

هرل. وينز. تامسن. ثشار پ. كلاين

درېل
پېلېو
پراختيايي

افغانستان: د
سرچينو د ودې
دهليزونه

اجرائيوي لنډيز او
مهمې موندنې

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې ليوالو کسانو ته د يو خدمت په توگه وړاندې کيږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انگليسي متن ته غوره توب ورکول کيږي.

79372

نړېوال بانک

چمتوکونکي: هارال . وینر . تامپسن . شارپ . کلین

۸۶۰۶ تیمبر هیل لین

پوتوماک، ماریلند ۲۰۸۵۴

جوناتن اچ کلین (Klein@HWTSK.com)

جان اچ وینر (Winner@HWTSK.com)

جمری ان دریو (Drew@HWTSK.com)

لنډیز

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چی لیوالو کسانو ته د یو خدمت په توګه وړاندی کیږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انګلیسي متن ته غوره توب ورکول کیږي.

په افغانستان کې د اوردې مهاله ثبات او دوامداره پرمختګ لپاره اړینه ده چې د دغه هېواد د اقتصادي ودې لپاره نوې لارې او سرچینې ولټول شي. د افغانستان زیرمې د اقتصادي پرمختګ لپاره بڼه چانسونه برابرولې شي کوم چانسونه چې په بل هېڅ برخه کې نه موندل کېږي. که چېرې د زیرمو په سکتور کې پانګونې او پراختیاوې په داسې ډول وکارول شي چې ګټورتوب یې زیاتوالې ومومي، کېدای شي د افغانستان د اقتصاد د پراخوالي او بدلون لامل وګرځي.

د افغانستان اسلامي جمهوري دولت دا منلې چې د پلان شویو او لویو پانګونو په مټ د پراختیا لپاره به د دهلېز تګلاره خپلول اړینه وي او پدغه اساس یې د ملي او سیمه ایز سرچینو د دهلېز پروګرام (NRRCP) په کار اچولې دی. نړیوال بانک یو مشورتي ټیم ټاکلې دی څو د افغانستان دولت سره د سرچینو د ودې دهلېز د دې ستراتیژۍ په جوړونه کې مرسته وکړي.

د ۲۰۱۴ کال تر پای د ایساف^۱ د ځواکونو د پلان شوی وټلو له امله د سرچینو د سیمه ایزو دهلېزونو رامنځته کول خورا زیات مهم بلل کېږي. د امنیت او ثبات لپاره یو پراخه بنسټه اقتصاد ته اړتیا لیدل کېږي څو وکولای شي د افغان ملت د پیرو برخو ته ګټې او چانسونه برابر کړي.

دغه راپورېدې اړه دی چې د اورګاډی یا رېل سکتور د افغانستان د کاني زیرمو څخه په ګټه اخیستنه کې څومره رول لوبولې شي او څرنګه دغه سکتور د اقتصاد په پراخېدنه او بدلون کې مرسته کولای شي. دغه سکتور په اړه یوه بله مهمه خبره داده ه چې افغانستان تر تیر کاله پورې هېڅ پټلۍ نه درلوده. هغه پټلۍ چې د ازبکستان نه تر مزارشريف پورې غزیدلې، د ازبکستان د رېل د ملي ادارې لخوا جوړه او ډیزاین شوی او تر اوسه د هغوي له خوا اداره کېږي. افغانستان د اورګاډي پټلیود تکنالوجي او مقرراتو په هکله هېڅ اداري او تخنیکي تجربه نلري. د افغانستان نور مهم اقتصادي او پرمختیایي ضرورتونو ته په پام سره، دغه هېواد د پېرې محدودې سرچینې لری چې وکولای شي د اورګاډي په پټلیو کې د پانګونې او د هغوي د عملیاتو په جاري ساتلو کې مرسته وکړي.

مهمې موندنې

د ریل د لاندې برخو جوړونه د افغانستان د سرچینو د دهلېزونو د پراختیا لپاره تر ټولو ستره اړتیا ده: (الف) د ریل د شبکې تجارتي کول (commercialization) او (ب) ځایي صنعتونو ته د ویکونو د بارونو د توزیع او د سرکونو او ریل پټیرو ترمخ د بارونو لیرد رالیرد لپاره د ترمینلونو او نورو اسانتیاوو جوړول. همدا رنگه، د کنټینرونو د لیرد رالیرد لپاره یو کوچني عصري بندر ته هم اړتیا لیدل کېږي. په تجارتي کوونه (کمرشلایزیشن) کې د لالان، لوجیسټیکي شرکتونه، د ریل

نړیوال مرسته ایز امنیتي ځواکونه، نوموړې ځواکونه د ناتیو پوسیله رهبري کېږي تر څو افغانستان کې امنیت قائم شي او دغه مشن د ملګرو ملتونو له خوا په افغانستان کې پیل شوی دی.

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې لیاو کسانو ته د یو خدمت په توګه وړاندې کېږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انګلیسي متن ته غوره توب ورکول کېږي.

شیکي د خرڅلاو او قیمتونو د تعیني مامورین او همدا رنگ د شبکي د عملیاتي کارونو لپاره د پرسونل گومارل شامل دي

بل اړین ضرورت د رېل په چارو کې د تخصص ترلاسه کول او د دغه سکتور د تنظیم لپاره د یوې اداري جوړول دي چې د خونديتوب او د معلوماتو د تبادلې نه څارنه وکړي او د ټولو لېږدونکو لپاره زیربنا ته لاس رسې یقیني کړي.

په افغانستان کې د ریل پټلیو لپاره په ډیرو پروژو باندې فکر شوی او وړاندې شوی دي خو دا به ناشوني وي چې ډیرې د دغه پروژو دې یا جوړې شي او دجوړیدو امکان ولري. حتی که د جوړیدو امکان یې هم وي د مالي پلوه به گټورې نه وي او د افغانستان د ملي اقتصاد څخه به په عوایدو کې کموالي راولي. دغه پټلی به په کافي اندازه اقتصادي پرمختگ رامنځته نه کړي تر څو قرضونه(چې په جوړښت کې لگیدلي وي) ، د پټلیو چلول او د هغوي د ساتلو لگښتونه بیرته برابره کړي.

د شمالي سرحدونو په اوردو کې یو څو د پټلیو لارې ممکن دي او ددې قابلیت لري چې اقتصادي پرمختگ ته وده ورکړي. دغه لیکه په ختیځ کې د کندز څخه نیولې تر هراته او بیا د ایران تر سرحده غزیدلې دي. اکثره دغه پټلی به د هم گټو ازادو هیوادونو (Commonwealth of Independent States) د معیارونو سره سم ۱۵۲۰ mm گاج لیکه(۱۵۲۰ mm gauge line) وي. د هم گټو هیوادونو څخه راغلي لیکي به په هرات کې تر خاقه پورې د ایران ۱۴۳۵ mm شبکي سره ونښلي. هم گټو هیوادونو CIS لیکي به همدارنگه د ازبکستان پټلیو شبکه تر حیرتانه او د ترکمنستان شبکه به تر تورغونډۍ پورې وغزوي. د یادو لیکو څخه ځینې یې یا جوړې شوی دي او یا هم کار پرې روان دی.

تاجکستان سره د شیرخان بندر نښلول باید د چین تر کاشگره د لارې جوړیدو پورې وځنډیږي. د پټلی دغه اړیکه ډیره مهمه نه ده ځکه چې ددې پټلی د جوړولو او ساتلو لگښت به اقتصادي او دولتي منابع ختمی کړي. د کندز په لویدیځ کې د موادو ویش به کندز ته د نږدې تر مینلنو نه د لاریو(ټرکونو) په مرسته ترسره کیږي.

