

79732

هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

پلان توسعه خط آهن

افغانستان: دھلیز های رشد منابع

خلاصه اجرائیوی و یافته های کلیدی

جولای 2012

هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

سند هذا ترجمه Executive Summary & Key Findings – Rail Development Plan میباشد و به عنوان خدمت به اشخاص علاقه مند پیشکش میگردد. در صورت اختلاف، به متن انگلیسی این سند ترجیح داده میشود.

پلان توسعه خط آهن: خلاصه اجرایی و
وجوه کلیدی

افغانستان: دهلیز های رشد منابع

بانک جهانی

تهیه کننده: هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

8606 تیمبر هیل لین

پوتوماک، ماریلند 20854

جوناتن اچ کلین (Klein@HWTSK.com)

جان اچ وینر (Winner@HWTSK.com)

جمری ان دربو (Drew@HWTSK.com)

هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

سند هذا ترجمه Executive Summary & Key Findings – Rail Development Plan میباشد و به عنوان خدمت به اشخاص علاقه مند پیشکش میگردد. در صورت اختلاف، به متن انگلیسی این سند ترجیح داده میشود.

هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

سند هذا ترجمه Executive Summary & Key Findings – Rail Development Plan میباشد و به عنوان خدمت به اشخاص علاقه مند پیشکش میگردد. در صورت اختلاف، به متن انگلیسی این سند ترجیح داده میشود.

خلاصه اجرایی

مفهوم دهلز های منابع

اگر قرار باشد که افغانستان بر انکشاف متداوم و ثبات دراز مدت دست یابد، اقتصاد این کشور باید منابع جدید رشد را دریابد. سکتور منابع افغانستان بسیاری از فرصت های توسعه اقتصادی را که در ساحات دیگر اقتصاد دریافت نمیگردند، پیشنهاد مینماید. سرمایه گذاری ها و انکشاف منابع جهت توسعه مفیدیت آن میتواند در امور گسترش و تغییر شکل اقتصاد افغانستان، کمک نماید.

دولت جمهوری اسلامی افغانستان تشخیص نموده که یک رویکرد دهلز جهت توسعه مبتنی بر سرمایه گذاری های پلان شده بزرگ استخراج معادن، ضروری خواهد بود و به همین لحاظ برنامه ملی و منطقوی دهلز منابع را به راه انداخته است. بانک جهانی یک تیم مشورتی را ایجاد نموده تا با دولت جمهوری اسلامی افغانستان در جهت تهیه این استراتژی دهلز رشد منابع، کمک نماید.

توسعه دهلز های منطقوی منابع با خروج پلان شده نیرو های آیساف¹ الی ختم سال 2014، ضروری میباشد. ثبات و امنیت نیازمند یک اقتصاد وسیع البنیاد که فواید و فرصت ها را برای بسیاری از اقشار ملت افغان ایجاد مینماید، میباشد.

این گزارش در مورد نقش های است که سکتور خط آهن میتواند و یا هم نمیتواند در امر کمک به استفاده منابع مواد معدنی افغانستان و اینکه چطور خطوط آهن میتواند در قسمت توسعه و تغییر اقتصاد کمک کند، بازی نماید. یکی از ملاحظات مهم در مفکوره خطوط آهن در افغانستان این است که در این کشور الی سال گذشته، هیچ نوع خط آهن وجود نداشت. خط آهنی که از ازبکستان به سمت مزار شریف توسعه یافته، توسط بخش ملی خط آهن ازبکستان طرح و اعمار گردیده و هنوز هم تحت کار قرار دارد. افغانستان در قسمت تکنالوژی یا مقررات خط آهن هیچ نوع تجربه سازمانی یا تخنیکی ندارد.

¹ نیروهای بین المللی همکار امنیت، یک بخش امنیتی تحت فرماندهی ناتو در

افغانستان بوده که توسط ملل متحد ایجاد گردیده است.

با در نظر داشت دیگر نیازمندی های مبرم اقتصادی و توسعه وی افغانستان، این کشور برای سبسایدی نمودن سرمایه گذاری در بخش خط آهن و کار دوامدار آن، منابع کافی در اختیار ندارد.

یافته های کلیدی

مبرم ترین نیازمندی خط آهن برای توسعه دهلیر های منابع افغانستان، (الف) تجارتی سازی هر نوع خط آهن و (ب) فراهم نمودن ترمینل ها و سایر تسهیلات جهت توزیع محلی محموله برای شرکت های صنعتی و برای انتقال میان جاده ها و خطوط آهن، میباشد. انتقال شامل حمل و نقل توسط یک کانتینر مدرن کوچک از طریق مرز خشکه میباشد. تجارتی سازی شامل دلال ها، شرکت های لوژیستیکی، کارمندان فروشات و قیمت گذاری خط آهن، و کارمندان فعالیت های مبتنی بر مارکیت میباشد.

نیازمندی مبرم دیگر، ایجاد تجربه خط آهن و یک اداره منظم است که بتواند از مصونیت و کارایی نظارت نموده و از دسترسی حمل کنندگان تمام کالا ها به زیربنا مطمئن گردد.

تعداد زیادی از طرح ها برای خطوط آهن در افغانستان مورد ملاحظه قرار گرفته و پیشنهاد گردیده است. این احتمال وجود ندارد که تعداد زیادی از آنها باید یا حتی بتوانند سازنده واقع گردند. بسیاری از این طرح ها، حتی اگر سازنده هم باشد، از نظر مالی امکانپذیر نمیباشند؛ در عوض، سازنده بودن آنها سبب رکود در اقتصاد ملی افغانستان خواهد شد. خطوط آهن سبب توسعه کافی اقتصادی نخواهد شد تا هزینه مقروضیت را که برای اعمار، کار و حفظ و مراقبت آن ضروری است، تحت پوشش قرار دهد.

تعداد محدودی از خطوط آهن امکانپذیر بوده و میتواند در امتداد مرز شمال، رشد اقتصادی را بوجود آورد. این خطوط آهن از ولایت کندز در شرق توسعه یافته و به مرز ایران میان هرات و خاف می انجامد. این خطوط آهن در امتداد شبکه های منطقوی خط آهن قرار دارند. اکثریت خطوط آهن با فاصله 1520 میلی متر میان هر دو ریل موازی اعمار گردیده تا با معیارهای کشور های مشترک المنافع مطابقت داشته باشد. خطوط آهن کشور های مشترک المنافع با شبکه 1520 میلی متری ایران در هرات الی خاف وصل خواهد شد. خطوط آهن کشور های مشترک المنافع همچنان به خط آهن ازبکستان در شهر حیرتان و به خط آهن تورخم و تورغندی، وصل خواهد شد. برخی از این خطوط آهن اعمار گردیده یا تحت کار قرار دارد.

اتصال خط آهن به تاجکستان از طریق شیرخان بندر باید الی تکمیل مسیر کاشغر در چین، به تعویق بیافتد. کار اتصال این خط آهن دارای اولویت نمیباشد؛ کسر احتمالی بودجه از کار و حفظ و مراقبت آن به اقتصاد و دولت صدمه وارد خواهد نمود. توزیع مواد ولایت کندز منطقاً توسط لاری ها از ترمینل های نزدیک آن ولایت صورت خواهد گرفت.

