جمهوری اسلامی افغانستان
تجدید ماستر پلان سکتور ترانسپورت
(۲۰۱۷-۲۰۳۶)

جمهوری اسلامی افغانستان
تجدید ماسترپلان سکتور ترانسپورت
(۲۰۱۷ – ۲۰۳۶)

اختیار - اشتراک مشابه ۳.۰ بین المللی

© ۲۰۱۷ بانک انکشاف آسیایی

۶ جاده بانک انکشاف آسیایی، شهر مندلیونگ، ۱۵۵۰ میٹرو مانیلا، فیلیپین

تلیفون: +۶۳۲۶۳۲۴۴۴۴ : فکس: +۶۳۲۶۳۶۴۴۴۴

www.adb.org

برخی از حقوق این اثر محفوظ است.

چاپ: ۲۰۱۷ میلادی، کابل، افغانستان.

شابک (ISBN) نسخه چاپی 7-865-9257-92-978، پی دی اف 4-866-9257-92-978

شماره موجودی نشر: TCS178721-2

DOI: <http://dx.doi.org/10.22617/TCS178721-2>

فهرست بندی معلومات نشر

بانک انکشاف آسیایی

تجدید ماستر پلان سکتور ترانسپورت جمهوری اسلامی افغانستان ۲۰۱۷ - ۲۰۳۶

شهر مندلیونگ، فیلیپین: بانک انکشاف آسیایی، ۲۰۱۷.

۱. افغانستان. ۲. ماستر پلان. ۳. ترانسپورت. ۱. بانک انکشاف آسیایی

دیدگاه های منعکس شده در این سند مربوط به نویسندگان آن بوده، دیدگاه و پالیسی بانک انکشاف آسیایی، هیئت مدیره و کشورهای عضو را منعکس نمی کند.

بانک انکشاف آسیایی صحت معلومات موجود در گزارش را تضمین نمی کند و در قبال پیامدهای استفاده از این معلومات هیچگونه مسئولیتی را نمی پذیرد. ذکر و یاد آوری از شرکت ها و تولیدات به معنای حمایت و پیشنهاد آنها از جانب بانک انکشاف آسیایی نمی باشد.

با ساخت هر تعیین و یا اشاره به یک سرزمین یا منطقه جغرافیایی خاص، و یا با استفاده از اصطلاح "کشور" در این سند، بانک انکشاف آسیایی به هر گونه قضاوت حقوقی یا دیگر وضعیت هر منطقه قصد ندارد.

این اثر تحت مجوز اختیار - اشتراک مشابه ۳.۰ بین المللی به آدرس ذیل در دسترس می باشد. با استفاده از این اثر شما مکلف به رعایت محدودیت های مجوز اختیار - اشتراک مشابه ۳.۰ می باشید.

<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo>

حقوق کپی رایت شامل مواد غیر مرتبط با بانک انکشاف آسیایی نمی شود. در صورتیکه مطالب و معلومات مربوط به منابع دیگر باشد، لطفاً برای باز نشر مطالب با ناشر و یا منبع آن به تماس شوید. بانک انکشاف آسیایی در قبال ادعاهای ناشی از استفاده از این مطالب هیچ گونه مسئولیتی ندارد.

مرجع: برای استفاده از بانک انکشاف آسیایی منحنیت مرجع و مأخذ از فارمت ذیل استفاده کنید.
(نویسنده)، (سال نشر)، (عنوان را با ایتالیک بنویسید)، (شهر نشر): (ناشر)، © بانک انکشاف آسیایی (لینک یا آدرس)

ترجمه: در صورت ترجمه با استفاده از فارمت ذیل رفع مسئولیت کنید:

این متن در اصل توسط بانک انکشاف آسیایی به زبان انگلیسی با عنوان (حروف ایتالیک) به نشر رسیده است. © بانک انکشاف آسیایی. (لینک یا آدرس) (جواز). کیفیت و مطابقت متن ترجمه شده با متن اصلی مسئولیت مترجم می باشد. تنها متن رسمی، متن انگلیسی این سند می باشد.

اقتباس: در صورت اقتباس با استفاده از فارمت ذیل رفع مسئولیت کنید:

این اقتباس از متن اصلی (عنوان، ایتالیک) صورت گرفته است. © بانک انکشاف آسیایی. (لینک یا آدرس) (جواز). نظریات منعکس شده در اینجا مربوط به نویسندگان بوده، دیدگاه و پالیسی های بانک انکشاف آسیایی، هیئت مدیره و کشورهای عضو را منعکس نمی کند.

بانک انکشافی این کار را تایید ننموده، صحت معلومات استفاده شده را ضمانت ننموده و در قبال پیامدهای ناشی از استفاده از این معلومات هیچ گونه مسئولیتی را نمی پذیرد.

برای ارایه نظریات، سوالات، درخواست حق باز نشر محتوا در صورتیکه در موارد فوق ذکر نگردیده باشد و یا درخواست اجازه استفاده از لوگوی بانک انکشاف آسیایی با ایمیل pubsmarketing@adb.org به تماس شوید.

یادداشت:

در این نشریه، "\$" اشاره به دالر آمریکایی میکند.

بانک انکشاف آسیایی "چین" را به عنوان جمهوری خلق چین به رسمیت می شناسد.

غلطنامه انتشارات بانک انکشاف آسیایی در <http://www.adb.org/publications/corrigenda> قابل دریافت است.

"سند هذا بمنظور دستیابی وسیعتر استفاده کننده گان از متن انگلیسی ترجمه گردیده است. با آنکه بانک انکشاف آسیایی (بانک) برای صحت بودن متن ترجمه شده سعی نموده است، متن اصلی انگلیسی سند هذا را که لسان رسمی بانک میباشد معتبر و موثق (لسان رسمی و معتبر) میدانند. لازم است هر گونه نقل قول به متن انگلیسی سند مذکور راجع گردد."

محتوا

ج	جدول ها، شکل ها و باکس ها
vi	پیشگفتار
vii	مقدمه
viii	سپاسگزاری
ix	اختصارات
x	خلاصه
1	1. بخش اول مقدمه
5	2. ارزیابی سکتور: وضعیت کنونی و موضوعات استراتژیک
5	الف. محیط و ماحول
8	ب. عملکرد سکتور
11	ج. موضوعات استراتژیک
29	3. استراتژی های کنونی سکتور
29	الف. استراتژی سکتور دولتی
32	ب. استراتژی، همکاری و تجربیات بانک انکشاف آسیایی
34	ج. حمایت شرکای انکشافی
35	د. استراتژی و برنامه پیشنهادی آینده
38	4. چارچوب رهنما و نتایج سکتور ترانسپورت
38	الف: عرصه های نیازمند مداخله
39	ب. نیازهای سرمایه گذاری برای ماسترپلان ترانسپورت (۲۰۱۷-۲۰۳۶)
40	ج. ارزیابی اولویت های سرمایه گذاری
46	ج: ارتقای ظرفیت
48	ه. چارچوب نتایج
	ضمایم
50	1. طرح حدود اختیارات برای تهیه تجدید ماستر پلان ترانسپورت
51	2. سکتور هوانوردی ملکی افغانستان
54	3. مبنای سیستم مدیریت دارایی سرک
56	4. دهلیز های ترانسپورت همکاری اقتصادی منطقوی آسیای مرکزی
58	5. کمک های بلاعوض، قرضه ها و استراتژی های بانک انکشاف آسیایی در سکتور ترانسپورت
59	6. پروژه های همکاری تکنیکی و استراتژی های بانک انکشاف آسیایی در سکتور ترانسپورت
61	7. قراردادهای دیزان - ساختمان سرک سازی
64	8. برنامه سرمایه گذاری سرک ها (۲۰۱۷ - ۲۰۳۶)
65	9. برنامه سرمایه گذاری پلان ملی راه آهن افغانستان (۲۰۱۷ - ۲۰۳۶)
66	10. سرمایه گذاری روی ترانسپورت شهری و هوانوردی ملکی
67	11. درجه بندی پروژه های سرک
69	12. درجه بندی پروژه های خط آهن

جدول ها، اشکال و باکس ها

جدول ها

2	1. اولویت های ماستر پلان ترانسپورت سال ۲۰۰۶ میلادی
8	2. ۰۱ فقیرترین ولایات و ولایت کشور : شاخص های ولایتی
10	3. توسعه شبکه اصلی سرک افغانستان
15	4. هزینه مجموعی حفظ و مراقبت و سرمایه گذاری مجموعی روی سکتور سرک (یلیون دالر)
22	5. شاخص عملکرد لوجستیک (۲۰۱۶)
24	6. شهر کابل: شاخص های کلیدی (۲۰۱۶)
25	7. تراکم نفوس در شهرهای آسیایی
27	8. مجموعه انتشار گاز گلخانه ای در افغانستان (۲۰۰۵)
36	9. پالیسی و اصلاحات
39	10. نیازهای سرمایه گذاری ۲۰ ساله در سکتور ترانسپورت
40	11. سناریوهای منابع مالی (میلیون دالر)
42	12. اولویت های سرمایه گذاری برای سرک ها و شاهراه ها
44	13. اولویت های سرمایه گذاری برای راه آهن
48	14. چارچوب نتایج سکتور ترانسپورت
51	A2. لست میادین هوایی
53	A3. ویژگی های کلیدی سیستم مدیریت دارایی سرک جدول
55	A4. دهلیز های همکاری های اقتصادی منطقوی آسیای مرکزی CAREC
58	A5. کمک های بلاعوض، قرضه ها و استراتژی های بانک انکشاف آسیایی در سکتور ترانسپورت جدول
60	A6. پروژه های همکاری تخنیکی و استراتژی های بانک انکشاف آسیایی در سکتور ترانسپورت جدول
63	A8. برنامه سرمایه گذاری روی سرک ها (۲۰۱۷ – ۲۰۳۶) جدول
64	A9. برنامه سرمایه گذاری پلان ملی راه آهن افغانستان (۲۰۲۷ – ۲۰۳۶) جدول
65	A10.1. سرمایه گذاری روی ترانسپورت شهری (۲۰۲۷ – ۲۰۳۶) جدول
65	A10.2. پروژه های میدان هوایی جدول
66	A11. امتیازدهی پروژه های سرک جدول
69	A12. امتیازدهی پروژه های راه آهن جدول

اشکال

6	1. صادرات (۱۵/۲۰۱۴)
6	2. واردات توسط کشور های تولیدی (۲۰۱۵/۲۰۱۴) (%)
13	3. روند تعیین بودجه انکشافی
18	4. ترکیب عواید دولت از استفاده کنندگان سرک (۲۰۱۴)
19	5. مقایسه بین المللی معلومات حادثات ترافیکی
21	6. نتایج سروی صنعت سرک سازی سرک
28	7. شجره مشکلات
31	8. اصلاحات نهادی مدنظر گرفته شده برای وزارت فواید عامه
43	9. نمایه زمانی تخصیص های سرمایه گذاری برای سرک ها و شاهراه ها (میلیون دالر)

45	10. نمایه زمان تخصیص سرمایه گذاری روی راه آهن (میلیون دالر)
46	11. خلاصه سرمایه گذاری فی سکتور فرعی و مدت سرمایه گذاری (میلیون دالر)
48	12. چارچوب نتایج سکتور ترانسپورت
54	A3. مراحل در یک سیستم مدیریت دارایی شکل
58	A4. نقشه دهلیز های همکاری های اقتصادی منطقوی آسیای مرکزی CAREC شکل

باکس ها

7	1. معدن مس عینک
17	2. راه پر پیچ و خم حفظ و مراقبت سیستماتیک
23	3. افغانستان نقطه تمرکز پلان های متعدد منطقوی
26	4. تاثیرات تخریب محیط، کمبود زمین، رشد نفوس و تغییر اقلیم.

پیشگفتار

هدف از تجدید ماستر پلان ترانسپورت گسترش دیدگاه دولت در مورد آینده سکتور ترانسپورت افغانستان می باشد. پلانگزارى طویل المدت نیازمند چنین دیدگاه است. دیدگاه جدید سکتور ترانسپورت توسعه این سکتور برای مبدل شدن آن به نقطه وصل ترانسپورت منطقه می باشد. تمرکز عمده این ماستر پلان اتصال منقطوی، حفظ و مراقبت مناسب زیربناهای ترانسپورتی و پایداری می باشد.

این ماستر پلان راهنمای آینده سکتور ترانسپورت را ترسیم می نماید. موقعیت بی نظیر جغرافیایی کشور در نقطه اتصال شرق میانه – چین، آسیای مرکزی و آسیای جنوبی فرصت مبدل شدن این کشور به نقطه وصل تجارت، ترانزیت و توسعه اقتصادی را مهیا ساخته است. توسعه زیربنای قوی و موثر اساس این اتصال را تشکیل می دهد. این ماستر پلان همچنان ارتباط میان صنایع معدنی، ساحات زراعتی و مراکز جمعیت را مد نظر گرفته است.

تطبیق این ماستر پلان کار ساده ای نبوده و نیازمند تعهد رهبری دولت جمهوری اسلامی افغانستان و شرکای انکشافی بین المللی می باشد. رسیدن به اهداف این استراتژی نیاز به پول بیشتر دونه ها و همچنان تلاش های دولت برای آوردن اصلاحات و ارتقاء ظرفیت می باشد.

در اخیر ما بدین باوریم که توسعه اقتصادی، موسسات تمویل کننده، همگرایی منطقی و اتصال باعث رشد اجتماعی-اقتصادی، امنیت و ثبات می گردد.

انجنیر محمود بلیغ
وزیر فواید عامه
افغانستان

مقدمه

تجدید ماسترپلان سکتور ترانسپورت استراتیژی ۲۰ ساله مهم برای تمام سکتور ترانسپورت به منظور بهبود سرک ها، خط آهن، هوانوردی ملکی، ترانسپورت شهری، لوجستیک تجارت و تمام نهادهای وابسته به زیربنا و فعالیت ترانسپورت را تهیه شده است. این ماستر پلان ویرایش تجدید یافته ماستر پلان سکتور سرک به همکاری بانک انکشاف آسیایی است که مطابق آن از سال ۲۰۰۶ الی ۲۰۱۶، ۸۰٪ پروژه های سرک دارای اولویت افغانستان تکمیل شده است. پلان تجدید یافته اقدامات ضروری را پیشنهاد می نماید که به کمک آن افغانستان به اهداف بزرگتر توسعه اش نایل خواهد آمد.

با ارزیابی صادقانه چالش های کنونی سکتور ترانسپورت، این پلان اساس استراتیژی و برنامه ترانسپورت را گذاشته که به وضعیت جنگ زده کشور حساس می باشد. این پلان همچنان تطابق با تغییرات اقلیمی و مبارزه با آنرا عامل مهمی برای پایداری فعالیت های سکتور ترانسپورت می شناسد.

برای نیل به اهداف این استراتیژی به منابع قابل توجه نیاز است و برای مدت ۲۰ ساله ۲۶ میلیارد دلار تخمین شده است. بنا براین از حکومت و تمامی شرکای انکشافی خواهشمندیم که نیازمندی های این سکتور را از طریق حمایت متدوام، قابل و پیش بینی و هماهنگ شده فراهم نمایند. بانک انکشاف آسیایی همچنان به حمایت از توسعه سکتور ترانسپورت متعهد می باشد و مفتخر است که از تجدید ماستر پلان سکتور ترانسپورت حمایت نموده است.

در تهیه تجدید ماستر پلان سکتور ترانسپورت از تلاش های خستگی ناپذیر همکاران اعم از کارمندان وزارت فواید عامه و مقامات دیگر ارگان های دولتی، نمایندگان دونه ها و شرکای دیگر سپاس گذاریم و بدون همکاری آنها این کار ناممکن بود. از تلاش های خستگی ناپذیرشان سپاسگذاریم.

شان واو سلیوان

رئیس عمومی

دیپارتمنت آسیای مرکزی و غربی

بانک انکشاف آسیایی

سیاسگذاری

این گزارش به ابتکار دیوید هیل کارشناس ترانسپورت، دیپارتمنت آسیای مرکزی و غربی بانک انکشاف آسیایی تهیه گردیده است. پیتر درجیس مشاور بانک انکشاف آسیایی گزارش را تهیه نموده است. محترم شان واو سلیوان رییس عمومی دیپارتمنت آسیای مرکزی و غربی، هونگ وی معاون رییس عمومی دیپارتمنت آسیای مرکزی و غربی، تام پنیلا رییس بانک انکشاف آسیایی در افغانستان و خانم شاو هونگ یانگ رییس بخش ترانسپورت و ارتباطات دیپارتمنت آسیای مرکزی و غربی در مورد گزارش مشوره و رهنمایی فراهم نموده اند. ویتون تاویسوک کارشناس ارشد ترانسپورت دیپارتمنت آسیای مرکزی و غربی و کو سکتو کارشناس ارشد ترانسپورت دیپارتمنت آسیای مرکزی و غربی در نهایی سازی گزارش همکاری کرده اند. کارمندان وزارت فواید عامه، وزارت مالیه، وزارت ترانسپورت و هوانوردی ملکی و اداره راه آهن افغانستان در جریان تهیه این گزارش معلومات و پیشنهادات شان را ارایه نموده اند. تشکر ویژه از پروفیسور داکتر اینگ. گیرهارد هوتینگ هماهنگ کننده برنامه تقویت نظارت هوانوردی ملکی بخاطر همکاری های با ارزش شان در مباحث مربوط به سکتور هوانوردی. تیم مطالعاتی از همکاری های مثمر محمد شلابی، تیم لیدر و مشاور برنامه NRAP بانک جهانی و همچنان آقای ظفران خان مشاور و مدیر فعالیت های برنامه پایداری سکتور سرک USAID اظهار سپاس و امتنان می کند. کارمندان دفتر مرکزی بانک انکشاف آسیایی و دفتر بانک انکشاف آسیایی در افغانستان با مشاور مربوط در قسمت جمع آوری و مرور گزارش همکاری نموده اند. از تلاش ها و زحمات خانم ما کورازون سیسلا، انا سیلوریو، میم سیسلا ویلینووا، بشیر خیلوان، شبنم حبیبزی و پیلار سیتا ساهیلان اظهار سپاس می کنیم.

اختصارات

ACAA	-	اداره هوانوردی ملکی افغانستان
ACAI	-	انستیتیوت هوانوردی ملکی افغانستان
ADB	-	بانک انکشاف آسیایی
AFRA	-	اداره راه آهن افغانستان
ANDS	-	استراتیژی ملی توسعه افغانستان
BCP	-	گذرگاه های مرزی
CAREC	-	همکاری منطقوی اقتصادی مرکز آسیا
GDP	-	تولید ناخالص داخلی
MOPW	-	وزارت فواید عامه
MOTCA	-	وزارت ترانسپورت و هوانوردی ملکی
MRRD	-	وزارت احیا و انکشاف دهات
NRAP	-	برنامه ملی راه سازی روستایی
O&M	-	حفظ و مراقبت
RAMS	-	سیستم مدیریت دارایی سرک
WHO	-	سازمان صحتی جهان

خلاصه

تجدید ماسترپلان سکتور ترانسپورت ادامه ماسترپلان سکتور سرک سال ۲۰۰۶ میلادی می باشد. بانک انکشاف آسیایی در سال ۲۰۰۶ میلادی تهیه ماستر پلان سرک را حمایت نمود. پلان متذکره استراتیژی را برای توسعه شبکه سرک مطابق پلان ۵ ساله ترسیم نمود. پلان متذکره حدود ۱۲۰۰۰ کیلومتر سرک دارای اولویت شامل سرک های منطقه‌ای، ملی و ولایتی را شناسایی نمود. الی اواسط سال ۲۰۱۶ میلادی تقریباً ۸۰٪ ماستر پلان سکتور سرک سال ۲۰۰۶ تطبیق گردیده است.

هدف تجدید ماستر پلان سکتور ترانسپورت رهنمایی دولت و داورها در تخصیص و برنامه ریزی منابع در سال های آینده برای افزایش موثریت سیستم ترانسپورت افغانستان است. تجدید ماستر پلان دست آورد های گذشته ماستر پلان سکتور سرک و توسعه های مهم سکتور متذکره در مدت زمان این پلان در نظر خواهد گرفت. پلان دولت برای ایجاد شبکه وسیع راه آهن دلیل دیگری برای تجدید این ماستر پلان می باشد. تغییرات در وضعیت سیاسی و اقتصادی به عنوان انگیزه دهنده تجدید ماستر پلان عمل نموده است. این پلان مدت ۲۰ سال را در نظر گرفته شامل سرک، خط آهن، هوانوردی ملکی، ترانسپورت شهری و لوجستیک تجارت خواهد شد و تمام مسئولیت های اداری مربوط به ترانسپورت را در بر خواهد گرفت. بر علاوه فراهم آوری برنامه سرمایه گذاری دارای اولویت، ماستر پلان متذکره ظرفیت سازی عاجل را نیز پیشنهاد می کند.

وضعیت شکننده و جنگ زده افغانستان نگرانی برجسته در ماسترپلان ترانسپورت می باشد. پلان و استراتیژی ترانسپورت باید در این مورد حساس باشد. شرکای انکشافی باید در کنار همکاری ثابت شان رویش هماهنگ شده را برای اصلاح سکتور و برای ایجاد محیط کار را و زیربنای پایدار و فعالیت های ترانسپورتی را اتخاذ کنند. تجدید این ماستر پلان چارچوب مناسبی را برای نیل به این اهداف فراهم می سازد. ایجاد شرایط برای پایداری سکتور ترانسپورت چالش مهمی خواهد بود. بعد مالی برای پایداری سکتور ترانسپورت یکی از نگرانی های طویل المدت بوده است. گرچه تخصیص منابع مالی برای سکتور ترانسپورت بصورت مداوم در جریان سال های اخیر افزایش یافته است، اما حفظ و مراقبت هنوز هم بودجه کافی دریافت نمی کند. در صورتیکه این رویش اختصاص منابع برای حفظ و مراقبت تغییر نکند، وضعیت موجوده سرکها بدتر از این خواهد شد.

استراتیژی و برنامه باید چندین موضوع مهم سکتور ترانسپورت را مورد بحث قرار دهد. این موضوعات شامل پایداری دارایی با ابعاد مختلف و به ویژه حفظ و مراقبت دارایی، مصونیت ترافیک سرک، لوجستیک تجارت، ترانسپورت شهری و کاهش تاثیرات تغییرات اقلیمی را شامل می گردد. در وضعیت فعلی شرکت های قرارداد ساختمان ساختمان سرک

های کشور به عنوان منبع بالقوه اشتغال در سرار کشور شناخته می شود و اقدامات برای حفظ این منبع پیشنهاد می گردد.

حفظ و مراقبت سرک های افغانستان نیازمند بودجه بیشتر برای حفظ و مراقبت و سیستم مدیریت دارایی سرک می باشد. در گذشته حفظ و مراقبت سرک ها آنطور که باید، مورد توجه قرار نگرفته است. دلیل عمده کمبود منابع مالی دولتی و عدم موجودیت رژیم حفظ و مراقبت سیستماتیک می باشد. با در نظر داشت وضعیت کنونی اقتصادی کشور و منابع کم بودجی، افغانستان تا آینده های قابل پیش بینی نیازمند همکاری های دوناها برای دریافت بودجه حفظ و مراقبت می باشد. بنا بر این دوناها باید همکاری شان را بین سرمایه گذاری و حمایت بخش حفظ و مراقبت توازن دهند. برای پایداری دارایی سرک افزایش کمک مالی بخش حفظ و مراقبت یک نیاز جدی اما ناکافی است. برای این منظور سیستم مدیریت دارایی سرک بصورت فوری نیاز است.

عدم مصونیت ترافیک در سرک های افغانستان منحيث یک مشکل جدی ظهور کرده است. پیش نیازها برای فعالیت های پیشگیرانه شامل استراتژی مصونیت سرک و برنامه فعالیت در زمان محدود می باشد. این استراتژی پیشنهادی باید مسئولیت های نهادی متفاوت و پراکنده فعلی را تنظیم نماید. بدین منظور باید میکانیزم هماهنگی میان نهادهای مسئول سرک تهیه گردد. به عنوان اقدام بعدی، تفتیش سرک و شناسایی نقاط آسیب پذیر و حادثه را باید صورت گیرد. وزارت فواید عامه مسئولیت تمام فعالیت های ایمن تر ساختن سرک ها را به عهده خواهد داشت. برای پیشبرد این امر وزارت فواید عامه نیازمند حمایت در زمینه ارتقای ظرفیت خواهد بود.

مسئله ترانسپورت پایدار شامل خط آهن فعلی و پلان شده افغانستان نیز می گردد. گرچند فعالیت های کنونی خط آهن برای پایداری مالی کافی نیست، طرز العمل های مشکل زای مرزی و عدم موجودیت امکانات لجیستیکی کافی نیز از جمله مشکلات فرا راه پایداری این سکتور می باشد. تا زمانی که شبکه خط آهن افغانستان به اندازه کافی وسعت پیدا می کند، نیازمند حمایت مالی دوامدار حکومت است. حتی زمانی که خط آهن افغانستان به وسعت کافی برسد و در صورتی کاهش سب سیدی های دولتی مناسب است که مدل تجارتي مناسب مانند ساخت- بهره برداری و واگذاری می تواند مناسبترین گزینه ممکن باشد. در کل ترتیبات نهادی مناسب می تواند در مدیریت خط آهن نقش حیاتی داشته باشد.

مسئولیت های سکتور ترانسپورت تقسیم بندی شده اند و برای توحید این مسئولیت ها نیاز به یک اداره واحد می باشد. چندین وزارت در بهره برداری و تهیه مقررات ترانسپورت دخیل اند و توحید و ساده سازی مسئولیت های این سکتور یک نیاز مبرم می باشد. اصلاحات بنیادی و وسیع سکتور ترانسپورت تحت کار است و پیشنهاد ایجاد اداره مستقل سرک ها و صندوق وجهی سرک ها از جمله اصلاحات بنیادی نامبرده است. با این حال، وجود داشتن یک مرجع پالیسی ساز و پلانگذار یک نیاز مبرم می باشد. گرچه اداره مستقل راه آهن ایجاد شده است اما مسئولیت نظارتی همچنان واضح نیست.

قراردادی های سرک افغانستان باید نقش بزرگتری در تطبیق پروژه های سرک که ب به حمایت مالی جامعه بین الملل میباشد؛ داشته باشند. قرارداد اعمار، بازسازی و حفظ و مراقبت دورانی سرک های منطقوی، ملی و ولایتی بازار خوبی برای شرکت های بین

المللی بوده است. در حالیکه شرکت های داخلی توان و ظرفیت کافی برای به عهده گیری قراردادهای بزرگتر را دارند. سروی که برای تجدید ماستر پلان از صنعت قرار داد انجام شده است نشان می دهد که از ظرفیت های موجود شرکت ها استفاده کافی صورت نگرفته است. وضعیت شکننده و جنگ زده افغانستان ایجاب می کند تا همکاران انکشافی شرایط و طرز العمل تدارکاتی شان را به گونه ای تغییر دهند تا فرصت واقع بینانه برای قراردادی های داخلی داده شود. این شرایط و طرز العمل ها می تواند شامل مناقصه های کوچک و جریان نقدی سالانه کم باشد. بر علاوه چالشهای مربوط به دیزاین ضعیف، شفافیت ناکافی، تاخیر در پرداخت و توان مالی برای مناقصه و ضمانت اجرایی نیازمند توجه می باشند.

تطبیق دوامدار برنامه همکاری های اقتصادی منطقوی آسیای مرکزی و ابتکارات دیگر در اتصال بهتر و لوجستیک تجارتی موثرتر کمک می کند. افغانستان بخاطر موقعیت استراتژیک اش به عنوان نقطه تمرکز پلان ها و ابتکارات منطقوی شناخته می شود. همکاری اقتصادی منطقوی آسیای مرکزی CAREC یکی از آن ابتکارات است که افغانستان را در مسیر همگرایی منطقوی کامل قرار می دهد و اساس رشد پایدار اقتصادی را فراهم می کند. استراتژی ترانسپورت و تسهیل تجارت ۲۰۲۰ CAREC روی اهمیت توسعه و تکمیل ۶ دهلیز چند نمونه ای تاکید می کند. این دهلیز ها بخش عمده رشد ترانسپورت و تجارت آینده در منطقه را تشکیل خواهد داد. ۴ دهلیز از جمله ۶ دهلیز متذکره از افغانستان عبور می کند و سرمایه گذاری های کلان در بخش های سرک، خط آهن و مراکز لوجستیکی را شامل می شود.

افغانستان نیازمند اصلاحات و بهبود عملکرد ترانسپورت و لوجستیک تجارت می باشد. طرز العمل های پیچیده، معیار ها و مقررات ضعیف، پیشرفت و کمپیتوتری سازی آهسته از مشکلات فرا راه سکتور ترانسپورت و لوجستیک افغانستان می باشد. ۱۲ گذرگاه مرزی افغانستان بزرگترین نقطه های کدر برای تجارت می باشد و سرعت مذاکرات در مورد اکثریت دهلیز های CAREC را به کندی مواجه ساخته اند. دلایل عمده پشت این کندی عدم استفاده از تکنولوژی و طرز العمل های پیشرفته نظارت و عدم موجودیت زیربنای فزینی کافی در گذرگاه ها و سرحدات می باشد. برای حل این چالش ها باید زیربنا ها و طرز العمل های گذرگاه های مرزی تقویت گردد. گرچه عدم موجودیت زیربنا یکی از موانع فرا راه تسهیل تجارت می باشد، اما طرز العمل ها اغلبا بیشتر از عدم موجودیت زیر بناها روی تجارت تاثیر منفی می گذارد. تجدید ماستر پلان ترانسپورت ارزیابی زیرساخت های گذرگاه های مرزی را پیشنهاد می کند.

ترانسپورت در شهر های افغانستان فعالیت های اقتصادی در سراسر کشور را به کندی مواجه ساخته است. کابل یکی از سریعترین شهرهای در حال رشد جهان، یک مثال کلیدی این ادعا است. پراگندگی شهری و توزیع نامناسب نفوس باعث افزایش نیاز به سفر روزانه، ازدیاد سفر و در کل هزینه بلند ترانسپورت گردیده است. وضعیت بد هوا به یک چالش مبدل شده است. نظم ضعیف ترافیک و تطبیق ضعیف مقررات ترافیکی باعث هرج و مرج گردیده و مختص به ساعات اوج نیست. هزینه مشکلات ترافیکی در کابل چیزی حدود یک درصد تولیدات ناخالص داخلی کشور می گردد. اجندای توسعه ترانسپورت شهری باید مجموعه از مشکلات جدی مانند موضوعات زیرساخت ها و ترانسپورت شهری، مطابقت قوانین استفاده از زمین و ترافیک و تغییر پیامدهای اجتماعی، تغییر ساختار و مدرن سازی خدمات ترانسپورت عامه را شامل گردد. چنین برنامه بخاطر بازده زیاد اقتصادی سرمایه گذاری روی ترانسپورت شهری، دارای اولویت می باشد.