د بېنکومسو کان ډیروپوزل بیا کتنه دا په گوته کوي چې په نوموړي کان کې د کار لپاره د یو نوي او لویې اورگادې پټلی جوړولو ته اړتیا نشته ځکه چې مسي تولیدات د سرکونو په ذریعه انتقالیدای شي. مگر دا نامعلومه ده چې داوسپنیز استخراجاتو ساختماني شرکت(MCC) دامکان څیرنه چې څو ځلي ځنډول شوي هم ده او اوس باید چې په ۲۰۱۴ کې تکمیله شي کیږي، دا بیان کړې چې د شمال-جنوب پټلی چې د حیرتانه نه تر کابلې او بیا تر تورخمه پورې غزیري او د ۱۶۷۶ mm پاکستانی شبکې سره به نښلول کیږي په اقتصادي لحاظ به مناسب وي او که نه دغه د پټلی د عملي کیدنی مطالعات په هیڅ ډول د ۲۰۱۴ کال نه مخکې نه شي بشپړیدي او ددې ستونزمنې پټلی جوړول به لږ ترلږه تر ۲۰۲۰ کال پورې وخت نیسي.

MCC کولی شي د شمال-جنوب رېل لیکي پر ځای د ترانسپورت په نورو برخو کې د لنډمهالو پانگونو په وسیله اقتصادي وده وهڅوي. په حقیقت کې د شمال-جنوب د پټلی لیکه د جوړولو او ساتلو لگښتونه به د امکان تر ډیره حده د افغانستان اقتصادي منابع ختمی کړي په همدې دلیل دغه راپور د نوموړي لیکي د جوړولو مخالفت کوي.

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې لیبوالو کسانو ته د یو خدمت په توگه وړاندې کیږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انګلیسي متن ته غوره توب ورکول کیږي.

د هغه پروپوزل چې د اوسپني زيرمو او حاجيگک ته نږدې د اوسپنو د استخراج د ممکنه کار په اړه دی، څرگندوي چې که چېرې د پاکستان او ايران د ريل شبکو وړتيا لوړه نشي څو وکولای شي په ټيټه بيه د مالونو لېږد رالېږد ممکن کړي، د زيرمي تخمين شوی توليد د دغه هېوادونو د شبکو د اوسني وړتيا څخه زيات دي. د دغه شبکو پراختيا او وړتيا لوړل تر اوسه په نظر کې نشته. د زيرمو او ټولو اوسپنو نه د بشپړ توليد رامنځته کولو لپاره د افغانستان له لارې يو بشپړ اوداسي نوې پټلۍ ته اړتيا شته چې د متوسط او درانده مالونو د انتقال ظرفيت ولري او په اوسنيو پټليو کې اساسي پرمختگونه وشي او يا هم د امکان تر حده يوه نوې پټلۍ جوړه کړي چې د ايران او پاکستان بندرونو ته لاس رسې پيدا شي. دغه بشپړه د کانونو نوې پټلۍ به د حاجيگک نه په جنوب لوديځ پيل، د رينگ رود لويه لار نه تير او د يو نوې لاین په شکل به د ايران تر چابهار ياد پاکستان تر گوادر پورې غزیدلې وي. ددغې راتلونکې پټلۍ جوړول به تر ډيره په سيمه ايز جيو-پوليتيک پورې تړاو ولري چې څېړنه يې د دې راپور مقصد نه دی. حاجيگک د کان هندي سپانسران(مالي مرسته کوونکي) په عام محضر کې ويلي چې دوي د کاني محصولاتو د انتقال لپاره به د لاريو(ټرکونو) نه استفاده کوي او د گوادر بندر ته به يې د صادرو لپاره وړي. له بلې خوا نورو سپانسرانو داسې پلانونه بنودلي چې دوی به تر بندرونو د اور گاډي پټلۍ جوړوي. دا ضرورته ده چې د حاجيگک ټول توليد دي د يوې لارې نه ايراني يا پاکستاني بندرونو ته انتقال ومومي او دا ډيره ممکنه ده چې کاني توليدات به په پيل کې لږ او د وخت به تيريدو سره ډيريرې². ځيني توليدات د ايران په داخل کې توضيح او استعماليدې شي، که چېرې دپټلۍ لاین د دره سف له لارې جوړ شي نو ځيني توليدات به د هم گټو هيوادونو (CIS) اورگاډي پټلۍ له لارې خارج شي او ځيني نور توليدات، په خاصه توگه خامه او ذوب اوسپني، د ترکونو په وسيله گڼو بازارونو، په شمول د افغانستان او پاکستان، ته انتقاليدې شي. د لنډو پټليو جوړښت (چې د ۱۰۰ کيلو متر نه کم وي) د ډبرو سکرو يا معدني تيرو د زيرمو نه تر توليدي ځايونو يا ويلي کوونکو کارخانو پورې دعمومي ترانسپورتي شبکو په پرمختگ کې به مرسته ونکړي. داوسپني تيرو کانونه، دفلزاتو استخراج او ذوب کارونه، دډبرو سکرو کانونه او دوي سره تړلي دبرېښنا توليدولو بټي گاني به دغه مهمه پانگه اچونه د خپل ټولټال پانگه اچونې يوه برخه وگرځوي چې په منبعي پرمختگ کې يې کړې وي. که چېرې دغه لارې او پټلۍ د محدودو لنډو لارو نه زيات د اورگاډي ترانسپورت ظرفيت سره مرسته ونکړي نو دغه ليکي به يواځې د استخراج توليد/اسانتياو توليد يوه برخه وگڼل شي. په راتلونکې کې به نوموړې پټلۍ د لويو ملي پټليو د شبکو يوه برخه وگرځول شي. د آسيايي پرمختگ بانک يوه څيړنه چې د اورگاډو د پټليو د مقياس په اړه ده وايي چې دتيريدو راتيريدو بهير او يوېل سره د ارتباط ستونزې ددې باعث شوي چې په افغانستان کې د يوې حلقې پټلۍ جوړښت طرحه شنډه کړي. زمونږ تخنيکي تحليل بنائې چې د UIC پيژندل شوی معيار (چې دغه معيار په تيره کې د پاليسي انتخاب هم ؤ) د حلقې يا کمربندي پټليو د جوړښت لپاره به يو ناسم انتخاب وي؛ دغه خبره د ADB دمقياس څيړنه هم تائيدوي.

په اوسني وخت کې د خدماتو لپاره هيڅ پانگه اچونه يا تدارک په نظر کې نشته ځکه د مالي کومک لپاره هيڅ داسې کوم ميکانيزم ندې پيژندل شوی تر څو دمساډي

د IRIR² لپاره دا ممکنه ده چې د حجم د لوړيدو سره دې خپل ظرفيت هم په تدريجي توگه لوړه کړي.

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې لياوو کسانو ته د يو خدمت په توگه وړاندې کيږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انگليسي متن ته غوره توب ورکول کيږي.

خدماتو د کموالي له امله راولاړ شوی تاوانونوسره د مرستې لپاره مالي مرستې ورکړي.

مونږ پدې عقیده یو چې په اوس مهال کې په مهمو لارو او سرکونو کې پانگونه به د ځایي او سیمه دهلبزونو د پراختیا لپاره ډیره گټوره ده.