ارزیابی طرح پیشنهادی برای معادن مس در ایبک، جداً نشان میدهد که اعمار یک خط آهن جدید و عمده برای کار معدن ضروری نمیباشد. محصولات مس را میتوان از طریق جاده ها انتقال نمود. اما تا حد زیادی معلوم نیست که مطالعه معمولاً به تعویق افتاده امکانپذیری توسط شرکت ساختمانی متالورژیک (نوب فلزات)، که حالا در سال 2014 باید ارائه گردد، نشان خواهد داد که خط آهن جنوب - شمال از حیرتان به کابل الی تورخم که با شبکه 1676 میلی متری پاکستانی وصل میگردد، از نظر اقتصادی توجیه خواهد شد. در هر صورت، ارائه گزارش امکانپذیری قبل از سال 2014 توقع نرفته، و اعمار این خط دشوار حد اقل تا سال 2020 ادامه خواهد یافت.

هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

سند هذا ترجمه Executive Summary & Key Findings – Rail Development Plan میباشد و به عنوان خدمت به اشخاص علاقه مند پیشکش میگردد. در صورت اختلاف، به متن انگلیسی این سند ترجیح داده میشود.

سرمایه گذاری های کوتاه مدت دیگر در بخش ترانسپورت وجود دارد که شرکت MCC میتواند آنها را انجام دهد و این سرمایه گذاری ها رشد اقتصادی را در مقایسه با خط جنوب - شمال زودتر بوجود خواهد آورد. در واقع، کسر بودجه بوجود آمده در بخش کار و حفظ و مراقبت خط جنوب - شمال، ممکن سبب رکود اقتصادی در اقتصاد افغانستان گردد. بنابراین، در این گزارش، بر علیه تعقیب فعالانه این مسیر، سفارش میگردد.

تحلیل پیشنهادات معادن آهن و کار های احتمالی متالورژیک در نزدیکی حاجیگک نشان میدهد که حد اعظم محصول پیش بینی شده معادن از ظرفیت فعلی اتصال شبکه های ایرانی و پاکستانی بدون افزایش کیفیت دارایی های آن شبکه جهت حمایت از فعالیت های کم هزینه کارگو، تجاوز خواهد نمود. این افزایش کیفیت فعلاً مورد ملاحظه قرار نمیگیرد. استخراج معادن و هر نوع کار فلزات به میزان تشریح شده بابت تولید کامل، نیازمند اعمار نهایی یک خط آهن کاملاً جدید دارای محصول متوسط تا سنگین از طریق افغانستان بوده، به علاوه افزایش چشمگیر کیفیت خطوط آهن موجود یا به احتمال بیشتر، یک خط ریل جدید به بنادر ایران و پاکستان لازمی است. این خط آهن کاملاً جدید مربوط به بخش استخراج معادن، ممکن از حاجیگک بسوی جنوب غرب امتداد یافته، از شاهراه جاده حلقوی عبور نموده، با یک خط آهن بندر سنگ معدنی در چابهار ایران یا گوادر پاکستان وصل گردد. ملاحظه این خط آهن آینده باید در انتظار انکشافات جغرافیایی سیاسی که در میعاد زمانی یا محدوده این گزارش قرار ندارد، باشد. در حال حاضر، تمویل کنندگان معادن حاجیگک اعلان نموده اند که برای انتقال محصولات معادن به گوادر بمنظور صادرات، قصد دارند از لاری ها استفاده نمایند. از جانب دیگر، سایر تمویل کنندگان پلان های شانرا جهت اعمار خط آهن به یکی از بنادر، ابراز نموده اند.

تمام محصولات حاجیگک ممکن صرف از یک مسیر واحد (به بنادر ایران یا پاکستان) انتقال ننماید. احتمال زیاد وجود دارد که محصولات با گذشت زمان² کم یا زیاد گردد. برخی از محصولات میتواند در داخل ایران توزیع و استفاده گردد؛ مقداری از آن میتواند از طریق خطوط آهن کشور های مشترک المنافع خارج گردد، مشروط بر اینکه خط آهن از طریق دره سوف گذشته باشد، و مقدار دیگری از این محصولات، خصوصاً آهن خام و محصولات ذوب آهن، میتواند از طریق لاری به نقاط مختلف، بشمول نقاط داخل افغانستان و پاکستان، انتقال گردد.

اعمار خطوط آهن دارای خط سیر کوتاه - یعنی کمتر از 100 کیلو متر - از معادن ذغال سنگ یا حفره های سنگ معدنی به ساحات تولید یا ذوب، ممکن چیزی را به شبکه عمومی ترانسپورتی اضافه ننماید. معادن سنگ دارای آهن، بخش های کار متالورژیک، معادن ذغال سنگ، و فابریکه های مربوط به برق میتوانند این سرمایه گذاری های عمده را منحیث بخشی از سرمایه گذاری کلی توسعه منابع شان، انجام دهند. اما در صورتیکه این خطوط آهن در قسمت ظرفیت ترانسپورت ریل فراتر از خطوط آهن دارای خط سیر کوتاه، کمک نمایند، آنها صرف بخشی از تسهیلات محصول معادن باقی میمانند. در آینده، چنین خطوط آهن ممکن به بخشی از شبکه خط آهن بزرگتر ملی مبدل گردد.

در مطالعه بانک انکشاف آسیایی در قسمت موضوع فاصله میان هر دو ریل موازی، بحث متقاعد کننده ای صورت گرفته که جریان ترافیک و مشکلات کارایی نشان میدهد که مفکوره خط آهن حلقوی واحد پیرامون افغانستان ناقص میباشد. تحلیل تخنیکي ما نشان میدهد که استفاده از معیار های اتحادیه خطوط بین المللی آهن که در گذشته یک گزینه پالیسی بوده، با این نظریه که آیا خط آهن حلقوی لازم است اعمار گردد، گزینه غلط تلقی گردیده است: همچنان نتیجه توسط مطالعه بانک انکشاف آسیایی در قسمت فاصله هر دو ریل موازی، حمایت گردیده است.

از آن جاییکه هیچ نوع میکانیزم سببایدی مشخص نشده تا جبران خسارات عمده اجتناب ناپذیر که از خدمات مسافری ناشی میشود را تمویل نماید، موضوع سرمایه گذاری و ارایه خدمات اکنون نباید مورد ملاحظه قرار گیرد.

.... سرمایه گذاری ها در شاهراه ها و جاده های اساسی بمنظور توسعه محلی و منطقوی دهلیز فعلی، یک امر منطقی تر میباشد سرمایه گذاری در بخش ترانسپورت باید روی تمام شاهراه ها برای عراده جات انتقال اموال دارای تناژ بلند، متمرکز باشد.

