

ایجاد دهلیز های منابع افغانستان:

خلاصه امور اجراییوی جاده ها

۱. مقدمه

جاده های قابل استفاده در تمام فصول برای دهلیز منابع، به خصوص در سال های اولیه آن، حیاتی خواهد بود. صادرات محصولات ابتدایی، یا توزیع آن برای استفاده داخلی (یعنی محصولات مواد نفتی تصفیه شده)، از همه بیشتر متکی بر شاهراه های داخلی میباشد. در عین زمان، نظر به دسترسی سهل تر و ارتباط جاده ها با ساحات روستایی در مقایسه با خط آهن و میعاد های زمانی سریع تر نسبت به برق، آنها میتوانند بهترین پتانسیل کوتاه مدت و میان مدت را برای انکشاف گسترده تر میان سرمایه گذاری های زیربنایی دهلیز های منابع فراهم سازد. جاده ها در امر فعالیت مراکز استخراج معادن، فراهم نمودن برق و انتقال محصولات استخراج معادن به فابریکه ها و بازار های صادراتی، ضروری میباشد. از سال ۲۰۰۲ بدینسو، سرمایه گذاری های چشمگیر در بخش جاده ها در افغانستان صورت گرفته است. اکثریت اقدامات روی بهبود فزیک جاده های متصل به مناطق روستایی، جاده های شهری، و شاهراه های ولایتی و داخلی متمرکز بوده است. برخی از بخش های دهلیز منابع دارای جاده های تازه اعمار بوده و بخش های دیگر آن دارای بعضی از جاده های جدید بوده اما فاقد ارتباطات میباشد. بنا حفظ و مراقبت جاده های تازه اعمار و تکمیل کار اتصال جاده های جدید، ضروری میباشد.

۱.۱ مسئله مشترک: عملیات و حفظ و مراقبت

با گذشت سالها، سرمایه گذاری های چشمگیر در سکتور جاده ها بشکل اقدامات سخت (Hard) و نرم (Soft) حایز اهمیت بوده است. هرچند، کار حفظ و مراقبت این دارایی ها به کندی مواجه گردیده، دست آورد های بدست آمده از آنها را تهدید نموده است. جاده های ضعیف هزینه ترانسپورت را خیلی افزایش و بنابراین به پیشرفت های اقتصادی- اجتماعی صدمه وارد مینماید. در صورت نبود میکانیزم های موثر حفظ و مراقبت با حمایت ساختار های مناسب سازمانی و تقنینی، سرمایه گذاری در بخش توسعه و بازسازی جاده ها میتواند بیهوده باشد. اصلاحات سازمانی و طرز العملی باید عملی گردد تا دست آورد های که تا اکنون بوجود آمده توسعه یابد. به خصوص، اتصال جاده ها عمده برای دهلیز، نیازمند حفظ و مراقبت مطمئن و دراز مدت خواهد بود.

از جانب دیگر، توافق درجه تمویل وجوه امور عملیاتی و حفظ و مراقبت صندوق وجوه باز سازی افغانستان (ARTF)، یک انکشاف مثبت بوده است. انکشاف مثبت دیگر، منظور مالیه مواد نفتی توسط حکومت بوده تا وجوه بیشتر برای حفظ و مراقبت فراهم گردد. در نتیجه، بودجه وزارت فواید عامه (MPW) برای حفظ و مراقبت جاده ها، که قبلاً بیست و پنج میلیون دالر امریکایی بوده که یک رقم پائین محسوب میگردد، امکان افزایش قابل ملاحظه را دارد.