11 ضمني مسایل

که څه هم د طبیعي سرچینو د ودې دهلبزونه د گوتو په شمېر دي خو د رېل پټلیو د احتمالي جوړښت لپاره بیا گڼ شمېر سیال، تکمیلونکي او متناقض پلانونه او وړاندیزونه شتون لري او دغه رنگ د دهلبزونو په پراختیا کې ونډه واخلي.

Exhibits Shall be Inserted Here

په ریل پټلیو متمرکز لومړني دهلیز به د زیرمو له لحاظه بډایه مسیر په اوږدو کې چې پخپله په کابل تمرکز لري، رامنځته شي: د سویل خوا ته یې د عینکو د مسو زیرمي دي؛ لويديځ خواته یې د اوسپنې، بخار او د ډبر سکرو زیرمي دي. د اوسپنې او مسو زیرمي لپاره د امتیاز جوازونه چې د ډبرو د سکرو د استخراج امتیاز هم پکې شامل دي- ورکړل شوی دي.

په ریل پټلیو باندې متمرکز دویم دهلیز به د افغانستان په شمال کې د تیلو او گازو زیرمو څخه پیل شي. دغه زیرمي چې لانوري پراختیا ته اړتیا لري. د یوې طبیعي رېل لارې په امتداد پرته دي چې د ایران څخه د تاجکستان په لور غزیدلي او د ازبکستان او ترکمنستان د ریل ملي شبکې سره نښلوي کوم چې پخپله د هم گټو هیوادونو (CIS) د گډې ریل شبکې په وسیله سره تړلي دي.

ددې راپور مقصد د افغانستان څخه بهر ته او د هیواد دننه د پټلیو د جوړښت په هکله د گڼ شمېر وړاندیزونو ارزونه ده. بېلابېلو خواوو ډول ډول وړاندیزونه کړي دي، چې د دغه جملې څخه یې ځینې له نورو خواوو لخوا منل شوی که څه هم چې ممکن وړاندیز کونکي خوا د نظره غورځولی وي. ددغو وړاندیزونو ډیری یې دقیق انجینري برآوردونه نلري. یواځې په یو څو وړاندیزونو کې اقتصادي تحلیل شامل کړی شوی دی او حتی په دغه تحلیلونو کې هم نړیوال اوسپنونه کارول شوي گواکې چې افغانستان هم په اوسط ځمکې او عادي ستونزو لرونکي یو اوسط هېواد وي.

د اور گاډي پټلیو لپاره په هر اوسني پلان کې باید د شا او خوا سیمو ته چې د سیاسي او تخنیکي پلوه توپيرونه سره لري، پام وشي. افغانستان په وچه کې راگېر هېواد دی نو باید چې د نورو هېوادونو پټلیو سره ونښلي کوم چې په بل تخنیکي معیار جوړي شوی وي.

د پټلیو داسې یو تحلیل چې د سرچینو دهلبزونو په پراختیا او د افغانستان په اقتصادي وده کې مرسته وکړی شي، د ډبرو خنډونو د شتون له امله ستونزمن کار دی.

- د افغانستان امنیتي ستونزي چې ټولو ته معلومي دي خو دلته په بحث نه دی شوی.
 - افغانستان تقریباً د پټلیو د نقشه کولو، چلولو او ساتلو په هکله هیڅ اساسي پوهه نلري.
 - افغانستان تقریباً هیڅ سوداگریز پوهه نلري تر څو مال استونکو، مال حاصلونکو او لوجسټیکي شرکتونو سره مرسته وکړي.
 - افغان دولت ډیر لږ منابع لري او نشي کولی چې په پټلیو کې پانگونه، د هغوي ساتنه او دوامداره چلول سبسایډي کړي.
- زمونږ تحلیل او تجزیه دغه خنډونو ته په پام سره خپل وړاندیزونه جوړ کړي دي.

د رینگ یا حلقوي رېل لیکو په مفهوم کې نیمگړتیاوي

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې لیبوالو کسانو ته د یو خدمت په توگه وړاندی کيږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انګلیسي متن ته غوره توب ورکول کيږي.

د ریل لیکي د جوربنت ډول

د حلقوي رېل لیکي په برخه کې یوه غټه ستونزه دا ده چې د نورو سیمه ایزو او د اسیا ها خوا رېل لیکو سره د افغانستان د ریل لیکي گاج (gauge) یا د لیکي د دواړو غاړو ترمنځ فاصله توپیر لري. په تېرو څیړنو کې دا ستونزه دومره جدي نده بلل شوی ځکه چې داسې تکنالوژیکاني او طریقي شته چې په مرسته یې ریلونه له یو گاج څخه بل گاج ته ولېږدول شي؛ نو پدغه اساس د گاجونو بدلون به کومه ستونزه راولاړه نه کړي.

د اسیایي پراختیایي بانک (ADB) د پټلیو د گاج په اړه څېړنیز راپور استدلال کوي چې د حلقوي پټلیو په مفهوم کې د گاج بدلونونه به یوه بڼکاره او جدي ستونزه وي³. مونږ په لومړي جدول کې د خپل تحلیل په اساس او د خپلې تجربې له مخې د رېل گاج په اړه د ADB د څېړنیز راپور د پایلو سره چې په کوم کې دغه نیمگړتیاوې په گوته شوی او د ستونزې د حل لپاره د 1435 mm حلقوي ریل لیکي په نه جوړونه ټینگار شوی، موافق یو.

به بېلابېلو سیمو کې د کاریدني وړتیا

مونږ د ADB راپور څخه هاخوا گام اخلو. یاد راپور دا مهم واقعیت په گوته کوي چې د حلقوي پټلیو گیرچاپېره به د یوې سیمې اورگادې په بلې سیمه کې چلول ډیرستونزمن او په ځینو حالاتو کې به نا ممکن وي ځکه چې د مختلفو سیمو تکنالوژیکاني او فزیکي ابعاد ډیر سره توپیر لري او یا په بشپړ ډول هیڅ مطابقت نه لري.

(Map shall be inserted on the right side)

د ADB راپور له مخې بېلابېل سیستمونه د تصفیې لپاره ډول ډول جوړښتونه لري هغه داسې چې په نوموړو سیستمونو کې ټولونه، تمځایونه، گولایاني تنگ او یا ټیټ دي مثلاً د چین یو اورگادی به د پاکستان په یو ټول کې ځایه نشي او د افغانستان د معدني کانو دیو اورگادي وزن به د ایران یو پل لپاره د زغم وړ نه وي. حتی که د بوگیانو(بوگی یوه نقلیه وسیله ده چې د اورگادو په پټلیو ځي) او نور شیانو په بدلون سره هم یو اورگادی برابر کړی شي، یوه اساسي ستونزه بیا هم پاتې کیږي. د کانتیرونو، معدني موادو او تیلو وړونکو اورگادو څخه پرته نور اورگادې په یوه لویه سیمه کې د بېلابېل ځایونو څخه د واگونونو په جمع کیدو جوړیږي او په یوه بله لویه سیمه کې هر ځای ته سفر کوي. د بیلگې په توگه دغسی یو اورگادي جوړول دا اجازه ورکوي چې د فنلندي کاغذونو، یوکراني فولاد، قزاقی ډیزلو او د روسي چارتراشونو واگونونه په یوه اورگادي کې سره راټولول د ازبکستان ترمذ ته یې ته رسول تر څو په ازبکستان او د افغانستان په نوي لیکه کې چې د حیرتان او مزارشريف نه پیل شوی ده، ویشل شي.