سکتور ترانسپورت افغانستان از تغییرات اقلیمی آسیب پذیر می باشد. افغانستان در معرض تغییرات شدید اقلیمی و تشدید حوادث آب و هوایی است. گرچه کاهش تغییرات اقلیمی یکی از اهداف عمده می باشد، توافق با تأثیرات تغییرات اقلیمی نیز یک نیاز است. ساختن زیرساخت ترانسپورتی ارتجاعی می تواند مواجهه با خطر و آسیب پذیری از تغییرات اقلیمی را کاهش دهد. برعلاوه، تأثیرات سیستم ترانسپورتی وابسته به مواد سوخت فوسیلی به ویژه تأثیرات مواد سوخت ضایع شده در جریان تراکم ترافیک روی محیط شهری، هوا و سیستم صحتی نسبتاً به سادگی قابل کاهش است. برای این منظور معیار کیفیت مواد سوخت و ساینده که تا کنون به اساس معیار های شوروی سابق از سال ۱۹۷۰ می باشد تجدید گردد، واردات وسایط از کار افتاده دسته دوم متوقف گردد و معیار های انجیری و مقررات بهتر ترافیکی در شهر های مهم افغانستان باید در دست گرفته شود.

استراتژی پیشنهادی برای سکتور ترانسپورت موضوعات از قبل شناسایی شده و ضروریات فزیک را مورد بحث قرار خواهد داد و از طریق بسته منسجم اقدامات سرمایه گذاری و ارتقای ظرفیت تطبیق خواهد شد. نیازمندی های سرمایه گذاری برای مدت پلان شده از سال ۲۰۱۷ – ۲۰۳۶ مبلغ ۲۵.۹ میلیارد دالر با در نظر داشت سکتور های فرعی ذیل خواهد بود.

سکتور	میلیون دالر	سهم %
خط آهن	11,176	43.1
سرک	13,000	50.2
ترانسپورت شهری	853	3.3
میادین هوایی	568	2.2
تسهیل تجارت	300	1.2
مجموع	25,897	100.0%

سرمایه گذاری مجموعی ۲۵.۹ میلیارد دالر در ۲۰ سال آینده بدون در نظر داشت مشکلات و محدودیت های منابع تخمین شده است. این بدین معنی است که محدودیت های مالی و بودجی و ظرفیت جذب دولت در تعیین مقدار سرمایه گذاری در نظر گرفته نشده اند. به اساس سهم سرمایه گذاری سالانه در آمد ناخالص داخلی، منابع در دسترس دولت و پیشینه مصرف بودجه انکشافی دولت بسته پیشنهادی یک عنصر فوق برنامه ای را شامل می شود. با تاکید روی توسعه شبکه سومی سرک ها و حفظ و مراقبت – که هر دو توسط قراردادی های داخلی انجام گردد – این برنامه سهم فعالی در پایداری اجتماعی و اقتصادی خواهد داشت. تمرکز این برنامه روی ابتکارات منطقوی افغانستان را قادر خواهد ساخت تا موقعیت استراتژیک اش نفع برده و تجارت را با کشور های همسایه و دیگر نقاط دنیا وسعت دهد. برنامه راه آهن یک برنامه بلند خوشبینانه است، به شرطیکه پیش نیاز های نهادی و اجرایی اش فراهم شود. خط آهن افغانستان را قادر می سازد تا منابع طبیعی اش را مورد استخراج و استفاده قرار داده، در کنار آن از ترانزیت بین المللی سود ببرد.

سرمایه گذاری مجموعی در سکتور فرعی سرکها ۱۳ میلیارد دالر می گردد. برنامه سرک و شاهراه شامل پروژه های ضروری می گردد. تونل سالنگ و سرک منتهی به آن، بخش های تکمیل نشده سرک حلقوی و سرک های متصل به سرحدات اولویت های عمده این ماستر پلان

را تشکیل می دهد. اولویت های دیگر شامل حفظ و مراقبت و برنامه های برای سرک های ملی و سومی می باشد. سرمایه گذاری روی این سه کتگوری در هر دوره پلانی ۵ ساله باید بصورت مساوی صورت گیرد. این برنامه اجزای ذیل را در بر می گیرد.

- تکمیل ۴۷۴ کیلومتر باقی مانده سرک حلقوی
- سروی جیو تخنیکی، دیزاین و ساختمان تونل سالنگ و دهلیز سرک آن.
- توسعه شبکه سرک های ملی و ولایتی الی ۳۳۰۰ کیلومتر شامل دهلیز شمال - جنوب و شرق - غرب.
- ساختمان تقریباً ۱۰۰۰ کیلومتر سرک در سرحدات
- ساختمان و حفظ و مراقبت ۲۵۰۰ کیلومتر سرک جغلی و آسفالت توسط برنامه ملی راه سازی روستایی.
- حفظ و مراقبت شبکه اصلی سرک های ملی و منطقوی.

برنامه سرمایه گذاری روی سکتور فرعی خط آهن ۱۱.۲ میلیارد دالر را در بر میگیرد که ۵۰۰۰ کیلومتر در تمام افغانستان و چندین مرکز چند مدلی را تحت پوشش قرار می دهد. خطوط آهن توسط افزایش بازده و اجزای گسترده رقابت پذیری کسب می کنند که هر دو هزینه فی واحد خط آهن را کاهش می دهد. تراکم بالا با حجم زیاد ترافیک در فاصله های طویل بهره برداری از خط آهن را پایدار می سازد. توسعه معادن می تواند ترافیک با تراکم و حجم بالا را تولید کند. پلان ملی خط آهن افغانستان نقطه آغازی است برای توسعه شبکه بزرگی که بتواند موثر و رقابتی باشد. بنا بر این اجزای پلان خط آهن باید به عنوان ارتباط دهنده یک سیستم بزرگتر مورد ارزیابی قرار گیرد. این اجزا به تنهایی ارزش اقتصادی محدود خواهند داشت. دو اولویت نخست که توسط اداره خط آهن افغانستان به عنوان اولویت عمده شناسایی شده است به شبکه بزرگتری منجر خواهد شد. خطی که به وسعت شبکه خط آهن می افزاید، عبارت از خط آهن کندز - هرات می باشد. این خط اساس شبکه خط آهن را تشکیل خواهد داد و به همین منظور به آن اولویت داده شده است.

هزینه ۲۰ ساله ترانسپورت شهری ۸۵۴ میلیون دالر تخمین شده است. این برنامه ساختمان سرک بایپاس کابل، دهلیز های بس های سریع، ترانسپورت عامه، انجینری ترافیک و سیستم ترانسپورت هوشمند، پلان های کاهش تاثیرات سوء اجتماعی و کمپاین های عامه برای تطبیق و پیروی از مقررات ترافیکی و آگاهی از خطرات را شامل می شود. تطبیق این برنامه باید به چهار دوره تقسیم شود. این برنامه هر زمانی که صلح و نظم عامه اجازه بدهد، قابل تطبیق است.

نیازمندی های سرمایه گذاری آینده در بخش هوانوردی ملکی شامل بهبود و ارتقای میدان هوایی حامد کرزی می گردد. میدان هوایی حامد کرزی در سال ۲۰۱۴ تکمیل گردید و در حال حاضر بیش از ظرفیت آن مورد استفاده قرار میگیرد و به همین منظور اولیت مهم و حیاتی پنداشته می شود. پروژه ای دیگری که جایگزینی میدان هوایی حامد کرزی خواهد بود ساخت میدان هوایی جدید خارج از کابل در لوگر می باشد. اما پروژه متذکره در جریان ۲۰ سال آینده در جمع اولویت ها نیست. سرمایه گذاری های دیگر شامل تجهیزات ضروری و حفظ و مراقبت دورانی میدان های هوایی منطقوی می باشد. هزینه مجموعی سرمایه گذاری هوانوردی ملکی ۵۶۸ میلیون دالر تخمین شده است.

پروژه های مربوط به تسهیل تجارت و لجستیک ترانسپورت یکی از اولویت های استراتژی تسهیل تجارت همکاری اقتصادی منطقوی آسیای مرکزی و پلان ملی خط آهن افغانستان می باشد. اینگونه پروژه ها شامل توسعه گذر گاه های مرزی و مراکز چند مدلی و مراکز لجستیکی می باشد. گرچه سرمایه گذاری روی این بخش هنوز تعیین نگردیده و اولویت بندی صورت نگرفته است، هزینه سرمایه گذاری روی این بخش حدود ۳۰۰ میلیون دالر تخمین گردیده است.

برنامه سرمایه گذاری با ارتقای ظرفیت شش ساله در بخش های سرک، مصونیت سرک، خط آهن، ترانسپورت شهری کابل، هوانوردی ملکی و بهره برداری از گذر گاه های مرزی تکمیل می گردد که شامل موارد ذیل می گردد.

1. ایجاد مدیریت دارایی سرک که باعث تخصیص مطلوب منابع مالی برای حفظ و مراقبت دارایی سرک خواهد شد و پایداری دارایی سرک را تامین خواهد کرد.
2. حمایت استراتژیک و عملیاتی از اداره خط آهن افغانستان به منظور تعریف بهترین نمونه تجاری برای بهره برداری از خط آهن افغانستان و تهیه پیش نویس لایحه وظایف تیم مجرب مشاوران خط آهن که قادر به حل و فصل موضوعات کلیدی تجاری باشند و به اساس آن پلان عملیاتی برای ارتقای ظرفیت تهیه کنند.
3. تهیه ماستر پلان ترانسپورت شهری برای کابل برای حل و فصل موضوعاتی چون زیر بناهای شهری و ترانسپورت عامه، تطبیق مقررات استفاده از زمین و مقررات ترافیکی، کاهش پیامدهای حاصله از تغییر ساختار و مدرن سازی خدمات ترانسپورتی عامه. پلان مذکور مطابق ماستر پلان ۲۰۰۹ کابل تهیه خواهد شد و پیشنهادات روی مواردی صورت خواهد گرفت که تا به حال ساخته نشده اند.
4. ماستر پلان هوانوردی ملکی که بر علاوه شناسایی نیاز های زیربنایی، روی نیاز های ارتقای ظرفیت متمرکز باشد. با در نظر داشت این که در حال حاضر کنترل ترافیک هوایی توسط نظامیان صورت می گیرد، در آینده باید توسط افغان های ملکی کنترل گردد. این انتقال باید همزمان با جایگزینی تجهیزات از کار افتاده صورت گیرد.
5. استراتژی مصونیت سرک بشمول تفتیش مصونیت
6. مروری بر اجراءات گذر گاه های مرزی که شامل ارزیابی کیفیت و توانایی تجهیزات و زیربنای گذرگاه های مرزی می گردد.

ترانسپورت در افغانستان اساس ثبات اجتماعی و تلاش ها برای ایجاد صلح می باشد، نتایج توسعه که از ماستر پلان ترانسپورت منشأ میگیرد فراتر از سکتور ترانسپورت خواهد بود. بسته پیشنهادی سکتور ترانسپورت باید با در نظر داشت وضعیت سیاسی کشور خاصاً در روشنایی همکاری که این اقدامات برای توسعه اجتماعی - اقتصادی و امنیتی ایجاد می کند، ارزیابی گردد.

ایجاد شغل از طریق استفاده از شرکت های داخلی، بهبود اتصال ملی، یک پارچگی بین المللی از طریق دهلیز های منطقوی و دست رسی به منابع طبیعی به عنوان پیش نیاز استفاده وسیع از منابع غنی طبیعی از جمله عوامل موثر این ماستر پلان می باشد.

1. ارزیابی ذیل به اساس مرور دقیق ادبیات و تحلیل معلومات ثانویه ایکه برای شناسایی موضوعات و ضروریات برای توسعه سکتور ترانسپورت افغانستان از آن کار گرفته شده، تهیه شده است. برخلاف ماستر پلان سرک سال ۲۰۰۶ سروی ساحوی و جمع آوری معلومات اولیه بخشی از تجدید ماستر پلان ترانسپورت نبوده است. برای رسیدن به نتیجه ی مطلوب نویسنده این گزارش با ادارات دولتی و دونه‌ها مباحثه و مشوره نموده است. بدین منظور دولت افغانستان تمام جوانب ذیدخل را در ورکشاپ های آغاز و جریان کار دعوت نمود. ورکشاپ نهایی در اکتوبر ۲۰۱۶ برای رسیدن به اجماع با تمام جوانب ذیدخل روی یافته های کلیدی و پیشنهادات در مورد تجدید ماستر پلان دایر گردید.

2. بیشتر از دو دهه جنگ زیر بناهای ترانسپورت افغانستان را از بین برده است، ذخیره منابع انسانی کشور را خالی نموده و در این مدت ظرفیت نهادی برای مدیریت سکتور ترانسپورت را تضعیف نموده است. برای اعاده کردن زیر بنا و نهادها حکومت افغانستان و همکاران توسعه ای از سال ۲۰۰۲ به بعد حدود ۴.۵ میلیارد دالر را روی توسعه زیربناها و نهادهای ترانسپورتی سرمایه گذاری نموده اند.

3. بعد از ۱۴ سال تلاش برای آوردن ثباب در کشور، وضعیت امنیتی کشور رو به وخامت است. وضعیت بد امنیتی باعث افزایش روند مهاجرت و فرار مغزها از کشور شده است.

در اواسط سال ۲۰۱۶ و آغاز خروج نیروهای خارجی از کشور و کاهش همکاری خارجی افغانستان در راستای تامین صلح با چالش جدی روبرو شده است.¹ میلیون ها افغان نیازمند کمک های بشر دوستانه اند و در این میان کودکان با سوء تغذی حاد مبتلا اند. در برابر افزایش خشونت دولت افغانستان بیشتر از نیم بودجه اش را روی امنیت ملی مصرف می کند که باعث افزایش خلای منابع می شود.² فساد گسترده و موجودیت مواد مخدر گسترده خطر های دیگری را متوجه حاکمیت قانون و ثبات می کند.

4. وضعیت اضطراری و جنگ زده در کشور اولین موج سرمایه گذاری را به عنوان اولویت تعیین کرد که هدف آن بازسازی اتصال و بازکردن مسیر های تجارت بود. با وجود تلاش های صورت گرفته هنوز هم مشکل مواصلات در دهات و تجارت داخلی و بین المللی کشور وجود دارد. زیر بنای ترانسپورت در وضعیت متغیر بازسازی قرار دارد. در حالیکه به دارایی سکتور ترانسپورت افزوده شده است، ولی در حفظ و مراقبت این دارایی ها غفلت گردیده است. گرچند دولت و دونه‌ها توجه بیشتر بر حفظ و مراقبت این دارایی ها مبذول می دارند، هنوز هم حفظ و مراقبت این دارایی ها بصورت درست انجام نمی شود. این مشکل دراز مدت و چند ساله به نظر می رسد. مطالعه امکان سنجی ابتدایی برای ساخت تونل سالنگ در سال ۱۹۵۳ دو اولویت را برای سکتور ترانسپورت افغانستان ذکر کرده است: معرفی حفظ و مراقبت سیستماتیک سرک

¹ سنجی کمار، ۱۰ دسمبر ۲۰۱۵. نا امیدی بر افغانستان حاکم است. دیپلمات. <http://thedi diplomat.com/2015/12/desperation-rules-afghanistan>

² محمد اشرف حیدری، جون ۲۰۱۶. بحران انسانی فراموش شده افغانستان. دیپلمات. <http://thedi diplomat.com/2016/06/afghanistans-forgotten-humanitarian-crisis>

ها و اتصال مراکز اقتصادی سمت شمال و جنوب کشور. تونل سالنگ در سال ۱۹۶۷ ساخته شده و از آن زمان به عنوان دهلیز وصل کننده شمال و جنوب استفاده صورت گرفته است.^۳ در عین حال حفظ و مراقبت به عنوان یک چالش باقی مانده و هردو سرک و تونل را در معرض تخریب قرار داده است.

۵. در عین حال اولین خط آهن کوتاه افغانستان از ازبکستان الی مزار شریف به بهره برداری سپرده شده و پیشنهادات توسعه شبکه خط آهن در مراحل مختلف پلانگذاری منتظر بررسی بیشتر هستند. گزینه های لجستیک برای استخراج معادن و توسعه صنعت های وابسته به منابع طبیعی باید تعیین و ارزیابی گردند.

۶. بانک انکشاف آسیایی در سال ۲۰۰۶ میلادی تهیه ماستر پلان سکتور سرک را حمایت نمود.^۴ پلان ۵ ساله به اساس این فرضیه که بعد از ساخت سرک حلقوی افغانستان به عنوان شریان کلیدی ترانسپورتهای کشور سرک های مهم دیگر باید اعمار و یا بازسازی گردد، تهیه شد. ماستر

پلان متذکره استراتیژی را برای توسعه شبکه سرک که شامل پلان ۵ ساله می شد، تهیه نمود. این استراتیژی همچنان پیشنهاداتی را در مورد حفظ و مراقبت نیز فراهم می کرد. پروژه های اولویت شامل ۱۲۰۰۰ کیلومتر سرک منطقوی، ملی و ولایتی می باشد (جدول ۱). معلومات سنجش ترافیک، سروی حالت سرک و شاخص های اجتماعی-اقتصادی اساس این اولویت بندی را تشکیل می داد. گرچند شاهراه های منطقوی را مبدا و انجام آنها تعیین می کرد، در اولویت بندی شاهراه های ولایتی و ملی از روش مشابه کار گرفته نشده بود. انتخاب سرک ها با استفاده از معیارهای چون ترافیک ویژه و وضعیت سرک صورت می گرفت. منابع تخصیص یافته برای شاهراه های ملی و ولایتی نشان می دهد که از سال ۲۰۰۷ میلادی به بعد الی اواسط ۲۰۱۵ میلادی تقریباً ۸۰٪ ماستر پلان ۲۰۰۶ تطبیق و تکمیل گردیده است. تمام شاهراه های منطقوی و شاهراه های مشخص شده ملی اعمار شده است. برعکس تطبیق برنامه برای سرک های ولایتی در حدود ۳۳٪ کمتر از پلان آن تکمیل گردیده

اولویت های ماستر پلان سرک سال ۲۰۰۶ میلادی

مسیر	هزینه (میلیون دالر)	طول (کیلومتر)	وضعیت
شاهراه های منطقوی			
کابل - کندهار	27.1	45	
کابل تورخم	113.1	188	
مزار شریف - کابل	28.9	48	
مجموع	169.1	281	تکمیل
شاهراه های ملی			
مسیر های نامشخص	465.6	3,835	تکمیل
شاهراه های ولایتی			
مسیر های نامشخص	522.5	7,656	۵۱۰۰ کیلومتر تکمیل
برنامه ۲۰ ساله	1,157.2	11,772	هزینه نامشخص

منبع: بانک انکشاف آسیایی، ۲۰۰۶. حمایت تکنیکی به وزارت فواید عامه برای تهیه ماستر پلان برای توسعه شبکه سرک. مانپلا.

^۳ براسل ای جی. ۱۹۵۳. مقاله اعمار تونل سالنگ. شتوتگارت

^۴ بانک انکشاف آسیایی، ۲۰۰۶. همکاری تکنیکی به دولت جمهوری اسلامی افغانستان برای تهیه ماستر پلان برای پروژه بهبود شبکه سرک. مانپلا

است. علاوه بر این بعضی از سرک های تکمیل شده بخاطر عدم حفظ و مراقبت دوباره تخریب شده اند و نیاز به بازسازی دارند.

7. استراتیژی انکشاف ملی افغانستان در سال ۲۰۰۸ میلادی و به تعقیب آن پلان تطبیق اولویت های استراتیژی انکشاف افغانستان (ANDS) در سال ۲۰۱۰ میلادی را در جریان ۸ سال گذشته تعریف نموده اند. هدف مشترک استراتیژی و پلان تطبیقی نامبرده داشتن شبکه ترانسپورت مصون برای تامین اتصال و عبور و مرور پایدار و کم هزینه مردم و اجناس می باشد. بهبود سرک حلقوی و سرک های وصل کننده افغانستان با کشور های همسایه، رشد خدمات تجارتي، همکاری منطقوی و ترانزیت اولویت های عمده این دو استراتیژی و پلان را تشکیل می داد.

8. در سال ۲۰۱۴ میلادی دولت افغانستان تصمیم گرفت تا ماستر پلان ترانسپورت را مرور و تجدید نماید. بدین منظور از بانک انکشاف آسیایی خواهان همکاری شد. تجدید ماستر پلان به جواب همین درخواست صورت می گیرد⁵. «تجدید» در این زمینه به معنای در نظر گرفتن پیشرفت های که تا کنون صورت گرفته و ارزیابی اولویت های جدید می باشد. تغییرات در شرایط سیاسی و اقتصادی به ویژه تغییرات به وجود آمده بخاطر انتقال سیاسی و امنیتی و تشکیل اداره جدید انگیزه تجدید ماستر پلان را فراهم نموده است. در کنار

آن آغاز به کار خط آهن و پلان دولت برای ساختن شبکه راه آهن وسیع انگیزه دیگری را برای تجدید ماستر پلان فراهم نموده است. تجدید ماستر پلان ترانسپورت مدت ۲۰ سال را پوشش خواهد داد و شبکه سرک، خط آهن، ترانسپورت شهری، هوانوردی ملکی، و ترانزیت را در بر خواهد گرفت و برنامه ای برای اقدامات دارای اولویت سرمایه گذاری و ارتقای ظرفیت خواهد بود. بر علاوه برای شناخت نیازمندیها توسعه و بهبود در بخش های فیزیکی و نهادی – اداری سکتور متذکره، این پلان دولت و دوائر ها را در قسمت برنامه ریزی همکاری شان به منظور رسیدن به حد اکثر توسعه راهنمایی خواهد کرد. لایحه وظایف دقیق برای تهیه این ماستر پلان در ضمیمه شماره ۱ ذکر گردیده است.

9. ارزیابی ترانسپورت، استراتیژی و نقشه که حقایق، موضوعات و توسعه این سکتور را خلاصه می سازد، پس زمینه سرمایه گذاری و ارتقای ظرفیت ارزیابی شده را تشکیل می دهد. بحث روی موضوعات استراتیژیک سمت و سوء استراتیژی را تعیین می کند. موضوعات شناخته شده شامل پایداری دارایی با ابعاد مختلف آن، تامین مالی حفظ و مراقبت، ترانسپورت شهری، کاهش تاثیرات تغییر اقلیم می شود. هدف اصلی استراتیژی توسعه برنامه همکاری قابل تمویل به صرفه، قابل مدیریت و پایدار می باشد.

اعتبار عکس: پيتر سي داريس، مشاور

دسترسی به تونل سالنگ - راه ارتباطی حیاتی شمال - جنوب افغانستان

ارزیابی سکتور: وضعیت کنونی و موضوعات استراتژیک

الف. محیط و ماحول

10. **جغرافیه.** افغانستان کشور محاط به خشکه بوده و از شمال با ترکمنستان، ازبکستان، تاجکستان، از شمال شرق با جمهوری خلق چین، از شرق و جنوب با پاکستان، و از طرف غرب با ایران هم سرحد است. سطح زمین افغانستان از زمین هموار در شمال غرب و جنوب غرب تا ارتفاعات و کوه های مرتفع در قسمت های دیگر کشور تشکیل شده است. سلسله کوه های هندوکش افغانستان را به شرق و غرب تقسیم می کند. با مساحت ۶۵۲۰۰۰ کیلومتر مربع و در حدود ۳۰ میلیون نفوس در سال ۲۰۱۵، تراکم نفوس افغانستان ۴۳ نفر در هر کیلومتر مربع بوده و در بین کشورها ی با کمترین تراکم نفوس در قاره آسیا می باشد.⁶

11. **جغرافیا، سطح زمین و پراکندگی نفوس** در افغانستان باعث ازدیاد هزینه ترانسپورت می گردد و تجارت داخلی و خارجی را وابسته به سکتور ترانسپورت می کند. افغانستان در تلاش است تا شبکه ترانسپورت اولیه را برای استخراج و استفاده از منابع طبیعی و اتصال مناطق روستایی و شهری پراکنده ایجاد کند. وضعیت ترانسپورت در روستاها قناعت بخش نیست و چالش عمده دیگر پایدار سازی سکتور ترانسپورت می باشد. گرچه تامین مالی دونه ها در بخش حفظ و مراقبت بیشتر شده است، اما تخصیص بودجه در این بخش کافی نیست و سیستم مدیریت حفظ و مراقبت وجود ندارد.

12. **اقتصاد.** اقتصاد افغانستان بصورت سنتی اقتصاد زراعتی و مالداری بوده است. ۷۶.۵٪ مردم این کشور در روستاها زندگی می کند و زراعت برای ۴۱٪ نیروی کار⁷ کشور فرصت کاری ایجاد می کند که ۳۲٪ تولید ناخالص داخلی را تشکیل می دهد.⁸ سکتور خدمات ۴۶٪ تولید ناخالص داخلی و بیشترین بخش اقتصاد این کشور را تشکیل می دهد. صنعت تولیدی تنها برای ۷٪ نیروی کار فرصت شغلی ایجاد می کند اما ۲۱٪ تولید ناخالص داخلی را تشکیل می دهد. تعداد محدود از شرکت های بزرگ در بخش سمنت و منسوجات فعالیت می کنند. ادامه خشونت ها، مارکیت داخلی کوچک، هزینه بلند ترانسپورت، عدم موجودیت مهارت مدیریتی و اجرایی کافی، و کمبود مواد خام مانع رشد چشم گیر صنعت تولیدات شده است.

13. **پایه های باریک اقتصادی افغانستان** در ترکیبی از صادرات افغانستان (شکل ۱) انعکاس یافته است. تولیدات زراعتی و صنعت های مربوط به زراعت کالای های صادراتی کشور را تشکیل می دهند که در مقابل وضعیت اقلیمی و نوسانات بازار بسیار حساس می باشد. صادرات قالین به عنوان کلیدی ترین وارد کننده اسعار خارجی حایز اهمیت است. افغانستان در سال ۲۰۱۳ میلادی ۴۵۲۰۰۰ تن قالین به ارزش ۲۱۲.۶ میلیون دالر میباشد، اما در سال ۲۰۱۵، صادرات قالین دو برابر بیشتر گردیده و روی این رقم فقط ۲۳۹ میلیون درآمد به وجود آورد و این نشان دهنده کاهش ۴۵ درصدی قیمت هر تن

⁶ تراکم مقایسوی نفوس (نفر فی کیلومتر مربع)، منگولیا ۱.۹، قزاقستان ۶، ترکمنستان ۱۱، ایران ۴۸، تاجکستان ۶۰، ازبکستان ۷۲ و پاکستان ۲۴۰.

⁷ بانک جهانی و جمهوری اسلامی افغانستان، وزارت اقتصاد. ۲۰۱۴. گزارش وضعیت ولایات افغانستان. کابل.

⁸ بانک انگشاف آسیایی، ۲۰۱۴. شاخص های کلیدی آسیا و پاسیفیک. مانیلا.

صادرات (۲۰۱۵/۲۰۱۴)

نوت: ارزش مجموعی صادرات = ۵۷۱ میلیون دالر
منبع: جمهوری اسلامی افغانستان، اداره احصاییه مرکزی، ۲۰۱۵. سالنامه احصاییوی افغانستان. ۲۰۱۴-۲۰۱۵، کابل

واردات با توسط کشورهای تولیدی (۲۰۱۵/۲۰۱۴) (%)

منبع: جمهوری اسلامی افغانستان، اداره مرکزی احصاییه، ۲۰۱۵. سالنامه احصاییوی ۲۰۱۴ - ۲۰۱۵، کابل

قالین را نشان می دهد^۹. درآمد از صادرات کشور به هیچ وجه برای پرداخت هزینه واردات اساسی کافی نیست. این درآمد تنها ۷.۴٪ هزینه واردات سال ۲۰۱۴ - ۲۰۱۵ را تحت پوشش قرار دارد.

۱۴. شکل دوم کشورهای را نشان می دهد که افغانستان از آنها اجناس مورد نیاز را وارد می کند. ایران، پاکستان و جمهوری خلق چین تقریباً نیم از واردات افغانستان را فراهم می کنند. کتله بزرگی از تجارت خارجی افغانستان از بنادر سرحدی هرات (ایران)، جلال آباد (پاکستان)، آقینه (ترکمنستان) و مزار شریف (ازبکستان) عبور می کند. این گذرگاه های مرزی زمینه عبور و مرور تقریباً دو سوم تجارت افغانستان را فراهم می کند.

۱۵. وضعیت مالی غیرمتوازن کشور یکی دیگر از پیامدهای پایه های ضعیف اقتصاد کشور است. از آغاز انتقال سیاسی و امنیتی و در این دو سال وضعیت مالی به وخامت گراییده است. در سال

۲۰۱۴ - ۲۰۱۵ عواید دولت ۳۴٪ بودجه عادی و انکشافی را تشکیل می داد در حالیکه عواید داخلی تنها ۴۵٪ بودجه عادی را تمویل نمایند. برای پر کردن خلای مالی نیاز به وسعت دادن اساس مالیه است^{۱۰}. وابستگی افغانستان به مقدار کم صادرات کشور را در معرض شوک های خارجی و تغییرات ناگهانی در فعالیت های اقتصادی قرار می دهد. به همین دلیل متنوع سازی اقتصادی باید یکی از اولویت های عمده پالیسی و ریفورم اقتصادی کشور باشد. در صورتیکه منابع طبیعی استخراج گردد و هزینه اجناس جهانی توسط آن پرداخته شود، استراتژی ها در دراز مدت نتیجه خواهد داد. تفاهم نامه تسهیل تجارت با سازمان تجارت جهانی فرصت های کاهش هزینه تجارت و افزایش تجارت را فراهم آورده و توقع می رود صادرات متنوع شده و افزایش یابد.

۱۶. توقع می رود که منابع طبیعی بکر افغانستان منحصراً انگیزه دهنده رشد اقتصاد کشور عمل کند. افغانستان دارای ذخایر معدنی بزرگ مانند معادن

^۹ جمهوری اسلامی افغانستان، اداره احصاییه مرکزی، ۲۰۱۵. سالنامه احصاییوی افغانستان، ۲۰۱۴-۲۰۱۵. کابل.

^{۱۰} بانک انکشاف آسیایی، ۲۰۱۵. چشم انداز بانک انکشاف آسیایی ۲۰۱۵. تامین مالی رشد آینده آسیا. مانیتلا

معادن مس عینک

موضوع معادن مس عینک مثال خوبی برای توضیح دادن چالش های موجود فرا راه صنایع استخراجی کشور و نیاز مبرم به ساختار زیر بنای ترانسپورت است.

در آغاز مناقصه مس عینک توسط دولت موفق بود و یکی از کارهای برجسته در راستای توسعه کشور شمرده می شد. معادن مس عینک با ظرفیت ۲۴۰ میلیون تن و ارزش ۳ میلیارد دلار در ۴۰ کیلومتری کابل موقعیت دارد و یکی از بزرگترین پروژه های معدن افغانستان به حساب می آید. در سال ۲۰۰۷ میلادی امتیاز توسعه و اجاره ۳۰ ساله به یک شرکت سرمایه گذاری مشترک چینیایی اعطا گردید. دولت افغانستان توقع داشت که این پروژه ۷۰۰۰ فرصت شغلی ایجاد کند و ۱.۲ میلیارد دلار به اقتصاد ملی سود برساند. این پروژه با زیربناهای فرعی مرتبط بود. زیربناهای فرعی شامل دستگاه برق به ظرفیت ۴۰۰ مگا وات، سیستم آبرسانی، گزینه خط آهن بطرف شمال، شرق و جنوب که سیستم خط آهن منطقه را باهم وصل می ساخت. پیش از شروع ساختمان مسائل جدی محافظتی باید حل می شد چون فعالیت در این ساحه باعث تخریب آثار تاریخی و میراث راه ابریشم می شد. بیشتر از ۵۰۰ کارمند وزارت های اطلاعات و فرهنگ و معادن مصروف بازیابی آثار فرهنگی- تاریخی بودند. نگرانی طولانی دیگر موقعیت این معدن در نزدیکی آب های زیر زمینی و خیزش آب های زیر زمینی میباشد که باعث افزایش خطر ابتلا به آلودگی آب های زیرزمینی گردد.