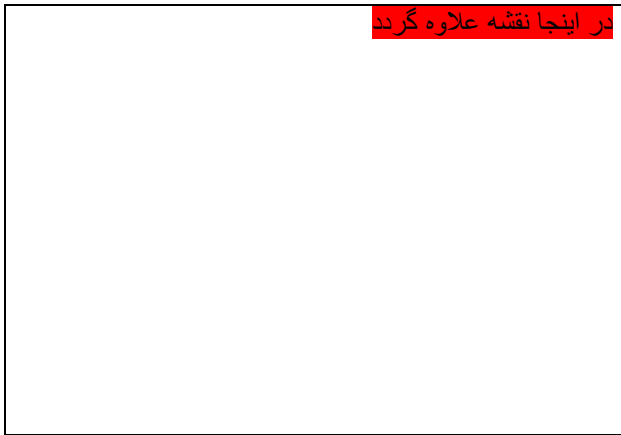
² برای IRIR شاید این امکانات وجود داشته باشد تا ظرفیت خویشرا زمانیکه میزان کار گسترش میابد، افزایش دهد.

هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

ما معتقد هستیم که در عوض، سرمایه گذاری ها در حال حاضر در بخش شاهراه ها و جاده های اساسی برای توسعه دهلز داخلی و منطقوی، بیشتر منطقی به نظر میرسد. در واقع، سرمایه گذاری در بخش ترانسپورت باید در قدم اول روی تمام شاهراه های عراده جات انتقال اموال دارای تناژ بلند، متمرکز باشد.

مسائل ضمنی

با وجود اینکه صرف تعداد محدودی از دهلز های رشد منابع طبیعی وجود دارد، تعداد زیادی از پیشنهادات و پلان های رقابتی، متمم و حتی متناقض برای خطوط آهن که ممکن است اعمار گردد و در توسعه دهلز ها کمک نماید، وجود دارد.



اولین دهلز متمرکز بر خط آهن، مسیر غنی مواد معدنی متمرکز به خود کابل میباشد: ذخایر مس در جنوب حیرتان قرار داشته و ذخایر آهن و بخار و ذغال سنگ متالورژیک در شمال قرار دارد. روی توسعه ذخایر آهن و مس موافقت صورت گرفته است. که این موافقه ها فرصت های استخراج ذخایر ذغال سنگ را شامل میباشد.

دومین دهلز متمرکز بر خط آهن، از ساحات نفت و گاز در شمال افغانستان آغاز شده است. این دهلز ها نیازمند توسعه بیشتر بوده و در امتداد مسیر طبیعی خط آهن که از ایران بسوی تاجکستان می رود قرار داشته، که بخش های میانی خطوط ملی آهن از بکستان و ترکمنستان را وصل نموده و خود آنها با شبکه مشترک ریل کشور های مشترک المنافع وصل گردیده است.

هدف از گزارش ارزیابی تعداد زیادی از پیشنهادات اعمار خطوط آهن به افغانستان و داخل افغانستان، بوده است. طرف های مختلف نظریات متفاوت را مطرح نموده اند؛ اما برخی از طرف های دیگر بعضی از این نظریات را پذیرفته اند، هر چند نخستین طرف که این پیشنهادات را ارایه کرده بود ممکن آن را ترک نموده باشد. اکثریت نظریات با تخمین های انجیری دقیق، همراه نمیشد. صرف تعداد محدودی از نظریات شامل تحلیل های اقتصادی بوده، و حتی در این تحلیل ها از اوسط های جهانی استفاده شده، گویا اینکه افغانستان یک کشور متوسط با اراضی متوسط و مشکلات معمول باشد.

در هر پلان فعلی خط آهن، مناطق کاملاً مختلف از نظر سیاسی – تخنیکی که در اطراف آن

هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

سند هذا ترجمه Executive Summary & Key Findings – Rail Development Plan میباشد و به عنوان خدمت به اشخاص علاقه مند پیشکش میگردد. در صورت اختلاف، به متن انگلیسی این سند ترجیح داده میشود.

قرار دارد، باید مد نظر گرفته شود. از آنجاییکه افغانستان یک کشور محاط به خشکه بوده، خطوط آهن به محلات بیرون از افغانستان باید به خطوط آهن که نظر به معیارهای تخنیکی کشور های مختلف اعمار شده، وصل گردد.

تحلیل آنچه که خطوط آهن میتواند در امر توسعه دهلیز های رشد منابع و رشد اقتصاد افغانستان انجام دهد به سبب برخی از محدودیت های عمده دشوار تر میگردد:

- مشکلات امنیتی افغانستان که برای همه معلوم بوده در این سند مورد بحث قرار نمیگیرد.
- افغانستان تقریباً دارای هیچ نوع دانش سازمانی خطوط آهن، نحوه دیزاین، مدیریت و حفظ مراقبت خط آهن نمیباشد.
- افغانستان در قسمت کمک به فرستنده و دریافت کننده اجناس، و شرکت های لوژیستیک تقریباً هیچ دانش تجارتي ندارد.
- دولت جهت سبسایدی نمودن سرمایه گذاری، حفظ و مراقبت، و مدیریت دوامدار خط آهن، دارای منابع محدود میباشد.

پیشنهادات تحلیل ما در روشنایی این محدودیت ها تنظیم گردیده است.

نواقص مفکوره خط آهن حلقوی

گاج (فاصله بین دو کناره خط) خط آهن

مشکل واضح با خط آهن حلقوی این است که اتصال خط آهن افغانستان با سایر شبکه های منطقی و فرا آسیایی مشکل داشته زیرا خطوط آهن هر شبکه دارای گاج (gauge) مختلف میباشد. در مطالعات قبلی این مشکل جدی گرفته نشده و چنین ابراز گردیده است: از آنجاییکه تکنالوژی ها و راه های وجود دارد که به ریل اجازه میدهد که از یک گاج به گاج دیگر انتقال نمایید، تغییر گاج خط ریل مشکل نخواهد بود.

در گزارش مطالعه گاج خط ریل بانک انکشاف آسیایی استدلال گردیده که با تغییرات گاج در مفهوم خط آهن حلقوی³، مشکلات آشکار و جدید بوجود خواهد آمد. بر اساس تحلیل ما در جدول اول و تجربه ما، با نتیجه گیری های گزارش مطالعه گاج خط ریل بانک انکشاف آسیایی در مورد این نواقص و ضرورت به حل مشکل با نادیده گرفتن مفکوره خط آهن حلقوی واقعی 1435 میلی متری، موافق میباشیم.

کارایی در مناطق مختلف

از گزارش بانک انکشاف آسیایی فراتر میرویم. گزارش مذکور این واقعیت مهم را مطرح مینماید که توانایی مدیریت ریل از یک منطقه به منطقه دیگر در یک خط آهن حلقوی بسیار دشوار میگردد

در اینجا شکل اضافه گردد

صفحات 8 الی 28 گزارش³

– و در برخی موارد ناممکن می باشد – زیرا تکنالوژی ها و ابعاد فزیکه مناطق مختلف بسیار متفاوت یا کاملاً ناسازگار میباشند.

