyna gwałtownie wzrastać (rysunek 7.11).



**Rysunek 7.11. Handel międzynarodowy Afganistanu w latach 1948–2022**

Źródło: (UNCTAD, 2023).



## Podsumowanie

Warunki dla infrastrukturalnych inwestycji transportowych w Afganistanie nie były sprzyjające zarówno na początku XX wieku ze względu na opór władz, jak i w późniejszym okresie ze względu na odprowadzanie kapitału za granicę, a także w drugiej połowie XX wieku ze względu na prowadzone działania wojenne. Na terenie Afganistanu prace nad infrastrukturą transportową rozpoczęły się w połowie XX wieku. Państwa – głównie USA, ZSRR i Niemcy – udzielały bezzwrotnej pomocy, kredytów i grantów na prace budowlane. Podobna sytuacja zdarzyła się przy rekonstrukcji infrastruktury, która uległa zniszczeniom wojennym. Wszystko to prowadziło do znaczącej dysproporcji pomiędzy eksportem a importem, dochody budżetu głównie stanowiły opłaty pobierane za tranzyt towarów, kraj zadłużał się coraz bardziej, pozyskując środki na finansowanie importu, i nadal nie były mobilizowane wewnętrzne środki. Sytuacja Afganistanu pokazuje, że inwestycje w sytuacji destabilizacji w kraju mogą nie przełożyć się na zwiększenie dobrobytu jego mieszkańców, a gospodarka nie będzie w stanie generować wystarczających dochodów do spłacania udzielonych kredytów.

Można się spodziewać, że budowa i modernizacja infrastruktury transportowej w Afganistanie przyczyni się do rozwoju gospodarczego kraju, stworzy warunki do industrializacji, powstawania nowych przedsiębiorstw, rozszerzania zakresu produkowanych wyrobów. W XXI wieku na terenie Afganistanu zostały zrealizowane transportowe projekty infrastrukturalne przez Uzbekistan oraz Iran. W budowie infrastruktury biorą udział także tureckie spółki budowlane. Rozwojem połączeń przez terytorium Afganistanu są zainteresowane Indie.

Przez terytorium Afganistanu przebiega jedna z dwóch tras stanowiąca krótszy odcinek łączący Pakistan z państwami Azji Centralnej. Uzbekcy eksporterzy są zmuszeni przewozić towary drogą morską przez irański port Bander Abbas, znajdujący się w odległości 3,8 tys. km, choć przez terytorium Afganistanu mieliby dostęp do portu Karaczi – 1,8 tys. km (Shah, 2018, s. 253). Uzbekistan rozpoczął aktywnie zbliżać się do Afganistanu, całkowicie zmieniając narrację, którą prowadził wcześniej. W 2016 roku obserwowany jest wzrost handlu między państwami. Afganistan odgrywa ważną rolę jako państwo tranzytowe pomiędzy Uzbekistanem a Pakistanem czy – dalej – Indiami (R.B. Machmudow, 2023).

Iran współpracuje z Afganistanem nad tworzeniem trasy kolejowej z miejscowości Khaf w Iranie do Heratu w Afganistanie, która ułatwi temu ostatniemu dostęp do morza. W grudniu 2020 roku otwarty został pierwszy odcinek liczący 140 km wraz z nowym punktem obsługi celnej na granicy. Afgański odcinek drogi o długości 85 km z Ghorian do Heratu nie został ukończony w związku z wydarzeniami 2021 roku (Preston, 2023).

Potencjał tranzytowy Afganistanu dla Chin oraz państw Azji Środkowej ma istotne znaczenie i może stanowić w najbliższym czasie podstawę do coraz więk-

szej integracji państw kontynentu azjatyckiego, a nawet rozwoju szlaków lądowych w miejscu szlaków morskich z obszarów Dalekiego Wschodu do Europy. Nie sposób bagatelizować znaczenia terytorium Afganistanu również jako alternatywy dla szlaków morskich, którymi transport w zmiennych okolicznościach geopolitycznych może się spotykać ze znacznymi utrudnieniami natury faktycznej i prawnej. Rozwój Afganistanu wesprze również gospodarki, rynki i przemysł sąsiednich państw, stworzy nowe obszary zbytu towarów i usług.