د واگونونو دغه نښلول او بار وړونکی یا مسافر وړونکی اورگادي تري جوړول دي ته اړتیا لري چې ټول واگونونو باید تخنیکي ضرورتونه په لحاظ سره یو شان وي. دځغلولو د گیر بریک، بوگیاني او متصل کونکي باید ټول یو بل سره ونښلول شي او بیا یو ځای حرکت وکړي. د هوا بریکونه ئې باید یو شان فشار ولري. د متصل کوونکو استقامت باید د واگونونو د چینونو سره یو شان وي کوم چې یو اورگادی سره نښلوي. یو اورگادي سره د نوموړو عرادو نښلول د اورگادي د اعظمي مجاز شوي وزن د ټیټې وړتیا لرونکو پټلیو د توان په اندازه کموي.

د حلقوي پټلیو گیرچاپېر سیمو څخه دا غوښتل چې بارورنکی اورگادي دا لیکه وکاروي، دي ته اړتیا لري چې ټول تجارتي مالونه د ځانگړو اورگادو پوسيله انتقال شي او یا بارونه د رېل لیکو په لري کې د ټولو څخه کمه وړتیا لرونکي پټلی په

³ د ۸ صفحي څخه تر ۲۳ پوري، (Op Cit.)

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې لیبوالو کسانو ته د یو خدمت په توگه وړاندې کیږي. د اختلاف په صورت کې د دي سند انگلیسي متن ته غوره توب ورکول کیږي.

اندازه راکم کړی. چې ښه بیلگه یې په پاکستان کې د نولسمې پیړۍ پاتې ریل لیکې دي.

د حلقوي لارو مالي ستونزې

مونږ د وزارتونو له خوا د حلقوي رېل لیکې او د هغې د څانگو د بشپړولو لپاره بېلابېل وړاندیزونه خلاصه کړه. د درېمگرو خواوو یا اداراتو د یو څه ستونزمنو څېړنو په بنسټ، د ۳۱۶۰ کیلو مترو رېل لیکې د جوړولو لپاره به ۱۲ ملیارده امریکایي ډالرو ته اړتیا وي.^۴ په دغه مبلغ کې لومړنۍ کاري پانگه او د واگونونو ډیرې برخه او د ساتنې او ترمیم لپاره د اضافي پرزو ډیبو او همدارنګه د فعالیت د پیل تاوانونه شامل نه دي. دا ښکاره خبره ده چې د حلقوي لیکې او د هغې د څانگو د جوړونې دا ستر لګښتونه د افغانستان د مالي وړتیا څخه ډیر زیات دي. د دې ترڅنګ د دغه لیکو د فعالیت او ساتنې لګښتونو سببایډي کولو په اړه هم مالي ستونزې شتون لري. اصلي مالي ستونزه چې د عملي کیدنې د مطالعاتو څخه د مخې په څېړنو کې ښودل شوی، د اټکلیز اقتصادي ګټو سره تړاو لري. د اقتصادي ګټو په اړه یو اټکل دا کېږي چې د سرکونو په ځای د رېل لیکې کارونه به نه یواځې ترانسپورتي لګښتونه کم کړي بلکې د هوا د ککړوالي د کموالي او لانور خوندیتوب په شان پراخه ګټې هم ولري. خو لا تر اوسه دولت یا اورګاډي چلونکي داسې کومه تګلاره نلري چې د هغې په مرسته دغه ګټې خپلې کړي. لېږدونکي به د قیمتونو د احتمالي کموالي ګټه شخصي کړي خو د اورګاډیو د چلوني تاوانونه به د دولت غاړې ته ولوړي.

^۴ دبیلګې په ډول د دویم پړاو لپاره د عملي کیدنې مطالعاتو څخه د مخې څېړونو ۳ جدول د هوارو سیمو په لیکه کې ۳۴٪ احتمالي پېښې ښودلې دي مګر دریم پړاو بیا په نا امنه ځایونو کې د غرنۍ لیکو لپاره ۱۰٪ احتمالي پېښې ښودلې دي. همدارنګه په دریم پړاو باندې د نړیوال بانک غیر رسمي تبصره هم وګورئ چې په دریم پړاو کې د یو کیلو متر په سر ۲،۲ میلیونه ډالره پر ځای د ۲،۷ میلیونو ډالرو رقم مناسب ګڼي.

د سرچینو د دهلیزونو پراختیا

یو حلقوي رېل لیکه چې د نورو سیمو لپاره به د ښلونکي کار ورکړی څو هغوي د افغانستان څخه د ریل د تګ راتګ لپاره کار واخلي، هېڅکله هم خپل پخپله د سرچینو د ودې د دهلیزونه نه رامنځته کوي.^۵ کله چې دې جوړونې کار تمام شي نو پراختیا به د ترانزیت د فیسونو او د اورګاډیو او ترمیم په برخه کې د یو څه شمېر کارګرو په ګمارلو پورې محدود پاتې شي. د TRACEC،EurAsEc او CAREC لپاره ترسره شوی بېلابېلو څېړنو بیا کتنه دا څرګندوي چې د افغانستان ترانزیتی لارې هم دغه دنده ترسره کوي، پدې معنا چې د ترانزیتی هیواد دننه بېلا بېلو ساحو د اقتصادي پراختیا پرځای د لېږي پرتو اقتصادي سیمو د ښلولو لپاره کار ورکوي.^۶

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې لیبوالو کسانو ته د یو خدمت په توګه وړاندې کېږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انګلیسي متن ته غوره توب ورکول کېږي.

^٥ دغه مسألي ته هېڅ پام ندې شوي چې ايا د افغانستان د لارې نه جوړ شوي محور به د ۱۰۰ دالرو TEU سمندري لارې سره سيالي وکړي شي او که نه ځکه چې د HWTSK نظر په نورو څيړنو کې وائي چې حتی که ددغسې لارې په جوړولو کې هېڅ کوم تخنيکي ستونزه هم نه وي بيا به هم دا لاره داوسنی سمندري لارې د ۱۰۰ دالرو/TEU سره سيالي نشوه کولای.

^٦ د مثال په ډول د مزار شريف I-A دهلېز وروستي راپور دوهمه ضميمه وگوري.

وراندیزونه او لومړيتوبونه

لنډيز

په افغانستان کې د ريل پټليو لپاره په ډيرو پروژو باندې فکر شوی او وړاندې شوی دي خو دا به ناشوني وي چې ډيرې د دغه پروژو دي جوړې شي او يا دجوړيدو امکان ولري. حتی که د جوړيدو امکان يې هم وي د مالي پلوه به گټورې نه وي او د افغانستان د ملي اقتصاد څخه به په عوايدو کې کموالي راولي. دغه پټلی به نه اقتصادي پراختيا رامنځته کړی او نه به د عايداتو د توليد سبب شي. برعکس پدغه پټليو به د اورگاديو د چلولو او د تجهيزاتو د ساتلو او ترميم لپاره مالي مرستي يا سبسايډي ته اړتيا وي.

نو پدغه اساس بايد چې محلي او سيمه ايزه دهليزونو د پراختيا لپاره بنسټيزو لوی لارو او سرکونو ته لومړيتوب ورکړل شي. بنسټيز لوی لارو او سرکونو به د محلي او سيمه ايز دهليزونو د پراختيا لپاره ډيرې گټورې تمامي شي. په حقيقت کې د اضافي پټليو د جوړولو په نتيجه کې به پام د داسې لویو لارو جوړولو ته واوړي چې د هرډول هوا او درانه بارونو په مقابل کې به مقاومت ولري.