در گزارش بانک انکشاف آسیایی خاطر نشان گردیده که سیستم های متفاوت دارای شکل های متفاوت میباشند. بدین معنی که: تونل ها، ایستگاه های ریل، خطوط منحنی و سایر مشخصه ها در سیستم های مختلف باریک تر و کم ارتفاع میباشند. یک ریل کشور چین ممکن نتواند در تونل پاکستان داخل گردد؛ یک ریل انتقال سنگ معادن افغانستان ممکن برای یک پل در ایران بیش از حد سنگین باشد. حتی زمانیکه با تغییر واگن ها و دیگر بخش ها برای ریل جا پیدا شده بتواند، مشکل اصلی بازم باقی میماند. ریل ها – به استثنای ریل های کانتینری و ریل های انتقال مواد و سنگ های معدنی – از واگن ها از هر جا در یک منطقه بزرگ جمع میگردند و سپس به هر جا در منطقه دیگر سفر مینمایند. این امر، به گونه مثال، اجازه جمع شدن ریل ها را با واگن های کاغذ فینلندی، آهن اوکراینی، نیل دیزل قزاقی و چوب ساختمانی روسی که در ترمز ازبکستان برای توزیع ازبکستان و خط جدید آهن افغانستان از حیرتان به مزار شریف برسد، میدهد.

این جمع شدن واگن ها در یک کارگو و حتی ریل های مسافری، مستلزم این است که تمام واگن ها طوری ساخته شود که شرایط تخنیکه در آن مد نظر گرفته شود. "قسمت حرکت کننده" برک، واگن ها، متصل کننده ها همه باید با یکدیگر یکجا شده و سپس طور منظم باهم در ارتباط باشند. برک های هوا باید با عین فشار عمل نمایند. قدرت متصل کننده ها باید عین قدرتی باشد که متصل کننده ها منحنی ارتباطات واگن ها که یک زنجیره را تشکیل میدهند، عمل نمایند. یکجا سازی این واگن ها در عین ریل، حد اکثر وزن مجاز ریل را به قدرت ضعیف ترین ارتباط آن کاهش میدهد. مطابقت دادن ریل های مناطق داخلی کارگو با خط آهن حلقوی مستلزم این است که تمام اموال تجاری از طریق ریل های مشخص انتقال گردند یا به تکنالوژی ضعیف ترین ارتباط زنجیره خط آهن کاهش داده شود، در این صورت، سند شماره نهم زیربنای میراث در پاکستان مراجعه گردد.

مشکلات مالی جاده حلقوی

پیشنهادات مختلف وزارت خانه ها را که بمنظور تکمیل نمودن خط آهن حلقوی و شاخه های آن مورد ملاحظه قرار دادیم، چنین خلاصه نموده ایم. مجموع بودجه اعمار جدید آن – بر اساس آنچه که میتوانم مطالعات توام با مشکلات زیاد توسط طرفین ثالث⁴ انجام شود - مبلغ 12 میلیون دالر برای 3160 کیلو متر میباشند. این مبلغ شامل سرمایه ابتدایی کار یا بیشترین قسمت ترین های روی خط آهن و حفظ و مراقبت استیشن ریل، مقدار بسیار کمی از ضرر های آغازین میباشند! واضح است که هزینه هنگفت خط آهن حلقوی و شاخه ها از توانایی مالی افغانستان خارج است مثلاً مشکلات مالی، سببایدی فعالیت و حفظ و مراقبت خط آهن.

مشکل عمده مالی شامل مطالعات قبل از امکانپذیری مربوط به فواید پیش بینی شده اقتصادی است. فواید پیش بینی شده فزیکه از مصارف ترانسپورت که با تغییر از شاهراه به خط آهن کاهش یافته و از فواید وسیع تر، مانند کثافت کم و مصونیت بیشتر، بوجود می آید. هر چند، هنوز هم کدام شیوه ثبت این پس انداز ها توسط ادارت تنظیم کننده خط آهن یا دولت، وجود ندارد. انتقال دهنده گان اموال فواید کاهش هزینه تصور شده را خصوصی ساخته در حالیکه ضرر های کار خط آهن باقی میماند.

یکی از مشکلات عمده مالی این است که حتی اگر فواید پیش بینی شده اقتصادی که در مطالعات از آن تذکر بعمل آمده بوجود آید، هیچ نوع شیوه ثبت این پس انداز ها توسط ادارت تنظیم کننده خط آهن یا دولت وجود ندارد.

⁴ به گونه مثال، جدول شماره 3 مطالعه قبل از امکانپذیری برای مرحله دوم، احتمالات 34 فیصد را برای خط هموار نشان داده اما مرحله سوم منفی 10 فیصد خطوط غیر هموار را در ساحات دارای مشکل امنیتی استفاده مینماید. همچنان به یادداشت غیر رسمی بانک جهانی روی مرحله سوم که در آن آمده است که 2.7 میلیون دالر فی کیلو متر میتواند در مقایسه با 2.2 میلیون دالر فی کیلو متر که در مرحله سوم بکار رفته مناسب تر باشد، مراجعه گردد.

هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

سند هذا ترجمه Executive Summary & Key Findings – Rail Development Plan میباشند و به عنوان خدمت به اشخاص علاقه مند پیشکش میگردد. در صورت اختلاف، به متن انگلیسی این سند ترجیح داده میشود.

توسعه دهلیز منابع

در هر صورت، یک خط آهن حلقوی که منحنی محور تعیین مسیر برای مناطق دیگر عمل نموده و از افغانستان به حیث مجرای ریل استفاده مینماید، دهلیز های رشد منابع⁵ را بصورت اتومات بوجود نمی آورد. زمانیکه کار اعمار تکمیل میگردد، پیشرفت محدود به فیس های ترانزیت و برخی از کارگران ریل و کارگران حفظ و مراقبت خواهد بود. بررسی مطالعات مختلف در قسمت مسیر های اروپا و آسیای جنوبی (CAREC)، TRACEC، و جامعه اروپایی (EurASEC)، که از افغانستان عبور مینماید صرف راه های اتصال مناطق اقتصادی دور دست را، در عوض اقتصاد های توسعه ای منطقوی در داخل کشور که ترانزیت از آن صورت میگیرد، نشان میدهد⁶.

پیشنهادات و اولویت ها

خلاصه موضوع

این احتمال وجود دارد که بسیاری از طرح های که برای خطوط آهن در افغانستان مورد ملاحظه قرار گرفته، باید یا حتی بتواند عملی باشد. برخی از طرح ها، حتی اگر عملی هم باشند، ممکن از نظر مالی قابل تطبیق نباشند؛ در عوض، اعمار این خطوط ریل سبب رکود اقتصاد ملی افغانستان خواهد شد. خطوط مذکور سبب توسعه اقتصادی و بدست آمدن عواید ناشی از آن نخواهد شد. در عوض، این خطوط برای به کاراندازی ریل ها و حفظ و مراقبت نیازمند سببایی خواهد بود.