از اعطای امتیاز هشت سال گذشته است و شرکت چینیایی می خواهد روی بعضی موارد قرار داد مانند پرداخت حق امتیاز، ساخت دستگاه های برق و ساخت خط آهن دوباره گفتگو کند.

منبع: مشاوران بانک انکشاف آسیایی: ۴) http://www.afghan-bios.info/index.php?option=com_afghanbios (۲۰۱۵ جون)

کنند.

اما مردم بعضی از ولایات بیشتر از حد اوسط ملی، الی ۱۰۰٪ زیر خط فقر زندگی می کنند. از ۳۴ ولایت ۱۰ ولایت خیلی بیشتر از حد اوسط ملی زیر خط فقر قراردارند (جدول ۲). رابطه مهمی بین فقر و شاخص های دیگر اجتماعی وجود دارد. برای مثال ۱۰ فقیرترین ولایت کشور بیشتر از نرخ ملی کمبود کالوری در حدود ۶۰٪ با کمبود کالوری دچار هستند. شاخص دسترسی به خدمات و زیربناها در کشور در جریان سال های ۲۰۰۸/۲۰۰۷ الی ۲۰۱۲/۲۰۱۱ بهبود یافته است که شامل بعضی شاخص ها در بین ۱۰ ولایت فقیر نیز می گردد. با این وجود دسترسی به خدمات و زیربناها هنوز هم به عنوان یک مشکل جدی باقی است. تنها ۴۵٪ از نفوس کشور به آب آشامیدنی صحی دسترسی دارد. دسترسی به آب آشامیدنی با ترانسپورت رابطه نزدیک دارد. گرچه گزارش

مس، آهن و طلا می باشد^{۱۱}. بر علاوه، افغانستان داری صنعت سنگ های قیمتی است و معادن فعال مرمر در موقعیت های مختلف چون بلخ، هلمند، هرات، کابل و کندهار موجود است. در کنار ذخایر نفت و گاز طبیعی در امتداد مرز های ازبکستان و افغانستان، ذغال سنگ که در گذشته سالانه ۱۸۰۰۰۰ تن آن استخراج می گردید، می تواند بار دیگر نقش مهم در تولید انرژی ایفا نماید. با توجه به قضیه مس عینک (باکس ۱)، توسعه صنعت وابسته به معدن باید همزمان با توسعه زیربناهای فیزیکی و ترانزیت صورت گیرد تا دسترسی به بازار ممکن گردد. برای جذب سرمایه گذاری و ادامه فعالیت های سرمایه گذاری بدون وقفه، در قدم نخست باید وضعیت امنیت بهبود یابد.

۱۷. فقر. سطح فقر در افغانستان بلند است و تقریباً ۳۶٪ نفوس کشور زیر خط فقر زندگی می

^{۱۱} به اساس سروی جیولوژیکی ایالات متحده امریکا، معادن مشهور افغانستان شامل مس، آهن، سلفر، بیرایت، تالک، کرومیت، مگنیزیم، نمک، میکا، مرمر، عقیق، یاقوت، زمرد، نکل، طلا، نقره، سرب، جست، بریلیوم، بیوکسیت و لیتیوم می باشد. بزرگترین معدن مس در مس عینک ولایت لوگر و معدن آهن حاجی گک ولایت بامیان موقعیت دارند.

۰۱ فقیرترین ولایات کشور : شاخص های ولایتی

ولایت	تراکم نفوس		فقر		کمبود کالوری		دسترسی به آب پاک		دسترسی به برق	
	نفوس کیلومتر مربع	انحراف از اوسط ملی (%)	نرخ (%)	انحراف از اوسط ملی (%)	نرخ (%)	انحراف از اوسط ملی (%)	نرخ (%)	انحراف از اوسط ملی (%)	نرخ (%)	انحراف از اوسط ملی (%)
تخار	75	93	65	81	56	60	61	36	59	-14
لغمان	100	158	64	78	72	106	54	20	71	3
زابل	18	-55	63	75	82	134	10	-78	22	-68
بدخشان	20	-47	63	75	82	134	37	-18	57	-17
سرپل	31	-81	59	64	56	60	23	-49	84	22
غور	17	-57	53	47	22	-37	20	-56	90	30
جوزجان	45	17	51	42	28	-20	25	-44	60	-13
سمنگان	31	-21	48	33	41	17	20	-56	59	-14
ارزگان	27	-30	48	33	61	74	7	-84	7	-90
غزنی	50	29	46	28	59	69	40	-11	75	9
اوسط ملی	39	0	36	0	35	0	45	0	69	0
اوسط انحرافی		1		56		60		-34		-15

منبع: بانک جهانی و وزارت اقتصاد جمهوری اسلامی افغانستان. ۲۰۱۴. گزارش وضعیت اقتصادی و اجتماعی افغانستان. کابل

وضعیت اقتصادی و اجتماعی افغانستان^{۱۲} هیچ گونه شاخصی را در مورد دسترسی مردم به سرک های قابل استفاده در هرگونه آب و هوا را نشان نمی دهد، اما به اساس فرضیه تراکم سرک افغانستان ۱۵ کیلومتر سرک در هر ۱۰۰ کیلومتر مربع احتمالاً پایین است.^{۱۳}

ب. عملکرد سکتور

۱۸. عمومی. عملکرد سکتور ترانسپورت باید با در نظر داشت زمینه کشور و اقتصاد سیاسی ارزیابی گردد. مشکلات گسترده و درازمدت صلح و نظم و آفات طبیعی روی خدمات رسانی زیربناها و عملکرد پروژه ها تاثیر داشته اند. این مشکلات دلیل عمده عدم حل شدن مشکلات

سکتور با وجود تلاش های مشترک دولت و همکاران انکشافی می باشد. کاهش منابع مالی، عدم هماهنگی نهادها، فعالیت های ضعیف اقتصادی، روابط ضعیف تجاری و تخریب زیربناها از جمله چالش های دیگر می باشند. برعکس بازسازی و مدرن سازی سیستم ترانسپورت در اولویت آجدای اصلاح کشور قرار دارد.

۱۹. سیستم ترانسپورت افغانستان شامل سرک، هوانوردی ملکی، خط آهن و آب های زمینی می باشد. در سال ۲۰۱۴/۲۰۱۵ میلادی ترانسپورت سرک ۷۳۴۴ میلیون تن-کیلومتر را تولید کرد در حالیکه خط آهن نوبنیاد با طول کم ۷۵ کیلومتری اش تقریباً ۱۰۰ میلیون تن-کیلومتر تولید کرد^{۱۴}. استفاده از آبراه داخلی مختص به دریای آمو و

^{۱۲} بانک جهانی و وزارت اقتصاد. گزارش وضعیت اجتماعی و اقتصادی. ۲۰۱۴. کابل

^{۱۳} در مقایسه با کشور های دیگر، تراکم سرک ها در منگولیا ۲، در قیرغیزستان ۹، پاکستان ۳۳، سریلانکا ۱۶۷ و بنگلادیش ۱۸۰ می باشد.

^{۱۴} به اساس ۲۵.۴ میلیون تن حجم حمل و نقل و بطور اوسط، فاصله ۲۸۹ کیلومتر. اداره مرکزی احصاییه. سالنامه احصاییوی ۱۵/۲۰۱۴. کابل

دریای پنج می باشد که شیرخان بندر، تنها بندر آبی در آن موقعیت دارد. این کشور دارای 5 میدان هوایی های بزرگ و 39 فرودگاه کوچک میباشد. میدان های هوایی کابل و هرات مطابق به معیارهای سازمان هوانوردی جهانی ساخته شده اند و میدان های هوایی مزار شریف، جلال آباد و کندهار به زودی با این معیارها عیار خواهند شد.

20. خط آهن. ساخت و تکمیل خط آهن ۷۵

کیلومتری حیرتان - مزار شریف در سال ۲۰۱۱ میلادی آغاز بهره برداری از خط آهن در افغانستان بود. موقعیت جغرافیایی در آسیای مرکزی و منابع طبیعی غنی افغانستان در آینده ها باعث ایجاد حجم زیاد ترافیک کالا در فاصله های دور خواهد شد و احتمالاً ایجاد یک شبکه وسیع خط آهن را تضمین خواهد کرد. تا زمانی که این اتفاق می افتد، این خط کوتاه به احتمال زیاد از لحاظ اقتصادی یا مالی قابل دوام نخواهد بود. ارقام عوایداتی نشان می دهد که میزان ترافیک از ۴ میلیون تن در سال ۲۰۱۲ به ۲.۴ میلیون در سال ۲۰۱۴ رکود داشته است¹⁵. ترافیک در این خط آهن یکطرفه است و وابسته به واردات از کشور ازبکستان می گردد که شامل حجم زیاد مواد سوخت و ساختمانی می باشد. رسیدن اولین قطار جمهوری خلق چین در بندر حیرتان در سپتامبر ۲۰۱۶ یک پیشرفت انگیزه دهنده است¹⁶. این قطار از شهر نانتونگ ولایت جنوبی جینگسو با ۸۴ کانتینر معادل به ۱۲۰۰ تن اموال تجاری حرکت کرد. اجازه ترافیک، یک سرویس قطار هفتگی تا پایان سال ۲۰۱۶ آغاز خواهد شد. در صورتی که مقامات ازبکستان اجازه دهد، در هر هفته یک قطار این مسیر را پیموده و به بندر حیرتان می آید.¹⁷

21. عوامل مختلف پشت عدم استفاده کافی از خط آهن مذکور نهفته است. بیروگرایی بیش از حد در دو طرف مرز افغانستان و ازبکستان باعث

تاخیر و توقف بیش از حد کالاها می گردد. به همین دلیل تعداد زیادی از تاجران اموال تجاری شان را از طریق بندر آقینه از ترکمنستان وارد می کنند. ایستگاه نائب آباد که در ۲۴ کیلومتری مزار شریف و آخرین نقطه خط آهن می باشد دارای دفتر گمرکات و بانک رسمی برای جمع آوری عواید نیست. عملکرد شرکت دولتی که مسئول بارگیری و تخلیه واگن ها می باشد قناعت بخش نیست.

22. دولت افغانستان امتیاز بهره برداری عملیاتی ۵ ساله اس ای سوگدیانا ترنس، سببیدی خط آهن ازبکستان را از طریق اداره خط آهن افغانستان در سال ۲۰۱۲ میلادی عقد نموده است. این امتیاز شامل امتیاز انحصاری برای ارائه خدمات تجاری خط آهن می شود. بهر حال دولت افغانستان از صاحب امتیاز در مقابل خطر کاهش ترافیک و هزینه های حفظ و مراقبت حمایت خواهد کرد. هزینه حفظ و مراقبت از عواید حمل و نقل پرداخته می شود و دولت کم و کسرهای بالقوه را پرداخت می نماید. با کاهش ترافیک، عواید کنونی برای پرداخت هزینه های عملیاتی کافی نیست و دولت باید عملیات خط آهن را سببیدی نماید.

23. **سرک.** شبکه سرک افغانستان شامل سرک های منطقوی، ملی، ولایتی، روستایی و شهری می شود و بین ۹۳۰۰۰ کیلومتر تا ۱۴۰۰۰۰ کیلومتر تخمین شده است. طول دقیق سرک های روستایی در دست نیست. سیستم طبقه بندی رسمی هنوز معرفی نشده است. تلاش های گسترده برای وسعت شبکه سرک در ۵۰ سال اخیر صورت گرفته و تاکید زیادی روی اعمار سرک حلقوی صورت گرفته است. سرک حلقوی کابل را به کندز و مزار شریف در شمال، هرات در غرب و کندهار در جنوب و دوباره کابل وصل می کند و دارای ۲۳۰۰ کیلومتر طول می باشد. از اوایل دهه ۱۹۷۰ تا سال ۲۰۱۵ شبکه اصلی سرک از ۱۴۰۰۰ کیلومتر به ۲۳۰۰۰ کیلومتر وسعت یافته

15 سطر ۱۳۲۸۵ حساب عواید وزارت فواید عامه در سال ۲۰۱۳ ۳۰.۱ میلیون دالر و در سال ۲۰۱۴ ۰.۹ میلیون دالر را نشان میدهد. به اساس نرخ حمل نقل ۱۰ دالر فی تن، یان رقم ۳.۱ میلیون تن و ۰.۹ میلیون تن مال تجاری را نشان م ی دهد. وزارت مالیه. ۲۰۱۵. اسناد بودجه. سال مالی ۱۳۹۴. کابل.

16 قطار چینی بخاطر نگرانی ازبکستان و پیشنهاد آنها برای انتقال کالا توسط کشتی از دریای آمو بخاطر کنترل دقیق و بارگیری قطار در ازبکستان، خالی به چین برگشت. مریم امینی. ۱۳ کتوبر ۲۰۱۶. راه ایرشیم چین در افغانستان با مانع برخورد، سی ان بی سی. <http://www.cnbc.com/2016/10/13/chinas-silk-road-railway-disrupted-by-uzbekistan-security.html>

17 قطار چینی به حیرتان رسید. ۷ سپتمبر ۲۰۱۶. مجله راه آهن. <http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/chinese-freight-train-reaches-hairatan.html>

توسعه شبکه اصلی سرک افغانستان

2015		1979		1971		جزئیات سرک
%	کیلومتر	%	کیلومتر	%	کیلومتر	
40.6	9,234	14.1	2,504	15.4	2,200	استفالت
57.2	13,037	21.9	3,904	20.2	2,900	جغلی
2.2	492	64.0	11,380	64.4	9,207	خاکی
100.0	22,763	100.0	17,788	100.0	14,307	مجموع
3.9	3,599	3.1	3,242	12.9	2,291	منطقوی
6.1	5,640	4.6	4,884	17.7	3,145	ملی
14.5	13,524	9.1	9,656	49.8	8,871	ولایتی
24.5	22,763	16.8	17,782	80.4	14,307	مجموع شبکه اصلی
75.5	70,000	83.2	87,830	19.6	3,481	دیگر
100.0	92,763	100.0	105,612	100.0	17,788	مجموعه

منبع: حکومت افغانستان. ۲۰۱۱. کلستر توسعه زیربناها: برنامه دهلیزهای منابع منطقوی. کابل. بانک انکشاف آسیایی. ۱۹۷۳. ارزیابی پروژه توسعه سرک دره هلمند در افغانستان. مانایلا

است. در زمان مشابه سرک های اسفالت شده از ۱۵٪ به ۴۱٪ افزایش یافته است. (جدول ۳). در حال حاضر اکثر سرک های منطقوی و ملی اسفالت اند و یا هم اسفالت شده بودند و در عدم حفظ و مراقبت اکثر بخش های شان از بین رفته اند. ۸۵٪ شبکه سرک در حال حاضر وضعیت بدی دارند.¹⁸

24. جدول ۳ توسعه شبکه سرک و ویژگی های سطح سرک را نشان می دهد. ارقام این جدول تخمینی هستند. وزارت فواید عامه به عنوان اداره مسئول هنوز فهرست موجودی سرک ها را با موقعیت، معیار، وضعیت کنونی و معلومات ترافیک ایجاد نکرده است. از سال ۲۰۰۷ میلادی به بعد دونه ها فعالیت های گوناگون را حمایت کرده اند که در نهایت به یک سیستم مدیریت دارایی سرک منجر می شود. اما تا کنون معلومات در باره طول و موقعیت، معیارهای انجیری، وضعیت سرک و ترافیک در دسترس نیست. واضح است که این چالش ها موثریت تلاش های تحت پلان برای سرمایه گذاری روی

سرک و حفظ و مراقبت آن که وابسته به معلومات اینچنینی است، را کاهش می دهد.¹⁹

25. گرچه بخش های زیاد سرک حلقوی اعمار شده اند و در حال اعمار اند اما حفظ و مراقبت ناکافی دسترسی و پویایی بهتر را کاهش داده است. گذرگاه و تونل سالنگ مثال خوبی برای این ادعا است. گذرگاه سالنگ با وصل کردن دو مرکز اقتصادی، کابل و شمال، اقتصاد افغانستان را یک پارچه می کند. تونل سالنگ تنها گذرگاهی است که شمال و جنوب را بهم وصل می کند و در طول سال قابل استفاده می باشد. در عدم موجودیت این تونل، سفر ۱۰ ساعته کنونی به ۷۲ ساعت افزایش می یابد. پنجاه سال خدمات، اعمال تخریبگرایانه جنگ، تصادف ها، آتش سوزی ها و عدم موجودیت حفظ و مراقبت مناسب باعث تخریب این تونل گردیده است. وضعیت کنونی به دلیل عدم موجودیت سیستم تهویه درست، روشنایی کم و فرش نامناسب برای استفاده کننده گان خیلی خطر ناک است. این در حالی است که روزانه

¹⁸ بانک انکشاف آسیایی. ۲۰۱۴. راهنمای استراتژیک حمایت همکاران انکشافی از حفظ و مراقبت سرک ها در افغانستان. مانایلا

¹⁹ تجدید ماستر پلان کنونی و پروژه حفظ و مراقبت موقتی اداره انکشاف بین المللی ایالات متحده آمریکا مثال های این ادعا اند.

حدود ۱۰۰۰۰ عراده از این گذرگاه عبور و مرور می کند.

26. **هوانوردی ملکی.** ترانسپورت هوایی توسط چندین شرکت های ملی و بین المللی انجام می شود و میدان هوایی کابل شلوغ ترین میدان هوایی کشور می باشد. نمایه ای از سکتور فرعی هوانوردی ملکی در ضمیمه شماره ۲ ذکر گردیده است.

27. بزرگترین چالشی که فرا راه هوانوردی ملکی افغانستان است، انتقال مسئولیت ها از نیروهای ائتلاف بین المللی به ادارات دولتی افغانستان می باشد. در حالی که این انتقال هنوز ادامه دارد، گرچه دو قدم مهم در این راستا از سال ۲۰۱۲ تا کنون برداشته شده است. دولت افغانستان قانون هوانوردی ملکی را در ۲۲ اکتوبر ۲۰۱۲ تصویب نمود و اداره هوانوردی ملکی را تاسیس نموده است. گرچه مطابق به پلان اداره هوانوردی ملکی باید تا اکتوبر ۲۰۱۴ ظرفیت انجام تمام عملیات ها را دریافت می کرد که تا اکنون صورت نگرفته است. قدم دیگری در این راستا انتقال مسئولیت های ترافیک هوایی و کنترل هوا به اداره هوانوردی ملکی در سال ۲۰۱۵ است. اما بخشی از خدمات توسط فراهم کننده های خارجی فراهم می شود، برخلاف گذشته اداره هوانوردی ملکی هزینه این خدمات را پرداخت می نماید.

28. عدم موجودیت تسهیلات و زیربناهای کافی، حفظ و مراقبت ناکافی از امکانات موجود، سرمایه گذاری ناچیز سکتور خصوصی در بخش های که مناسب سکتور خصوصی اند از چالش های موجود فرا راه هوانوردی ملکی است. اداره هوانوردی ملکی برای جذب و حفظ کارمندان شایسته معاشات رقابتی را معرفی نکرده است. تعداد زیادی از کارمندان این اداره معیارها و شرایط سازمان هوانوردی بین المللی را پوره نمی توانند. انسیتیویت هوانوردی ملکی به منظور تسهیل پروسه انتقال و فراهم آوری منابع انسانی برای نیازهای طولانی مدت اداره هوانوردی ملکی ایجاد شده است. این انسیتیوت برای جذب، تربیه و تصدیق کارمندان افغان هوانوردی، تطبیق مقرر ها و طرز العمل های سازمان

هوانوردی جهانی و نظارت بر توانایی نظارتی اداره هوانوردی ملکی از کارشناسان خارجی بهره خواهد برد. این انسیتیوت برای ادامه فعالیت در ۵ سال آینده نیازمند به بودجه برای زیربنا و منابع بشری است. بخش عمده بودجه مورد نیاز از تکس پرواز شرکت های بین المللی که از فضای افغانستان عبور می کنند، به دست می آید.

29. روی توسعه میدان هوایی کابل سرمایه گذاری خواهد شد. میدان هوایی کابل در سال ۲۰۱۴ تکمیل گردید و در حال حاضر بیشتر از ظرفیت دیزاین شده آن استفاده صورت می گیرد (استفاده اضافه تر از ظرفیت ترمینال این میدان هوایی صورت گرفته است و نه از رن وی نشان (Runway)). بر علاوه اکثر وسائل، امکانات کنترل ترافیک هوایی توسط ناتو مورد استفاده قرار گرفته و از کار افتاده اند، باید تبدیل شوند. ارتقای ظرفیت نیز باید روی برنامه های آموزشی هوانوردی متمرکز گردد.

30. برای حل این موضوعات باید روش جامعی روی دست گرفته شود. تهیه ماستر پلان هوانوردی ملکی بهترین گزینه خواهد بود. هدف اصلی این ماستر پلان خدمات رسانی درست میادین هوایی برای خطوط هوایی داخلی و خارجی خواهد بود. در کنار شناسایی نیازمندی های زیربنایی، این ماستر پلان باید روی نیازمندی های ارتقای ظرفیت نیز تمرکز کند. در حال حاضر زیربنای کنترل ترافیک هوایی هنوز هم توسط فراهم کنندگان خدمات نظامی فراهم می شوند که باید توسط پرسونل افغانی جایگزین شوند. جایگزینی تجهیزات کهنه و از کار افتاده همزمان با انتقال مسئولیت صورت می گیرد و ساخت مکانی برای برنامه های آموزشی ملی نیز ضروری پنداشته می شود.

ج. موضوعات استراتژیک

31. **مرور کلی.** وضعیت شکننده و جنگ زده افغانستان عمده ترین چالش فرا راه سکتور ترانسپورت می باشد. کشور در کنار آسیب پذیری

از تغییر اقلیم و آفات طبیعی از نهاد ها و حکومت داری ضعیف، اختلال اقتصادی و اجتماعی و نا امنی رنج می برد. چالش های دیگر شامل جغرافیای کشور می شود. نفوس پراکنده و وسعت ساحاتی که باید تحت پوشش ترانسپورت قرار گیرد چالش دیگری است. آسیب پذیری افغانستان از آفات طبیعی وضعیت را شکننده تر می کند. از سال ۱۹۹۸ تا کنون حدود ۷ میلیون نفر از آفات طبیعی و حادثات آب و هوایی شدید مانند خشک سالی، زمین لرزه، امراض ساری، طوفان ریگ و زمستان های سخت متأثر شده اند. بر علاوه تغییر اقلیم باعث افزایش درجه حرارت، کاهش باران، افزایش شدت باران و کاهش کلی بارش خواهد شد.²⁰

32. فراهم آوری شبکه ابتدایی ترانسپورت یک نیاز اقتصادی و اجتماعی هر کشور است. مشکل افغانستان برای داشتن چنین شبکه عبارت است از منابع مالی کم، نیاز به رشد اقتصادی، حجم ترافیک که اکثراً کمتر از معیار پویایی تحلیل های سرمایه گذاری مرسوم می باشد. در عین زمان این کشور با تقاضای فزاینده دسترسی منطقی به تجارت بخاطر موقعیت اش و برای ارضای نیازهای ترانزیتی همسایه ها روبرو می شود. این موضوع شامل تمام انواع ترانسپورت می شود اما، خط آهن بخاطر سرمایه گذاری گسترده از اهمیت خاص ای برخوردار است.

33. چالش عمده دیگر ایجاد شرایط برای پایداری سکتور ترانسپورت است. توافق با تغییرات اقلیمی و پیش بینی اقلیم بخاطر آسیب پذیری زیربنای ترانسپورتی افغانستان از این ناحیه، اولویت کلیدی پنداشته می شود. بر علاوه، بعد مالی پایداری یک موضوع همیشگی بوده است. گرچه با گذشت هر سال منابع مالی بیشتر برای سکتور ترانسپورت در نظر گرفته می شود، اما هنوز هم برای حفظ و مراقبت بودجه کم اختصاص داده می شود. تا

نمونه تخصیص گذشته برعکس نگردد، با اضافه کردن دارایی های جدید وضعیت بدتر از این خواهد شد. مشکلات پایداری کنونی تا حد زیاد از عدم موجودیت حاکمیت مناسب شامل میکانیزم مالی، نهادی و پلانگذاری سکتور منشأ می گیرد.

34. پلانگذاری و پالیسی ترانسپورت. پلانگذاری در بخش عامه پیچیده است. برای تدوین یک دیدگاه و تعیین اهداف مرتبط، توافق روی پالیسی ها، طرح استراتژی، فعالیت ها و پروژه ها برای تطبیق نیاز به هماهنگی و اجماع است. این کار زمان گیر بوده و دارای روند تکراری است و رسیدن به هدف از قبل تعیین شده هیچ گاه حتمی نیست. تجربه جهانی نشان می دهد که پیشنهادات تخنیک پلانگذاران توسط همکاران وابسته به سیاست رد می شود.²¹ این موضوع باور به منطقی و ساده بودن پلانگذاری را تضعیف می کند. برخلاف ملاحظات احتیاطی، روند پلانگذاری و تصمیم گیری سکتور ترانسپورت افغانستان ساختار خوب داشته، گرچند مسئولیت های پراکنده سکتور تطبیق پلان های منسجم را به مشکل مواجه می سازد. بر علاوه نگرانی های دونه ها در روند پلانگذاری غالب می شوند. تعجب آور نیست که ۴۸٪ کمک های خارجی بیرون از سیستم بودجه دولت به مصرف می رسد و غیر اختیاری تطبیق می شوند. واضح است که پلان گذاری در چنین شرایطی مشکل است.²²

35. روش پلانگذاری کنونی در افغانستان روش پایین به بالا است. مقامات ولایتی پروژه ها را به اساس نیاز های شان تعیین می کنند و آنرا به دولت مرکزی برای بررسی بیشتر می فرستند. بطور مشخص شورا های انکشافی ولایتی پروژه ها را شناسایی نموده به وزارت مربوطه عرض بررسی ارسال می کنند. در مرکز وزارت اقتصاد و وزارت مالیه نقش کلیدی بازی می کنند. وزارت اقتصاد از طریق بخش هماهنگی مساعدت ها

20. برنامه محیطی ملل متحد. ۱۱ اکتوبر ۲۰۱۲. افغانستان، برنامه محیطی ملل متحد ابتکار ۶ میلیون دالری را برای توافق جوامع با تغییر اقلیم آغاز کرد. <http://www.unep.org/newscentre/Default.aspx?DocumentID=2697&ArticleID=9300&l=en>

21. سیو لیندبلوم. ۱۹۵۹. مروری بر اداره عامه ۱۹: ۷۹-۸۸؛ و لیدبلوم ۱۹۷۹. مروری بر اداره عامه ۳۹: ۵۱۷-۵۲۶.

22. برعکس همکاری های اختیاری از سیستم مدیریت مالی دولت (خزائن، تفتیش و تدارکات) عبور می کند که به سادگی می شود منابع را به اولویت های استراتژیک اختصاص داد. دولت افغانستان. ۲۰۱۱. تامین مالی اختیاری: رهنا برای همکاران انکشافی. نسخه اول. کابل

اولویت های ملی را مشخص نموده و برنامه ملی دارای اولویت را برای مشخص کردن پروژه ها آماده می کند. فعالیت های واحد های بودجی دیگر به برنامه های فرعی تقسیم بندی شده و سپس برنامه ها ایجاد می شوند. برنامه ها ارتباط با پالیسی حکومت را نشان می دهند. حکومت بدین وسیله به پارلمان و مردم در مورد فراهم آوری خدمات آگاهی می دهد. برنامه ملی دارای اولویت به ۸ گروه تقسیم گردیده که یکی از این گروه زیر بنا می باشد. وزارت اقتصاد پروژه های پیشنهادی را به کمک پلان ها و اولویت های حکومت برای تطبیق استراتژی انکشافی افغانستان بررسی می کند. وزارت مالیه از طریق کمیته بودجه پروژه ها را بررسی نموده و منابع نیازمندی های گروه مربوط را که در بخشنامه بودجه ۱ ذکر گردیده تعیین می کند. به تعقیب آن بخشنامه بودجه ۲ بسته منابع را به پیشنهادهای مشخص پروژه ای تفسیر می کند. پلانگذاری بودجه در افغانستان چارچوب میان مدت ۳ ساله را پیروی می کند که به اساس آن پروژه های که در یک سال تطبیق نمی شوند به سال بعدی انتقال می کنند. شکل ۳ نمونه فعالیت های را که در روند بودجه شامل هستند نشان می دهد. در حقیقت این پروسه ممکن چندین بار تکرار گردد اما این روند باید طی یک سال تکمیل گردد.

36. پروژه ها در روند بودجه انتخاب می شوند. ریاست عمومی بودجه به ویژه کمیته بودجه که متشکل از وزارت مالیه و نمایندگان وزارت های اقتصاد، خارجه و اداره امور می باشد نقش کلیدی در انتخاب پروژه ها ایفا می کند. بودجه بعد از اعلام کمیته بودجه، به مجلس سنا فرستاده می شود. مجلس سنا معمولاً بودجه را به زودی تصویب می کند. برعکس در ولسی جرگه روند تصویب به کندی پیش می رود. اما ولسی جرگه بودجه خارجی را کنترل نمی تواند. در عدم موجودیت فورمول مشخص تخصیص بودجه برای ولایات تا حدی یک مسئله سیاسی است.

37. پیش نیاز پلانگذاری بهتر در سکتور ترانسپورت هماهنگی از طریق یک سازمان رکن اصلی و مجموع از پالیسی هایی است که آن سازمان تهیه و تطبیق کند. وزارت ترانسپورت باید این مسئولیت را به عهده گرفته و اداره مسئول پلانگذاری و پالیسی سازی ترانسپورت در افغانستان باشد.

38. **چندپارچگی دورنمای نهادی.** در افغانستان وزارت های فواید عامه، ترانسپورت و هوانوردی ملکی، شهر سازی، احیا و انکشاف دهات،

وزارت داخله و ادارات ولایتی با ترانسپورت سروکار دارند.