دنوموړو پټليو په هکله د لومړيو وړاندیزونو څخه تجارتي کونه ده.

۱: تجارتي کوونه(کمرشلايزيشن) او پراختيا

د ريل د لاندې برخو جوړونه د افغانستان د سرچينو ددهليزونو د پراختيا لپاره تر ټولو ستره اړتيا ده:(الف) د ريل د شبکې تجارتي کول (commercialization) او (ب) ځايي صنعتونو ته د ويگونو د بارونو د توزيع او د سرکونو او ريل پټريو ترمخ د بارونو ليرد راليرد لپاره د ترمينلونو او نورو اسانتياوو جوړول. همدا رنگ، د کنټينرونو د ليرد راليرد لپاره د يو کوچني عصري بندر شتون ته هم اړتيا ليدل کېږي چې ممکن دغه بندر د مزار شريف په هوائی ډگر کې وي. په تجارتي کوونه(کمرشلايزيشن) کې دلالان، لوجيسټيکي شرکتونه، د ريل شبکې د خرڅلاو او قيمتونو د تعينی مامورين او همدا رنگ د شبکې د عملياتی کارونو لپاره د پرسونل گومارل شامل دي.

لکه څنگه چې يواځې د کاني توکو لپاره ريل ليکه به د پراخي اقتصادي ودې لپاره زمينه برابره نه کړی شي، نو دا اړينه ده چې د عام بارونو پټلی سره مالي مرسته وشي او دغه پټلی بايد دومره فزيکي ظرفيت ولري چې عام بارونه، د زيرمو

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې لياالو کسانو ته د يو خدمت په توگه وړاندې کېږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انگليسي متن ته غوره توب ورکول کېږي.

محصولات او اوسپنيز استخراجي محصولاتو ته د يو ځای نه بل ځای ته انتقال

ورکړي.

دپټلیو تصدياتي باید لاندیني خصوصیات ولري تر څو د سوداګرۍ له لحاظه هر ډول بارونه ته د خدمتونو په وړاندې کولو کې کامیابه اوسي:

- پټلی قیمتونو کې په کموالي راوستلو کې مرسته وکړي او عموماً په ټیټه کچه تشکیل لري.
- د رېلونو اداره دویم لاس تجهیزات راوښي یا اجاره کړي لکه د بارولو واګونونه، انجنونه یا ماشینونه (لوکوموتیف) او د مسافرو لپاره تجهیزات او یا هم مشتریان د ځان لپاره پخپله واګونونه اجاره کړي شي.
- سوداګریز او د بازارموندنې پرسونل په لوړو پوستونو کار کوي او د خرڅلاو او نړیواله اړیکو لپاره په کافي اندازه کارمندان به لري. د ریل لیکي تصدې کټورتیا به د پیروونکو سره د سوداګریزو معاملو او تربیاتو په راجلبولو پورې اړه ولري.
- د پټلیو ادارې د حمل او نقل او بارولو وسایلو، دانتقال استازي، د توزیع او لوجستک شرکتونو، د لاریو (ټرکونو) شرکتونو او نور سوداګریز منځګري- چې معمولاً د توزیع او ځایي انتقالی خدمتونو کې بوخت وي- پکې شامل دي، سره یو ځای کيږي او د هغوی څخه حمایت کوي. عمومي بارورنګي اورګاډي د انحصار د حق په لرلو سره دي ته نه اړکيږي چې د نورو سره نیغ په نیغه سیالي وکړي. امکان لري چې د ریلونو دغه چلونکي د نورو چلونکو سره په ګډه د یوې زېربنا څخه ګټه پورته کړي، مګر هغوي د اورګاډیو د نورو تصدیاتو سره چې د انحصار حق دي ولري په سیالي نه ولوېږي. سیالي ممکن هغه وخت رامنځته شي که چېرې د شبکې تراکم زیات شي یا دولت زېربنا سبسایډي کړي. دا کار د ازادې لاسرسي د مفکورې لپاره یو لړ پایلې هم د ځانه سره لري: تجهیزاتو ته د سیالي کوونکو ازاده لاسرسي کولای شي د تجهیزاتو د پراختیا د بالقوه جوړونکي لیاوالتیا کمه کړي او له دغه امله د تجهیزاتو د جوړونې لپاره نورو مالي مرستو ته اړتیا پیدا شي. که څه هم عمومي نظر دا دی چې د انحصار حق شتون ولري خو په دې قضیه کې شاید دا د ډول امتیاز ورکړه ممکن نه وي. که چېرې موخه دا وي چې لومړني تصدې د نویو راتلونکو سره سیالي وکړي چې د دغه بازار په رامنځته کېدلو کې یې نه کوم لګښت کړی وي او نه یې کوم خطر په غاړه اخیستی وي، نو بیا یواځې د عمومي بارورونکو اورګاډیو یو ناعقله یا په لویه کچه سبسایډي شوی تصدې کولای شي چې دغسې یوه لیکه تمویل کړي او د عمومي بارورونکو او ټرمینلونو یو پراخه بنسټ ته وده ورکړي.

د نورو وسیلو سره یوځای کېدنه

په راتلونکي کې د هر رنگ رېل پانګونې په طرح کې د نورو وسیلو سره د ریل د وسیلې د یوځای کولو لپاره د اسانتیاوو طرح په ځانګړي توګه د ټرکونو او لاریو په برخه کې باید شامل وي. دغه اسانتیاوي په دې ډول دي:

- د بارونې د ځایونو سره د عامه توزیع کوني لپاره پټلی، د بارورونکو واګونو (bulk wagon) د خالي کوني لپاره پټلی د لویو واګونونو پورې تړاو لري، د بارونې زینې (ramps) او تخته ایز ګاډی (flatcars)، د لویو موټرو (ټرکونو) لپاره بڼه او په نمبر پارکنګ او بڼه او پاخه سړکونو ته اړتیا شته.
- د خصوصي سکتور د سوداګرۍ لپاره د ځمکې شتون څو په هغې کې ریستورانټونه، د لویو موټرو د ترمیم ځایونه او د ټیلو ټانکونه جوړ کړي شي.

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې لیاو کسانو ته د یو خدمت په توګه وړاندې کيږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انګلیسي متن ته غوره توب ورکول کيږي.

- د هغه ځمکې په لور د ارتباطي پټلیو غزونه چې خصوصي سکتور ته د گودامونو او لوجستک، د تېلو لوی ترمینلونو او د کبار او ریسایکلینګ (recycling) ځایونه او د تولیدي کارخانو د جوړونې لپاره ځانګړي شوی ده.

دغه د بېلابېلو وسیلو د یو ځای کېدنې اسانتیاوې باید په هغه ساحو کې موقعیت ولري چې رېل لیکي د حلقوي سرکونو څخه تېرېږي، په ځانګړي توګه د کاني توکو د لېږد د نویو لیکو لپاره.

عملیاتي پلان او ګمرکي تصفیه د پټلیو د جوړښت لپاره هره راتلونکې پانګه اچونه باید د اورګاډو لپاره عملیاتي پلان ولري. په یاد پلان کې باید دا موجوده وي چې په کومه طبقه بندي او د اورګاډو د تړلو په ځایونو کې به اورګاډي تړل کېږي، د ګمرکاتو نه به چېرته مالونه تصفیه کېږي او په کومو نقطو کې به د تېریدو ولونه (passing loops) رامنځته کېږي. عملیاتي پلان باید چې د زېربنا د نقشي نه مخکې جوړ شي.