بنابراین، در شاهراه ها و جاده های اساسی ممکن برای توسعه دهلیز محلی و منطقوی اولویت بیشتر داده شود. شاهراه ها و جاده های اساسی برای توسعه دهلیز محلی و منطقوی منطقی تر بنظر میرسد. در واقع، پاسخ اینکه کدام خطوط اضافی ریل باید اعمار گردد، در عوض ممکن به تمرکز روی تمام شاهراه های عراده جات انتقال اموال دارای تناژ بلند، بیانجامد.

اولین و مهمترین این پیشنهادات ریل، مربوط به تجارتی سازی میباشد.

#1 تجارتی سازی و توسعه

مبهم ترین نیازمندی ریل برای توسعه دهلیز های رشد منابع افغانستان قرار ذیل میباشد، (الف) تجارتی سازی تمام خطوط آهن و (ب) فراهم نمودن ترمینل ها و سایر تسهیلات برای توزیع محلی

یکی از مشکلات عمده مالی این است که حتی اگر فواید پیش بینی شده اقتصادی که در مطالعات از آن تذکر بعمل آمده وجود آید، هیچ نوع شیوه ثبت این پس انداز ها توسط ادارات تنظیم کننده خط آهن یا دولت وجود ندارد.

⁵ مجموع این سوال که آیا یک محور در مسیر افغانستان با مبلغ 800 دالر فی واحد معادل بیست فواید (TEU) رقابت خواهد نمود، مسیر های بحر مورد رسیدگی قرار نگرفته است. اما، کار HWTSK در مطالعات دیگر استدلال مینماید که چنین مسیر – حتی اگر مشکلات تکنیکی وجود داشته – با مسیر های فعلی بحر که به مبلغ 800 دالر فی واحد معادل بیست فواید (TEU) تمام میگردد، رقابت نخواهد نمود.
⁶ به گونه مثال، به ضمیمه دوم گزارش نهایی دهلیز A – I مزار شریف مراجعه گردد.

محموله واگن ها به شرکت های صنعتی و برای انتقال میان جاده ها و خطوط آهن. انتقال شامل حمل و نقل توسط یک کانتینر مدرن کوچک، ممکن در میدان هوایی مزار شریف، باشد. تجارتی سازی شامل دلال ها، شرکت های لوژیستیکی، کارمندان فروشات و قیمت گذاری خط آهن، و کارمندان فعالیت های مبتنی بر مارکیت میباشد.

از آنجاییکه خطوط آهن منحصر به مواد معدنی، زمینه وسیع توسعه اقتصادی را فراهم نخواهد نمود، مهم است تا خطوط آهن کارگویی عمومی که ظرفیت فزینی انتقال کارگویی عمومی و محصول معادن و کار های متالورژیک را افزایش میدهد، تمویل گردد. برای اینکه در ارایه خدمات کارگویی عمومی موفق باشد، شرکت های خط آهن باید دارای مشخصه های ذیل باشند:

- شرکت های خطوط آهن تنظیم گردند تا هزینه ها را به حد اقل برسانند و بصورت کل از سطوح اندک جابجایی کارمندان برخوردار باشند.
- شرکت های خطوط آهن ریل ها، واگون های حمل و نقل، لوکوموتیف ها، و ابزار مسافری دست دوم را خریداری یا به اجاره بگیرند و یا از مشتریان بخواهند تا واگون ها را خود به اجاره بگیرند.
- در این شرکت ها کارمندان بازرگانی و بازاریابی پست های سطح بلند و مهم را احراز نمایند و در بخش فروشات تعداد کافی کارمندان و نمایندگان بین المللی داشته باشند. قابلیت سوددهی یا دوام شرکت های خطوط آهن مربوط میشود به جنب ترافیک و ترتیبات بازرگانی با مشتریان
- شرکت های خطوط آهن از شرکت های حمل و نقل، نمایندگی های انتقالات، شرکت های لوژیستیکی و توزیعی، شرکت های باربری و دیگر وساطت کنندگان تجارتی که بطور عادی در توزیع و خدمات داخلی حمل و نقل دخیل اند، حمایت نماید.

شرکت های کامیاب خطوط آهن برای کارگویی عمومی مجبور به پیروی از رقابت مستقیم مبتنی بر حقوق دسترسی نمیشوند. آنها میتوانند از یک زیربنای مشترک با دیگر متصدیان استفاده نمایند، اما آنها با دیگر شرکت های خطوط آهن که در تحت حقوق دسترسی فعالیت مینمایند، رقابت نمیکند الی اینکه تراکم شبکه زیاد باشد و یا دولت برای این زیربنا سببایدی بدهد. اینکار برای "دسترسی نامحدود" معنی ضمنی دارد. یعنی: فراهمی "دسترسی نامحدود" به یک زیربنا برای رقابت کنندگان میتواند سبب دلسردی طراح بالقوه آن زیربنا گردد؛ بدینوسیله هزینه های تمویلی بیشتر را برای ساختن آن زیربنا نیاز دارد. خرد و دانایی مورد قبول عامه آنست تا "دسترسی نامحدود" اجازه داده شود اما در چنین حالت خرد و دانایی مورد قبول عامه به ناکامی مواجه میشود. ولی تنها متصدی غیر معقول و دارای بلندترین سببایدی کارگویی عمومی خط آهن هزینه فراهم میسازد و سپس یک بنیاد وسیع کارگویی عمومی و ترمینل ها را ایجاد مینماید در صورتیکه بعداً آن متصدی باید با رقابت آزاد متصدیان جدید ورود که در مصارف و خطر احتمالی ایجاد بازار سهم نداشتند، مواجه نگردد.

پیوستن با مدل های دیگر

طرح هرگونه سرمایه گذاری آینده برای خط آهن باید شامل پیشبینی های پیوستن مدل خط آهن با مدل های دیگر، علی الخصوص باربری توسط لاری ها باشد. این پیشبینی ها ذیلاً شامل اند:

- لاری های انتقالات عمومی با محل بارگیری، تخلیه لاری ها برای واگون های بزرگ، راهرو شیب دار بارگیری به وسایط هموار، پارک وسایط آب رو دار و نمره دار، و دسترسی به سرک های پخته و دارای آب رو های خوب؛
- زمین که برای تثبیت های سکتور خصوصی قابل دسترس باشد تا مراکز ارائه خدمات خوراک، ترمیمگاه های لاری ها، و استیشن های اخذ مواد سوخت وسایط در آن تاسیس گردد.
- تغییر جهت بطرف زمینی که برای توسعه سکتور خصوصی در ایجاد انبارهای کالا و لوژیستیک، ترمینل های بزرگ برای مواد سوخت، ساحه برای اسقاط آهن، و مواد قابل ساخت مجدد، حتی دستگاه های تولیدی قابل دسترس باشد.

این گره های باهم متصل باید در جاهایی موقعیت داشته باشند که خطوط آهن در آنجا از جاده های حلقوی عبور کنند، خصوصاً برای خطوط جدید معادن.

پلان عملیاتی و تصفیه گمرکات

هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

سند هذا ترجمه Executive Summary & Key Findings – Rail Development Plan میباشد و به عنوان خدمت به اشخاص علاقه مند پیشکش میگردد. در صورت اختلاف، به متن انگلیسی این سند ترجیح داده میشود.