W obecnej sytuacji gospodarczej niepewności i globalnych przemian szczególnie znaczenia nabierają słowa pakistańskiego poety Allamaha Muhammada Iqbala Lahori, który pisał o Afganistanie i narodzie zamieszkującym tym kraj: „jego upadek to upadek Azji, jego rozkwit to rozkwit Azji” (Hashia, 2011).

## Bibliografia

- Afghanistan International Expo Center (2022, 3 grudnia). *Międzynarodowa wystawa afgańskich produktów, grudzień 2022 r.* [zdjęcie]. Facebook. <https://www.facebook.com/profile.php?id=100088149137821>
- Afghanistan International Expo Center (2022, 30 listopada). *Budynek Afghanistan International Expo Center.* [zdjęcie]. Facebook. <https://www.facebook.com/photo/?fbid=108096022138702&set=a.108071275474510>
- Asian Development Bank. (2003). Afghanistan's transport sector on the road to recovery. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/27934/transport-sector-afg.pdf>
- Bartow, C. (b.d.). *Traditional Afghan wedding Attan* [zdjęcie]. The Knot. <https://www.theknot.com/real-weddings/traditional-afghan-wedding-attan-photo>
- Basow, W. W. i Polakow, G. A. (1988). Afganistan: Trudnyje sud'by riwoluyci. *U Politiczeskoj Karty Mira*, 8. <https://i.twirpx.link/file/2888982/>
- Bondarienko, I. N. (2009). *Kak my stroili w Afganistanie*. Izdatielstwo Assocjacyi Stroitelnych Wuzow.
- Dawydow, A. i Czerniachowskaja, N. (1973). *Afganistan*. Mysl.
- Dunin, M. C. (1952). *Po Afganistanu, Pakistanu, Indii*. Gosudarstwiennoj Izdatielstwo Geograficzeskoj Litieratury.
- Dworiankow, N. A. (red.). (1960). *Sowriemiennyj Afganistan*. Izdatielstwo Wostocznoj Litieratury.
- Fieszczuk, M. (2022, 18 lutego). Afganskaja wojna Cowietskogo Sojuza: Elementy polityki SSza w otnoszenii Afganistana. *Topwar.ru*. <https://topwar.ru/192252-afganskaja-vojna-sovetskogo-sojuza-jelementy-politiki-ssha-v-otnoshenii-afganistana.html>
- Gafurowa, G. (2013). Tadżyksko-afganskoje sotrudniczewstwo w oblasti transportnoj komunikacyi w gody niezawisimosti. Uczyenyje zapiski Chudżandskogo Gosudarstwiennogo Uniwersiteta im. Akademika B. Gafurowa. *Gumanitarnyje Nauki*, 4(37), 149–162.
- Guriewicz, N. M. (1972). *Ekonomiczeskoje razwitije Afganistana (dienieźno-krieditnyje woprosy)*. Nauka.
- Guriewicz, N. M. (1981). *Wnieszniaja torgowla Afganistana w nowiejszeje wriemia*. Nauka.