۲: د تنظیم او څارني اړونده موضوعات

تخنیکي، حفاظتي او چاپیریالي مقررات اوسمهال یو حفاظتي تنظیم ته اړتیا شته ځکه نړیوالې تجربې ښايي چې په یو روان کار کې د نورو پروسو ځای پر ځای کول یو ستونزمن کار وي ځکه چې په عملیاتي میتودونو کې بدلون نه راوستل کېږي.

دا اړینه ده چې غیر ضروري محدودیتونه تحلیل نشي، خو د کاني توکو اورګاډي باید دا اجازه ونلري چې خپل ځان له پخپله معیارونه تعین کړي. که چېرې دوی ته اجازه ورکړل شوه او بیا یوځلې نور اورګاډي هم په فعالیت شروع وکړي، نو بیرته په بدلون به یې ډېر لګښتونه وغواړي. له بلې خوا معمولاً هغه پټلیو ته چې د همسایه هیوادونو څخه راغزېږي اجازه ورکړل کېږي چې د هم هغې هیوادونو معیارونه وکاروي.

د هرې پټلۍ لپاره تخنیکي او حفاظتي معیارونه باید تصویب شي او د پلي کېدنې څخه یې څارنه وشي. نوموړي معیارونه باید افغان حالات په نظر کې نیولو سره د نړیوال معیارونو لکه د UIC, AAR او CIS معیارونو سره سمون ولري. چاپیریالي معیارونه باید د افغانستان قوانینو سره مطابقت ولري وي او د اورګاډیو د تنظیم او څارني اداره باید د چاپیریال ساتنې ملي ادارې سره همکاري وکړي. خو د تنظیم او څارني ادارې واکونه واک باید محدود وي د بېلګې په توګه دغه اداره باید پرته له کومې توجیه معیارونه تحلیل نه کړي، په ځانګړي توګه د ګاج په څېر د مهم پالیسیګانو په اړه کوم چې ستري اقتصادي او سوداګریزې پایلې لري. دمعیارونو یو ملي پالیسي باید جوړه او که ممکن وي په قانون کې تعریف شي. د تنظیم او څارني اداره به دغه پالیسیګانې د جوازورکونې پروسې په مرسته پلي کولو ته اړتیا ولري.

د تنظیم او څارني اداره به د دې خبرې د یقیني کولو مسؤلیت هم په غاړه لري چې د پېښو پلټنې د اړین معیارو سره سم ترسره شي، که څه هم چې دغه کار به د بلې ادارې له خوا تر سره کېږي. د پام وړ روزني او ترینینګونو ته اړتیا شته تر څو د پېښو اصلي او اساسي لاملونو د تحلیل وړتیا رامنځته شي او هم دغه رنگه هغوي د حل لپاره کارنده وړاندیزونه او د پلي کېدنې د مهال ویش وړاندې شي. د تنظیم او څارني اداره باید د ټول سیاسي او سوداګریز فشارونو څخه مستقل او بیل وي او کیدې شي د یوې بهرنۍ ادارې سره لکه د متحده ایالاتو د پټلیو فدرالي ادارې یا د بریتانیه (UK) د پټلیو د تنظیم د ادارې سره رسمي اړیکې ولري. افغانستان سره دسیمه ایزو پټلیو شبکو په نښلېدلو کې یادې ادارې کومه ګټه نلري.

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې لیاوالو کسانو ته د یو خدمت په توګه وړاندې کېږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انګلیسي متن ته غوره توب ورکول کېږي.

د تنظیم او څارني اداره به د جریمې د لگولو او د جوازونو د بېرته اخیستنې په واک سره د حفاظتي مقرراتو پلي کونه کوي.

اقتصادي تنظیم

په پرنسپ کې باید د اقتصادي چارو کوم مستقل تنظیم شتون ونلري. د اورگاديو شرکتونه به یواځې دومره مالي چارج لگوي څومره چې مارکیت زغملای شي او که چیرې د پټلیو یوه کمپنی غواړي چې د بلې پټلۍ زیربنا ته د استعمال لاره پیدا کړي نو دا باید د هغوی تر منځ د سوداگریزو معاملو د لارې ترسره شي. دا به پانگوالو ته ډاډ ورکړي چې د دوي پانگونه دوي ته ښه گټه بیرته په لاس ورکوي او په دې ډول به پانگوال دې ته وهڅول شي چې د افغانستان په راتلونکې کې پانگونه وکړي.

مگر د افغانستان اسلامي جمهوریت د سیاسي قبولیت او اقتصادي پرمختگ لپاره پدې ټینگار وکړي چې عمومي بارونه دې په هغه لیکو ولېږدول شي چې ملکیت یې د استخراج کونکو سره دی. دا سره له دې چې ځینې کان ویستونکي شاید دغه تجارت ته زړه ښه نه کړي او پر ځای یې دې ته ډېر ليواله وي چې کاني توکي صادر کړي. یو بل مثال چې هلته امکان لری د تنظیم او څارني ادارې لاس وهنې ته اړتیا ولیدل شي، د یو کوچني افغان کان د یو لوی بهرني کان ملکیت ریل پټلۍ د کاروني غوښتنه ولري.

اگر چې عموماً داسې وي چې دلوړ حجم پټلیو استعمال لپاره دریمگري ته اجازه ورکول کیږي او د استعمال قیمت مناسب او د چلونکو تر منځ پکې کوم تبعیض نه کیږي، خو سره لدې هم که چیرې افغانستان غواړي چې د سرچینو د ودې د دهلېزونو لپاره عمومي باروروني ته پراختیا ورکړي نو ځینې استثنا شته(دغه استثنا په کاني فعالیتونو نه عملي کیږي).

په کوم ځای کې چې د چلونکو تر منځ سیالي موجوده نه وي، هلته د گمرکي تعرفو د تنظیم اړتیا لیدل کیږي. دې لپاره یو ملي پالیسي ته اړتیا شته تر څو PPP او نورو پانگوالو ته د ابهام کمولو لپاره یوه تگلاره وټاکي او د اعتماد فضا را جوړه کړي.

په مستقلة د اقتصادي چارو د تنظیم لپاره یو تنظیم کونکي ادارې ته دومره عاجله اړتیا نشته لکه څومره چې حفاظتي تنظیم کونکي ته شته. کیدي شي چې د اقتصادي چارو تنظیم نه په بشپړه ځان وساتل شي خو دا به دې پورې تړاو ولري چې څنگه پټلۍ پرمختیا کوي او د امتیاز قرار دادونو له لارې اقتصادي تنظیم ترسره کیږي او په نورو سکتورونو کې دسیالی لپاره دوراندي شوي قانون د تجربو د لارې اقتصادي تنظیمي گټورتوب پورې اړه ولري.

د تنظیم کونکي موقعیت

د اورگاديو د تنظیم د ادارې لپاره تر ټولو ښه موقعیت د ترانسپورت او ملکي هوايي چلند وزارت دی، کوم چې ترانسپورتي پالیسيانې هم باید جوړ کړي. مگر نوموړی وزارت د مالي کمبنت سره مخ دی او اداري وړتیا لوروني ته اړتیا لري. غوره به دا وي چې د تنظیم او څارني اداره باید په تصمیم نیولو کې د هر وزارت د اثر نه ازاده وي. دا به د خصوصي پانگوني د راجلبولو لپاره ډیره اړینه وي ځکه پانگوال به په تصمیم نیولو کې دسیاسي مداخلې نه اندیښمن وي. نو باید چې د اورگاديو د تنظیم او څارني ادارې مشر باید د مسؤل وزیر په وړاندیز او د ملي شورا په منظوری تعیین شي. دغه اداره باید یو بورډ ولري چې په هغې کې د نورو وزارتونو استازي موجود وي تر څو دا خبره یقیني شي چې د هغوي پالیسيانې په نظر کې نیول شوی دي.