هرگونه سرمایه گذاری برای خطوط آهن در آینده باید شامل یک پلان عملیاتی برای قطارها باشد. این پلان باید نشان دهد که در کدام محوطه رده بندی و تنظیم قطارها باید صورت گیرد؛ در کجا راکبین حسابات گمرکی شانرا تصفیه نمایند، و در کدام نقاط منابع عبوری جابجا گردد. پلان عملیاتی باید از طرح زیربنا مقدم تر باشد.

موضوعات مربوط به تنظیمات:

تنظیمات تخنیکی، ایمنی و محیطی

حالا به یک تنظیم کننده ایمنی ضرورت است بخاطریکه تجارب بین المللی نشان میدهد که مشکل است تا پروسه ها را در عملیات فعلی منحیث میتود های عملیاتی متمایل به اساسی شدن، تجدید کرد.

مهم است تا محدودیت های غیر ضروری تحمیل نگردد. اما، خطوط آهن مختص به معادن نباید به سادگی اجازه داشته باشند تا معیارهای را معین سازند که آنها استفاده میکنند. در صورت موجودیت، بمجریکه خطوط آهن سرانجام یکجا میشوند، هزینه های بخصوصی میتواند در تسعیر درگیر باشد. از سوی دیگر، خطوط آهن که منحیث خطوط انشعابی از کشور های همجوار ساخته شده اند باید بطور عادی اجازه داشته باشند تا معیارهای آن کشور ها را اتخاذ نمایند.

برای هر خط آهن، معیارهای تخنیکی و ایمنی باید منظور شده باشند و از تطبیق آن نظارت صورت گیرد. این معیارها باید بر مبنای معیار های بین المللی مانند معیارهای UIC و AAR و یا CIS باشند، اما باید منعکس کننده شرایط افغانستان باشد. معیارهای محیطی تابع قوانین موجود افغانستان میباشد و اداره تنظیم کننده خط آهن باید با اداره ملی حفاظت از محیط زیست همکاری نماید.

اما، قدرت اداره تنظیم کننده باید اجباری باشد. بطور مثال، اداره تنظیم کننده نباید معیارها را بدون توجیه تحمیل کند، خصوصاً در مورد همچو پالیسی های کلیدی مانند مقیاس که دارای معنی های ضمنی عمده اقتصادی و تجارتی میباشد. بنابراین یک پالیسی ملی در مورد معیارها باید ایجاد گردد و توسط قانون تعریف گردد. اداره تنظیم کننده باید پالیسی را، عمدتاً از طریق پروسه صدور جواز تنفیذ نماید.

اداره تنظیم کننده نیز مسئولیت خواهد داشت تا اطمینان دهد که وقوع تصادم ها به اساس معیار لازم تحقیق گردد باوجودیکه اینکار ممکن توسط نهاد های جداگانه صورت بگیرد. برنامه های آموزشی ویژه ضرورت است تا ظرفیت بوجود آید که علل فوری و اساسی تصادم ها تحلیل گردد و چاره جویی های عملی و جدول های زمانی تطبیق پیشنهاد گردد. اداره تنظیم کننده ایمنی باید مستقل بوده و تحت فشارهای سیاسی و تجارتی نباشد. و میتواند مربوط به یک سازمان بیرونی مانند، اداره فدرال خطوط آهن ایالات متحده امریکا، یا دفتر تنظیم خطوط آهن بریتانیا باشد. این ادارات با شبکه های خطوط آهن این منطقه که با افغانستان متصل میشوند، دارای تضاد منافع بسیار زیاد اندک میباشد. قدرت تنفیذی اداره تنظیم کننده در مورد ایمن ساختن قدرت اش از تحمیل جریمه ها و صدور و لغو جوازهای فعالیت، نشأت مینماید.

تنظیم اقتصادی

در اصل، هیچ تنظیم اقتصادی مستقل نباید وجود داشته باشد. شرکت های خطوط آهن اجازه خواهند داشت "چیزی را که بازار متقبل شده میتواند" وضع نمایند و اگر یک شرکت خط آهن بخواهد تا به زیربنای شرکت دیگری دسترسی داشته باشد و از آن استفاده نماید، این موضوع باید بین شان موضوع تنظیم تجارتی باشد. اینکار اطمینان میبخشد که سرمایه گذاران از سرمایه گذاری هایشان عواید خوبی بدست آورند و بدین ترتیب انگیزه داشته باشند تا بالای آینده افغانستان سرمایه گذاری کنند.

اما، حکومت جمهوری اسلامی افغانستان ممکن اصرار ورزد که بنابر دلایل سیاسی قابل پذیرش یا رشد اقتصادی، کارگوی عمومی باید توسط خطوط مربوط به شرکت های استخراج معادن انتقال شود. علیرغم آنکه بعضی شرکت های استخراج معادن درین کار دلچسپی خاصی ندارند. در عوض آنها ترجیح میدهند تا بالای صادرات محصولات شرکت های استخراج معادن تمرکز نمایند. مثال دیگر: در جاییکه مداخلات تنظیمی بتواند مورد پسند باشد جایست که یک شرکت معدن کوچک افغان بخواهد تا از زیربنای خط آهن که در مالکیت یک شرکت بزرگ استخراج معادن خارجی باشد، استفاده نماید.

در حالیکه پسند عموم آنست تا لازمی گردد که دسترسی طرف سوم به خطوط آهن با حجم بزرگ مجاز باشد، و اینکه هزینه های دسترسی منصفانه باشد و بین متصدیان تبعیض وجود نداشته باشد؛ استثنائاتی وجود دارد که اگر افغانستان بخواهد تا رشد کارگوی عمومی را برای منابع هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین سند هذا ترجمه Executive Summary & Key Findings – Rail Development Plan میباشد و به عنوان خدمت به اشخاص علاقه مند پیشکش میگردد. در صورت اختلاف، به متن انگلیسی این سند ترجیح داده میشود.

پیشرفت تشویق نماید. (این استثنا به حرکت های استخراج معادن دلالت نمیکند.) در جاییکه رقابت بین متصدیان، وجود نداشته باشد، ترافیک مسافری نیز باید تنظیم گردد. بنابراین، یک پالیسی ملی نیاز است تا چهارچوب کاری برای دسترسی را تعیین نماید تا عدم اطمینان بالای سرمایه گذاران را کاهش دهد.

مکلفیت برای اداره تنظیم کننده در متعهد شدن به مقررات مستقل اقتصادی به حدی که برای مسئولیت میرم است، فوری و عاجل نمیشود. ممکن از هر دو یکجا اجتناب گردد، وابسته به اینکه چگونه خطوط آهن ساخته میشوند و عملی بودن اداره کردن مقررات از طریق توافقات واگذاری و تجارب در سکتور های دیگر دارای قانون پیشنهادی در مورد رقابت.

موقعیت اداره تنظیم کننده

موقعیت مناسب ابتدایی برای اداره تنظیم کننده خط آهن در چوکات وزارت ترانسپورت و هوانوردی میباشد، که پالیسی ترانسپورت را نیز میسازد. اما، این وزارت نیاز به ارتقای ظرفیت سازمانی داشته و فاقد تمویل مالی میباشد.