39. وزارت فواید عامه مسئولیت توسعه، بهره برداری و حفظ و مراقبت سرک های منطقه ای، ملی و ولایتی را به عهده دارد. وزارت فواید عامه سازمان بزرگی است و کارمندان این وزارت در مراکز و ولایات مستقر هستند. در جریان جنگ ها این وزارت تعدادی زیادی از کارمندان با تجربه اش را از دست داده است. در حال حاضر وزارت فواید عامه ۳۲۰۰ کارمند دارد که ۱۰۰۰ آن انجنیر و کارمند اداری است و ۲۰۰۰ آن اجیران مراکز حفظ و مراقبتی در ولایات هستند. تمرکز اصلی وزارت فواید عامه روی مدیریت پروژه های غیر اختیاری و اجرای پروژه های حفظ و مراقبت اختیاری کوچک می باشد. برای اجرای هرچه بهتر مسئولیت ها، کارمندان وزارت فواید عامه نیازمند بهبود مهارت هایشان هستند. بر علاوه برای بهبود وزارت نیاز به تغییر ساختار و پلان تجارتي است تا بتواند بصورت مناسب حاکمیت این سکتور را به پیش ببرد.

40. وزارت احیا و انکشاف دهات مسئولیت توسعه زیربنای روستایی بشمول سرک های روستایی را دارد. وزارت شهرسازی و ادارات شاروالی های محلی مسئولیت اعمار و حفظ و مراقبت سرک های شهری را دارند. وزارت ترانسپورت و هوانوردی ملکی مسئولیت تنظیم صنعت ترانسپورت سکتور خصوصی، هوانوردی ملکی و بهره برداری از میادین هوایی را دارد. وظیفه اولیه وزارت ترانسپورت و هوانوردی ملکی هماهنگی بین سکتور خصوصی، شرکت های ترانسپورتي بین المللی و تاسیس دفاتر در کشورهای دیگر بخاطر تسهیل تجارت می باشد. ریاست سکتور خصوصی وزارت ترانسپورت و هوانوردی ملکی معیار های تخنیکي را برای وسایط تجارتي خصوصی تنظیم نموده و در جریان جوازدهی و تجدید جواز آنها را بازرسی می کند. این وزارت همچنان از عراده جات

خصوصی و بس ها در مرز های ولایتی، ملی و حومه شهر های بزرگ عواید جمع آوری نموده و خدمات مسافر بری و حمل و نقل کالا را با استفاده از وسایط دولتی ارایه می نماید.

41. برای مدیریت قراردادهای بزرگ ملکی و توحید مسئولیت های ترانسپورت نیاز به ارتقای ظرفیت می باشد. گرچه به اساس گزارش تکمیلی استراتیژی انکشاف ملی افغانستان دست آوردهایی در زمینه وجود داشته اما بخاطر عدم موجودیت ظرفیت ۵.۴۳٪ بودجه انکشاف زیر بناها به مصرف رسیده است.²³

42. اصلاحات کافی گسترده سکتور موجوده برای تغییر ساختار نهادها و ادارات در مرحله دیزاین قرار دارد. اداره انکشاف بین المللی ایالات متحده امریکا (USAID) برنامه پایداری سکتور سرک را حمایت می کند. این برنامه روی ارتقای ظرفیت وزارت فواید عامه متمرکز می باشد. تاسیس اداره مستقل سرک و داشتن توانایی جذب و حفظ کارمندان مستعد در این میان برجسته به نظر می رسد. بر علاوه ایجاد صندوق وجهی مخصوص سرک ها نیز در نظر گرفته شده است. بعد از اختتام اعمار خط آهن حیرتان - مزار شریف اداره راه آهن افغانستان تاسیس گردیده و قانون خط آهن نیز معرفی گردیده است. مسئولیت های هوانوردی ملکی به اداره مستقل هوانوردی ملکی افغانستان انتقال یافته است.

43. مدیریت حفظ و مراقبت دارایی سرک. جنگ های چند دهه اخیر زیانهای زیادی را بر سرک های افغانستان وارد کرده است. در سال ۱۹۹۴ ۸۰٪ سرک های افغانستان در وضعیت بدی قرار داشتند و این وضعیت تا ۲۰۰۲ ادامه داشت. برنامه های بزرگ بازسازی از سال ۲۰۰۲ آغاز گردید.²⁴ در این زمان تلاش های دولت برای بازسازی و بازیابی قابلیت خدمات رسانی زیر بناهای متمرکز بود که بازسازی سرک های تخریب شده توسط جنگ و بازسازی سرک های

23 دولت افغانستان. ۲۰۱۴. استراتیژی انکشاف ملی افغانستان (۲۰۱۳-۲۰۰۸): گزارش تکمیلی. کابل.

24 واحد بازسازی و نقل انتقالات افغانستان و اداره انکشاف بین المللی ایالات متحده امریکا. ۱۹۹۴. دیتابیس سوری حالت سرک های افغانستان. ۱۹۹۴-۱۹۹۱. کابل

هزینه مجموعی حفظ و مراقبت و سرمایه گذاری مجموعی روی سکتور سرک (میلیون دالر)

هزینه سرمایه گذاری	2010	2011	2012	2013	2014	اوسط سالانه
منابع حکومتی						
حفظ و مراقبت عادی	14.1	20.8	13.9	26.9	17.5	18.7
حفظ و مراقبت تونل سالنگ	4.3	5.2	2.1	5.4	3.5	4.1
مجموع	18.4	26.0	16.0	32.3	21.0	22.8
حمایت مالی دونه‌ها						
بازسازی و اعمار مجدد	909.0	381.0	416.0	325.0	634.0	533.0
هزینه مجموعی	927.4	407.0	432.0	357.3	655.0	555.8
A/(A+B)	2.0%	6.4%	3.7%	9.0%	3.2%	4.9%

بودجه حفظ و مراقبت سال ۲۰۱۴، ۲۹ میلیون دالر سهم صندوق وجهی بازسازی افغانستان را نشان نمی دهد
منبع: وزارت مالیه. ۲۰۱۵. اسناد بودجه ملی. سال مالی ۱۹۹۴. کابل

که بخاطر عدم موجودیت حفظ و مراقبت تحریب شده بود را شامل می شد.

۴۴. جدول ۴ ترکیب هزینه سرک از بودجه عادی در پنج سال گذشته را نشان می دهد. بودجه عادی از منابع خود دولت تأمین می شود و حفظ و مراقبت عادی را تمویل می کند. در حالیکه بودجه انکشافی توسط دونه‌ها تأمین می شود. بدون در نظر داشت وضعیت موجود سرک - تخریبات به اثر جنگ یا عدم حفظ و مراقبت - دونه‌ها از سال ۲۰۰۲ تا کنون به هدف بازسازی زیر بنا و بازگرداندن آنها به شرایط دوران قبل از جنگ تلاش های زیادی کرده اند. بدین منظور دونه‌ها دولت افغانستان را قادر به جایگزینی حفظ و مراقبت بازدارنده با بازسازی پر هزینه کرده اند که به نوبت خود چرخه اعمار - بی توجهی - اعمار مجدد را حاکم ساخته است.^{۲۵}

۴۵. در جریان ۵ سالی که در جدول ۴ نشان داده شده است حکومت بطور متوسط سالانه ۲۳

میلیون دالر روی حفظ و مراقبت عادی به مصرف رسانده است. این مقدار ۵٪ مجموع سرمایه گذاری روی سرک را تشکیل می دهد.^{۲۶} علاوه بر این ۸۲۲ دالر برای حفظ و مراقبت یک کیلومتر سرک ناکافی است.^{۲۷} هزینه های اعمار و بازسازی بیشترین بخش منابع را در بر می گیرد که به نوبه خود نیاز به حفظ و مراقبت بیشتر و در عین زمان حمایت از فرضیه اعمار-بی توجهی- اعمار مجدد را نشان می دهد. این روش منابع را بصورت جدی ضایع می سازد چون پس اندازی که از عدم حفظ و مراقبت عادی به دست می آید برای اعمار مجدد و بازسازی کافی نیست. افغانستان همواره از وابستگی حفظ و مراقبت به کمک های بین المللی ابراز نا امیدی کرده است. کشور به کمک های بین المللی خو گرفته است و این مسئله باعث افزایش هزینه انکشاف در کشور گردیده است.^{۲۸}

۴۶. پروسه دریافت بودجه برای حفظ و مراقبت از ارزیابی نیاز ها در سطح ولایات آغاز می شود.

^{۲۵} این روش به بنام پارادایم اعمار - بی توجهی - اعمار مجدد یاد می شود. فرض می شود که با مصرف کردن هر ۱ دالر روی حفظ و مراقبت پیش گیرانه، ۳ دالر در اعمار مجدد آینده صرفه جویی می شود. ۲۰۱۴. راهنمای استراتژیک برای همکاران انکشافی در بخش حفظ و مراقبت در افغانستان. مانپلا.

^{۲۶} حفظ و مراقبت یک فعالیت سالانه می باشد که به منظور حفظ سرک ها در وضعیت مطلوب و جلوگیری از تخریب قبل از وقت انجام می شود. معمولاً حفظ و مراقبت روتین شامل پرکاری و ترمیم تخریبات کوچک می شود.

^{۲۷} معیار بین المللی برای حفظ و مراقبت روتین از ۱۵۰۰ الی ۳۰۰۰ دالر فی کیلومتر نظر به فرش سرک و توپوگرافی می باشد. در افغانستان ۳۰۰۰ دالر فی کیلومتر کافی است.

^{۲۸} جمهوری اسلامی افغانستان. ۲۰۱۴. تحقق خود کفایی: تعهدات اصلاحات و همکاری مجدد. کانفرانس لندن برای افغانستان. دسمبر ۲۰۱۴. کابل

وزارت فواید عامه به نوبه خود نیاز های ۳۴ ولایات را مرور و منسجم نموده به وزارت مالیه و وزارت اقتصاد ارسال می کند. بعد از استماع بودجه وزارت مالیه بودجه سالانه حفظ و مراقبت را در روشنی با ادعای بودجی وزارت های دیگر تخصیص می دهد.

47. دولت جمهوری اسلامی افغانستان و دونه ها همواره روی داشتن یک رژیم ملی و سیستماتیک حفظ و مراقبت تاکید کرده اند تا بتواند بصورت صرفه جویانه زیر بناهای ترانسپورتی را ایجاد و حفظ و مراقبت نماید. بخاطر عدم موجودیت چنین رژیمی، نیاز مبرم و فوری به داشتن سیستم مدیریت دارایی سرک برای ایجاد یک چهار چوب حفظ و مراقبت احساس می شود.²⁹ ایجاد موجودی سرک برای ذخیره کردن معلومات کلیدی در باره سرک - طول، موقعیت، وضعیت و مقدار ترافیک - می تواند نقطه آغاز ایجاد این چارچوب باشد. باکس دوم خلاصه تلاش های ناموفق را برای ایجاد موجودی سرک و مدیریت دارایی سرک را نشان می دهد.

48. تلاش ها به منظور ایجاد اجزای سیستم مدیریت دارایی که شامل موجودی سرک و معلومات حالت سرک می باشد، در راه است. حمایت مالی دونه ها برای حفظ و مراقبت بر اساس معلومات سیستماتیک سرک صورت خواهد گرفت و در صورت عدم فراهم آوری این معلومات در اسرع وقت، حمایت مالی دونه ها قطع خواهد شد. بنا بر این دولت افغانستان ایجاد موجودی سرک و به تعقیب آن سیستم مدیریت دارایی جامع سرک را در اولویت خویش قرار دهد.

49. اندازه، وضعیت و مقدار ترافیک شبکه موجود وسعت حفظ و مراقبت و نیازهای مالی آن را مشخص می کند. حفظ و مراقبت آینده نه

تنها وابسته به موجودیت معلومات حالت سرک بلکه به رشد ترافیک و توسعه شبکه خواهد بود. غلبه سرمایه گذاری فعلی بر حفظ و مراقبت بدین معنی است که هر رشد افزایشی در ارزش دارایی نیاز به تامین مالی حفظ و مراقبت را حتمی می سازد. بنا براین باید میان سرک های جدید و حفظ و مراقبت سرک های قدیمی توازن ایجاد گردد. رسیدن به یک توازن مطلوب بخشی از مدیریت دارایی سرک پیشنهادی است. (برای جزئیات به ضمیمه ۳ مراجعه کنید.)

50. **تامین پایدار مالی دارایی.** این موضوع مربوط به خط آهن و سرک می گردد. در مورد خط آهن فعالیت کنونی فاقد میزان و ترافیک کافی برای پایداری مالی است. در اینصورت حمایت دولت اجتناب ناپذیر است. در مورد سرک ها منابع مالی که می تواند برای حفظ و مراقبت استفاده گردد کم است. موضوع دیگری پالیسی قیمت گذاری است که در ارتباط با تامین مالی روی دست گرفته می شود. به اساس اصول اقتصادی، مالیاتی را که روی استفاده از زیربنای دولت وضع می کند باید هزینه حفظ و مراقبت آنرا تامین کند. اصل استفاده کننده پرداخت می کند باید برای پوشش هزینه های حفظ و مراقبت سرک ها تطبیق شود.³⁰

51. حکومت افغانستان عواید سرک ها را از طریق انواع مالیات، تعرفه و فیس جمع آوری می کند. در سال ۲۰۱۴/۲۰۱۵ این عواید به ۶۹.۵ میلیون دالر می رسید. این مقدار نیازهای مالی حفظ و مراقبت عادی تمام سرک های افغانستان که در حیطه صلاحیت وزارت فواید عامه است را فراهم می کند.³¹ اما در عین سال وزارت مالیه ۲۱ میلیون دالر را برای وزارت فواید عامه اختصاص داد که تقریباً مساوی به تعرفه مواد نفتی می باشد. در کل عوایدی که از استفاده کننده گان سرک جمع آوری

²⁹ سیستم مدیریت دارایی شامل معیارهای انجیری و معیارهای تجارتی سالم و منطق اقتصادی است که وسیله برای تخصیص منابع نادر با روش منطقی را فراهم می کند.

³⁰ هدف این اصل تخصیص مطلوب منابع است که از طریق قیمت های به اساس هزینه و مالیات به دست می آید. در یک سیستم ترانسپورتی چند نمونه ای استفاده کننده مطابق منافع خودش مفید ترین نوع خدمات از لحاظ هزینه و کیفیت را انتخاب می کند. تعرفه وضع شده باید هزینه های حفظ و مراقبت، اعمار و هزینه تأثیرات سوء و منفی مانند آلودگی را پوشش دهد.

³¹ شبکه اصلی سرک ۲۲۷۰۰ کیلومتر است و از این مقدار ۳۰۶۰ دالر به هر کیلومتر می رسد که برای حفظ و مراقبت عادی کافی است.

راه پر پیچ و خم حفظ و مراقبت سیستماتیک

اداره انکشاف بین المللی ایالات متحده امریکا برنامه حفظ و مراقبت و ارتقای ظرفیت را در سال ۲۰۰۸ میلادی براه انداخت. این برنامه موجودی سرک و سروی حالت سرک را به عنوان اساس برنامه حفظ و مراقبت می شمرد. ارزیابی سال ۲۰۱۲ میلادی نشان داد که اقدامات ارتقای ظرفیت به دلیل عدم هیچ گونه مداخله وزارت فواید عامه نتایجی در پی نداشت.^۱

برای نظارت بر پروژه های زیربنایی اداره انکشاف بین المللی ایالات متحده امریکا، این اداره در سال ۲۰۰۹ مرکز معلومات افغانستان را به عنوان بخشی از پروژه ایجاد نمود که با استفاده از نقشه برداری با کیفیت عالی از هوا موجودی شبکه اصلی را تهیه کرد. در سال ۲۰۱۰ این موجودی با برنامه حمایت کنترول کیفیت و حمایت لجستیک (EQUALS) این اداره مدغم شد. EQUALS در سال ۲۰۱۴ مرکز معلومات کاملاً مجهز، کارمندان تعلیم دیده و حمایت تکنیکی برای استفاده درست از نرم افزار و سخت افزار را برای وزارت فواید عامه فراهم نمود. در سال ۲۰۱۴ وزارت فواید عامه مسئولیت پیشبرد و هزینه مالی این مرکز معلومات را به عهده گرفت. در سپتمبر ۲۰۱۵ تیم جی آی اس وزارت فواید عامه سرور جی آی اس را که از پروژه EQUALS به جا مانده بود به دست نثر سپرد و قرار بود استفاده کننده گان به سرور دسترسی داشته و توانایی ایجاد نقشه را داشته باشند. بخاطر بررسی معلومات و اینکه معلومات موجود، معلومات پروژه های که دونه ها فراهم کرده اند، را نمایش می دهد، جانب احتیاط را رعایت نمود.

در سال ۲۰۱۱ دیپارتمنت انکشاف بین المللی بریتانیا (DFID) برنامه بازسازی و حفظ و مراقبت سرک ها را آغاز نمود. در میان کارهای انجام شده این برنامه ایجاد چارچوب حفظ و مراقبت سرک های ملی و ولایتی بود. در سال ۲۰۱۳ این جزء برنامه آهسته به کندی پیش می رفت و DFID به این نتیجه رسید که وزارت فواید عامه دانش ابتدایی دارایی های موجود را ندارد. در سال ۲۰۱۳ DFID دفتر ملل متحد برای پروژه ها (UNOPS) را استخدام نمود تا از طریق پروژه KAC تطبیق این برنامه را سرعت بخشد. ارزیابی اساسی KAC نشان داد که پیچیدگی فعالیت های گذشته و کنونی دونه ها ظرفیت وزارت فواید عامه را به شدت بسط داده بود. به عنوان بخشی از برنامه DFID، پروژه KAC در سال ۲۰۱۴ پروژه های آزمایشی برای جمع آوری معلومات موجودی سرک را در دو ولایت آغاز نمود. معلومات متذکره در سرور جی آی اس وزارت فواید عامه ذخیره گردید. قرار بود پروژه KAC معلومات جمع آوری شده توسط پروژه های آزمایشی اش را اساس قرار داده و معلومات موجودی سرک تمام افغانستان را در حدود صلاحیت وزارت فواید عامه جمع آوری نماید. در اواسط سال ۲۰۱۵ معلومات این دو ولایت هنوز هم در معرض آزمایش قرار داشت و با همکاران ذینفع شریک نگردید. سروی حالت سرک که بصورت جدا گانه توسط KAC آغاز گردیده بود قرار است تا آخر ۲۰۱۶ تکمیل گردد.^۲

در سال ۲۰۰۳ بانک جهانی برای بهبود دسترسی و اتصال روستایی برنامه راه سازی روستایی (NRAP) را تاسیس نمود. اداره NRAP مرکز جی آی اس جداگانه را ایجاد کرد. این واحد در اوایل مختص به ساحات روستایی بود ولی بعدها تمام افغانستان را تحت پوشش قرار داد. تمرکز اصلی این واحد روی سرک های ثانویه بود و وزارت فواید عامه نیازمند ایجاد یک دیتابیس جامع و با توانایی نقشه برداری از شبکه اصلی بود. NRAP به مشوره KAC از نمونه و نرم افزار KAC برای سروی حالت سرک استفاده نمود تا معلومات هر دو سروی در عین نمونه ذخیره گردد. قرار بود NRAP سروی اش را در سال ۲۰۱۶ تکمیل کند اما شرکت کمپیوتر که در نیپال برای ادغام هر دو سروی موظف شده بود، با مشکل برخورد است.^۳

نوت:

- ۱ اداره انکشاف بین المللی ایالات متحده امریکا. ۲۰۱۲. گزارش نهایی: برنامه حفظ و مراقبت و ارتقای ظرفیت سرک ها – گزارش نهایی. کابل
- ۲ دیپارتمنت انکشاف بین المللی. مرور سالانه برنامه بازسازی و حفظ و مراقبت سرک. ۲۰۱۳.
- ۳ USAID. ۲۰۱۵. پلان کوتاه مدت برای تامین مالی موقتی حفظ و مراقبت سرک ها. کابل: وزارت فواید عامه افغانستان

گردد. هر قدر که رابطه بین دارایی ترانسپورت و استفاده کننده گان آن بیشتر گردد، هزینه به شکل مالیه بیشتر پرداخت می گردد. تعرفه بالای مواد نفتی انعکاس دهنده هزینه بالای استفاده کننده سرک است و از چشم انداز پالیسی قیمت گذاری سالم این گزینه، گزینه اصلی تامین مالی حفظ و مراقبت سرک ها می باشد. اما در حال حاضر عایدات این منبع برای حفظ و مراقبت سالانه کافی نیست.

می گردد بخشی از بودجه کلی دولت است و به سرک ها اختصاص داده نمی شود.

۵۲. ترکیب عواید بر اساس منابع آنها در شکل ۴ نشان داده شده است. این عواید مخلوطی از ابزارهای مالی، جریمه، فیس و دریافت هزینه های است که بابت استفاده از سرک و آسیبی که وسایط به سطح سرک می رسانند، جمع آوری می

ترکیب عواید دولت از استفاده کنندگان سرک (۲۰۱۴)

منبع: دولت افغانستان. ۲۰۱۵. معلومات عواید. کابل

۵۳. بر علاوه اتکا به عواید که به عنوان شبه قیمت عمل می کنند، برای دسترسی به منابع مالی در هنگام ضرورت نیاز مبرم به یک میکانیزم است. مالیات که وزارت مالیه برای حفظ و مراقبت اختصاص داده است برای حفظ و مراقبت کافی است. اما اختصاص دادن مالیات انعطاف پذیری مالی را کاهش می دهد. در افغانستان بخاطر داشتن پوتانسیل محدود برای بالا بردن مالیه برای تامین نیازهای مالی سکتور های دیگر دارد این نگرانی بجا است. این نگرانی در مورد صندوق وجهی سرک ها که عواید را بصورت مستقیم جمع آوری می کند نیز صدق می کند^{۳۲}. از طرف دیگر چون مالیات در حال حاضر بخش کمی از بودجه را تامین می کند، صندوق وجهی سرک ها در افغانستان ویژگی ها و شایستگی هایی را به همراه دارد. در سال ۲۰۰۸ استراتژی توسعه ملی افغانستان تاسیس صندوق وجهی

سرک ها را پیشنهاد نمود.^{۳۳} برنامه پایداری سکتور سرک به حمایت مالی اداره انکشاف بین المللی ایالات متحده امریکا راه های حل سازمانی را در این مورد مشخص کرده است که توسط حکومت در نظر گرفته شده است.^{۳۴} تا زمانی که اقتصاد افغانستان رشد نماید و وضعیت مالی بهبود یابد، دونه ها بصورت موقت بودجه را تامین خواهد کرد. مدیریت همکاری های دونه ها از طریق صندوق وجهی سرک مطابق به قانون اساسی صورت گیرد. مطابق قانون اساسی مالیات و عواید دیگر دولت باید از طریق مجرای بودجه صورت گیرد. بنا بر این قانون اساسی مفاهیم فرا-بودجوی که مالیات اختصاص یافته را به صندوق وجهی سرک ارتباط می دهد، اجازه نمی دهد.

۵۴. موضوع مهم دیگر مقدار بودجه مورد نیاز برای حفظ و مراقبت شبکه اصلی سرک هنگام ارایه خدمات است. عدم موجودیت موجودی سرک با معلومات حالت سرک و ترافیک مانع تخمین دقیق می شود. بهر حال تجدید ماستر پلان با استفاده از فرضیه های ساده و ارقام هزینه فی واحد، هزینه مجموعی حفظ و مراقبت سالانه را ۲۵۱ میلیون دالر تخمین کرده است.^{۳۵} پلان کوتاه مدت برای تامین مالی موقتی حفظ و مراقبت رقم مشابه را نشان میدهد و نیازهای مالی سالانه برای پنج سال آینده را ۲۵۵.۲ میلیون دالر تخمین زده است.^{۳۶}

۵۵. **مصونیت ترافیک سرک.** مصونیت ترافیکی در سرک های افغانستان به عنوان یک مشکل جدی عرض اندام نموده است. با تقریباً ۸۰۰ قربانی در سال ۲۰۱۳، افغانستان یکی از کشور های آسیایی با بدترین وضعیت ترافیک می باشد (جدول ۶). پیش نیازهای فعالیت های پیش گیرانه عبارت از استراتژی مصونیت سرک و برنامه ای برای فعالیت با زمان محدود است. به

^{۳۲} صندوق وجهی سرک توسط بورد سرک اداره می شود که متشکل از همکاران کلیدی ترانسپورت، دولت، نمایندگان استفاده کنندگان سرک می باشد. این بورد سطح عواید و تخصیص منابع مالی را به اساس سیستم مدیریت دارایی سرک را مشخص می کند.

^{۳۳} جمهوری اسلامی افغانستان. ۲۰۰۸. استراتژی توسعه ملی افغانستان. استراتژی سکتور ترانسپورت. کابل

^{۳۴} اداره انکشاف بین المللی ایالات متحده امریکا. ۲۰۱۵. همکاری تخنیکي به وزارت فواید عامه، برنامه پایداری سکتور سرک. مختصری از پروژه. کابل

^{۳۵} این تخمین به اساس ۲۳۰۰۰ کیلومتر سرک اصلی و هزینه سالانه ۶۸ میلیون دالر برای حفظ و مراقبت عادی و ۱۸۲ میلیون دالر برای حفظ و مراقبت دورانی است. مقدار بودجه مورد نیاز برای حفظ و مراقبت دورانی هزینه سالانه حفظ و مراقبت عادی در فاصله زمانی ۱۰ ساله است.

^{۳۶} این تخمین برای سناریوی مطلوب توسط نرم افزار ارزیابی سرک (RONET) انجام شده است. ۲۰۱۵. USAID. پلان کوتاه مدت برای تامین مالی موقتی حفظ و مراقبت. کابل. وزارت فواید عامه افغانستان

مقایسه بین المللی معلومات حوادث ترافیکی

تعداد قربانیان - ۲۰۱۴

منبع: سازمان جهانی صحت. گزارش سازمان جهانی صحت ۲۰۱۵. جدول معلومات. جینیوا

عنوان یکی از اعضای برنامه همکاری اقتصادی منطقوی آسیای جنوبی، افغانستان در روند ایجاد یک استراتژی CAREC برای مصونیت سرک اشتراک ورزیده است. حکومت این استراتژی منطقوی را برای تطبیق ویژه اش در افغانستان وفق خواهد داد.

56. به عنوان شرطی برای برنامه منسجم سرک ها، استراتژی ملی باید با مسئولیت های مختلف و پراکنده همخوانی داشته باشد. وزارت ترانسپورت و هوانوردی به عنوان اداره مسئول ترانسپورت باید مسئولیت پالیسی های مصونیت سرک را به عهده داشته باشد. وزارت امور داخله از طریق ریاست پولیس ترافیک قوانین و مقررات ترافیکی را تطبیق نماید و وزارت فواید عامه نیز مصونیت های وابسته به زیربنای سرک ها را به عهده داشته باشد³⁷. اکثر این موارد به درستی تطبیق نمی شوند.

57. استراتژی منطقوی CAREC برای مصونیت سرک ها دارای پنج اساس می باشد. ۱. مدیریت مصونیت سرک. ۲. سرک های مصئون. ۳. وسایط مصئون. ۴. استفاده کنندگان سرک ایمنتر. ۵. پاسخ بعد از حادثه. فعالیت های زیر مجموعه اساس اول مربوط به ایجاد میکانیزم هماهنگی میان ادارات زیربسط می باشد. بدین منظور باید یک دیتابیس حوادث ترافیکی برای جمع آوری و تحلیل معلومات ایجاد گردیده و با ادارات زیربسط شریک گردد. اساس ۲ که مربوط زیر بنای سرک ها می باشد شامل تفتیش سرک و شناسایی نقاطی که در معرض حادثه هستند، می باشد. قراردادی سرک ها نیز در این برنامه اشتراک خواهند ورزید چون ساحات ساختمانی غیر ایمن دلیل عمده حادثات ترافیکی است. وزارت فواید عامه مسئول تمامی فعالیت های مربوط به زیربنای مصئون سرک می باشد.

58. اجرای حفظ و مراقبت سرک. مسئولیت های شبکه سرک بین وزارت های فواید عامه،

37 مسئولیت های دیگری وزارت های شامل تعلیم و تربیه برای آگاهی دهی ترافیک و صحت برای رسیدگی به حوادث مدیریت تسهیلات صحتی

فرعی فروخته اند و تمام مسئولیت های مربوط به قرارداد را به آنها واگذار کرده اند. دولت افغانستان به شرکت های داخلی برای رشد صنعت سرک سازی در کشور اولویت می دهد و در تلاش است تا سهم بیشتری برای شرکت های داخلی در کارهای سرک سازی داده شود. بهبود شرکت های داخلی یک اقدام اقتصادی مشروع است که توسط کشور های زیادی صورت می گیرد.

61. در حدود ۳۰۰ الی ۵۰۰ قراردادی های محلی در افغانستان وجود دارد. ظرفیت قرارداد، تجربه، توانایی و دسترسی به امکانات در این شرکت ها متنوع می باشد. در چارچوب تجدید ماستر پلان تیم مطالعاتی سروی را با تمرکز به توانایی در مدیریت قرارداد، ظرفیت های شرکت و تجهیزات و تجربه های مرتبط روی شرکت های داخلی انجام دادند. در کنار ایجاد یک سلسله مراتب شرکت های داخلی و نمایه متفاوت این صنعت، این سروی چالش های موجود فرا راه شرکت ها در کشور را نیز ارزیابی می کند.

62. نتایج اولیه این سروی نشان می دهد که در حدود ۳۰٪ از شرکت ها در اکثر معیارها کاملاً رضایت بخش امتیاز داده شده اند و توانایی انجام قرار دادهای بزرگتر را دارند (شکل ۶). این شرکت ها دارای ساختار حرفه‌یی و تیم دیزاین خوب هستند و ماشین آلات و تجهیزات مورد نیاز را در اختیار دارند.³⁹ مشکل اصلی آنها ماهیت مالی دارد. نگرانی اصلی شفافیت در پروسه انتخاب و اعطای قرار است. مشکلات دیگر شامل مدیریت و دیزاین ضعیف پروژه ها در وزارت فواید عامه است که معمولاً منجر به مشخصات ضعیف، مقادیر غیر واقعی و تخمین هزینه نادرست می شود. بعد از اینکه وزارت مناقصه را می پذیرد و باند مناقصه پرداخت می شود، روند بررسی و تصویب بی اندازه زمان گیر است که باعث هزینه های اضافی بالای قراردادی می گردد.⁴⁰

احیا و انکشاف دهات و شهرسازی تقسیم شده است. وزارت فواید عامه مسئول اعمار و حفظ و مراقبت سرک های منطقوی، ملی و ولایتی می باشد، در حالیکه وزارت احیا و انکشاف دهات مسئولیت تمام سرک های ثانویه را به عهده دارد. برنامه ملی راه سازی روستایی یک واحد تطبیقی در وزارت فواید عامه دارد و وزارت احیا و انکشاف دهات هم عین واحد را دارد. اداره مستقل ارگان های محلی مسئولیت تمام سرک های شهری را به عهده دارد، در حالیکه سرک های داخل کابل مربوط شاروالی کابل می شود.