- Guriewicz, N. M. (1983). *Afganistan: Niektoryje osobienosti socyjno-ekonomicznego razwytija (20-50-e gody)*. Nauka.
- Hashia. (2011, 15 maja). Afghanistan, the heart of Asia. *Hashia*. <https://hashia.wordpress.com/2011/05/15/%E2%80%98afghanistan-the-heart-of-asia%E2%80%99-2/>
- Jeżow, G. P. (1965). *Nasz sosied Afganistan*. Znanije.
- Kołodowskij, C. (1965). Awtomagistral družby. W: *Magistral družby* (s. 61–70). Irfon.
- Konarowskij, M. A. (1979). *Strana gor i legend. Oczerki ob Afganistanie*. Nauka.
- Korgun, W. G. (2004). *Istorija Afganistana XX wiek*. Kraft+.
- Kuchtin, W. G. (1963). Problema tranzita w ekonomikie i politiki Afganistana. W: N. M. Guriewicz (red.), *Woprosy ekonomiki Afganistana* (s. 3–56). Izdatielstwo Wostocznoj Litieratury.
- Kugiel, P. (2023, 11 sierpnia). *Afganistan po dwóch latach rządów talibów*. <https://www.pism.pl/publikacje/afganistan-po-dwoch-latach-rzadow-talibow>
- Machmudow, E. R. (1990). Rol gosudarstwiennogo i czastnogo siektorow w razwytii awtomobilnogo transporta Afganistana. W: M. A. Babachodżajew (red.), *Riespublika Afganistan: Opyt i tiendicij razwytija* (s. 103–116). Fan.
- Machmudow, R. B. (2023, 26 lutego). Afganskij wiektor sowriemiennoj wniesznej politiki Uzbekistana. *Afghanistan.ru*. <https://afghanistan.ru/doc/150247.html>
- Mansoor, U. (2023). *Qarara Rasha* [plik wideo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=VnXi6RMY1YE>
- Okimbielow, U. W. (2016). *Ekonomika Afganistana (proizwodstwiennaja infrastruktura)*. Institut Wostokowiedienija RAN.
- Petrus, J. (1987). *Afganistan. Zarys dziejów*. Wiedza Powszechna.
- Preston, R. (2023, 14 lipca). Cross-border services resume between Iran and Afghanistan. <https://www.railjournal.com/infrastructure/cross-border-services-resume-between-iran-and-afghanistan/>
- Rebuilding Afghanistan. (b.d.) Pobrane 3 marca 2024 z <https://georgewbush-whitehouse.archives.gov/infocus/nationalsecurity/rebuildingafghanistan.html>
- Richards, A. (2013, 15 października). *The gold of Tillya Tepe and the discovery of the Bactrian hoard* [zdjęcie]. Queensland Museum. <https://blog.qm.qld.gov.au/2013/10/15/the-gold-of-tillya-tepe-and-the-discovery-of-the-bactrian-hoard/>
- Sałamini, G. E. (2020, 12 grudnia). *Strategieckije perspektiwy i znaczenie żeleznoj dorogu Chaf–Gierat*. <http://casp-geo.ru/strategieckie-perspektivy-i-znachenie-zheleznoj-dorogi-haf-gerat/>
- Sałmin, N. A. (b.d.). *Sowietskije konsultanty, spicjalisty i sowietniki w Afganistanie (1919–1989 g.g.)*. [https://dzen.ru/a/ZNiuoZ1kTAIo\\_NCG](https://dzen.ru/a/ZNiuoZ1kTAIo_NCG)
- Shah Syed Subtain Hussain (2018). Post 2010 Afghanistan – Pakistan’s Transit Trade: Implications of Legal and Illegal Endeavours. *Journal of Education Culture and Society*, 2, 248–258.
- SIGAR (Special Inspector General for Afghanistan Reconstruction). (2016). *Afghanistan’s Road Infrastructure: Sustainment Challenges and Lack of Repairs Put U.S. Investment at Risk*, (SIGAR 17-11 Audit Report). <https://www.govinfo.gov/content/pkg/GOVPUB-S-PURL-gpo83861/pdf/GOVPUB-S-PURL-gpo83861.pdf>
- Słowinskij, A. (1965). Izyskanije i proiektirowanije awtomagistrali. W: *Magistral družby* (s. 3–14). Irfon.

- UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). (2023, 25 września). *Merchandise: Total trade and share, annual*. <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMerchTotal>
- World Bank. (1977). *Industrial Sector Review of Afghanistan* (Report No. 1245-AF). <https://documents1.worldbank.org/curated/en/497941468197994830/pdf/multi0page.pdf>
- Zaile, Z. (2023, 27 grudnia). Autostrada *Mahipar* [zdjęcie]. Facebook. <https://www.facebook.com/photo/?fbid=831423572327565&set=a.475530517916874>
- Zrzavý, J. (1979). *Trolejbus marki Škoda na ulicach Kabulu* [zdjęcie]. TransPhoto. <https://transphoto.org/photo/544145/?vid=153941>