بطور ایده آل اداره تنظیم کننده باید در تصمیم گیری اش در رابطه با متعلق بودن با هر وزارتخانه ای مستقل باشد. اینکار برای جذب سرمایه گذاری خصوصی مهم میباشد بخاطریکه سرمایه گذاران بالقوه ممکن در مورد مداخلات سیاسی در تصمیم گیری ها نگران باشند. بنابراین رئیس اداره تنظیم خطوط آهن باید توسط پارلمان با پیشنهاد وزیر مسئول تعیین گردد. این اداره تنظیم کننده باید دارای یک بورد باشد که در آن نماینده های وزارتخانه های دیگر حضور داشته باشند تا اطمینان حاصل گردد که پالیسی های شان بطور مکمل به اجرا گذاشته میشود.

تمویل بودجه اداره تنظیم کننده

بودجه اداره تنظیم کننده میتواند از هزینه های اختصاصی دولت یا توسط سکتور خط آهن از طریق امتیاز انحصاری یا فیس جواز تامین گردد. تمویل بودجه توسط سکتور خط آهن از مزیت های برخوردار است که تمویل بودجه به سبب خطر مشکلات مالی دولت با خطر مواجه نمیگردد و آسانتر خواهد بود تا معاشات بلندتر بخاطر جذب کارمندان با ظرفیت پرداخت گردد. اتحادیه اروپا کمک های بلا عوض را برای آموزش کارمندان اداره تنظیم کننده فراهم نموده است.

3# قطارهای مسافری بازدارنده انکشاف

اگر هدف ساختن و به فعالیت گذاشتن خطوط آهن در افغانستان آنست تا رشد اقتصادی وسیع الینباد را، خصوصاً در عرصه منابع معادن تقویت کرد، به فعالیت گذاشتن خطوط آهن مسافری یک اشتباه خواهد بود. قطارهای مسافربری سرمایه گذاری زیربنایی اضافی را نیاز دارد، باعث ایجاد کسر شدید بودجه در مصارف عملیاتی میگردد، و سبب بروز نیازمندی های ویژه ایمنی میشود. حکومت ها با فشار های قوی سیاسی مواجه میشوند تا ترافیک مواد معدنی و کارگوی عمومی را وادار به عبور از حد سبسایدی به فعالیت های مسافری نمایند.

تمامی این مشکلات سرمایه گذاران و متصدیان خدمات خط آهن را از پیشگام شدن منصرف میسازد. با تراکم نفوذ و دوری فاصله ها که حالا افغانستان با آن مواجه است سایر مدل های مسافرت برای مسافرین بطور واضح بسیار مستدل است. این مدل ها شامل سرک ها و میدان های هوایی میشود.

4# ساختن دهلیزهای مخصوص ریل

خط آهن حلقوی و CAREC

مطالعه بانک انکشاف آسیایی از مقیاس خط آهن بطور متقاعد کننده بحث های را در پی دارد که هر دو مورد یعنی جریانهای ترافیک و مشکلات قابلیت همکاری مفکوره یک خط آهن حلقوی پیرامون افغانستان را غیر قابل دفاع میسازد. تحلیل تخنیکي ما نشان میدهد که استفاده از مقیاس 1435 میلی متری متمایل به UIC، که پالیسی انتخاب در گذشته بود، یک انتخاب اشتباه بوده ولی باز هم یک خط آهن حلقوی باید ساخته شود، همچنان این نتیجه توسط مطالعه مقیاس بانک انکشاف آسیایی نیز حمایت میشود.

هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

سند هذا ترجمه Executive Summary & Key Findings – Rail Development Plan میباشد و به عنوان خدمت به اشخاص علاقه مند پیشکش میگردد. در صورت اختلاف، به متن انگلیسی این سند ترجیح داده میشود.

تحلیل ما بر مبنای جدول 1 ضمیمه نشان میدهد که شبکه ایرانی 1435 میلی متری و شبکه پاکستانی 1676 میلی متری این خطوط آهن میتواند بطور قابل اعتماد حرکت کنند، و هزینه حرکت کارگو به تن فی کیلومتر محدودیت های شدیدی را بالای مقدار کارگو دارند. این حقایق مفکوره کلی خدمات خط آهن حلقوی را منحیث یک مرکز برای مسیرهای (CAREC) یا منحیث یک کتلست برای رشد منابع انکشاف زیر سوال میبرد.

خطوط به کشور های مشترک المنافع

چندین خطوط آهن وجود دارند که میتوانند امکانپذیر باشند و ممکن رشد اقتصادی را در امتداد مرز شمالی تقویت نمایند. این خطوط از ولایت کندز در شرق الی سرحد ایران بین هرات و خاف امتداد میابد. این خطوط آهن ارتباط دهنده سایر شبکه های خط آهن منطقوی به اقتصاد افغانستان میباشد. بسیاری این ارتباطات خط آهن دارای گیج 1520 میلی متری به معیار کشورهای مستقل مشترک المنافع یا بهتر از آن ساخته میشوند. خطوط کشورهای مستقل مشترک المنافع نیز به خط آهن ازبکستان در حیرتان و با خط آهن ترکمنستان در تورغندی امتداد داده میشود. برخی ازینها ساخته شده اند و یا مطالعه شده اند. بانک انکشاف آسیایی انکشاف این خطوط را در حال حاضر سهولت وسیله فراهم مینماید. اما ساختن شاهراه، ترمیم و بهبود نباید از تمویل توسعه خط آهن متفاوت باشد.

خطوط به ایران

خطوط کشور های مستقل مشترک المنافع فوق الذکر با شبکه 1435 میلی متری ایرانیان در هرات وصل میگردد و تا به خاف امتداد میابد. بسته 4 خط ایرانیان باید متفاوت از دیزاین های قبلی ایرانیان طراحی گردد. این 60 کیلومتر خط نهایی به هرات سهولت های بازرگانی و چندین مودله را که در فوق شرح شده داشته باشد و باید با یک محور بزرگتر و پاسنگ لوپ های طویل ساخته شوند.

خطوط به جمهوری چین

ارتباطات با تاجکستان از طریق شیرخان بندر باید جهت تکمیل یک مسیر به کاشغر در چین به تعویق انداخته شود. این خط آهن بطور ساده در اولویت قرار ندارد. طوریکه در دیگر خطوط آهن دیده شده است، کسر احتمالی عواید از عملیات و حفظ و مراقبت ضربه ای است به اقتصاد و حکومت. توزیع مواد در غرب کندز باید بطور منطقی توسط لاری ها از ترمینل های که در نزدیک کندز موقعیت دارند صورت گیرد در صورتیکه یک خط 1520 میلی متری از هرات به مزار الی نایب آباد ساخته شود.

خطوط به پاکستان

کاهش شدید در ظرفیت کارگوی خط آهن پاکستان هرگونه کوشش کوتاه مدت برای ساختن ارتباطات در تورخم از طریق خیبر پاس و در چمن از طریق بولان پاس را مانع میگردد.