59. تا سال ۲۰۰۱ میلادی وزارت فواید عامه کار حفظ و مراقبت را با استفاده از قوای کار خویش انجام می داد. در حال حاضر استفاده از این نوع قوای کار به حفظ و مراقبت عاجل و مراقبت زمستانی خلاصه می شود. وزارت فواید عامه می خواهد روش قوای کار را برای فعالیت های عاجل اش به نام قوای کار وزارت فواید عامه ایجاد نماید. بخاطر اهمیت دهلیز سالنگ و تونل آن، کارهای حفظ و مراقبتی بصورت مشترک توسط وزارت فواید عامه، قراردادی های خصوصی و اردوی ملی افغانستان انجام می گردد. حفظ و مراقبت دورانی سرک های ملی و منطقوی، اعمار و باز سازی آنها توسط سکتور خصوصی انجام می شود در حالیکه شوراهای ولایتی مسئول سازماندهی حفظ و مراقبت سرک های ولایتی هستند. حفظ و مراقبت در روستاها وابسته به کارگران محلی است.

60. **صنعت سرک سازی.** از سال ۲۰۰۲ تا اکنون قرارداد اعمار، بازسازی و حفظ و مراقبت دورانی سرک های منطقوی، ملی و ولایتی بازار شرکت های خارجی بوده است.³⁸ علاوه بر این بعضی از شرکت های خارجی قراردادهای که به آنها اعطا می شوند را به شرکت های داخلی به شکل قراردادهای

38 سیستم تدارکات دونه ها در بسی موارد تقاضای مناقصه رقابتی بین المللی را تقاضا می کند و برای ملاحظات موثریت قراردادهای بزرگ را ترجیح می دهند. این دلایل باعث اخراج شرکت های خارجی از روند مناقصه می شود.

39 شرکت های بزرگی که سروی شده اند بطور معمول ماشین آلاتی چون اسفالت پلنت، کانکریت پلنت، بلدوزر، گریدر، لودر، ترک و رولر را در اختیار دارند.

40 بانک های داخلی برای فراهم آوری باند مناقصه و ضمانت بانکی ۱۴٪ هزینه وضع می کنند که در هر سه ماه قابل پرداخت می باشد.

63. اکثر شرکت ها می خواهند در پروسه تدارکات از فرصت مساوی برخوردار باشند. این به معنی مناقصه قراردادهای کوچک و استفاده از چندین شرکت در یک پروژه می باشد.

64. چالش های دیگر نیز مانع حضور شرکت های افغانی در ساخت و حفظ و مراقبت سرک ها می گردد. این چالش ها شامل عدم موجودیت شفافیت کافی در پروسه تدارکاتی، تأخیر در پرداخت، عدم توانایی تامین مالی تضمین بانکی و موضوعات مربوط به روابط میان قراردادی اصلی و قراردادی های فرعی می باشد.

ج: موضوعات بین السکتوری

65. **لوجستیک تجارت.** تاریخ و هویت افغانستان را جغرافیا با فاصله و موانع نیرومند در مقابل تجارت بین الملل، شکل داده است. افغانستان یک

کشور محاط به خشکه بوده و برای دسترسی به بنادر و ترانسپورت بحری وابسته به کشورهای همسایه می باشد. همسویی و همگرایی منطقه‌ای در مراحل اولیه اش قرار دارد و فرصت زیادی برای رشد و بهبود تجارت موجود است.⁴¹ عملکرد سکتور ترانسپورت و لوجستیک افغانستان با موانع چون طرز العمل های پیچیده واردات و گمرکات، ضعف معیارها و مقررات و ضعف تطبیق توافقات مانند توافق نامه تجارتی افغانستان – پاکستان روبرو است. هزینه بلند لوجستیک قابلیت رقابت اقتصاد افغانستان را کاهش می دهد. شاخص عملکرد لوجستیک بانک جهانی در ۲۰۱۶ مقام افغانستان را در بین ۱۶۰ کشور، ۱۵۰ معرفی کرده است (جدول ۵).

66. بخش زیادی از تجارت خارجی افغانستان از طریق بنادر سرحدی آقینه، هرات، جلال آباد، مزارشریف و سپین بولدک صورت می گیرد.

شاخص عملکرد لجستیک (۲۰۱۶)

		LPI کلی	گمرک	زیر بنا	محموله های بین المللی	شایستگی لجستیک	پیگردی و ردیابی	به موقع بودن	
مقام	کشور	نمره	مقام	نمره	مقام	نمره	مقام	نمره	
12	جاپان	3.97	11	3.85	11	4.10	13	3.69	12
24	کوریا	3.72	26	3.45	20	3.79	27	3.58	25
27	چین	3.66	31	3.32	23	3.75	12	3.70	27
77	قزاقستان	2.75	86	2.52	65	2.76	82	2.75	92
108	منگولیا	2.51	100	2.39	140	2.05	129	2.37	129
118	ازبکستان	2.40	114	2.32	91	2.45	130	2.36	116
140	ترکمنستان	2.21	143	2.00	103	2.34	127	2.37	145
146	قرغیزستان	2.16	156	1.80	150	1.96	152	2.1	151
150	افغانستان	2.14	138	2.01	154	1.84	156	1.99	125
153	تاجکستان	2.06	159	1.93	130	2.13	128	2.42	151

شاخص عملکرد لجستیک = LPI

نمره ۵ معیاری برای بهترین شاخص عملکرد لجستیک می باشد.

منبع: بانک جهانی. اتصال برای رقابت: لجستیک تجارت در اقتصاد جهانی - شاخص عملکرد لجستیک و شاخص های آن. واشنگتن

67. موقعیت استراتژیک افغانستان دیدگاه احیای مسیر و شبکه راه ابریشم و همچنان بازگرداندن نقش محوری که افغانستان در قرون گذشته را تقویت کرده است.⁴² در این روند افغانستان مورد تمرکز چندین پلان و ابتکار قرار گرفته است (باکس ۳).

68. در طول تاریخ افغانستان از موقعیت اش بهره برده است. مسیرهای تجارتی از جهت های مختلف در افغانستان به هم وصل می شدند و افغانستان به چهارراه آسیای مرکزی مشهور شد. اما اینکه آیا موقعیت ویژه اش وسیله ای برای احیای کشور به عنوان مرکز تجارتی منطقوی و بین المللی خواهد بود تنها وابسته به عوامل جغرافیایی نیست. اقتصاد افغانستان اساس ضعیف صنعتی دارد و تخصص فعلی اش در اجناس کم ارزش، نمی تواند با زنجیره های ارزش جهانی بپیوندد. برعلاوه این، فاصله زیاد ترانسپورت زمینی که دیدگاه راه ابریشم به اساس آن ترسیم شده است، نظر به انواع دیگر ترانسپورت دارای مزیت نسبی نیست.

موضوعات متعدد باعث تأخیر در ترانزیت از این گذرگاه ها می گردد. بعضی مشکلات مربوط به زیربناهای خارج از زون کنترل سرحد می گردد. بگونه مثال سرک ها و پل های کم عرض در نزدیکی بنادر سرحدی و بین پسته های نقطه صفری، عدم موجودیت پارکینگ و امکانات حمایتی کافی و عدم موجودیت دفترهای حمایتی ترانسپورت از جمله مشکلاتی است که باعث تأخیر می گردد. مشکلات دیگر از ترمینل های سرحدی در نزدیکی های گذرگاه های مرزی منشأ میگیرد. این ترمینل ها شامل دیپوه های داخل سرحدی، بندرهای خشکه و مرزهای زمینی، و یا ساحه پارکینگ که به عنوان نقطه حائل میان بنادر سرحدی عمل می کنند، می باشد. برای تعیین نقطه مسدود در بنادر سرحدی ارزیابی تسهیلات موجود برای تعیین مزایای لجستیک تجارت و شناسایی روند مورد استفاده، صورت گیرد. به منظور ارزیابی زیر بناها و تجهیزات موجود در بنادر سرحدی و تهیه پیشنهاد برای بهبود وضعیت در بنادر تشکیل یک تیم متشکل از کارشناسان لجستیک تجارت پیشنهاد می شود.

42. اس. فریدریک ستار و اندریو سی. کوچین با ستیفن بیسن، ایلی کراکوسکی، جانیس لین، و توماس سندرسن. ۲۰۱۰. کلید موفقیت در افغانستان: استراتژی راه ابریشم مدرن. واشنگتن دی سی. برنامه مطالعه انستیتوت آسیای مرکزی - قفقاز و راه ابریشم به همکاری مرکز مطالعات استراتژیک و بین المللی

افغانستان نقطه تمرکز پلان های متعدد منطقوی

موقعیت استراتژیک افغانستان باعث از دیاد ابتکارات و استراتژی ها به هدف احیای راه ابریشم گردیده است. این استراتژی ها به منظور رشد اقتصادی و حل مشکلات فراراه جریان اجناس تهیه گردیده است. اکثر این استراتژی ها باهم تداخل می کنند که نشان دهنده رقابت های خوشبینانه جیوپولتیک می باشد.

ابتکار راه ابریشم جدید توسط ایالات متحده امریکاه حمایت می شود و روی مبدل ساختن افغانستان به عنوان مرکز همسویی اقتصادی و ترانسپورت متمرکز است. دیدگاه احیای راه ابریشم افغانستانی است که در بین فعالیت های اقتصادی منطقه قرار دارد و کشور را قادر به جذب سرمایه گذاری، استفاده از منابع طبیعی و فراهم آوری فرصت های اقتصادی برای مردم می سازد. زیربنای مدرن و تجارت بین المرزی موثر این دیدگاه را به حقیقت مبدل می سازد.

ابتکار راه ابریشم مدرن ترکیه در سال ۲۰۰۸ آغاز شد و روی ساده سازی طرز العمل های مرزی میان ۱۷ کشور راه ابریشم و چندین سازمان جهانی مانند سازمان گمرکات جهانی، کمیسیون اقتصادی ملل متحد برای اروپا و سازمان اروپایی برای لوژستیک و حمل و نقل و اتحادیه جهانی ترانسپورت سرک متمرکز می باشد. این ابتکار محدود به تسریع و معیاری سازی طرز العمل های گمرکات و تسهیل عبور از مرزها می باشد.

ابتکار یک کمر بند، یک جاده، ابتکار جمهوری خلق چین است که روی اتصال و همکاری منطقوی به ویژه چین و آسیا و اروپا متمرکز می باشد. این ابتکار شامل دو جزء کمر بند اقتصادی راه ابریشم و راه آبی/دریایی می باشد. این کمر بند شامل کشورهای واقع مسیر اصلی راه ابریشم - آسیای غربی و مرکزی، شرق میانه و اروپا - می باشد. هدف این ابتکار یکپارچگی منطقه به ساحه اقتصادی منسجم از طریق اعمار زیربنا، افزایش تبادل فرهنگی و توسعه تجارت می باشد.

دهلیز ترانسپورتهی اروپا-قفقاز-آسیا توسط اتحادیه اروپا براه انداخته شد. از سال ۲۰۰۹ تا کنون ۱۴ عضو این ابتکار مسئول تامین مالی و تطبیق این ابتکار هستند. این ابتکار شامل پنج بخش مانند ترانسپورت دریایی، هوانوردی ملکی، سرک و خط آهن، زیر بنای ترانسپورت و امنیت ترانسپورت می شود. ابتکار باد ابریشم به عنوان برنامه فرعی دهلیز ترانسپورتهی اروپا-قفقاز-آسیا به منظور توسعه مسیر های سریع چند مدلی کانتینر و تکنولوژی و طرز العمل پیشرفته عبور از مرزها ایجاد شده است.

ابتکار افغانستان - هند - ایران روی توسعه بندر چابهار ایران متمرکز می باشد. بندر چابهار که در جنوب شرق تنگه هرمز و ۷۶ کیلومتری شرق بندر گوادر پاکستان موقعیت دارد، دسترسی مستقیم ایران به بحر هند را فراهم می کند. افغانستان برای دسترسی به ترانسپورت دریایی همواره وابسته به پاکستان بوده است که چابهار مسیر بدیل را فراهم می کند. برای هند چابهار می تواند به عنوان دروازه تجارت به آسیای مرکزی باشد در حالیکه بدیل این مسیر از طریق پاکستان قابل اعتماد نیست. بر علاوه هند علاقمند معدن آهن حاجیکک است و برای استخراج و استفاده از آن نیازمند مسیر مطمئن می باشد. نقش هند در توسعه زیر بناها در بندر چابهار کلیدی بوده است.

69. عضویت افغانستان در برنامه همکاری اقتصادی منطقوی CAREC، افغانستان را در مسیر همگرایی کامل با منطقه موافق با زیر بناهای که اساس رشد پایدار اقتصادی را تشکیل میدهند، قرار می دهد. همسویی اقتصادی با همسایه های عضو CAREC افغانستان را قادر می سازد تا ارزش منابع طبیعی اش را به حد اکثر برساند، ظرفیت منابع انسانی را افزایش دهد، فرصت های شغلی ایجاد کند و هزینه خدمات را پرداخت کند. استراتژی تسهیل ترانسپورت و تجارت ۲۰۲۰ CAREC روی اهمیت توسعه و تکمیل شش دهلیز استراتژیک چند مدلی تمرکز می کند که توقع می رود برای سهم بزرگی از ترانسپورت و رشد تجارت منطقه در آینده را

مورد استفاده قرار گیرد.⁴³ بخاطر موقعیت مرکزی افغانستان، چهار دهلیز از شش دهلیز CAREC از افغانستان عبور می کند و سرمایه گذاری گسترده در بخش های سرک، خط آهن و لوژستیک صورت می گیرد. ضمیمه ۴ دهلیز های CAREC را توصیف می کند. استراتژی تسهیل ترانسپورت و تجارت ۲۰۲۰ روی اصلاحات پالیسی و نهادی بخاطر رشد تاثیرات سرمایه گذاری های گذشته و آینده تاکید می کند. این اصلاحات شامل هماهنگ سازی مقرره ها، طرز العمل ها و معیارهای عبور و مرور انسان و اموال تجارتهی و تطبیق یک روش موثر مدیریت سرحد می گردد.

شهر کابل: شاخص های کلیدی (۲۰۱۶)

3.7	مجموع نفوس کابل (میلیون)
300	مساحت کابل (کیلومتر مربع)
520000	وسایط ثبت شده در کابل
0.05%	سهم کابل در مساحت کلی
12.30%	سهم کابل در نفوس کلی
25.00%	سهم کابل در تولید ناخالص داخلی
0.00%	سهم کابل در وسایط
12300	سهم کابل در تراکم نفوس (نفر فی کیلومتر مربع)
46	تراکم نفوس کشور (نفر فی کیلومتر مربع)
7.1	نفر فی عراده وسایط در کابل

منبع: جیوهایف. افغانستان: واحدهای اداری، تمدید شد. اکتوبر ۲۰۱۵.
http://www.geohive.com/cntry/afghanistan_ext.aspx

70. ترانسپورت شهری. کابل یکی از شهرهای با سریعترین رشد در دنیا و محور فعالیت های اقتصادی در افغانستان است. نفوس این شهر با رشد سالانه ۳.۵٪ در جریان ۱۵ سال اخیر، در سال ۲۰۱۵ به ۳.۷ میلیون نفر می رسد.⁴⁴ این شهر توسط کوه ها احاطه و به شرق و غرب تقسیم گردیده است. موجودیت کوه ها تعداد سرک های منتهی به شهر را محدود می کند.⁴⁵ جدول ۶ معلومات کلیدی در باره کابل را نشان می دهد.

71. عدم سرمایه گذاری روی زیربنا و عدم تطابق با مقررات استفاده از زمین منتج به توسعه ناهماهنگ، فضای محدود برای امکانات عامه، دسترسی کم به خدمات اجتماعی و مجاورت های نا امن گردیده است. وضعیت بد آب و هوا به یک چالش فزاینده تبدیل شده است. نظم ضعیف ترافیک و عدم تطبیق قوانین ترافیکی وضعیت نابسمان را در تمام اوقات به وجود آورده است.

در جریان زمستان خانه ها از ذغال سنگ خام استفاده می کنند. انتشار دود زهری ناشی از ذغال سنگ در کنار دود وسایط نقلیه کابل را به یکی از آلوده ترین شهرهای دنیا مبدل ساخته است.⁴⁶ مطابق به استراتژی انکشافیه افغانستان چالش ها و موانع دیگر شامل:

- پوشش کم خدمات اساسی و عدم موجودیت منابع عمومی برای رسیدگی به نیازهای فزاینده.
- فقر شهری گسترده و دسترسی محدود به اشتغال
- عدم موجودیت ظرفیت و هماهنگی میان نهادهای سکتور شهری
- موضوعات زمین به شمول عدم موجودیت سیستم مناسب ثبت و راجستر زمین، غصب زمین و ابزار و نهاد های حقوقی ناکافی
- عدم موجودیت بودجه کافی بخاطر بی علاقگی داورها به سکتور شهری⁴⁷

72. بازگشت پناهندگان و بی جا شدگان روستایی-شهری باعث پراکندگی شهری، رشد خانه های غیر رسمی و افزایش تراکم نفوس گردیده است. کابل یکی از پرتراکمترین شهرهای آسیا است (جدول ۷). در نتیجه پراکندگی در حومه های شهر نسبت به مرکز شهر که اکثر تجارت و داد و ستد در آن است، بیشتر می باشد.

73. پراکندگی شهری و توزیع نامناسب نفوس همچنان باعث ازدیاد سفرهای روزانه گردیده است. تراکم زیاد ترافیک و عدم موجودیت جاده های بایپاس باعث منع گشت و گذار موثرهای باردار های شخصی در بین ساعات ۵ صبح الی ۹:۳۰ شب در شهر گردیده است. عدم موجودیت سرک های بایپاس باعث تاخیر ۱۴

⁴⁴ جیوهایف. افغانستان: واحدهای اداری، تمدید شد. اکتوبر ۲۰۱۵. http://www.geohive.com/cntry/afghanistan_ext.aspx
⁴⁵ عبدالله حبیب زی، شبنم حبیب زی و کارلوس سی. سن. ۲۰۱۰. مروری بر ترانسپورت در شهر کابل، افغانستان. کولمبیا: دانشگاه مسیوری، دیپارتمنت انجینیری سیول و محیطی: هنوز انتشار نیافته است.

⁴⁶ یکی از مطالعات بانک جهانی در این اواخر کابل را در بین ۵۰ شهر، دهمین شهر آلوده معرفی کرده است. بانک جهانی. ۲۰۱۵. هوای پاک و شش صحتمند: بالابردن رویکرد بانک جهانی برای مدیریت کیفیت هوا. پیپر شماره ۳ عملکرد محیطی و منابع طبیعی جهانی. واشنگتن دی سی

⁴⁷ دولت افغانستان. ۲۰۱۰. استراتژی توسعه ملی افغانستان (۲۰۰۸-۲۰۱۳): استراتژی برای امنیت، حکومت داری، رشد اقتصادی و مبارزه با فقر. ۱۰۲. کابل

تراکم نفوس در شهرهای آسیایی

شهر	کشور	نفوس (۰۰۰)	مساحت (کیلومتر مربع)	تراکم (مردم فی کیلومتر مربع)
ممبی	هند	14,350	484	29,649
کلکته	هند	12,700	531	23,917
کراچی	پاکستان	9,800	518	18,919
شانگهای	چین	10,000	746	13,405
کابل	افغانستان	3,700	300	12,333
بیجینگ	چین	8,614	748	11,516
مانیلا	فیلیپین	14,750	1,399	10,543
جاکارتا	اندونیزیا	14,250	1,360	10,478
تیانجین	چین	4,750	453	10,486
سنگاپور	سنگاپور	4,000	479	8,351
بنکوک	تایلند	6,500	1,010	6,436

منبع: احصایه شهری: بزرگترین شهرهای دنیا از نظر مساحت، نفوس و تراکم. <http://www.citymayors.com/statistics/largest-cities-density-125.html>.

از ۱۰۰ میلیون دالر می باشد⁵⁰. این مقدار هزینه اقتصادی آلودگی هوا را در بر نمی گیرد.

ساعته برای موتر های باردار های شده است که با عبور از کابل عازم مقصد بعدی اند.

75. به اساس این ارزیابی باید استراتژی شهری برای بهبود استفاده از زمین در کابل باید همزمان با توسعه ترانسپورت عامه که به نوبه خود وابسته به فراهم آوری زیربنای کافی می باشد، تهیه گردد. در سال ۲۰۰۹ وزارت شهرسازی و مسکن به حمایت مشاوران مطالعه ای برای تهیه ماستر پلان ساحه شهری کابل به راه انداخت. پیشنهاد معرفی سیستم زون جدید و همچنان پیشنهاد انجیری ترانسپورت و ترافیک شهری هنوز تطبیق نگردیده است.

74. بطور متوسط روزانه در کابل بیشتر از یک میلیون سفر فردی صورت می گیرد. ترانسپورت عامه در مسیر های مشخص موجود است. اما تقاضای ترانسپورت شهری بیشتر از ظرفیت موجود می باشد⁴⁸. بس ها خیلی بیشتر از ظرفیت شان فعالیت می کنند⁴⁹. ظرفیت سرک های کابل بیشتر توسط عراده جات شخصی استفاده می شود. در حالیکه بس ها ۲۳٪ ظرفیت موجود سرک را استفاده می کند، ۷۱٪ از مسافران از ترانسپورت شهری استفاده می کنند. برعکس مسافرانی که از عراده جات شخصی شان استفاده می کنند به ۲۹٪ می رسد و ۶۷٪ ظرفیت سرک را مورد استفاده قرار می دهند. سرعت ۱۲ کیلومتر در ساعت در سرک های اصلی داخل شهر نشان دهنده تراکم بیش از حد ترافیک می باشد. با در نظر داشت ترافیک متوسط روزانه و سطح فعلی تراکم، هزینه اقتصادی ترافیک کابل سالانه بیشتر

76. تغییر اقلیم. تاثیرات تغییر اقلیم در حال حاضر در کشور قابل مشاهده است گرچه این کشور یکی از آلوده کننده گان بزرگ نیست. افغانستان مانند دیگر کشورهای آسیای مرکزی دومین بیشترین رقم از دیاد درجه حرارت را دارد و با گذشت هر سال از بارش کمتر بهره می برد. پیش بینی

48 اداره حمایت بین المللی جاپان. ۲۰۰۹. مطالعه توسعه ماستر پلان برای ساحه شهری کابل، جمهوری اسلامی افغانستان. کابل

49 عبدالله حبیب زی، شبنم حبیب زی و کارلوس سی. سن. ۲۰۱۲. مروری بر ترانسپورت کابل، افغانستان، کولمبیا، دیپارتمنت انجیری سیول و محیطی: هنوز منتشر نشده است.

50 این مقدار به اساس صرفه جویی هزینه سرعت متوسط ۲۰ کیلومتر فی ساعت محاسبه گردیده است.

تأثیرات تخریب محیط، کمبود زمین، رشد نفوس و تغییر اقلیم.

تأثیرات تغییرات اقلیمی حادثات دیگر را شدت بخشیده است. در ماه اپریل ۲۰۱۴ سیلاب شدید ۱۲۷ ولسوالی در ۲۷ ولایت کشور را شدیداً متضرر ساخت. بارانی که باعث سرازیر شدن سیلاب گردید ۲ تا ۳ برابر بیشتر از اوسط باران سالانه در آن مناطق بود. سیلابی که به سیلاب ۱۰۰ ساله مشهور شده بود سرک ها و زمین های زراعتی را با خود برد، جان بیشتر از ۱۶۰ تن را گرفت، ۶۸۰۰ خانه را تخریب کرد، ۱۶۰۰۰ نفر را بی جا ساخت و ۱۲۵۰۰۰ نفر را متضرر ساخت. قریه در ولسوالی ارگوی ولایت بدخشان بیشترین آسیب را متحمل شد. در ماه می ۲۰۱۴ بعد از سیلاب، زمین لرزه قوی باعث رانش زمین شد و بخش تازه آباد شده قریه را با اهالی اش مدفون ساخت. این رانش، اولین رانش در منطقه نبود اما سیلاب های متعدد این قریه را در مقابل رانش ها حساس ساخته بود. علاوه بر این برای ساخت خانه های امنتر بخش بیشتر قسمت ویران شده این قریه روی نشیب های تپه ساخته شده بود. نشیب ها بخاطر تخریب خاک سطح زمین در معرض لغزش قرار داشت. سرک اصلی که باید امداد رسان ها از آن استفاده می کرد توسط سیلاب ۱۰۰ ساله تخریب گردیده بود.

منبع: توماس رتنیگ و ریسکدیدی ستنک. ۳۰ نومبر ۲۰۱۵. قبل از کنفرانس پاریس: وضعیت اقلیم و ظرفیت توافق افغانستان. شبکه تحلیل گران افغانستان. <https://www.afghanistan-analysts.org/before-the-paris-conference-the-state-of-afghanistans-climate-and-its-adaption-capability>.

شده است که بخاطر تغییر اقلیمی واقعات شدید اقلیمی مانند موج گرم، سیلاب و خشک سالی افزایش می یابد. حد اوسط افزایش درجه حرارت در افغانستان الی ۴۵ سال آینده ۱.۴° الی ۴.۰° سانتی گراد پیش بینی شده است. در صورت عدم پیش گیری از این گرما اقتصاد زراعتی بخش های زیادی از کشور الی سال ۲۰۶۰ با تهدید جدی روبرو است.⁵¹

77. بنابر این تغییر اقلیم بالای اقتصاد، ثبات و امنیت غذایی کشور سایه می افکند. حتی اگر افغانستان کشور صلح آمیز و پایدار می بود، باز هم مجبور بود با مأموریت تطابق با تغییرات اقلیمی دست و پنجه نرم کند. سهم افغانستان در انتشار گاز گل خانه ای که دلیل اصلی تغییر اقلیم است، کم است. به مقایسه ۲۴ تن سرانه انتشار گاز گلخانه ای در امریکا و ۱۲ تن در آلمان، در سال ۲۰۱۱ افغانستان دو تن سرانه انتشار گاز گلخانه ای را به ثبت رسانده است. با وجود انتشار کم گاز گلخانه ای، افغانستان نیاز فوری به رسیدگی به نیازهای تطابق به تغییر اقلیمی دارد (باکس ۴).⁵²

78. در سال ۲۰۰۵ انتشار گاز گلخانه ای افغانستان ۵۲.۵٪ از زراعت، ۳۲.۸٪ از تغییر

زمین و جنگلداری و ۷.۳٪ از انرژی منشأ می گرفت. سکتور ترانسپورت با ۵.۸٪ مقام چهارم را در انتشار گاز گلخانه ای دارد. (جدول ۸). باید در نظر داشت این که انتشار گاز گلخانه ای کنونی سکتور ترانسپورت ممکن است بیشتر از این باشد. گرچه تغییر زمین بطور متوسط در ده سال گذشته افزایش یافته اما ثبت و راجستر وسایط جدید به اندازه ۱۷٪ در این مدت افزایش داشته و انتشار گاز گلخانه ای سکتور ترانسپورت هم به همین میزان می تواند افزایش داشته باشد.

79. سکتور ترانسپورت افغانستان از تغییر اقلیم و تغییرات در شدت و تعداد واقعات شدید اقلیمی آسیب پذیر می باشد. گرچه کاهش تأثیرات اقلیمی یک هدف کلیدی است اما توافق با تأثیرات تغییر اقلیم یک نیاز مبرم می باشد. ساخت یک سیستم ارتجاعی زیربنای ترانسپورت آسیب پذیری از ناحیه تغییر اقلیم را کاهش می دهد. برعلاوه، تأثیر انتشار گاز گلخانه ای روی محیط شهری که با تراکم ترافیک افزایش می یابد و هزینه کیفیت آب و هوا بر سیستم صحتی و بهداشت نسبتاً به سادگی کاهش می یابد. بدین منظور، معیار کیفیت مواد سوخت عراده جات که هنوز هم به اساس معیار ۱۹۷۰ شوروی است باید تجدید گردد، واردات عراده جات کهنه دست دوم و غیر مؤثر

51 اداره ملی حفاظت محیطی. ۲۰۰۹. ارتباطات اصلی ملی افغانستان با ملل متحد درباره کنوانسیون تغییر اقلیم. کابل
52 جمهوری اسلامی افغانستان. ۲۱ سپتمبر ۲۰۱۵. همکاری تعیین شده ملی: تسلیمی به کنوانسیون ملل متحد برای چارچوب تغییر اقلیم. کابل

مجموعه انتشار گاز گلخانه‌ای در افغانستان (۲۰۰۵)

مجموع (%)	تن های معادل کاربن دای اکساید				سکتور
	مجموعه	N ₂ O	CH ₄	CO ₂	
52.6	15,109	5,813	9,341		زراعت
32.8	9,431	9	1,239	9,341	تغییرات استفاده از زمین و جنگلداری
7.3	2,104	130	1,671	1,239	انرژی
5.8	1,672	0.03	313	1,671	ترانسپورت
1.5	443		9,341	313	دیگر
100.0	28,729	5,952~	10,244~	12,564	مجموعه

منبع: جمهوری اسلامی افغانستان. ۲۱ سپتمبر ۲۰۱۵. همکاری تعیین شده ملی: تسلیم دهی به کنوانسیون ملل متحد برای تغییر اقلیم. کابل

نوت: CO₂ = کاربن دای اکساید، CH₄ = میتان و N₂O = نایتروس اکساید

در مصرف تیل باید کاهش یابد و مقررات و انجیری ترافیک بهتر در شهر های مهم افغانستان باید روی دست گرفته شود.

د. نتیجه گیری

80. شجره مشکلات موضوعات و موانع سکتور ترانسپورت را بصورت رابطه علت و معلول توضیح می دهد. علت اصلی، وضعیت شکننده و جنگ زده افغانستان در کنار تلاش های ناموفق برای ایجاد صلح و روابط سازنده در جامعه می باشد⁵³. طوری که ذکر گردید افغانستان بیشتر خصوصیت های جوامع شکننده و جنگ زده را دارا می باشد. این خصوصیات عبارت از:

- ضعف حاکمیت، نهادها و پالیسی ها
- محدودیت زیربناها و منابع

- بنیاد ضعیف اقتصادی و وابستگی به بازار ناکافی و کوچک
- ارایه ناکافی خدمات اساسی
- آسیب پذیری از تغییر اقلیم و آفات طبیعی⁵⁴

81. آنچه که اینجا دلیل اصلی در نظر گرفته شده است می تواند دلایل عمده اجتماعی، فرهنگی و تاریخی داشته باشد. مطالعه این دلایل از محدوده و مفهوم موضوعی این گزارش فراتر می باشد. زنجیره خطی علت و معلول در شجره مشکلات می تواند مشکل دورانی برداشت گردد که در آن هر مشکل در ریشه از مشکلات فرعی دیگر منشأ می گیرد و بالاخره شرایط اساسی را فراهم می کند. فقر گسترده در افغانستان می تواند به عنوان علت و معلول در وضعیت کنونی افغانستان نقش ایفا کند.