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې لیبوالو کسانو ته د یو خدمت په توگه وړاندې کیږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انګلیسي متن ته غوره توب ورکول کیږي.

د تنظیم او څارني ادارې تمويل

کېدلای شي چې د تنظیم او څارني اداره دولت د بودیجې د لاری او یا د اورگادیو د صنعت له خوا د امتیازونو او جوازونو د فیس په مرسته تمويل شي. د صنعت له خوا په تمويل کې گټه دا ده چې دولت د مالي ستونزو له امله بې بودیجه په خطر کې نه ولویږي او همدا رنگه کولای شي چې د جگو معاشونو په بدل کې د بڼه وړتیا لرونکي پرسونل وگوماري. د تنظیم او څارني ادارې د کارمندانو د روزني لپاره د اروپا اتحادیه (EU) مالي مرسته برابره کړې ده.

۳: مسافر وړونکي اورگادي د پراختیا په مخ کې خنډ گرځي

که چېرې په افغانستان کې د پټلیو جوړول او چلولو موخه د پراخه اقتصادي ودې، په خاصه توگه د کاني زیرمو د دهلیزونو، پیاوړې کول وي نو د مسافر وړونکو اورگادو را منځته کول به یوه تیروتنه وي.

مسافر وړونکي اورگادي په د زیربنا لپاره اضافي پانگوني ته اړتیا لري او همدارنگه د عملیاتي لگښتونو کې کسر پیدا کوي او د خوندیتوب لپاره نورې اړتیاوې رامنځته کوي. دولتونه د سختو سیاسي فشارونو لاندې راځي تر څو د مسافر وړونکي اورگادو د کارونو سره د مالي مرستې لپاره د معدني موادو او عامه بارونو د اورگادو په تگ راتگ زور واچوي چې دغه ټولې ستونزې وړ پانگه اچونکي او چلوونکي د اقدام څخه منصرفه کوي. دافغانستان نفوس او واټنونه ته په کتو سره د مسافرینو لپاره د سفر نورو طریقو استعمالول به ډیر منطقي وي چې دغه طریقې عبارت دي له هوایي ډگرونو او سړکونو څخه.

۴: داوړگادو د مشخصو دهلیزونو پراختیا

حلقوی رېل لیکي او CAREC

د رېل لیکو د گاج په د اسیایي پراختیایي بانک څېړنه دا په گوته کوي چې د تگ راتگ بهیر او په نورو سیمو کې د کاربندني ستونزې ددې باعث کیږي چې د افغانستان گرد چاپېره د حلقوي لیکي جوړول ستونزمنه کړي. زموږ تخنیکي تحلیل ښایي چې د د UIC پیژندل شوي ۱۴۳۵ ملي متر جوړښت، کوم چې په تیره کې د پالیسي انتخاب هم و، د حلقوي لیکي دجوړولو لپاره یو نا سم انتخاب دی، زموږ دغه نظریه د گاج په اړه د ADB څېړنه هم تائیدوي.

د ضمیمې د لومړي جدول په اساس زموږ تحلیل ښایي چې د ايراني شبکې ۱۴۳۵ ملي متر او د پاکستاني شبکې ۱۶۷۶ ملي متر پټلی د بارونو د اندازې په ډاډمنه توگه برداشت کولو او د بارونو ټن/کیلومتر قیمت کې جدي محدودیتونه لري. نوموړې ستونزې ددې باعث شوي چې پدې بشپړ نظریې د سوال ټکي کېږدي چې گوندې د حلقوي پټلی د CAREC لارو ته د محور په څیر یا د منابعو دودې دهلیزونو د پرمختگ لپاره د کتلست په څیر کار ورکړي.

هم گټو هیوادنو ته لیکي

د شمالي سرحداتو په اوږدو کې ډیر لږ داسې پټلی شته چې د جوړیدو امکان یې وي او اقتصادي پراختیا وهڅوي. دغه لیکي په ختیځ کې د کندز نه سرچینه اخلي او په خاف او هرات کې تر ايراني سرحداتو پورې غزیږي. د پټلیو دغه لیکي د افغانستان اقتصاد ته د نورو سیمه ایزو شبکو اړیکه ده. اکثره دغه شبکې به ۱۵۲۰ ملي متر جوړښت ولري او د هم گټو ازادو هیوادونو (CIS) په معیار او یا هم تر هغې په بڼه معیار جوړ شوي وي. د CIS لیکي به په حیرتان کې د ازبکستان پټلی او په تورغوندي کې به د ترکمنستان پټلی هم وغزوي چې ددې څخه ځینې ئي یا جوړ شوي دي او یا هم څېړنه پکې شوي ده. فعلا ADB ددغه لیکو

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې لیبوالو کسانو ته د یو خدمت په توگه وړاندې کیږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انګلیسي متن ته غوره توب ورکول کیږي.

پرمختګ ته اسانتياوې برابرې. سره له دې د پټليو پراختيا لپاره د لويو لارو ترقي، ترميم او سمون او پرمختګ بايد ونه ځنډول شي.

ايران ته ليکي

د CIS پورته توضيح شوي ليکي به د ايران ۱۴۳۵ ملي متر شبکې سره په هرات کې ونښلي چې تر خافه پورې غزیدلی دی. دغه پایلنی لیکه(چې د ۶۰ کیلو مترو نه به ډیر وي) هرات ته باید بین کیفیتي او سوداگریز اسانتیاوې کوم چې پورته ذکر شوي دي ولري او داسې جوړ شي چې د ډیر بار تواناې ولري او د تېرید اورده ولونه ولري.

چین ته ليکي

د شیر خان بندر له لارې تاجکستان ته ارتباط باید د چین کاشگر ته د لارې تر جوړیدو وځنډویري ځکه چې دپټلی دغه اړیکه په لومړیتوبونو کې نه ده. لکه د نورو پټلیو په څیر ددی پټلی د چلولو او ساتلو ممکن لگښتونه به په دولتي او اقتصادي منابعو کې کموالي راولي. که چېرې د هرات نه تر مزار او تر نایب اباد یو ۱۵۲۰ ملي متر لیکه جوړیږي، نو د کنډز لویدیځ ته به د مالونو ویشل د هغه ترمینلونو نه د لويو موټرو په واسطه کیږي کوم چې کنډز ته نږدې پراته دي.

پاکستان ته ليکي

د پاکستان دبارونو وړلو اورلودپټلیو په ظرفیت کې د ډیر کمښت له وجې په تورخم کې د خیر پاس له لارې او په چمن کې د بولان پاس له لارې پاکستانې پټلیو سره د پټلیو نښلولو لنډمهاله هڅې نا ممکنه دي. ډیر لگښت ته اړتیا شته تر څو د پاکستان د اورگاډو پټلیو زیربنا عصري شي او دبار وړونکو خوځنده ماشینونو(لوکوموتیفونو) بدل شي ترڅو د دغو بهرنیو پټلیو سره د اتصال جوړښت لپاره لنډ مهاله هڅې له منځه لاړې شي.