هزینه مدرنیزه ساختن زیربنای خط آهن پاکستان، و تعویض لوکوموتیف های کارگو اش به حد کافی بزرگ است تا کوشش های کوتاه مدت برای ساختن ارتباطات با این منابع فسخ گردد.

معدنچیان: عینک

مرور طرح پیشنهادی برای معادن مس در منطقه عینک قویاً پیشنهاد مینماید که ساختن یک خط آهن اساسی جدید ضرور نیست یا حتی برای فعالیت های معدن ارجحیت ندارد. زیاد قطعی نیست که مطالعه امکانپذیری توسط شرکت ام سی سی که قرار است در سال 2014 صورت گیرد نشان خواهد داد که خط آهن شمال – جنوب از حیرتان الی کابل و از آن طریق به تورخم قابل توجه میباشد، و از آنجا با شبکه پاکستانی 1676 میلی متری وصل میگردد. به هر صورت، گزارش امکانپذیری قبل از سال 2014 متوقع نیست، و اكمال این خط دشوار الی 2020 طول خواهد کشید. معلوم میشود که بدیل سرمایه گذاری های زود رس در ترانسپورتیشن وجود دارد که شرکت ام سی سی میتواند انجام دهد که رشد اقتصادی را زودتر از خط شمال – جنوب تقویت نماید. در واقع، احتمال قوی وجود دارد که کسر بودجه که از سبب پیشبرد و حفظ و مراقبت خط شمال – جنوب رونما میگردد یک ضربه اقتصادی به مردم و حکومت افغانستان باشد. بنابراین، این گزارش مخالف پیگیری فعالانه این مسیر توصیه مینماید.

هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

سند هذا ترجمه Executive Summary & Key Findings – Rail Development Plan میباشد و به عنوان خدمت به اشخاص علاقه مند پیشکش میگردد. در صورت اختلاف، به متن انگلیسی این سند ترجیح داده میشود.

به همان اندازه ای که توسعه مسیر شمال – جنوب از راه کابل جالب معلوم میشود، اینکار دارای مشکلات عمیق عملیاتی است که عواید بالقوه را کاهش میدهد و در عین زمان هزینه های عملیاتی افزایش میابد. جهت جبران برخی از این مشکلات:

- (1) مس با ارزش بلند از معدن عینک که بجای واگون های بطنی تر خط آهن با استفاده از لاری های کم ظرفیت ترانسپورت گردد، سبب از بین رفتن عواید بلند کارگو میگردد.
- (2) اتصال جنوب با یک سیستم رو به ویرانی پاکستانی است که دارای ظرفیت بسیار کم و دچار مشکل جیوپولتیک میباشد.
- (3) معدن آهن بامیان برای رسیدن به بازارهای شمالی، همیشه از راه منطقه ذغال سنگ دره سوف دارای مسیر کوتاه تر میباشد.
- (4) هزینه های عملیاتی در وقت برفباری و نقاط سرآشوب بسیار بلند است.

معدنچیان: حاجیگک

تحلیل طرح های پیشنهادی برای معدنهای آهن و کارهای ممکنه متالورژیکی نشان میدهد که بیشترین محصول پلان شده این معادن سر انجام ظرفیت شبکه های ایرانی و پاکستانی را زیر سؤال میبرد، مگر اینکه هر دو شبکه ها متعهد به پروگرام های عمده ارتقا یا بهسازی شوند، در صورت امکان در این فاصله زمانی به پروسیجر های جدید عملیاتی بپیوندند. در حال حاضر احتمال اندک میرود که ایران یا پاکستان بتوانند چنین کاری را انجام بدهند.

در عوض، دو بدیل دیگر برای استخراج معادن و فولاد سازی وجود دارد. بدیل اول ساختن یک خط آهن کاملاً جدید مخصوص کار سنگین یا متوسط را نه تنها در افغانستان بلکه نیز قسماً در ایران یا پاکستان لازم میبندد. این خط آهن کاملاً جدید مخصوص استخراج معادن با احتمال بیشتر از حاجیگک حوزه جنوبغرب با عبور از شاهراه حلقوی بطرف بندر چابهار در ایران و یا به بطرف بندر گوادر در پاکستان توسعه میابد. بخاطر ملاحظات سیاسی، برنامه ساختن این خط آهن آینده در محدوده زمانی این گزارش نه بلکه بیشتر از آن منتظر خواهد ماند. در حال حاضر، تمویل کنندگان هندی معدن حاجیگک بطور آشکارا اظهار کرده اند که آنها متمایل اند تا برای انتقال تولیدات معدن به گوادر سپس از آنجا به هند از لاری ها استفاده نمایند.

بهترین بدیل ساختن یک خط 1520 میلی متری سبک کشور های مستقل مشترک المنافع است که از ساحه معادن ذغال سنگ در مزار شریف عبور نموده و سپس از آنجا بطرف غرب امتداد یابد تا در تورغندی با شبکه کشور های مستقل مشترک المنافع و شبکه ایرانی وصل گردد که فرض میگردد به هرات برسد. این خط آهن رشد اقتصادی را با فراهم ساختن ارتباط با کشور های مستقل مشترک المنافع و ایران تسهیل مینماید. این اتصال برای کارگوی عمومی و محصولات معادن خواهد بود. همه تولیدات معادن آناً ضرورت به ارسال از طریق یک UIC خط آهن سبک ایرانی نداشته و مقیاس محور خطوط آهن میتواند به تدریج نظر به بلند رفتن تنج ارتقا یابد.

معدنچیان: مشخصات فزیک ساختمان های جدید

بجای توانایی کسب یک مسیر و اجازه نیروهای امنیتی، حکومت جمهوری اسلامی افغانستان باید تمامی خطوط آهن معادن را مکلف بسازد تا با مشخصات فزیک اساسی ساخته شوند. این مشخصات باید به ساختن یک زیربنای ترانسپورت ملی بیانجامد.

- خط آهن باید مقیاس بارگیری داشته باشد که واگون های کارگوی عمومی را اجازه بدهد و اینکه کار ساختمان را توسط طرف سوم ترمینل های توزیع کارگو تسهیل نماید در جایکه احتمال بیشتر تقاضا برای انتقالات گارگوی عمومی خط آهن وجود دارد.
- خط آهن باید اتکا بالای تکنالوژی و تولیدات دارای منابع انحصاری را کاهش دهد.
- خط آهن نباید بالای تکنالوژی های امتحان نشده و بسیار پیشرفته پول مصرف کند. و افغانستان نباید میدان آزمایش انکشاف طرح های خطوط آهن باشد.

هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

سند هذا ترجمه Executive Summary & Key Findings – Rail Development Plan میباشد و به عنوان خدمت به اشخاص علاقه مند پیشکش میگردد. در صورت اختلاف، به متن انگلیسی این سند ترجیح داده میشود.

هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

سند هذا ترجمه Executive Summary & Key Findings – Rail Development Plan میباشد و به عنوان خدمت به اشخاص علاقه مند پیشکش میگردد. در صورت اختلاف، به متن انگلیسی این سند ترجیح داده میشود.