⁵³ سازمان همکاری اقتصادی و توسعه. ۲۰۰۷. اصول حکومت ها و وضعیت های شکننده. پاریس
⁵⁴ بانک جهانی. ۲۰۱۲. کار متفاوت در وضعیت های شکننده. تجربه بانک انکشاف آسیایی. مانیلا

استراتژی های کنونی سکتور

الف. استراتژی سکتور دولتی

82. دولت افغانستان دیدگاه اش برای اصلاح را طی یک سند پالیسی تحت نام تحقق خود کفایی در دسمبر ۲۰۱۴ در کنفرانس لندن برای افغانستان اعلام کرد. این کنفرانس برای کشورهای حامی فرصت دیگری داد تا حمایت شان را از تلاش ها برای اصلاح اعلام کنند.⁵⁵ این کنفرانس همچنان فرصتی برای ارایه ضرورت برنامه دهه تحول (۲۰۱۵-۲۰۲۴) را فراهم ساخت.⁵⁶ هدف این برنامه کاهش وابستگی به کمک های خارجی، بهبود پایداری سیاسی و امنیتی، از بین بردن عوامل اصلی فساد، اعاده پایداری مالی و تسهیل پلانگذاری و مدیریت توسعه می باشد. رشد فراگیر، همسویی منطقه‌ای، توسعه سکتور خصوصی و موثریت فزاینده حاکمیت، محرک های اصلی خود کفایی هستند. رشد اقتصادی وابسته به صادرات خواهد بود که صادرات به نوبه خود وابسته به سکتور ترانسپورت با اتصال و زیربنای بهبود یافته، مدیریت موثر لجستیک و تعرفه مطلوب می باشد. پلان توسعه زیربنای ملی که شامل سرمایه گذاری فزینی توأم با توسعه محیط نهادهای کنونی و رژیم حفظ و مراقبت می باشد، چارچوب تطبیق این استراتژی را فراهم می کند.

83. کنفرانس لندن عناصر زیادی توسعه یافته مربوط به استراتژی انکشاف ملی افغانستان (ANDS) را انعکاس داد. استراتژی ملی انکشاف که دوره ۵ ساله (۲۰۰۸ - ۲۰۱۳) را تحت

پوشش قرار داد، اولین استراتژی کاهش فقر به اساس اهداف توسعه دوره هزاره بود. این استراتژی شامل ۳ ستون امنیت؛ حکومت داری حاکمیت، قانون و حقوق بشر؛ و توسعه اقتصادی و اجتماعی می باشد که به نوبه خود به ۸ سکتور، ۱۷ سکتور فرعی و ۶ دسته تقسیم گردیده بود.⁵⁷

84. هدف استراتژی انکشاف ملی افغانستان برای ترانسپورت داشتن شبکه مصئون و یکپارچه ترانسپورت برای فراهم آوری اتصال و تحرک کم هزینه و قابل اعتماد برای مردم و اجناس در داخل و به مقاصد خارج از کشور می باشد.⁵⁸ استراتژی ملی توسعه به بازسازی سیستم ترانسپورت اولویت می دهد. این اولویت شامل تکمیل و حفظ و مراقبت سرک حلقوی و سرک های وصل کننده به کشورهای همسایه، بهبود خدمات ترانسپورتهای، همکاری منطقه‌ای و لجستیک تجارت می باشد. بطور اوسط ۶۶٪ اهداف استراتژی ملی انکشاف به دست آمده است.⁵⁹

85. در کنفرانس کابل در ۲۰۱۰ دونه‌ها تعهد کردند تا ۸۰٪ برنامه هایشان را با برنامه ملی دارای اولویت وفق دهند. برنامه های دارای اولویت متشکل از ۲۲ پلان موضوعی به اساس استراتژی ملی توسعه به هدف اولویت دهی و هماهنگی فعالیت های دولت و دونه‌ها در ۶ گروپ حاکمیت، توسعه روستایی و زراعت، سکتور خصوصی، زیربنا، منابع انسانی و امنیت

55. کنفرانس لندن برای افغانستان دوازدهمین کنفرانس بزرگ در مورد افغانستان از کنفرانس بن سال ۲۰۰۱ تا کنون بود. در عین زمان این اولین فرصت برای حکومت تازه تشکیل شده برای ارایه دیدگاه استراتژیک اش با جامعه جهانی بود. نماینده های ۵۰ کشور و ۲۴ سازمان جهانی در این کنفرانس حضور داشتند.

56. دولت افغانستان. ۲۰۱۴. تحقق خود کفایی: تعهدات برای اصلاحات و همکاری مجدد. لندن

57. جمهوری اسلامی افغانستان. ۲۰۰۸. استراتژی ملی توسعه افغانستان: استراتژی سکتور ترانسپورت. کابل

58. جمهوری اسلامی افغانستان. ۲۰۰۸. استراتژی ترانسپورت و هوانوردی ملکی ۱۳۸۷-۱۳۹۱: ستون ۳، زیربنا، استراتژی توسعه ملی افغانستان. کابل

59. دولت افغانستان، ۲۰۱۴. استراتژی ملی توسعه افغانستان (۲۰۰۸-۲۰۱۳). گزارش تکمیلی. کابل

می باشد. هماهنگی پروگرام های دونه ها با فعالیت های دولت به جهت ملکیت بیشتر به دولت در پلانگذاری توسعه و تطبیق آن روی دست گرفته شد.

86. در سال ۲۰۱۰ استراتژی ملی توسعه با لستی از برنامه ها و پروژه های دارای اولویت مشخصتر تجدید و تصحیح گردید.⁶⁰ یکی از اجزای گروپ اقتصادی و توسعه زیربنا ابتکار دهلیز منابع ملی-منطقوی است. هدف اصلی این ابتکار ایجاد شرایط مناسب برای استخراج منابع طبیعی افغانستان می باشد.⁶¹ توسعه سکتور منابع طبیعی به عنوان تنها اهرم برای متنوع سازی اقتصاد، ایجاد فرصت های شغلی و ازدیاد عواید دولت شناخته شده است. بخاطریکه پوتانسیل توسعه سکتور منابع طبیعی و هایدروکاربن بیشتر از پوتانسیل توسعه در سکتورهای دیگر در اقتصاد کشور است، به عنوان یک اولویت موقعیت معادن منابع طبیعی به شبکه ترانسپورت - خط آهن یا سرک - وصل می شوند. ابتکار وابسته به تصور کلی دهلیز اقتصادی است و از سکتور معدن و سرمایه گذاری های وابسته به آن به عنوان محرک های تطبیق استفاده می کند.⁶² به عنوان بخشی از بسته اصلاحات، این ابتکار همچنان راهنمایی برای توسعه خط آهن را فراهم کرده است.

87. استراتژی ملی توسعه و پلان های تطبیقی دارای اولویت همراه آن که در کنفرانس کابل مورد تایید قرار گرفتند، راهنمای استراتژیک اصلاحات سکتور ترانسپورت را فراهم می کنند. چون هنوز اکثر اهداف تحقق نیافته اند، آنها شامل لست کنونی اولویت دولت گردیده اند.⁶³ بصورت مشخص دولت می خواهان:

- اصلاحات پایدار نهاد ها

- توسعه شبکه سرک های ملی و ولایتی
- حمایت پلان حفظ و مراقبت و توسعه ابزار و ظرفیت مدیریت دارایی سرک
- تهیه بودجه ۵ ساله برای اولویت بندی سرمایه گذاری روی حفظ و مراقبت دوره ایی
- طرح جدید جهت تمویل و شرکت عامه و خصوصی
- روی دست گیری روش قوایکار برای فعالیت های اضطراری حفظ و مراقبت
- توسعه یک رویکرد نوآورانه تامین مالی و همکاری دولتی و خصوصی
- جهت دهی منطقی سازی و مسئولیت های نهادی ترانسپورت
- ایجاد اداره سرک، صندوق وجهی سرک و انستیتیوت ترانسپورت زیر نظر وزارت فواید عامه

88. ساختار و وضعیت آینده وزارت کنونی فواید عامه واضح نیست. یکی از گزینه ها منحل کردن این وزارت و ادغام بخش های پالیسی و پلانگذاری تمام بخش های سکتور ترانسپورت با وزارت ترانسپورت جدید است. مسئولیت های سکتور های فرعی به ادارات مستقل مانند اداره پیشنهادی سرک ها و اداره موجود راه آهن افغانستان سپرده شود. شکل ۸ که روند اصلاحات را نشان می دهد، به اساس ادامه موجودیت وزارت فواید عامه گرچه به شکل کوچکتر و جذب و حفظ کارمندان شایسته، فرض گردیده است.

89. استراتژی دولت برای سکتور فرعی خط آهن روی دو خط آهن متمرکز است که شامل:

- خط جنوبی متمرکز روی حمل و نقل سنگ های معدنی به بندرهای آبی پاکستان و یا ایران برای ارسال به بازار جهانی

60. جمهوری اسلامی افغانستان. ۲۰۱۰. استراتژی ملی توسعه افغانستان. اولویت بندی و تطبیق پلان نیمه - ۲۰۱۰ نیمه ۲۰۱۳. شماره ۱ و ۲. کابل

61. وزارت فواید عامه. ۲۰۱۴. اسناد چارچوب برای پلان زیربنای ملی ۲۰۱۵-۲۰. کابل

62. کانسپت دهلیز های اقتصادی به اساس توسعه اقتصادی در یک ساحه جغرافیایی پیش بینی می شود. این دهلیز می تواند بهره ارتباطات ترانسپورتی را در موقعیت های دور دست نیز فراهم کند. دهلیز اقتصادی می تواند متشکل از یک یا دو مسیر انواع ترانسپورت برای اتصال مراکز به فعالیت های اقتصادی باشد. این مسیرها می توانند جهت های مختلف داشته باشند اما از نقطه های وصل مشترک برخوردار هستند.

63. دولت افغانستان. ۲۰۱۵. پروژه ها و برنامه های دارای اولویت وزارت فواید عامه. کابل

- خط شمالی متمرکز روی حمل و نقل تجارتي که خط موجود ۷۵ کیلومتری فعلی میان حیرتان و مزار شریف را توسعه می دهد و جماهیر آسیایی مرکزی را با ایران از طریق افغانستان وصل می کند.

۹۰. ملکیت و مدیریت خط آهن با در نظر داشت بازار به نهادهای دولتی و یا هم توسط نهادهای خصوصی مربوط می شود. این مدل مالکیت

ترکیبی با خط آهن جنوبی بخاطر تمرکز روی حمل و نقل مواد استخراج شده معدنی همخوانی دارد و ممکن برای سهم گیری سکتور خصوصی به اندازه کافی جذاب باشد. اما خط آهن شمالی برای رسیدگی به نیازهای حمل و نقل تجارت برای ملکیت عامه بیشتر مناسب می باشد. اما این گزینه تفویض مدیریت و بهره برداری خط آهن به شرکت های خصوصی را مستثنا نمی سازد.

91. گرچه استراتیژی دولت تمرکز روشن روی خط آهن و سرک دارد، استراتیژی منسجم هوانوردی ملکی و ترانسپورت شهری محسوس نیستند. اما برای ترانسپورت شهری و هوانوردی ملکی طرح پیشنهادی موجود است. این پیشنهاد ها در فصل چهار این گزارش که پروژه ها را ارزیابی نموده و اولویت شان را تعیین می کند، مورد بحث قرار می گیرد.

ب: استراتیژی، همکاری و تجارب بانک انکشاف آسیایی

92. بانک انکشاف آسیایی فعالیت هایش را از سال ۲۰۰۲ به بعد از سر گرفت. هدف اصلی این بانک همکاری با دولت در بخش های بازسازی و اعمار مجدد کشور و اطمینان از انتقال همکاری انسان دوستانه به بازسازی و توسعه می باشد (برای فعالیت های گذشته و کنونی بانک انکشاف آسیایی به ضمیمه ۵ و ۶ مراجعه کنید). در مورد سکتور ترانسپورت استراتیژی های مختلف دارای ویژگی های ذیل بودند.

- استراتیژی اولی بانک انکشاف آسیایی (۲۰۰۲-۲۰۰۴) به بازسازی شبکه شاهراه اولویت داده بود. همکاری بانک انکشاف آسیایی بر علاوه بازسازی سرک ها متمرکز به ارتقای ظرفیت بود. رویش بانک انکشاف آسیایی برای پلانگذاری و دیزان سرک برای در نظر گرفتن ارتباطات منطقوی-فرعی که نیاز به معیار بالاتر نسبت به سرک های داخلی دارند، بود. عناصر دیگر استراتیژی بانک انکشاف آسیایی بهبود تامین مالی پایدار سکتور و بازیابی هزینه، و جذب پناهندگان بازگشته، جنگجویان گذشته و زنان در اعمار و حفظ و مراقبت سرک ها بود.
- تجدید استراتیژی همکاری کشور (۲۰۰۴-۲۰۰۶) رویکرد سه جانبه ایجاد ظرفیت، ایجاد پالیسی و چارچوب نهادی مناسب

- و بازسازی زیربنای ضروری شامل زیربنای هوانوردی ملکی بود.
- تجدید برنامه و استراتیژی کشور (۲۰۰۶-۲۰۰۸) در مسیر استراتیژی های قبلی ماند و روی بخش های سرک که در مطالعه ماسترپلان به همکاری بانک انکشاف آسیایی متمرکز بود.
- استراتیژی همکاری کشور (۲۰۰۹-۲۰۱۳) به تمرکز روی تعداد محدود پروژه های دارای اولویت به شمول بهبود سرک و اعمار سیستم خط آهن ادامه داد.
- استراتیژی موقتی همکاری کشور: افغانستان (۲۰۱۴-۲۰۱۵): خلای به وجود آمده میان استراتیژی کامل همکاری کشور برای مدت زمان ۲۰۱۶-۲۰۲۰ و استراتیژی همکاری کشور (۲۰۰۹-۲۰۱۳) را پر نمود. استراتیژی موقتی همکاری کشور (۲۰۱۴-۲۰۱۵) بخاطر انتقال قدرت بعد از انتخابات و خروج نیروهای امنیتی خارجی در سال ۲۰۱۴ ضروری به نظر می رسید. این استراتیژی اعتبار استراتیژی همکاری کشور (۲۰۰۹-۲۰۱۳) را برای دو سال دیگر تمدید نموده و تمرکز قبلی بانک انکشاف آسیایی روی سکتور ترانسپورت ادامه می یابد.⁶⁴
- بانک انکشاف آسیایی همچنان صندوق زیربنا را مدیریت می کند. صندوق زیربنا در سال ۲۰۱۰ ایجاد شد و بر سرمایه گذاری روی زیربناها و حفظ و مراقبت متمرکز می باشد. این صندوق بعد از درک این که نیازهای زیربنای افغانستان سالانه بیشتر از یک میلیارد دالر و فراتر از توان منبع مالی واحد خواهد بود، ایجاد گردید. دولت جاپان، اداره انکشاف بین المللی ایالات متحده امریکا و دیپارتمنت توسعه جهانی به این صندوق کمک نموده اند. سرمایه تعهد شده این صندوق در سال ۲۰۱۵ به ۶۵۰.۵ میلیون دالر می رسید

که ۴۶۰.۵ میلیون دالر آن پرداخت گردید. یکی از اولویت های این صندوق توسعه ارتباطات قویتر ترانسپورت می باشد.

93. بر علاوه استراتژی های مختص به کشور بانک انکشاف آسیایی اهدافی را که در استراتژی اش تعریف شده است، دنبال نموده است. این اهداف شامل چارچوب استراتژیک طویل مدت ۲۰۲۰-۲۰۰۸ (استراتژی ۲۰۲۰)، استراتژی سکتور ترانسپورت CAREC (۲۰۰۸-۲۰۱۸)، استراتژی تسهیل ترانسپورت و تجارت ۲۰۲۰ CAREC و ابتکار ترانسپورت پایدار می باشد.

- چارچوب استراتژی ۲۰۲۰ از میان عرصه های کلیدی روی همکاری منطقوی و توسعه سکتور خصوصی متمرکز است. ترانسپورت جزء اصلی فعالیت های آینده بانک انکشاف آسیایی و یکی از پنج عرصه تمرکز فعالیت آن خواهد بود. ترانسپورت بخشی از پنج محرک تغییر استراتژی ۲۰۲۰ می باشد. این محرک ها عبارت از توسعه سکتوری و عملکرد سکتور خصوصی، حاکمیت خوب و ارتقای ظرفیت، برابری جنسیتی و همکاری می باشد. برای تقویت رشد به رهبری بازار بانک انکشاف آسیایی روی زیربنا سرمایه گذاری نموده و در مورد توسعه و توانمندسازی محیط برای تجارت، شامل قوانین، مقررات و پالیسی های قابل اعتماد که به ضرر سکتور خصوصی نباشد، مشوره ارایه می کند. استراتژی سکتور ترانسپورت ۲۰۰۸-۲۰۱۸ CAREC دارای سه هدف فراگیر است که عبارت از ایجاد دهلیزهای رقابتی ترانسپورت در منطقه CAREC، تسهیل عبور و مرور اموال و مردم از طریق مرزها و ایجاد سیستم مصئون ترانسپورت است. این استراتژی همچنان شش دهلیز استراتژیک را معرفی کرده است که تا

۲۰۱۸ باید کار آنها تکمیل گردد. یکی از شبکه های خط آهن دارای اولویت CAREC در افغانستان موقعیت دارد.

- استراتژی تسهیل ترانسپورت و تجارت ۲۰۲۰ CAREC استراتژی اصلی CAREC را با حفظ سه هدف اصلی آن تصحیح می کند.⁶⁵ عناصر جدید عبارت از توسعه یک دهلیز چند مدلی و تمرکز روی بهبود تجارت و خدمات گذرگاه های مرزی می باشد. فاز اولیه این استراتژی روی توسعه زیربنای سرک در شش دهلیز CAREC و کاهش موانع علیه عبور و مرور اموال و مردم از گذرگاه های مرزی متمرکز می باشد.
- این تلاش ها در حال حاضر ادامه دارد و استراتژی تصحیح شده برای بهبود و تکمیل دهلیز ها ادامه خواهد داشت. توسعه خط آهن با ارتباط خاص به افغانستان، اساس استراتژی تسهیل ترانسپورت و تجارت ۲۰۲۰ می باشد. این استراتژی تصحیح شده همچنان اولویت ویژه به تبادل اموال تجارتي بین انواع ترانسپورت داده است. بدین منظور ایستگاه های چندگانه به عنوان مراکز لجستیک ساخته می شوند. استراتژی تصحیح شده همچنان به مدیریت هماهنگ شده گذرگاه های مرزی و توسعه ظرفیت فیزیکی آن کمک می کند.
- ابتکار ترانسپورت پایدار توسعه زیربنا و عملکرد ترانسپورت که از لحاظ اقتصادی، اجتماعی و محیطی پایدار است، را ادامه می دهد. بدین منظور ترانسپورت پایدار شامل توجه به تمام عناصر ترانسپورت و یافتن بهترین توازن بین آنها برای توسعه سیستم ترانسپورتی که قابل دسترس و مطمئن می شود.

65 بانک انکشاف آسیایی. ۲۰۱۳. استراتژی تسهیل ترانسپورت و تجارت ۲۰۲۰ CAREC. مانپلا

66 بانک انکشاف آسیایی. ۲۰۱۴. استراتژی موقت همکاری کشور. ۲۰۱۴۰۲۰۱۵. مانپلا

94. تجربیات دونه‌ها از تسلیم دهی پروژه‌ها در افغانستان متفاوت می‌باشد. با وجود چالش در تطبیق پروژه بخاطر وضعیت جنگ زده، بانک انکشاف آسیایی به ویژه در جریان استراتیژی همکاری کشور تجربه مثبت داشته است.⁶⁶ اما در سال‌های اخیر اجرای پروژه‌ها مشکل‌تر شده است که باعث ازدیاد هزینه و تاخیر در تطبیق پروژه‌ها گردیده است. در بعضی موارد شرکت‌های بین‌المللی قادر به رویاروی با اندازه و پیچیدگی چالش‌های پروژه‌های شرکت بانک انکشاف آسیایی نبوده‌اند. شرکت‌های داخلی بدون داشتن معلومات کافی از توانایی‌ها و ظرفیت‌شان به منظور فراهم‌آوری سهم بیشتر برای این شرکت‌ها در کارهای اعمار شرکت انتخاب گردیدند. وزارت فواید عامه به عنوان استخدام کننده شرکت‌ها اغلب درک محدود از وضعیت کار شرکت‌ها را ابراز کرده است.

95. رویکرد تدارکاتی مبنی بر قراردادهای بزرگ دیزاین - اعمار باعث مشکلات اضافی گردیده است. هدف از مفهوم دیزاین - اعمار کوتاه‌سازی فعالیت‌های پیش از ساختمان و تسریع تطبیق پروژه می‌باشد.⁶⁷ اما در عمل به جای کوتاه کردن زمان تطبیق و تحقق صرفه جویی، استفاده از دیزاین - اعمار باعث تاخیر و ازدیاد هزینه شده است. چنانچه در ضمیمه ۷ بحث صورت گرفته است، مدل دیزاین - ساختمان در افغانستان موفق نبوده است. به جای این مدل باید از مدل سنتی رویکرد تدارکات کارهای ملکی استفاده گردد که مطابق آن استخدام کننده مشخصات انجینیری و دیزاین را آماده می‌کند و شرکت قراردادی به اساس آن برای مزایده آماده می‌شود.

ج. حمایت شرکای انکشافی

96. بانک انکشاف آسیایی، اداره انکشاف بین‌المللی ایالات متحده امریکا و بانک جهانی

بزرگترین دونه‌های سکتور ترانسپورت بوده‌اند. شرکای انکشافی یک میکانیزم را برای هماهنگی نهادی و اتخاذ تصمیم مشترک ایجاد کرده‌اند. راهنمای سکتور سرک برای پلانگذاری حمایت تکمیلی توسط دونه‌های مختلف کمک کرده است. در حالیکه بانک انکشاف آسیایی روی پروژه‌های ساختمان سرک متمرکز است، USAID از طریق برنامه پایداری سکتور سرک روی ارتقای ظرفیت متمرکز می‌باشد. تمرکز بانک جهانی روی بازسازی و اعمار سرک‌های روستایی و ایجاد موجودی سرک می‌باشد.

97. **برنامه ملی راه‌سازی روستایی بانک جهانی.** برنامه ملی راه‌سازی روستایی یکی از برنامه‌های دارای اولویت دولت می‌باشد که روی بازسازی، اعمار مجدد و حفظ و مراقبت زیربنای دسترسی روستایی در سطح کشور از طریق استفاده از رویکرد مناسب برای ایجاد فرصت‌های کاری برای باشندگان فقیر روستاها می‌باشد. تا کنون NRAP بیشتر از ۱۲۳۰۰ کیلومتر سرک روستایی را اعمار نموده است و در کنار آن زیربنای فرعی مانند پل‌ها، پلچک‌ها و دیوارهای استنادی را اعمار نموده است. تا کنون از طریق این برنامه حدود ۳۰۰ میلیون دالر به مصرف رسیده است. نظر به وسعت ۳۰۰۰۰ کیلومتری شبکه سرک‌های روستایی و حفظ و مراقبت این سرک به عنوان بخشی از برنامه، NRAP در سالهای آینده نیز یکی از برنامه‌های دارای اولویت دولت باقی خواهد ماند.

98. **صندوق بازسازی افغانستان.** صندوق بازسازی افغانستان در سال ۲۰۰۲ به منظور تامین مالی اضطراری ایجاد گردید که با گذشت زمان به ابزار جامع انکشافی مبدل گردیده و میکانیزم هماهنگ شده برای بودجه و پروژه‌های دارای اولویت افغانستان را فراهم کرده است. این صندوق بزرگترین منبع بودجه اختیاری است و نتایج انکشافی را در سکتورهای دارای اولویت

⁶⁷ رویکرد دیزاین - اعمار روندی از تدارکات است که به هدف تهیه دیزاین و ساختمان ایجاد شده است به که واسطه آن زمان استخدام انجینیر دیزاین و شرکت کاهش می‌یابد.

⁶⁸ در سال ۲۰۱۴ ریاست عمومی حفظ و مراقبت سرک‌های وزارت فواید عامه ۲۸.۸ میلیون دالر را به منظور اجرای حفظ و مراقبت دورانی در مسیرهای کلیدی و مهم دریافت کرد.

صندوق انسان دوستانه عامه تطبیق می شود. در سال ۲۰۱۱ دیپارتمنت انکشاف بین المللی برنامه بازسازی و حفظ و مراقبت سرک را راه اندازی نمود که بالاخره به پروژه اتصال افغانها (Keep Afghans Connected) انجامید. از طریق این پروژه دیپارتمنت انکشاف بین المللی ارتقای ظرفیت به منظور اجرای بهتر حفظ و مراقبت سرک ها را حمایت می کرد.

د. استراتژی و برنامه پیشنهادی آینده

101. استراتژی و برنامه آینده باید نسبت به وضعیت شکننده و جنگ زده افغانستان حساس باشد. این بدان معنی است که وضعیت امنیتی ممکن آسیب پذیر و ناپایدار باقی خواهد ماند. شرکای انکشافی باید حمایت پایدار و قابل پیش بینی شان را ادامه دهند. برای حمایت از پالیسی اصلاحات و تغییر ساختار سکتور برای ایجاد محیط موثر، زیر بنا و عملکرد پایدار ترانسپورت نیاز به یک رویکرد مشخص دونه ها می باشد. بسیج منابع داخلی نیازمند توسعه زیربناها در آینده و استفاده از گزینه اشتراک عامه-خصوصی برای توسعه زیربنای ترانسپورت می باشد. آجندای استراتژیک برای سکتور ترانسپورت از ارزیابی موضوعات و مشکلات کنونی سکتورهای کلیدی به دست می آید. تغییر خاص پالیسی مرتبط با پایدارسازی سرمایه گذاری باید تعقیب گردد و به عنوان قدم نخست بازایی هزینه کافی باید روی دست گرفته شود. خلاصه موضوعات و پاسخ مورد نیاز در جدول ۹ نشان داده شده است.

کلیدی را فراهم کرده و در کنار آن بخش عمده بودجه عادی را برای پایداری مالی فراهم کرده است. این صندوق توسط ۳۴ دونه حمایت شده و توسط بانک جهانی اداره می شود.⁶⁸ استراتژی تامین مالی فعلی این صندوق ۳ سال مالی ۲۰۱۵-۲۰۱۷ را تحت پوشش قرار داده و سالانه یک میلیارد دالر فراهم می کند.

99. برنامه پایداری سکتور سرک. برنامه پایداری سکتور سرک به حمایت مالی اداره انکشاف بین المللی ایالات متحده امریکا از برنامه مرحله ای ارتقای ظرفیت متمرکز بر حفظ و مراقبت و وزارت فواید عامه حمایت می کند. هزینه این برنامه ۱۰۶ میلیون دالر است که ۲۱.۴ میلیون دالر آن برای ایجاد اداره سرک، صندوق وجهی سرک و انستیتیوت ترانسپورت اختصاص داده شده است. از طریق برنامه پایداری سکتور سرک وزارت فواید عامه و اداره انکشاف بین المللی ایالات متحده امریکا ظرفیت نهادی را توسعه داده و به منظور تامین مالی اعمار سرک های جدید عواید به دست می آورند.

100. دیپارتمنت انکشاف بین المللی بریتانیا. برنامه دیپارتمنت برای توسعه بین المللی بریتانیا روی سه عرصه حمایت از صلح، امنیت و پایداری سیاسی، بهبود پایداری اقتصادی، رشد و شغل و همکاری با دولت برای ارائه خدمات بهبود یافته متمرکز است. دو- سوم این برنامه از طریق صندوق های امانتی مانند صندوق بازسازی افغانستان، صندوق زیربنای افغانستان و

پالیسی و اصلاحات

اصلاحات	فعالیت مورد نیاز	وضعیت	پلان
حکومت داری خوب و حسابدگی	مشخص کردن پالیسی و مسئولیت های پلان گذاری از بخش عملیات	طرح اقدامات اصلاحات تحت نظر مشاوران با همکاری USAID زیر کار است	ایجاد اداره سرک و صندوق وجهی سرک
	بهبود اشتراک سکتور خصوصی در تامین مالی، اعمار و حفظ و مراقبت زیربنای سرک	بخش کوچکی از سکتور خصوصی در حفظ و مراقبت نقش محدود دارند	ایجاد وزارت ترانسپورت در رأس فعالیت های ترانسپورتی مطلوب خواهد بود
	معرفی رقابت آزاد در مارکیت برای حفظ و مراقبت سرک ها	حفظ و مراقبت به استثنای حفظ و مراقبت اضطراری، توسط سکتور خصوصی انجام شود	ایجاد فرصت های مساوی برای شرکت های داخلی و ارتقای ظرفیت برای اشتراک عامه - خصوصی
	تقویم سیستم تدارکات برای کارهای سرک	سیستم فعلی شفاف نیست	تجدید لست قراردادی های داخلی واجد شرایط به اساس معیارهای عینی
			معرفی سیستم شفاف شاستگی و مناقصه
سکتور پایدار سرک	ایجاد سیستم مدیریت دارایی سرک و فراهم آوری منبع پایدار و مصون تامین منابع مالی برای شبکه سرک	سروی سیستماتیک حالت سرک و ارزیابی هزینه چرخه حیات (مدت قابل استفاده بودن) توسط اداره NRAP آغاز گردیده است	استفاده از تکنولوژی کمپیوتری پیشرفته برای تصمیم گیری بهتر درمورد سرمایه گذاری و حفظ و مراقبت
	معرفی کنترول انتشار و غیره اقدامات حفاظتی محیط زیست.	تا کنون هیچ اقدامی صورت نگرفته است	اتخاذ استراتژی حفظ و مراقبت منطقی و مدیریت برای به حد اقل رساندن هزینه
			در نظر گرفتن نیازهای سازمانی مدیریت دارایی سرک و تعیین یک نهاد برای حفاظت و موقعیت این سیستم

ادامه در صفحه بعدی

ادامه:

اصلاحات	فعالیت مورد نیاز	وضعیت	پلان
بازیافت هزینه	تطبیق اصل "استفاده کننده پرداخت می کند" بمنظور قیمت گذاری روی سرک برای بهبود موثریت اقتصادی آن و اینکه استفاده کننده ها بصورت متواتر تمام هزینه حفظ و مراقبت را بدوش بگیرند، با تامین عدالت میان استفاده کننده گان	مطالعه بازیابی هزینه و تعرفه بالای استفاده کننده گان سرک تکمیل گردیده است سرک های از بودجه عمومی تامین مالی می شود	گزینه های کاربردی برای تامین مالی کارهای مربوط سرک شامل مالیه بر مواد سوخت و سایش، لایسنس و سایش و تعرفه عبور (بصورت سالانه) می شود. برای یافتن راه حل مناسب همکاری تخنیکی پیشنهاد می گردد
لوجستیک ترانسپورت	توسعه شبکه داخل-مدلی واحد برای تامین زنجیره موثر و دارای کیفیت لوجستیک و جریان بدون مانع اموال و مردم معرفی سیستم دست رسی واحد برای طرز العمل های اداری و بهبود ساده سازی معلومات مرتبط با مال التجاره تشویق ترانزیت و سایش خارجی از طریق فیس های ترانزیت کافی	مفهوم دهلیز ترانسپورتی توسط طرز العمل های مستند باعث بهبود لوجستیک می شود. با وجود سرمایه گذاری های زیاد روی برنامه های تسهیل تجارت و گمرکات نیاز به بهبود بیشتر است. فیس ترانزیت های خارجی نسبت به دهلیز های بدیل رقابتی باشد	ادامه اقدامات ترانزیت و تجارت مطابق برنامه همکاری منطقه ای آسیای مرکزی
ترانسپورت شهری پایدار	کاهش انتشار گاز گلخانه یی و تراکم ترافیک شهری با اتخاذ رویکرد جامع برای پلانگذاری ترانسپورت شهری	ماستر پلان شهر کابل تکمیل گردیده اما تطبیق نگردیده است وابستگی زیاد روی ترانسپورت خصوصی باعث تراکم شهری شده است	اعمار سرک حلقوی در اطراف کابل ماستر پلان جدید مطلوب خواهد بود
یکپارچگی و ادغام اقتصادی منطقه ای	تطبیق استراتژی تسهیل ترانسپورت و تجارت ۲۰۲۰ CAREC ادامه داده شود.	ایجاد و توسعه ۶ دهلیز CAREC تحت کار است.	ایجاد دهلیز های چند مدلی برای تکمیل سازی دهلیز های سرک توسط خط آهن

منبع: کارمندان و مشاوران بانک انکشاف آسیایی

چارچوب رهنما و نتایج سکتور ترانسپورت

الف: عرصه های نیازمند مداخله

102. با در نظر داشت موضوعات و مشکلاتی که اینجا ذکر گردید، عرصه های دارای اولویت که برای دست یابی به اهداف این سکتور حیاتی اند قرار ذیل اند:

- **تکمیل سرک های استراتژیک و اتصالات خط آهن.** این اتصالات بخش های ناتکمیل سرک حلقوی، تونل و دهلیز سالنگ، توسعه شبکه ملی و ولایتی و اعمار تدریجی خط آهن افغانستان را شامل می شود.
- **حمایت از حفظ و مراقبت.** چون حفظ و مراقبت بودجه کافی دریافت نمی کند و امکان تغییر در اختصاص بودجه در آینده نزدیک امکان پذیر نیست، بناً حمایت دهنرها از حفظ و مراقبت یکی از اولویت های عمده می باشد.
- **مدیریت دارایی سرک.** ظرفیت نهادها و منابع مالی موجود با افزایش شبکه سرک بازسازی شده، افزایش نیافته است. علاوه بر این، شبکه ها بدون در نظر داشت پیامدهای عدم حفظ و مراقبت عادی توسعه یافته اند. معرفی مدیریت دارایی سرک این مشکل را حل خواهد کرد. اداره سرک، صندوق وجهی سرک و اساس وسیعتر عواید یکی از شرایط ضروری برای موثریت چنین سیستم می باشد. معرفی سیستم مدیریت دارای سلسله از فعالیت های را مستلزم می سازد که نیازمند فراهم آوری همکاری تخنیکی است. مدت زمان

- واقع بینانه و طویل مدت برای تطبیق سیستم دارایی سرک و همکاری تخنیکی پیشنهاد شده باید روی دست گرفته شود.
- **ابتکارات منطقی.** هزینه بلند لجستیک ترانسپورت رقابت پذیری تجارت در کشور را کاهش داده و افغانستان از این لحاظ در جمع بدترین کشور های محاط به خشکه آسیایی می باشد. دلیل عمده افزایش هزینه زیربنای فزینی ضعیف، استفاده کم از تکنولوژی و امکانات ناکافی لجستیک در گذرگاه های مرزی می باشد. تطبیق پایدار برنامه CAREC و دیگر ابتکارات منطقی باعث اتصال و لجستیک تجارت بهتر می گردد. روی بهبود بنادر سرحدی، خدمات حمایتی لجستیک تجارت و معرفی میتود و طرز العمل مدرن تاکید صورت گیرد.
- **ترانسپورت شهری.** منطقه بندی ترانسپورت کابل توسط مشکلات زیادی احاطه شده است. مشکلات عمده شامل شهر، استفاده ناکافی از ظرفیت سرک، ترانسپورت شهری ناکافی، انجیرری ضعیف و عدم تطابق با مقررات ترافیکی می باشد. نیاز مبرم برای پلان دراز مدت است که شامل پلان های زونی دربرگیرنده فضا و زیربنای ترانسپورت عامه، زیربنای مختص به آن (سرک حلقوی و دهلیز بس های ترانزیت سریع) باشد. اجندای شهری باید با انواع مشکلات نیرومند مانند موضوعات ترانسپورت شهری و عامه، تطابق با مقررات و قوانین ترافیکی، و کاهش پیامدهای اجتماعی برخاسته از مدرن سازی و تغییر ساختار ترانسپورت بس

نیازهای سرمایه گذاری ۲۰ ساله در سکتور ترانسپورت

سکتور	میلیون دالر	سهم
راه آهن	11,176	43.1%
سرک	13,000	50.2%
ترانسپورت شهری	853	3.3%
میدان هوایی	568	2.2%
تسهیل تجارت	300	1.2%
مجموع	25,897	100.0%

نوت: ارقام به اساس سناریوی منابع نامحدود در نظر گرفته شده است.