اما برای دسترسی به این وجوه (در مورد صندوق وجوه باز سازی افغانستان (ARTF)) و استفاده موثر آن، برخی از چالش های سازمانی باید مورد رسیدگی قرار گیرد. این چالش های قرار ذیل میباشد:

- نبود یک استراتژی سکتوری عملیاتی واضح و مورد توافق (بشمول وضعیت غیر واضح توافق روی اداره جاده ها و اداره وجوه جاده ها)
- هماهنگی ضعیف مراجع تمویل کننده و شریک سازی ضعیف معلومات
- سکتور ساختمانی ضعیف جاده های داخلی
- کار حفظ و مراقبت توسط بخش های ولایتی، واحد های تطبیق پروژه
- نبود تجهیزات، وجوه، ظرفیت تخنیکی و اداری

کار حل اولین چالش در حال آغاز شدن است. وزارت فواید عامه (MPW) مسوده یک استراتژی حفظ و مراقبت را تهیه نموده است، اگرچه این استراتژی با برخی از چالش‌های مواجهه می‌باشد. بخش‌های مختلف حمایت مراجع تمویل کننده بشمول استفاده از همکاری تخنیکی پروژه‌های بانک جهانی و صندوق وجوه زیربنای افغانستان (AIF)، بسیج می‌گردد تا این استراتژی را تقویت بخشیده و امکان عملی شدن آنرا مهیا سازد. دسترسی به دریچه ARTF نیازمند این کار بوده تا این وظایف الی ماه اگست تا سپتمبر سال ۲۰۱۳ بصورت چشمگیر تکمیل گردد. تکمیل نمودن این وظایف از اولویت خاصی برخوردار می‌باشد.

گذشته از آن، برای انجام این کار، کاهش پیچیدگی و جلوگیری از نوآوری‌های عمده مهم خواهد بود تا ظرفیت اداری تحت فشار بیش از حد قرار نگیرد. طرح و تطبیق استراتژی امور عملیاتی و حفظ و مراقبت باید اجازه تغییر را نیز دهد، زیرا دروس آموخته شده و مدل‌ها تنظیم می‌گردند. توجه خاص باید به تهیه و تدارکات، حفاظت و مدیریت مالی صورت گیرد تا اطمینان حاصل گردد که تاخیرات پیش‌بینی نشده کارهای مهم را معطل نسازد.

روی هم رفته، پلان دهلیز منابع روی برنامه اصلاح گسترده و سریع تاکید نموده تا حفظ و مراقبت اتصال جاده‌های عمده را ممکن سازد. شیوه عملی نایل شدن به این امر میتواند از واگذاری بیشتر امور عملیاتی و حفظ و مراقبت توسط قراردادهای آغاز گردد که بطور تدریجی، اتکاء به حفظ و مراقبت توسط نیروی حفظ و مراقبت را کاهش داده و در عین حال سکنتور صنایع داخلی جاده‌ها را بهبود بخشد. این کار باید با مهمترین بخش سرک در کشور آغاز گردد، یعنی عقد قرارداد امور عملیاتی و حفظ و مراقبت شاهراه سالنگ و شبکه مربوطه آن.

۱۱۱. بخش مسیر هندوکش (شاهراه سالنگ و سرکهای فرعی)

این دهلیز یکی از مجراهای بسیاری مهم عبور از کشور را از طریق شاهراه سالنگ از کابل، تشکیل میدهد. سرمایه‌گذاری‌های وسیع و مشخص در بخش معادن و جود ندارد، هر چند برای دهلیزهای ترافیک شمال جنوب از کابل به مزار شریف ضروری بوده و گزینه‌های بیشتر مسیرهای صادراتی را برای سرمایه‌گذاری در جنوب و شمال ایجاد مینماید. در عین زمان، شاهراه سالنگ یکی از جاده‌های مهم افغانستان محسوب می‌گردد. توسعه، بازسازی و قابلیت استفاده آن برای تامین ارتباط میان شمال و جنوب از اهمیت خاصی برخوردار می‌باشد. چالش‌های که این جاده با آن مواجه است قرار ذیل می‌باشد:

- این گذرگاه مطمئن مدت هاست (ده سال) که اولویت پائین دارد
- در عوض صرف کمترین ترمیم آن صورت می‌گیرد
- سبب تنزلی تدریجی در سطح خدمت گردیده
- ظرفیت فعلی بخش حفظ و مراقبت سالنگ وزارت کار و امور اجتماعی (MPW) ناکافی است
- مشکلات جدی مصونیتی در کار تونل وجود دارد
- تولید برق، روشنایی و سیستم تهویه ناکافی می‌باشد
- سیستم تخلیه آب تونل و برف ضعیف است
- (تمویل و اعمار) تونل جدید نیاز به زمان طولانی دارد

یک مطالعه امکانپذیری برای تونل جدید و بخش‌های جاده در جریان سال ۲۰۱۲ تکمیل گردیده، و بحث‌های فعال میان حکومت و مراجع تمویل کننده پیرامون تمویل مالی گزینه مشخص در جریان است: یعنی احداث یک جاده حلقوی از دوشی به بامیان؛ و سپس بازسازی خود تونل.