کاني کار کوونکي: عینک

دعینکو مسو کان د پروپوزل بیا کتنه ښودلې ده چې په نوموړي کان کې د کار لپاره یو نوي او اساسي د اورگاډې پټلی جوړولو ته اړتیا نشته. دا نامعلومه ده چې داوسپنی دذوب ساختماني شرکت(MCC) دامکان څیرنه چې څو ځلي ځنډول شوي هم ده او اوس به په ۲۰۱۴ کې پوره کیږي، دا بیان کړي چې د شمال-جنوب پټلی چې د حیرتان نه په کابل تیر او تورخم پورې غزیري او د ۱۶۷۶ ملي متر پاکستانې شبکې سره به نښلول کیږي په اقتصادي لحاظ مناسب وي او که نه. دغه د پټلی د امکان راپور په هیڅ صورت کې د ۲۰۱۴ کال نه مخکې نه شي پوره کیدی او ددی ستونزمنې ليکي پټلی جوړول به لږ ترلږه تر ۲۰۲۰ کاله پورې وخت نیسي.

MCC کولی شي د ترانسپورت په برخه کې د نورو لنډمهاله پانګونې وکړي کوم چې د شمال-جنوب د پټلی ليکي په نسبت اقتصادي پرمختګ ته زر وده ورکولی شي. په حقیقت کې د شمال-جنوب د پټلی ليکي د جوړولو او ساتلو لگښتونه به د امکان تر ډیره حده د افغانستان اقتصادي منابع ختمې کړي په همدې دلیل دغه راپور د نوموړي ليکي د جوړولو مخالفت کوي.

د شمال-سوېل دلارې په څیر په زړه پوري لاره چې د کابل ولایت له لارې به غزیري مګر ډیرې کاري ستونزې به ولري چې د کار په قیمتونو کې به ډیروالی او په عائداتو کې به کموالی راولي. د نوموړو ستونزو څخه ځینې په لاندې ډول دي:

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې لیاوالو کسانو ته د یو خدمت په توګه وړاندې کیږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انګلیسي متن ته غوره توب ورکول کیږي.

(۱) د عینکو لور ارزښت لرونکی مس نه به احتمالاً گټه واخستل شي او د سستو بار وړونکو اورگاډو واگونونو پر ځای به د لویو بار وړونکو موټرو د ظرفیت نه د انتقال لپاره کار واخلي کوم چې د مالونو په لور عائداتو کې د تاوان سبب کیږي.

(۲) د سویل اریکه د پاکستان ویجاړ شوی سیستم سره دی چې دغه سیستم ډیر محدود ظرفیت او ستونزمن جغرافیایي سیاست (geo-politics) لري.

(۳) د بامیانو اوسپنه د صوف درې د ډبرو سکرو بټیو دلنډې لارې نه شمالي بازارونو ته لار موندلې شي.

(۴) په واوره او گرنگونو کې د مالونو وړل راورل قیمتته بیې لري.

کاني کارکونکي: حاجیګک

د اوسپنې کانونه او د فلزاتو د احتمالي استخراج د وړاندیزونو د تحلیل څخه دا جوتهږي که چیرې پاکستانی او ایرانی شبکې په خپلو پروگرامونو کې ښه والی او په موقت ډول د کارونو په پروسیجر کې نوښت رامنځته نکړي نو دغه دوه شبکو سره د پټلیو نښلولو ظرفیت به د نوموړو کانونو د اعظمي طرحه شوي محصولاتو نه بالاخره ډیره شي. اوسمهال داسې ډیر لږ امکانات لیدل کیږي چې گوندې ایران یا پاکستان داسې کار وکړي.

ددې پر ځای دکانونو او فلزاتو د استخراج لپاره دوه متبادلي لارې شته. یوه متبادله لاره ئې داده چې په بشپړ ډول یوه داسې پټلی جوړه شي چې د اوسط نه تر درانه بارونو د جگولو توان ولري چې دغه لیکه به نه یواځې په افغانستان کې وي بلکه د ایران او پاکستان تر بندرونو به هم رسیږي. د کاني موادو دغه نوی دهلیز به د امکان تر حده د حاجیګک نه په سویل لویديځ کې پیل، د رینگ رود لويې لارې تیر او په ایران کې دمعدني تیرو تریو بندره په چابهار کې او یا په پاکستان کې دگواډر بندره پورې غزیږي. دسیاسي اندېښنو له امله ددغې راتلونکې پټلی نظر باید ځینې پرمختگونو ته ځنډ شي چې دا ددې راپور په سکوپ (طرحه) او وخت کې نشته. اوس مهال د حاجیګک د کان هندي سپانسران (مالي مرسته کونکي) په عام محضر کې ویلي چې دوی د کاني محصولاتو د انتقال لپاره به د لویو موټرو (ټرکونو) نه استفاده کوي او گواډر بندر ته او بیا دهغه ځای نه هندوستان ته استوي. له بلې خوا نورو تمویل کونکو داسې پلانونه ښودلي چې دوی به تر بندرونو د اور گاډې پټلی جوړوي.

تر ټولو ښه متبادله لاره داده چې د CIS په طرز ۱۵۲۰ ملي متر یوه لیکه ډبرو سکرو د کارخانو څخه پیل او په مزار شریف کې د نوي پټلی څوکې پورې وغزیږي او بیا لویديځ طرف ته لاړه شي او د تورغونډۍ او ایران هغه لیکو سره ونښلي کوم چې تر هرات پورې غزیږي دي. دغه پټلی به اقتصادي ودې ته زمینه برابره کړي ځکه چې دغه پټلی افغانستان د ایران او CIS هیوادونو سره نښلوي. دغه رابطه به د عام بارونو او کاني محصولاتو د انتقال لپاره وي. ضرور نه ده چې د کانونو ټول تولیدات په چټکۍ سره یو UIC په طرز جوړشوي ایرانی پټلیو ته انتقال شي، او دبار وزن ډیریدو سره د پټلیو د لیکو اکسل جوړښتونه په تدریجي توګه ډیرولي شي.

کاني کارکونکي: د پټلیو د نوي ساختمان فزیکي خصوصیات د پټلیو لیکو اخستلو او امنیتي ځواکونو په بدل کې دافغانستان اسلامي دولت باید د کاني موادو د انتقال لپاره هر پټلی د اساسي فزیکي خصوصیاتو په درلودلو سره جوړ کړي. دغه خصوصیات باید د یو ملي ترانسپورتي شتمنی د جوړولو باعث شي.

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې لیبوالو کسانو ته د یو خدمت په توګه وړاندې کیږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انګلیسي متن ته غوره توب ورکول کیږي.

- دغه پټلی باید د بار د اندازې جوړښت ولري کوم چې د عامه بارونو واگونونو ته لاره هواره کړي او د دریمگري دبارونو ترمینلونو(په کوم ځای کې چې د عام بارونو پټلی تقاضا وي) پواسطه د ودانۍ کارونو ته اسانتیاوې برابرې کړي.
 - د پټلیو ادارې باید په یواځې یو گونې منبع لرونکې تکنالوجیانو او تولیداتو تکیه کمه کړي.
- د پټلیو ادارې باید دغیر ثابت شوي تکنالوجیانو د استعمال هڅه ونکړي. افغانستان باید د پټلیو د نقشو او طرحو د پرمختگ لپاره د ازمویني مید

دا سند د Executive Summary and main findings - Rails development plan ده چې لیبوالو کسانو ته د یو خدمت په توگه وړاندې کيږي. د اختلاف په صورت کې د دې سند انګلیسي متن ته غوره توب ورکول کيږي.