ترکیب سرمایه گذاری ۲۰ سال آینده با سکتورهای فرعی در ذیل مورد بحث قرار گرفته است.

منبع: کارمندان و مشاوران بانک انکشاف آسیایی

های عامه را در نظر داشته باشد. بخاطر نیاز به اصلاحات نهادها و پالیسی حل این موضوعات چالش را خواهد بود.

- **سرک های روستایی.** بازسازی و حفظ و مراقبت شبکه سرک های روستایی با استفاده از کارگران با در نظر داشت این که حفظ و مراقبت این سرک ها بخشی از برنامه است و محدوده کاری هنوز مشخص نشده است، الی دو دهه آینده یکی از اولویت های دولت باقی خواهد ماند.

- **اشتراک عامه - خصوصی.** محدوده اشتراک عامه - خصوصی در افغانستان پهنای کمی دارد و بهترین گزینه ها برای این نوع اشتراک سرک های منطقه ای با ترافیک زیاد و خطوط آهن که معادن را وصل می سازد، می باشد. برای توسعه اشتراک عامه- خصوصی و برای پر کردن خلاءهای امکان پذیری باید اقدامات جدی صورت گیرد. این اقدامات باید انگیزه ها و مشوق های را شامل شود که از طرف دولت برای بخش خصوصی فراهم گردد.

ب. نیازهای سرمایه گذاری برای ماسترپلان ترانسپورت (۲۰۱۷-۲۰۳۶)

103. تیم مطالعاتی تجدید ماستر پلان نیازهای سرمایه گذاری تقریبی ماستر پلان برای ۲۰ سال آینده را تعیین کرده است. این نیاز ها به اساس اولویت های تعیین شده توسط ادارات دولتی مربوطه و در عدم موجودیت چنین اولویت ها به اساس تخمین های تیم مطالعاتی تعیین شده است.⁶⁹

104. **سرک:** مجموع سرمایه گذاری روی سکتور فرعی سرک به ۱۳ میلیارد دالر می رسد. جزئیات برنامه سرک در ضمیمه ۸ ذکر گردیده است. این برنامه اجزای ذیل را تحت پوشش قرار می دهد.

- تکمیل ۴۷۴ کیلومتر بخش باقی مانده سرک حلقوی
- سروی جیوتخنیکی، دیزاین مکمل و ساختمان تونل و دهلیز سالنگ
- توسعه شبکه سرک های ملی و ولایتی الی ۳۳۰۰ کیلومتر
- اعمار تقریباً ۱۰۰۰ کیلومتر سرک مرزی
- اعمار و حفظ و مراقبت ۲۵۰۰ کیلومتر سرک جغلی و اسفالت توسط برنامه ملی راه سازی روستایی
- حفظ و مراقبت شبکه اصلی سرک های ملی و منطقه ای

105. **خط آهن.** برنامه سرمایه گذاری روی سکتور فرعی خط آهن شامل پلان ملی خط آهن افغانستان می شود که بیشتر از ۵۰۰۰ کیلومتر خط آهن و مراکز چند مدلی را تحت پوشش قرار می دهد. هزینه مجموعی این پلان ۱۱.۲ میلیارد دالر تخمین شده است. تفکیک سرمایه گذاری مذکور در ضمیمه ۹ ذکر گردیده است. شکل ۱۰ موقعیت

⁶⁹ نیازمندی های سرمایه گذاری که در جدول ۱۰ نشان داده شده است شامل پلان های دولت و نیازهای که توسط تیم تجدید ماستر پلان شناسایی شده است.

جغرافیایی مسیر های دارای اولویت این پلان را نشان می دهد.

106. ترانسپورت شهری. هزینه برنامه ترانسپورت شهری ۸۵۴ میلیون دالر تخمین شده است. تفکیک هزینه با اجزای آن در ضمیمه ۱۰، جدول A10.1 نشان داده شده است. این برنامه اعمار سرک حلقوی کابل، دهلزهای ترانزیت سریع بس شهری، ترانسپورت عامه، انجنیری ترافیک و سیستم هوشمند ترافیکی، پلان برای کاهش تاثیرات سوء و کمپاین های آگاهی عامه برای آگاهی از خطر و تطبیق درست مقررہ های ترافیکی را تحت پوشش قرار می دهد.

107. میدان های هوایی. نیازهای سرمایه گذاری آینده روی هوانوردی ملکی شامل بهبود میدان هوایی بین المللی حامد کرزی است که در حال حاضر خیلی بیشتر از ظرفیت مورد استفاده قرار می گیرد.⁷⁰ سرمایه گذاری های دیگر ممکن شامل حفظ و مراقبت دورانی میادین هوایی منطقوی گردد. هزینه مجموعی هوانوردی ملکی ۵۶۸ میلیون دالر تخمین شده است (برای جزئیات به ضمیمه ۱۰، جدول A10.2 مراجعه کنید).

108. تسهیل تجارت و لجستیک. پروژه های مربوط به تسهیل تجارت و لجستیک یکی از اولویت های استراتژی تسهیل تجارت و ترانسپورت CAREC و پلان ملی راه آهن افغانستان می باشد. این پروژه ها شامل بهبود بنادر سرحدی و توسعه مراکز لجستیکی چند مدلی می باشد.

گرچه سرمایه گذاری های مشخص هنوز تعیین نشده و اولویت بندی نشده اند اما بسته هزینه ۳۰۰ میلیون دالر تخمین شده است.

ج. ارزیابی اولویت های سرمایه گذاری

109. میتودولوژی. مقدار سرمایه گذاری ۲۵.۹ میلیارد دالر منعکس کننده سناریوی منابع بدون محدودیت می باشد. این بدان معنی است که نه محدودیت های منابع مالی و نه ظرفیت جذب دولت در تعیین مقدار سرمایه گذاری در نظر گرفته شده اند. در عدم موجودیت نورم برای پلان های سرمایه گذاری، تولیدات ناخالص داخلی کشور اساس قرار داده می شوند. به اساس آن سرمایه گذاری روی ترانسپورت باید ۳٪ تولیدات ناخالص داخلی باشد. نیازمندی های سالانه منابع برای برنامه سرمایه گذاری ۶.۲٪ تولیدات ناخالص داخلی تعیین شده است و رشد تولیدات ناخالص داخلی در جریان ۲۰ سال آینده ۳٪ فرض شده است. طوریکه در جدول ۱۱ نشان داده شده است، سناریوی خوشبینانه تر رشد ۴٪ الی ۵٪ تولیدات ناخالص داخلی سرمایه گذاری ارزیابی شده را به تامین مالی توسط کشور نزدیکتر می کند. بنا بر این تخمین ۲۵.۹ میلیارد دالر تا حد زیادی واقع بینانه می باشد. در مورد توانایی مدیریت و جذب ادارات، سرمایه گذاری پیشنهاد شده همچنان واقع بینانه می باشد. چنانچه در گذشته دولت نتوانسته است مقدار تعیین شده

سناریوهای منابع (میلیون دالر)

رشد تولید ناخالص داخلی	سناریوی منابع نامحدود	سناریوی منابع محدود	سناریوی نامحدود منفی سناریوی محدود
3%	25,697	17,636	8,061
4%	25,697	23,515	2,182
5%	25,897	29,393	3,496

منبع: کارمندان و مشاوران بانک انکشاف آسیایی

⁷⁰ این معلومات در یک مجلس با اداره هوانوردی ملکی افغانستان در ۱۳ اپریل ۲۰۱۶ دریافت گردید. لست اصلی سرمایه گذاری دارای اولویت از جانب تیم تجدید ماستر پلان درخواست گردید که به نظر می رسد موجود نیست.

بودجه را مصرف نماید، بسته پیشنهاد شده ۲۵.۹ میلیارد دالر زمانی ممکن است که سهم بارزی از آن بصورت خارج بودجه دولت تطبیق گردد.

۱۱۰. کار بعدی اولویت بندی پروژه ها است. اولویت بندی به جای یک اولویت کلی، در هر سکتور فرعی صورت می گیرد. بدین منظور حیطه صلاحیت تیم مطالعاتی تجدید ماستر پلان استفاده از چارچوب تحلیلی چند معیاری را تقاضا می کند تا از طریق آن لست طویل سرمایه گذاری بررسی گردیده، اولویت بندی شده و تصحیح و کاهش داده می شود. سرمایه گذاری ها به اساس پلان ها و برنامه ها اولویت بندی شده است. این بدان معنی است که با در نظر داشت اندازه، بعضی از برنامه ها باید به پروژه های قابل مدیریت تقسیم شوند. خط پیشنهادی شمالی اداره خط آهن افغانستان یکی از مثال ها است. هزینه مجموعی این خط ۲.۱ میلیارد دالر است که تقسیم این خط به چندین بسته و یا پروژه ممکن ضروری باشد.

۱۱۱. انتخاب معیار به مرحله ابتدایی پلانگذاری اکثر پیشنهادهای سرمایه گذاری محدود است. روی اکثریت قاطع پروژه ها هنوز مطالعات امکان سنجی صورت نگرفته است. پروژه های دیگر، به ویژه پروژه های سکتور فرعی لوجستیک هنوز هم معین و تعریف نشده اند. در نتیجه معلومات در مورد امکان پذیری پروژه ها در دسترس نیست. بنا بر این تجدید ماستر پلان پروژه ها را به اساس شاخص های امکان پذیری مشهود آنها را اولویت بندی کرده است. اولویت بندی با استفاده از نسبت فایده - هزینه و یا نرخ بازدهی در حال حاضر ممکن نیست. معیارهای مورد استفاده برای تعیین اولویت ها، اولویت های دولت را در نظر گرفته و از چارچوب پالیسی ترانسپورت و فعالیت های پیشنهادی جدول ۹ پیروی می کند. معیار ها عبارتند از:

- پروژه ها شامل برنامه های دارای اولویت دولت هستند
- پروژه ها شامل استراتژی تسهیل تجارت و ترانسپورت ۲۰۲۰ CAREC هستند.

- پروژه ها بخشی از ابتکار دهلیز منابع ملی- منطقوی هستند که مناطق دارای منابع طبیعی را وصل می کنند
- پروژه ها به اساس ارقام ترافیک معلوم و موقعیت استراتژیک در شبکه ترانسپورت بصورت مشهود از لحاظ اقتصادی امکان پذیر اند.
- پروژه ها برای بهبود عملکرد سکتور ترانسپورت ضروری اند (مانند مدرن سازی و اعمار کم هزینه)
- پروژه ها نیازهای اجتماعی مهم را حمایت می کنند (مانند مصونیت و دسترسی روستایی)

۱۱۲. معیار ها نظر به اهمیت شان نمره گذاری میگردند و به همین اساس پروژه ها امتیاز داده می شوند. هرچه امتیاز پروژه بیشتر باشد، پروژه دارای اولویت بیشتر بوده و زودتر برای تطبیق پیشنهاد می گردد. معیارها، نمرات پروژه و امتیاز آنها در ضمیمه ۱۱ توضیح داده شده است.

۱۱۳. اولویت برای سرک ها و شاهراها. روند بررسی مجموعه یی از پروژه ها را شناسایی کرده است که دارای اولویت مشابه هستند. برنامه سرک ها و شاهراها که توسط تجدید ماستر پلان ارزیابی شده اند بطور ثابت شامل بخش های سرک و دهلیزها دارای اولویت است. گرفتن تصمیم استراتژیک بین سرکی که بندر سرحدی را وصل می کند و دهلیزها یکه که از کشور عبور می کند مشکل است. البته چنین انتخابی باید صورت نگیرد زیرا این بیشتر از توان منابع مالی و ظرفیت تطبیقی دولت می باشد. بنا بر این سرمایه گذاری ۱۳ میلیاردی باید در مدت زیادی صورت گیرد.

۱۱۴. تونل سالنگ، بخش باقی مانده سرک حلقوی و سرک های وصل کننده بنادر سرحدی اولویت های دارای کمترین ابهام ماسترپلان است. اولویت های دیگر شامل حفظ و مراقبت و برنامه برای سرک های ملی و روستایی می باشد، که نمره گذاری نگردیده است بناء سرمایه گذاری روی این سه کتگوری در پلان های پنج ساله باید بصورت

اولویت های سرمایه گذاری برای سرک ها و شاهراه ها

درجه	پروژه	هزینه (میلیون دالر)	ملاحظات
1	تونل سالنگ	1,115	بازده اقتصادی بالا بخاطر موقعیت استراتژیک تونل
2	اجزای باقی مانده سرک حلقوی	711	امکان پذیری اقتصادی بالا بخاطر نزدیکی به سرک حلقوی
3	ایران: هرات - اسلام قلعه	189	برای یکپارچگی منطقوی حایز اهمیت است
4	ترکمنستان: هرات تورغندی	168	برای یکپارچگی منطقوی حایز اهمیت است
5	ترکمنستان: اندخوی - آقینه	54	برای یکپارچگی منطقوی حایز اهمیت است
6	تاجیکستان: شیرخان بندر - کندز	95	برای یکپارچگی منطقوی حایز اهمیت است
7	پاکستان: تورخم - جلال آباد	114	برای یکپارچگی منطقوی حایز اهمیت است
8	پاکستان: سپین بولدک - کندهار	156	برای یکپارچگی منطقوی حایز اهمیت است
9	ازبکستان: حیرتان - مزار شریف	120	برای یکپارچگی منطقوی حایز اهمیت است
10	دهلیز ۱ شمال - جنوب: دره صوف - یکاولنگ، دایکندی - کندهار	801	افزایش موثریت شبکه
11	اولنگ - پل دو شاخ	32	موقعیت استراتژیک در مسیر شمال - جنوب
12	دهلیز شرق - غرب	777	موثریت افزایش یافته شبکه: برای ابتکار دهلیز منابع ملی مهم است
13	دهلیز ۲ شمال - جنوب: شبرغان - دلارام - نیمروز	831	موثریت افزایش یافته شبکه: برای ابتکار دهلیز منابع ملی مهم است
14	ترکمنستان: سرک حلقوی - تخته بازار	32	برای یکپارچگی منطقوی حایز اهمیت است
15	تاجیکستان: فیض آباد - اشکاشم	234	برای یکپارچگی منطقوی حایز اهمیت است
16	ایران: زرنج دلارام	329	منابع طبیعی: یکپارچگی منطقوی: ارتباط با چابهار
	سرک های ملی دیگر	1,209	اهمیت اجتماعی، پروژه ها هنوز مشخص نشده اند.
	سرک های سومی	600	برای بهبود پایداری اجتماعی حایز اهمیت است
	حفظ و مراقبت	3,750	برای پایداری شبکه حایز اهمیت است
	محتمل الوقوع	1,689	
	مجموع سرمایه گذاری	13,006	

منبع: کارمندان و مشاوران بانک انکشاف آسیایی

۱۱۶. مساویانه صورت گیرد. لست پروژه های اولویت بندی شده در جدول ۱۲ نشان داده شده است.

۱۱۵. شکل ۹ نمایه زمان تخصیصات سرمایه گذاری برای سرک ها و شاهراها را نشان می دهد. سرمایه گذاری در دوره دومی بخاطر آغاز سرمایه گذاری های بزرگ در دوره اول و ادامه تطبیق آنها در دوره دوم (۲۰۲۲-۲۰۲۶) به حد اعظمی می رسد. تونل سالنگ، یکی از مثالها است.

۱۱۶. اولویت های خط آهن. عملکرد موثر خط آهن نیازمند صرفه جویی تولید انبوه است. بخاطر سرمایه گذاری توده یی راه آهن قابلیت رقابت را با مرور زمان با افزایش تولید و بهره برداری گسترده دریافت نموده و هزینه ابتدایی را کاهش می دهد. پلان راه آهن افغانستان نقطه آغاز شبکه یی است که به اندازه کافی وسیع و رقابتی باشد. عناصر این پلان به عنوان رابط سیستم بزرگتر باید ارزیابی گردد. سوال کلیدی این است که تا

نمایه زمانی تخصیص های سرمایه گذاری برای سرک ها و شاهراه ها (میلیون دالر)

نوت: هر رنگ زمان سرمایه گذاری را نشان می دهد. پروژه ای دارای بیشتر از یک رنگ چندین دوره سرمایه گذاری را در بر می گیرد.

منبع: کارمندان و مشاوران بانک انکشاف آسیایی

چه حدی این عناصر به ارزش سیستم می افزایند (هر کدام به تنهایی ارزش اقتصادی کم دارند). ارزیابی که در جدول ۱۳ نشان داده شده است باید از همین دید به آن نگاه شود. دو اولویت اول بخش های کوچک هستند که بخاطر اتصال سیستم بزرگتر از سوی اداره راه آهن افغانستان به آنها اولویت داده شده است. خط آهنی که به شبکه وسعت میدهد خط هرات کندز است که اساس خط شمالی اداره خط آهن را تشکیل خواهد داد و بخش شمال غربی کشور را به بخش شمال شرقی کشور با فاصله ۱۰۰۰ کیلومتر وصل می کند. توسعه این خط بطرف شمال شرق و به طرف مرز چین (کندز - بدخشان - واکان) در بلند مدت و زمانی که ترانزیت از طریق دره بدخشان ممکن شود، به ارزش شبکه می افزاید.

۱۱۷. ارزیابی ارتباطات راه آهن در ضمیمه ۱۰ توضیح داده شده است. شکل ۱۲ نمایه زمان تخصیص سرمایه گذاری برای راه آهن را نشان می دهد.

۱۱۸. اولویت های ترانسپورت شهری. برنامه سرمایه گذاری ۲۰ ساله برای ترانسپورت شهری کمتر از هزینه راه آهن در پنج سال اول می باشد اما این دلیل به تنهایی برای دادن اولویت به پروژه های ترانسپورت شهری کافی نیست. این برنامه اولویت اش را بخاطر بازده چشمگیری که سرمایه گذاری روی ترانسپورت شهری در کابل به همراه دارد، به دست می آورد. تطبیق این برنامه باید به چهار دوره تقسیم گردد. این برنامه با بهبود وضعیت فعلی امنیتی می تواند تسریع داده شود.

اولویت های سرمایه گذاری برای راه آهن

درجه	پروژه	هزینه (میلیون دالر)	ملاحظات
1	کشک - تور غندی	89	وصل کننده حیاتی سرحد
2	کندز - شیرخان بندر	167	وصل کننده حیاتی سرحد
3	هرات - قلعه نو - میمنه - شبرغان - مزار شریف - کندز	2,100	خط شمالی دارای اولویت و با بهترین دورنمای امکانپذیری
4	هرات - غوریان - چاه سرخ (ایران)	283	وصل کننده حیاتی سرحد
5	دلارام - زرنج	422	منابع طبیعی: یکپارچگی منطقوی: ارتباط با چابهار
6	شبرغان - اندخوی - آقینه	190	وصل کننده مهم سرحد
7	کندهار - سپین بولدک	182	وصل کننده مهم سرحد
8	هرات - فراه - دلارام - کندهار - کابل	2,168	بخش مهم جنوب شرق حلقه ریل با دسترسی به بنادر سرحدی
9	تورخم - جلال آباد - کابل - پروان - بامیان - بغلان - کندز - مزارشریف	1,467	بخش غربی حلقه ریل با امکانپذیری مشکوک: اولویت پایین
10	کندز - تخار - بدخشان - واکان	1,330	خط مهم به چین، امکان پذیری کم، اولویت پایین
11	هرات - غور - بامیان	1,045	خط غیر ضروری با احتمال کم امکان پذیری، اولویت پایین
12	گریشک - برام چاه	732	خط موازی شمال - جنوب
	محتمل الوقوع	1,001	
	مجموع سرمایه گذاری	11,176	

منبع: کارمندان و مشاوران بانک انکشاف آسیایی

119. اولویت های میداین هوایی و تسهیل تجارت و لوجستیک. گرچه هیچ برنامه رسمی متمرکز به سکتور های فرعی نامبرده موجود نیست اما اولویت های تسهیلات تجارتي و لوجستیک ممکن بهبود در زیربناها و طرز العمل های بنادر سرحدی باشد. در عدم موجودیت جزئیات و ارقام تیم مطالعاتی تجدید ماستر پلان نیازهای سرمایه گذاری را تخمین زده و آن را به چهار دوره مساویانه تقسیم نموده است.⁷¹ میدان هوایی کنونی کابل باید از لحاظ ظرفیت و موثریت بهره برداری بهبود یابد. با این بهبود میدان هوایی متذکره می تواند برای ترافیک فزاینده در ۲۰ سال آینده کافی باشد.

120. خلاصه یی از سرمایه گذاری روی ۵ سکتور فرعی و دوره های سرمایه گذاری پنج ساله در شکل ۱۰ نشان داده شده است.

121. در کل برنامه خوشبینانه اما منجسم و ممکن به نظر می رسد. با تاکید بر توسعه شبکه سرک روستایی و حفظ و مراقبت - هر دو توسط شرکت های داخل انجام داده می شوند - این برنامه نقش عمده را در پایداری اجتماعی و اقتصادی بازی خواهد کرد. تمرکز برنامه روی ابتکارات منطقوی افغانستان را قادر می سازد تا از موقعیت استراتژیک اش نفع برده و تجارت را با کشور های همسایه و جهان افزایش دهد. با فراهم آوری نیازهای بهره برداری و نهادی، خط آهن افغانستان را قادر می سازد که از منابع طبیعی غنی اش استفاده صورت گیرد.

⁷¹ میدان هوایی بین المللی پیشنهاد شده در لوگر است که امکان ساخت آن در ۲۰ آینده زیاد ممکن نیست.

نمایه زمان تخصیص سرمایه گذاری روی راه آهن (میلیون دالر)

نوت: رنگها سرمایه گذاری را نشان می دهند. پروژه ای با بیشتر از یک رنگ به معنی این است که چندین دوره سرمایه گذاری را در بر خواهد گرفت.

منبع: کارمندان و مشاوران بانک انکشاف آسیایی

خلاصه سرمایه گذاری فی سکتور فرعی و مدت سرمایه گذاری (میلیون دالر)

نوت: رنگها سرمایه گذاری را نشان می دهند. پروژه ای با بیشتر از یک رنگ به معنی این است که چندین دوره سرمایه گذاری را در بر خواهد گرفت
منبع: کارمندان و مشاوران بانک انگشاف آسیایی

ج: ارتقای ظرفیت

122. ایجاد سیستم مدیریت دارایی سرک. دولت برای تخصیص مطلوب منابع مالی محدود برای حفظ و مراقبت دارایی سرک به یک سیستم مدیریت دارایی سرک نیاز دارد. این سیستم نیازهای کوتاه مدت و طولی المدت همکاران ذینفع فعلی و آینده را برآورده خواهد ساخت.

123. یکی از پیش نیازهای رژیم منطقی حفظ و مراقبت موجودی دارایی سرک می باشد. این موجودی معلومات مورد نیاز مانند موقعیت دقیق، معیار انجیری و زمان ساخت، وضعیت فزیک کنونی، و توانایی بار فی اکسل سرک را فراهم می کند. سیستم جامع موجودی سرک در افغانستان وجود ندارد. در نبود موجودی، سروی حالت سرک

بصورت غیر معمول با در نظر داشت موقعیت معلوم سرک صورت می گردد. معلومات انونتوری (Inventory) معلومات اساسی برای تعیین نیازهای حفظ و مراقبت و بودجه فعلی می باشد. سیستم مدیریت دارایی سرک معلومات را پروسس نموده و نیازهای آینده تمام شبکه، اوقات فعالیت و نیازهای مالی را تعیین می کند (به ضمیمه ۳ مراجعه کنید). سیستم مدیریت دارایی سرک همچنان موثرترین تخصیص بودجه را برای سطح مورد توافق خدمات برای شبکه سرک شناسایی می کند.

124. زمانبرترین فعالیت در روند ایجاد سیستم مدیریت دارایی سرک ایجاد موجودی دارایی سرک می باشد. برای انجام ارزیابی سطح سرک در زمان کوتاه چندین روش را می توان روی دست گرفت. این روش ها شامل تصویر برداری

⁷² کمپیوتر HDM-4 برای وضعیت کنونی افغانستان مناسب می باشد. معلومات مورد نیاز در سطوح مختلف HDM باید بررسی گردد. بخاطر سازگاری سطح استراتژیک با مدیریت دارایی سرک، دیتابیس سطح استراتژیک باید به مرور زمان ساخته شود.

جهانی نشان می دهد که اندازه سازمانهای خط آهن، خط آهن را در مقابل قوه های بازار بی توجه ساخته است و باعث زیان های مالی هنگفت و سبب سیدی های بلند دولت شده اند. برای جلوگیری از چنین چیزی اداره خط آهن افغانستان باید مناسبترین مدل تجارتي را تعريف و مشخص نماید.

128. ممکن است اداره خط آهن افغانستان نقش پالیسی و مقرر ساز را ایفا نماید. این یعنی ملکیت تمام دارایی خط آهن مربوط به دولت و تمام دارایی روی خط آهن به شمول بهره برداری، تجهیزات و امکانات دیگر ملکیت سازمان و یا شرکت خصوصی می باشد. اداره خط آهن برای تعريف نقش و مسئولیت های آینده – این مسئولیت ها ممکن از طریق قرارداد مدیریت، کرایه و یا امتیازات ابراز گردد – نیازمند همکاری کارشناسانه می باشد. برای ایجاد مفهوم اشتراک عامه – خصوصی مانند امتیاز اعمار- بهره برداری و مالکیت برای بهره برداری از خط آهن نیاز به تخصص خارجی نیز می باشد.

129. اداره خط آهن در مراحل آغازین ابتدایی توسعه اش قرار دارد. مطابق به مدل تجارتي که قرار است روی دست گرفته شود باید نیازهای ارتقای ظرفیت بصورت محتاطانه تعیین گردد. هر چه وقت بیشتری بدون حل موضوعات کلیدی هدر برود، زمینهای که اداره خط آهن مسیر اشتباهی را بپیماید، بیشتر می گردد. بنا بر این تجدید ماستر پلان فعالیت های ذیل را پیشنهاد می کند:

- حدود صلاحیت تیم مشاوران با تجربه خط آهن که موضوعات تجارتي را حل و فصل نموده و پلان عملیاتی برای ارتقای ظرفیت را آماده کنند، تهیه شود.
- تامین مالی بانک انکشاف آسیایی باید همزمان با استخدام مشاوران ارتقای ظرفیت صورت گیرد. نقطه قابل ملاحظه دورنمای تامین مالی خط آهن شمالی است که برای اتخاذ کانسپت منطقی برای شکل عملیاتی و سازمانی آینده اداره خط آهن کمک خواهد کرد.