جهت دست‌یابی به این امر، اقدامات ضروری و عمده قرار ذیل می‌باشد:

- داوطلبی و اعمار جاده شیبیر – دوشی بشمول ترمیمات فوری مسیر تونل و جاده پل متک – شیبیر و همچنان مدیریت حفظ و مراقبت الی مدت تضمین کیفیت (همه جاده‌ها)
- ترتیب اسناد داوطلبی برای بازسازی کامل تونل، گالری‌ها و جاده خود تونل
- داوطلبی و عقد قرارداد بازسازی کامل

سند هذا ترجمه Executive Summary – Afghanistan Resource Corridor Development: Road می‌باشد و به عنوان خدمت به اشخاص علاقه‌مند پیشکش می‌گردد. در صورت اختلاف، به متن انگلیسی این سند ترجیح داده می‌شود.

- طرز العمل های حالات اضطراری که باید برای تهیه سریع وجوه مالی توسط مراجع تمویل کننده، فراهم گردد؟ (تهیه و تدارکات با وجود آن هم وقت را خواهد گرفت!)

IV. بخش نفت و گاز شمال

دهلیز شمال ترانسپورت محصولات نفت و گاز دریای آمو خواست تسهیل خواهد بخشید. این بخش های سرک ها نیز شرایط ترانسپورت تسهیلات نفت و گاز را بر آورده خواهد ساخت. اتصال به حوزه نفت و گاز افغانستان – تاجکستان نیز مورد ملاحظه قرار گرفته است.

الف) تعیین مسیر

جاده های که برای ساحه نفوذ فوری دهلیز های نفت و گاز شمال مفید واقع میگردد قرار ذیل میباشند؛ یعنی بخش های جاده A76 که میان مسیر های ذیل قرار میگیرد؛

مسیر 1: اندخوی، شبرغان، مزار شریف، دوشی، الی قندوز و کابل

مسیر 2: اندخوی الی هرات از طریق میمنه و قیسار

مسیر 3: اتصال با کشور های همسایه؛ از طریق هیرتان الی ازبکستان، تا ترکمنستان از طریق آقینه و تا ایران از طریق هرات.

ب) وضعیت جاده

از ماه می ۲۰۱۲، بخش های از مسیر 1 بین اندخوی، مزار شریف و قندوز اخیراً ترمیم گردیده است. کار ها به شمال هرات به جاده A ۷۶ رسیده تا اتصال بین اندخوی و هرات تکمیل گردد. این بخش جاده A۷۶ نیازمند عقد قرار داد حفظ و مراقبت بوده تا از نگهداری و دوام کار جاده، به خصوص با در نظر داشت تعداد موتر های بزرگ انتقال نفت که از آن استفاده مینمایند، اطمینان حاصل گردد.

ج) بخش های مهم

استخراج نفت و گاز دریای آمو، اهمیت استراتژیک جاده اندخوی الی مزار شریف را بطور چشمگیر افزایش میدهد. بخش های که کشور های همسایه را وصل مینمایند در امر بوجود آوردن یک مجرای صادراتی، نیز حایز اهمیت است. بهبودی بیشتر در بخش میان مزار شریف و قندوز در صورتی میتواند مهم گردد که اکتشافات عمده در حوزه افغانستان – تاجکستان بوجود آید.

V. بخش مس جنوب شرق

مواد معدنی اصلی حایز اهمیت در حوزه جنوب شرق مس است. معادن مس اصلاً در ایبک، ایبک شمالی و زرکاشان موقعیت دارد. جاده های که به این ساحات متصل میگردد باید سازسازی گردیده و یک رژیم خوب پلان شده حفظ و مراقبت آن ترتیب گردد. ضرورت مبرم تسریع بخشیدن کار بازسازی و کیفیت جاده جلال آباد – تورخم میباشد.

الف) تعیین مسیر

مسیر 1: ایبک الی تورخم از طریق جلال آباد. اکثریت بخش های این مسیر تحت شاهراه ملی A1 بوده که به پاکستان وصل میگردد.

مسیر 2: ایبک، میدان شهر، حاجیگک، ایشپوشته، دوشی، مزار شریف.

مسیر 3: کابل الی قندهار از طریق زرکاشان.

ب) وضعیت جاده

تصور می‌رود که شاهراه های قیر ریزی شامل تمام مسیرهای که در فوق مشخص شده، خواهد بود. دولت ایتالیا کار بازسازی بخش های میان میدان شهر، حاجی گک الی شبیر را قرارداد نموده و تکمیل کار آن الی ماه مارچ ۲۰۱۵ پیش بینی شده است. مهم ترین مسیر کوتاه مسیر کابل الی تورخم و تا پشاور میباشد. کار اعمار یک بخش جدید میان کابل و جلال آباد توسط بانک انکشاف آسیایی جریان دارد. در پاکستان، دولت امریکا بهبود کیفیت جاده تورخ الی پشاور را متعهد شده است.

این امر جاده تورخم – جلال آباد را منحنیت یک اتصال ضعیف بجا میگذارد. در صورتیکه مقدار زیادی از صادرات مواد معدنی از طریق پاکستان انتقال گردد، این بخش میتواند به سادگی مسدود گردیده، ارزش ترمیمات این بخش ها را در هر دو طرف آن طور چشمگیر کاهش دهد. دولت پاکستان روی بازسازی این بخش، بشمول اضافه نمودن جاده فرعی در برخی از محلات، توافق نموده است. اما کار بطی بوده است و با در نظر داشت اهمیت مسیر مذکور، برای سایر شرکای انکشافی لازم است تا جهت تسریع بخشیدن کار اعمار جاده، وجود مالی آنرا تکمیل نمایند.

۷.۱. دهلیز انرژی و آهن جنوب – شمال

این دهلیز اصلاً برای ساحات ذیل میباشد: معدن آهن حاجیگک؛ ساحه زغال کوک و استیشن برق و دستگاه آهن؛ ساحه زغال سنگ حرارتی ایشپوشته و استیشن برق؛ لین های انتقال از دره سوف و ایشپوشته تا حاجیگک؛ دشت برچی از طریق میدان شهر یا تا چمتله از طریق پل متک.

الف) تعیین مسیر

مسیر 1: مزار شریف الی کابل از طریق دره سوف، شبیر، حاجیگک و میدان شهر. این مسیر همچنان منحنیت دهلیز توزیع برای محصولات زراعتی از دریای آمو و بامیان الی کابل و جنوب، و محصولات تولید شده از دهلیز شرق جنوب به شمال، عمل مینماید.

مسیر 2: مزار شریف الی حاجیگک از طریق دوشی، ایشپوشته و شبیر.

ب) وضعیت جاده

اکثریت بخش تحت اعمار قرار داشته یا نیازمند بازسازی میباشد.

ج) بخش های مهم

تکمیل مسیر های ۱ و ۲ در امر آغاز سریع سرمایه گذاری در امتداد دهلیز، از اهمیت زیادی برخوردار میباشد. مسیر پلان شده خط آهن به این دهلیز سبب تشویق تغییر نگرش (کاهش جمعیت عراده جات) بسوی ترانسپورت از طریق ریل، بالاخص در ترانسپورت کالاهای عمده، گردیده، و رشد کلی بخش را ممکن میسازد. با انجام این کار، فواید را بصورت قابل ملاحظه ای، خصوصاً با توسعه به بخش های پائین (از طریق سرمایه گذاری در دستگاه آهن)، بیشتر افزایش خواهد داد.