از ستلايت، وسايط پروازکننده بی سرنشین، روش های زمینی مانند تصویر برداری ستاتیک و یا روش سنتی دستی با استفاده از فورم معلومات می باشند. ترکیبی از این روش ها می تواند با در نظر داشت موقعیت جغرافیایی مورد استفاده قرار گیرد.

125. دولت افغانستان به زودی در مورد مسئولیت ها و ساختار جدید وزارت فواید عامه تصمیم خواهد گرفت. استقلال که قرار است از این روند به دست آید نیازمند روش مناسب و واقع بینانه مدیریت دارایی سرک می باشد. بدین منظور وزارت فواید عامه اقداماتی را برای ایجاد سیستم مدیریت دارایی سرک روی دست گیرد. موارد پیشنهادی قرار ذیل اند:

- اتخاذ مدل تصمیم گیری مناسب و مرور نیازمندی های معلومات⁷²
- انتخاب کارمندان وزارت فواید عامه در مرکز و بخش ساحوی برای آموزش طریقه استفاده از وسایلی که برای ایجاد انونتوری سرک از آن استفاده صورت می گیرد و نرم افزاری که به عنوان مدل تصمیم گیری از آن کار گرفته می شود.
- درخواست از بانک انکشاف آسیایی برای حمایت دوره های آموزشی در پروژه بعدی همکاری تخنیکی
- نهایی سازی لست تجهیزات مورد نیاز و تسلیم دهی آن به بانک انکشاف آسیایی جهت منظوری و تمویل

126. ایجاد سیستم مدیریت دارایی سرک زمان گیر بوده و نیازمند دوره های آموزشی زیاد می باشد. بنا بر این پروژه باید با اجزای استراتژیک مدیریت دارایی سرک آغاز گردد.

127. **حمایت استراتژیک و عملیاتی اداره راه آهن افغانستان.** راه آهن برای بهره برداری موثر نیازمند صرفه جویی تولید انبوه می باشد. مشکل اینجاست که سرمایه گذاری روی خط آهن خیلی بزرگتر از آن است که بتواند بصورت موثر توسط اداره مسئول بهره برداری مدیریت شود. تجارب

- بررسی و تجدید مطالعه ماستر پلان شهری وزارت شهرسازی برای توسعه منطقه شهری کابل با در نظر داشت معرفی سیستم جدید زونی و شناسایی دهلیزهای ترانسپورت بس سریع
- تهیه پروپوزل برای ترانسپورت شهری عامه
- تهیه پروپوزل برای معرفی سیستم ترانسپورت هوشمند
- پلان های کاهش پیامدهای اجتماعی
- دیزاین و به راه اندازی کمپاین های اطلاع رسانی

133. اداره هوانوردی ملکی افغانستان. ماستر پلان هوانوردی ملکی نیاز است که - بر علاوه شناسایی نیازهای زیربنایی - باید روی نیازمندی های ارتقای ظرفیت تمرکز کند. در حال حاضر کنترل ترافیک هوایی توسط ارایه کنندگان خدمات نظامی صورت می گیرد که باید توسط پرسونل افغانی جایگزین شوند. جایگزینی تجهیزات از کار افتاده باید همزمان با این انتقال مسئولیت کنترل صورت گیرد. برای تسهیل انتقال مسئولیت ها و

130. ماستر پلان برای ترانسپورت شهری کابل. آجندای توسعه ترانسپورت شهری باید مشکلات متنوع مانند موضوعات زیربنای عامه و ترانسپورت عامه، پیروی از قوانین و مقررات ترافیکی، کاهش پیامد های اجتماعی ناشی از تغییر ساختار و مدرن سازی خدمات ترانسپورت عامه را شامل شود. چون چالش ها متنوع هستند، پاسخ به چالش ها همچنان باید متنوع بوده و به روش پایدار اداره گردد.

131. آجندای ترانسپورت شهری شامل اصلاحات نهادی و پالیسی خواهد شد که ممکن با مقاومت سازمان های این صنعت و شرکای که وابستگی سیاسی دارند بخاطر تامین منافع شان از وضعیت موجود روبرو خواهد شد. برای غلبه به این مقاومت ها به تبلیغات و اطلاع رسانی به مردم در مورد اهداف اصلاحات نیاز خواهد بود. کمپاین های آگاهی دهی مطبوعاتی شامل ویدیوهای کوتاه خواهد شد که از طریق شبکه های تلویزیونی مشهور به نشر سپرده شوند.

132. پروپوزل ارتقای ظرفیت برای ترانسپورت شهری کابل شامل اجزای ذیل خواهد شد:

چارچوب نتایج سکتور ترانسپورت

نتایج سکتور		محصول کاری سکتور		محصول کاری بانک انکشاف آسیایی	
محصول کاری اصلی متوقع از اقدامات بانک انکشاف آسیایی	فعالیت های در جریان و پیشنهاد شده بانک انکشاف آسیایی	شاخص ها با اهداف افزاینده	محصول کاری کمک بانک انکشاف آسیایی	اهداف با شاخص	نتایج کمک بانک انکشاف آسیایی
حفظ و مراقبت سرک. سیستم مدیریت دارایی سرک	توسعه مدیریت دارایی سرک، ظرفیت و پروژه. تکمیل بخش های نامکمل سرک حلقوی	الی سال ۲۰۲۰: ۱۵۰ سرک مهم اعمار و ۱۸۰ کیلومتر دیگر حفظ و مراقبت می گردد. الی سال ۲۰۲۵ کیلومتر دیگر اعمار و ۱۸۰ کیلومتر حفظ و مراقبت می گردد.	۴۰۰ کیلومتر سرک در دهلیزهای CAREC اعمار گردیده، ۵۰۰ کیلومتر سرک حفظ و مراقبت گردیده و سیستم مدیریت دارایی سرک معرفی گردیده است.	رتبه افغانستان در شاخص عملکرد لجستیک از ۱۵۴ در سال ۲۰۱۶ به ۱۴۰ در سال ۲۰۲۵ بهبود خواهد یافت.	بهبود موثریت سرک و خط آهن، پیشرفت تجارت و تکپارچگی منطقوی
ارتقای ظرفیت اداره خط آهن افغانستان. مسیر خط آهن و ترمیل های چند مدلی	پیشنهاد پروژه ها برای خط شملی	علاوه شدن ۲۰۰ کیلومتر خط آهن الی ۲۰۲۰	علاوه شدن ۵۰۰ کیلومتر به شبکه راه آهن	افزایش در انتقال تن - کیلومتر از ۱۰۰ میلیون تن - کیلومتر در سال ۲۰۱۵ به ۲۰۰ میلیون تن - کیلومتر در سال ۲۰۲۰	بهبود محدوده و موثریت شبکه ترانسپورت

توسعه منابع انسانی به اداره هوانوردی ملکی، انستیتیوت هوانوردی ملکی افغانستان ایجاد شده است. انستیتیوت هوانوردی ملکی برای استخدام، آموزش و تایید کارمندان، تطبیق طرز العمل ها و مقررات سازمان بین المللی هوانوردی ملکی و توانایی نظارت، کارشناسان خارجی وابسته خواهد بود. برای پایداری انستیتیوت در ۵ سال آینده نیاز به کمک و همکاری مالی می باشد.

134. **استراتژی ملی مصونیت سرک.** مصونیت سرک در افغانستان بخاطر تلفات که در اثر حادثات ترافیکی اتفاق می افتد به عنوان مشکلی جدی ظهور نموده است و باعث هزینه های سنگین اقتصادی گردیده است. بنابر این دولت باید مشکلات را حل نموده و استراتژی و پلان عملیاتی جامع را برای سرک ها تهیه نماید. این استراتژی باید از استراتژی منطقه‌ای CAREC که افغانستان در تطبیق آن همکاری است پیروی نماید. چندین کشور عضو CAREC در حال انطباق این استراتژی و استفاده از آن به عنوان استراتژی ملی شان هستند. استراتژی پیشنهادی باید با مسئولیت های پراکنده فعلی تطابق داشته باشد. میکانیزم هماهنگی بین نهاد های مسئول باید ایجاد گردد. به عنوان اقدام بعدی تفتیش سرک و شناسایی مناطق حادثه زا باید شناسایی شوند. بدین منظور نیاز به حمایت از ارتقای ظرفیت نیز می باشد.

135. **بهبود لجستیک تجارت.** گذرگاه های مرزی برای تجارت خارجی به عنوان نقطه های اصلی عمل می کنند. چندین مشکل باعث تاخیر در ترانزیت از طریق مرزها می شود. بعضی از

این مشکلات مربوط به زیربناها و بعضی از آنها مربوط غیر موثریت عملکرد در گذرگاه های مرزی می شود. برای مشخص ساختن موانع نیاز به ارزیابی تجهیزات و امکانات زیربنایی و مروری بر عملکرد گذرگاه های مرزی می باشد. بدین منظور تیم متشکل از کارشناسان لجستیک برای ارزیابی و مرور با رویکرد تهیه پیشنهاد برای بهبود جریان لجستیک پیشنهاد می شود.

ه. چارچوب نتایج

136. جدول ۱۴ نتایج و پیامد های بسته سرمایه گذاری و فعالیت های ارتقای ظرفیت را نشان می دهد. محصول کاری سرمایه گذاری در سکتور ترانسپورت به فعالیت های بانک انکشاف آسیایی مرتبط می باشد. اما این نتایج از حد و مرز این سکتور فراتر می رود. زیربنای ترانسپورت به عنوان تولید نهایی روی آسایش اجتماعی تاثیر نموده و با ایفای نقش در پروسه تولید اقتصادی، بصورت غیر مستقیم روی آسایش اقتصادی نیز تاثیر می گذارد. بسته پیشنهادی برای سکتور ترانسپورت باید طبق وضعیت سیاسی موجود به ویژه در روشنی همکاری های که این فعالیت های بسته پیشنهادی برای بهبود اقتصادی - اجتماعی و امنیتی خلق می کند، ارزیابی گردد. ایجاد شغل از طریق استخدام قراردادی های داخلی، بهبود ارتباط و اتصال ملی، یکپارچگی بین المللی از طریق دهلیز های منطقه‌ای و دسترسی به منابع طبیعی به عنوان پیش نیاز استخراج آنها، از جمله عوامل کمک کننده خواهد بود.

طرح حدود اختیارات برای تهیه تجدید ماستر پلان ترانسپورت

همکاری تخنیکی برای تجدید ماستر پلان نتایج ذیل را فراهم خواهد کرد.

نتیجه ۱: تکمیل ارزیابی و راهنمای سکتور ترانسپورت

چارچوب مقررات و پالیسی موجود مورد ارزیابی قرار خواهد گرفت و راهنمای برای مسیر پالیسی آینده تهیه خواهد شد. ارزیابی سکتور های فرعی ترانسپورت، به ویژه ترانسپورت زمینی مانند مدل های سرک و راه آهن و اتصال بین مدلی را مورد تمرکز قرار خواهد داد. خلاهای نهادها و ادارات، نیاز به معیار های سازگار، اقدامات برای بازیابی هزینه و مدیریت دارایی مورد توجه خاص قرار خواهد گرفت.

نتیجه ۲: تکمیل ماستر پلان ملی ترانسپورت

ماستر پلان ۲۰ ساله با تمرکز بر ترانسپورت زمینی و هوایی و ارتباط بین مدلی تهیه خواهد شد. چارچوب چند معیاری برای شناسایی اولویت های سرمایه گذاری زیربنایی در ارتباط با ارزیابی امکان سنجی اقتصادی، قابلیت سوددهی بالقوه، اولویت های دولت و تعهد های مالی از قبل صورت گرفته مورد استفاده قرار گرفته خواهد شد. این ماستر پلان کسر بودجه حفظ و مراقبت فعلی را با تمرکز بر تخمین نیاز های آینده در مدت زمان پلان و با در نظر داشت سرمایه گذاری های تحت کار و پلان شده، را تحلیل خواهد کرد. این پلان همچنان چگونگی متناسب بودن اولویت

های ملی در زمینه های وسیعتر منطقوی مانند استراتژی همکاری اقتصادی منطقوی تسهیل ترانسپورت و تجارت ۲۰۲۰ مرکز آسیا را مورد بررسی قرار خواهد داد.

استراتژی توسعه ملی ۲۰۰۸ و به تعقیب آن پلان تطبیق و اولویت دهی ۲۰۱۰، ارزیابی قبلی سکتور ترانسپورت و بررسی شرکای انکشافی (بانک جهانی و بانک انکشاف آسیایی)، ماستر پلان سکتور سرک ۲۰۰۶، دو پروگرام چند مرحله یی ترانسپورت که توسط بانک انکشاف آسیایی تمویل میگردد حمایت بانک انکشاف آسیایی، پلان ها و استراتژی های مرتبط مورد بررسی قرار خواهند گرفت. به اساس ارزیابی سکتور پیشنهادت برای پالیسی آینده به هدف افزایش حاکمیت و پایداری آرایه خواهد شد.

به اساس موجودی فعلی زیربنای ترانسپورت و چارچوب تحلیلی چند معیاری پلان ۲۰ ساله سرمایه گذاری برای سرمایه گذاری جدید، بهبود و حفظ و مراقبت عادی به مشوره دولت تهیه خواهد شد. این پلان روی سکتور های فرعی ترانسپورت زمینی تمرکز خواهد کرد که در مجموع نقش بالقوه افغانستان به عنوان مرکز ترانزیت منطقوی را گسترش داده و از تلاش های افغانستان برای بهبود صنعت استخراجی حمایت خواهد کرد. با مشوره شرکای انکشافی مدل های تامین منابع مالی شامل به تحول اشتراک سکتور خصوصی و تامین مالی پایدار از طریق فیس استفاده کنندگان مانند مالیه بر مواد سوخت و سایش، فیس راجستريشن و جریمه تخطی طرح خواهد شد و نیاز های تامین مالی بانک انکشاف آسیایی نیز شناسایی خواهد شد.^۱

^۱ بانک انکشاف آسیایی. ۲۰۱۴. جمهوری اسلامی افغانستان. تجدید ماستر پلان سکتور ترانسپورت. مانیلا

سکتور هوانوردی ملکی افغانستان

اداره هوانوردی ملکی افغانستان منحیث اداره مستقل برای مدیریت فعالیت های هوانوردی ملکی در کشور ایجاد گردید. این اداره به اساس قانون هوانوردی ملکی ایجاد گردید و قانون در سال ۲۰۱۲ توسط پارلمان تصویب شد. اداره هوانوردی ملکی مسئول تمام فعالیت های میادین هوایی به شمول توسعه و بهره برداری آنها می باشد. این اداره نقش پالیسی ساز و تهیه کننده مقدره را برای نمایندگی های ترانسپورت و فراهم کننده گان خدمات ترانسپورت هوایی ایفا می کند. این اداره می تواند جواز فعالیت هوایی را لغو، تعلیق و تجدید کند و بر علاوه جواز خصوصیات فعالیت و مناسب برای پرواز را صادر کند.

میادین هوایی. برای تامین و موثریت ترانسپورت هوایی و امکانات، میادین هوایی مطابق به معیارهای تعیین شده سازمان جهانی هوانوردی ملکی دیزاین می شوند. معیارهای نامبرده به عنوان اساس پلانگذاری میدان هوایی در افغانستان تعیین شده اند. میادین هوایی افغانستان به میدان هوایی بین المللی، منطقوی و داخلی تقسیم شده است.

- **میادین هوایی بین المللی.** میادین های هوایی بین المللی برای بخش عمده مسافران و محموله های تجاری خدمات فراهم می کند که باعث افزایش سرمایه گذاری در کشور، توریزم و غیره فعالیت های اقتصادی می شود.
- **میادین هوایی منطقوی.** این میدان ها برای پروازهای داخلی و بین المللی

با مسیر کوتاه خدمات ارایه می کنند و باعث یکپارچگی منطقوی و افزایش رشد اقتصادی با فراهم آوری ارتباط حیاتی بین مقاصد منطقوی و پایتخت می شوند.

- **میادین هوایی داخلی.** این میدان ها برای فراهم آوری ترانسپورت سریع و کم هزینه برای مراکز ولایتی منزوی و بدون ارتباط ترانسپورتی زمینی دیزاین و اعمار شده اند.
- **میادین هوایی دسترسی.** این میدان ها در کنار میدان های هوایی داخلی برای یکپارچگی نقاط دور دست با مرکز فعالیت های اقتصادی اعمار شده اند و باعث تسریع روند کمک های انسان دوستانه می شوند.

در دهه گذشته اکثر میدان های هوایی بین المللی و منطقوی بصورت گسترده بازسازی و مدرنیزه شده اند.

- **میدان هوایی بین المللی مزار شریف** با حمایت مالی جرمنی و امارات متحده عربی بازسازی و مدرنیزه شد. پروژه اعمار ترمینل مسافری و محموله های تجاری در سال ۲۰۱۳ تکمیل گردید. میدان هوایی جدید ظرفیت ارایه خدمات برای ۴۰۰۰۰۰ مسافر در یک سال را دارد.
- **میدان هوایی بین المللی هرات** توسط حمایت مالی ایتالیا بازسازی و مدرنیزه شد. کار این میدان در دو فیز در سال ۲۰۱۳ تکمیل گردید.

- این میدان به هدف هوانوردی ملکی مورد استفاده قرار می گیرد.
- **میدان های هوایی منطقوی به همکاری مالی بانک انکشاف آسیایی و دولت جاپان باز سازی شده اند.** این میدان ها شامل میدان هوایی چغچران، فیض آباد، میمنه، قلعه نو و بامیان می شوند.
- **میدان هوایی بین المللی کابل** بین سالهای ۲۰۰۵ الی ۲۰۱۴ بصورت گسترده مدرنیزه و بازسازی گردید و دولت جاپان بدین منظور تقریباً ۱۰۰ میلیون دالر هزینه نمود.
- **میدان هوایی بین المللی کندهار** توسط نیروهای ائتلاف بحیث میدان هوایی نظامی از سال ۲۰۰۶ مورد استفاده قرار گرفته است. در حال حاضر بخشی از

جدول A2: لیست میادین هوایی

شماره	شهر	میدان هوایی	ولایت	سازمان بین المللی هوانوردی ملکی	مجتمع بین المللی ترانسپورت هوایی
میادین هوایی بین المللی					
1	کابل	میدان هوایی بین المللی حامد کرزی	کابل	OAKB	KBL
2	مزار شریف	میدان هوایی بین المللی مزار شریف	بلخ	OAMS	MZR
3	کندهار	میدان هوایی بین المللی کندهار	کندهار	OAKN	KDH
4	هرات	میدان هوایی بین المللی هرات	هرات	OAHR	HEA
میادین هوایی بزرگ داخلی					
1	غزنی	میدان هوایی غزنی	غزنی	OAGN	GZI
2	جلال آباد	میدان هوایی جلال آباد	ننگرهار	OAJL	JAA
3	کنز	میدان هوایی کنز	کنز	OAUZ	UND
میادین منطقوی داخلی					
1	بامیان	میدان هوایی بامیان	بامیان	OABN	BIN
2	لشکرگاه (بست)	میدان هوایی بست	هلمند	OABT	BST
3	چغچران	میدان هوایی چغچران	غور	OACC	CCN
4	درواز	میدان هوایی درواز	بدخشان	OADZ	DAZ
5	فراه	میدان هوایی فراه	فراه	OAFR	FAH
6	خوست	میدان هوایی خوست	خوست	OAKS	KHT
7	فیض آباد	میدان هوایی فیض آباد	بدخشان	OAFZ	FBD
8	خواهان	میدان هوایی خواهان	بدخشان	OAHN	KWH
9	کران و منجان	میدان هوایی رازر	بدخشان	OARZ	KUR
10	میمنه	میدان هوایی میمنه	فاریاب	OAMN	MMZ
11	نیلی	میدان هوایی نیلی	دایکندی	OANL	---
12	قلعه نو	میدان هوایی قلعه نو	بادغیس	OAQN	LQN
13	شیرغان	میدان هوایی شیرغان	جوزجان	OASG	---

ادامه در صفحه بعدی

ادامه:

شماره	شهر	میدان هوایی	ولایت	سازمان بین المللی هوانوردی ملکی	مجتمع بین المللی ترانسپورت هوایی
میداین منظوقی داخلی					
شماره	شهر	میدان هوایی	ولایت	سازمان بین المللی هوانوردی ملکی	مجتمع بین المللی ترانسپورت هوایی
14	شغنن	میدان هوایی شغنن	بدخشان	OASN	SGA
15	تالقان	میدان هوایی تالقان	تخار	OATQ	TQN
16	ترینکوت	میدان هوایی ترینکوت	ارزگان	OATN	TII
17	زرنج	میدان هوایی زرنج	نیمروز	OAZJ	ZAJ
18	سر دهیند	میدان هوایی سردهیند	غزنی	OADS	SBF
میداین هوایی نظامی					
1	بگرام	میدان هوایی بگرام	پروان	OAIX	OAI
2	شیندند	میدان هوایی شیندند	هرات	OASD	OAHA
3	بسشن	کمپ بسشن	هلمند	OAZI	OAZ
میداین هوایی کوچک محلی					
1	اشکاشم	میدان هوایی اشکاشم	بدخشان	OAEM	---
2	غازی آباد	میدان هوایی غازی آباد	ننګرهار	OAGA	---
3	ګردیز	میدان هوایی ګردیز	پکتیا	OAGZ	GRG
4	مقر	میدان هوایی مقر	غزنی	OAMK	---
5	پنجاب	میدان هوایی پنجاب	بامیان	OAPJ	---
6	شرنه	میدان هوایی شرنه	پکتیکا	OASA	OAS
7	تیوره	میدان هوایی تیوره	غور	OATW	---
8	پنګی قلعه	میدان هوایی پنګی قلعه	تخار	OAYQ	---
9	یوان	میدان هوایی یوان	بدخشان	OAYW	---
10	ګردیز	قراګاه شنک	پکتیا	OAA	OASH
11	تپه	میدان هوایی تپه	کابل	---	---
12	شیرتو	میدان هوایی شیرتو	بامیان	---	---
13	سرحوزه	میدان هوایی سرحوزه	---	---	---
14	قره تپه	میدان هوایی قره تپه	---	---	---
15	کتوب خیل	میدان هوایی کتوب خیل	---	---	---
16	دهدادی	میدان هوایی ددهدادی	بلخ	---	---
17	دلارام	میدان هوایی دلارام	فراه	---	---
18	دوست محمد خان	میدان هوایی دوست محمد خان کلی	---	---	---
19	چریکار	میدان هوایی چاریکار	---	---	---
20	اجرستان	میدان هوایی اجرستان	---	---	---

منبع: کارکنان بانک انکشاف آسیایی و مشاوران.

مبنای سیستم مدیریت دارایی سرک

مدیریت دارایی سرک چیست؟

هدف مدیریت دارایی سرک اختصاص مطلوب منابع برای مدیریت، بهره برداری، حفظ و مراقبت و بهبود زیربنای سرک بمنظور فراهم آوری نیازهای فعلی و آینده استفاده کنندگان است. سیستم مدیریت دارایی سرک در تمام دنیا تطبیق می گردد و تعریف مشخص دارد. این سیستم عبارت از روند سیستماتیک حفظ و مراقبت، بهبود، و بهره برداری دارایی ها با استفاده از اصول انجیری، معیارهای سالم تجارتي و منطق اقتصادی برای فراهم آوری ابزار برای اتخاذ رویکرد انعطاف پذیر و سازمان یافته اختصاص منابع می باشد.

بخشی از عناصر سیستم مدیریت حفظ و مراقبت فرش سرک سنتی که اکثرا به نام مدیریت دارایی یاد می شود، با سیستم مدیریت دارایی سرک

مشترک می باشد. این مشترکات شامل نیازمندی به موجودی سرک، سروی منظم حالت سرک، تجدید موجودی و مدل تصمیم گیری برای تحقیق روی گزینه های سرمایه گذاری می شود. ارزش افزوده سیستم مدیریت دارایی سرک محدوده وسیعتر آن می باشد که تمام دارایی های سرک، ارزیابی سرک به عنوان همکاری به چارچوب حسابداری دولتی، ارتباط با همکاران و سطح خدمات مشخص برای بهبود مسئولیت پذیری و فراهم آوری منابع بیشتر برای اختصاص منابع را شامل می شود.

فواید مدیریت دارایی سرک

- کاهش قیمت در طول عمر سرک
- سطوح خدمات مشخص و عملکرد مطلوب دارایی

جدول A3: ویژگی های کلیدی سیستم مدیریت دارایی سرک

رویکرد استراتژیک	روند سیستماتیک با دید بلند مدت توسعه و مدیریت سرک
مادام العمر	تمام مدت قابل استفاده بودن دارایی در نظر گرفته می شود
بهینه سازی	افزایش منفعت با در نظر گرفتن گزینه های مرتبط و تعادل نیازها درک نرخ قیمت تخریب دارایی و زمان مداخله
اختصاص منابع	توسعه مدل های تامین مالی برای بهینه سازی هزینه استفاده اختصاص منابع به اساس نیازهای ارزیابی شده
تمرکز استفاده کننده و حساب دهی پذیری	توجه به توقعات استفاده کنندگان از طریق سطوح خدمات مشخص
محدوده	شبکه شاهراه شامل تمام دارایی ها مانند فرش سرک، پل، پلچک، گابیون، دیوار استنادی، پیاده رو، استحکامات، جوی و غیره

شکل A3: مراحل در یک سیستم مدیریت دارایی سرک

منبع: کارکنان بانک انکشاف آسیایی و مشاوران.

- توانایی پیگیری اجراآت
- شفافیت در تصمیم گیری
- دعاهاى منابع مالی به اساس اهداف
- مشخص و توانایی پیش بینی پیامدهای
- تصمیم های مالی

اجزای کلیدی

- موجودی سرک با وضعیت سرک که نقش
- ثبت دارایی را ایفا می کند
- سطوح خدمات
- ارزیابی دارایی

- مدل تصمیم گیری برای پیش بینی زمان
- های مداخله و سطح ترافیک

پایداری

- آموزش کارمندان در همه سطوح
- مدل تصمیم گیری – وابسته به آموزش
- ملکیت
- ساختار تشکیلاتی و اداری برای سکتور
- سرک
- اداره مستقل سرک یک نیاز جدی است
- موجودیت صندوق وجهی سرک مطلوب
- است

دهلیز های ترانسپورت همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی

جدول A4: دهلیز های ترانسپورت همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی

دهلیز	دهلیز
CAREC 1	اروپا - شرق آسیا (قزاقستان، قرغیزستان، زیمبجینگ)
CAREC 2	مدیترانه - شرق آسیا (افغانستان، ازبایجان، قزاقستان، تاجکستان، ترکمنستان، ازبکستان و سینجینگ)
CAREC 3	فدراتیف روسیه - شرق میانه و جنوب آسیا (افغانستان، قزاقستان، قرغیزستان، تاجکستان، ترکمنستان و ازبکستان)
CAREC 4	فدراتیف روسیه - شرق آسیا (منگولیا، منگولیای داخلی، سینجینگ)
CAREC 5	شرق آسیا - شرق میانه و جنوب آسیا (افغانستان، قزاقستان، پاکستان، تاجکستان و سینجینگ)
CAREC 6	اروپا - شرق میانه و جنوب آسیا (افغانستان، قزاقستان، پاکستان، تاجکستان، ترکمنستان و ازبکستان)

منبع: دبیرخانه CAREC.

دهلیز ۱: اروپا - شرق آسیا. دهلیز ۱ ارتباط مستقیم با افغانستان ندارد. این دهلیز از چین بطرف غرب و اروپا وصل است. در قسمت تورپان چین این دهلیز به دو مسیر تقسیم شده و مسیر شمالی آن قبل از رسیدن به مرز قزاقستان به دو مسیر دیگر تقسیم می شود و در نهایت تمام مسیر های فرعی بطرف فدراتیف روسیه می انجامد.

دهلیز ۲: مدیترانه - شرق آسیا. دهلیز ۲ قفقاز را به مدیترانه وصل می کند و افغانستان، ازبایجان، قزاقستان، قرغیزستان، چین، تاجکستان، ترکمنستان و ازبکستان را تحت پوشش قرار می دهد. دهلیز ۲ وسیعترین دهلیز CAREC است. گرچه نقطه انجام این دهلیز در تورپان چین و نقطه آغاز آن در باکو است ما در مسیر خود از ۷ عضو CAREC عبور می کند و شبکه توسعه یافته خطوط جدید آهن را شامل می شود. سه پروژه افغانستان - AFG IP 101، AFG IP 12، IP 11.1 - شامل پلان تطبیقی استراتیژی تصحیح شده می باشد.

دهلیز ۳: فدراتیف روسیه - شرق میانه و جنوب آسیا. دهلیز ۳ فدراتیف روسیه را با شرق میانه و جنوب آسیا وصل نموده از افغانستان، قزاقستان، قرغیزستان، تاجکستان، ترکمنستان و ازبکستان عبور می کند. دهلیز ۳ تنها دهلیز است که اکثر منابع مالی آن به راه آهن اختصاص داده شده است. بخش عمده این پروژه داخل افغانستان خواهد بود و با وصل شدن اندخوی و شیرخان بندر، تاجکستان با ترکمنستان از طریق خاک افغانستان متصل خواهند شد. توسعه راه آهن افغانستان را با ترکمنستان وصل خواهد ساخت. بخش آخر سرک حلقوی قیصار - لامان همچنان در مسیر دهلیز ۳ موقعیت دارد.

دهلیز ۴: فدراتیف روسیه - شرق آسیا. این دهلیز با افغانستان ارتباط مستقیم نداشته از منگولیا عبور نموده بطرف شمال - چین - و جنوب و شرق امتداد می یابد. بخش شمالی آن با دهلیز ۱ در ارومچی و با دهلیز ۲ و ۵ از طریق ارومچی در تورپان باهم وصل می شوند.

بازسازی شده است. پروژه دیگری گذرگاه های مرزی تورخم، واگه و چمن را توسعه خواهد داد.

دهلیز ۶: اروپا - شرق میانه و جنوب آسیا.

دهلیز ۶ اروپا و فدرتیف روسیه را با شرق میانه و جنوب آسیا وصل نموده و سه مسیر آن به بندر کراچی، گوادر، چابهار و بندر عباس در خلیج فارس می انجامد. در طول مسیر اش این دهلیز با دهلیز های ۱، ۲، ۳ و ۵ وصل می شود. بنا بر این پروژه یی که دهلیز ۶ را متاثر می سازد قبلا ذکر گردیده است. مهمترین تغییرات در دهلیز ۶ پروژه های خط آهن در بخش های شمال افغانستان و پروژه های سرک در پاکستان است که بنادر بحیره عرب را وصل می سازد.

خط جدید راه آهن با حمایت مالی بانک انکشاف آسیایی و بانک انکشاف اسلامی اعمار می گردد. این خط با طول ۸۰۰ کیلومتر از بندر اتکو (قزاقستان) به اتریک (ترکمنستان)، مرز ایران - ترکمنستان امتداد یافته و شبکه خط آهن ترکمنستان در بیرکیت عبور می کند. دهلیز جدید از بیرکیت بطرف عشق آباد امتداد یافته سپس از طریق ماری با دهلیز ۲ وصل می گردد. این دهلیز همچنان بطرف افغانستان ادامه یافته و با دهلیز ۲ در کنار سرک حلقوی بطرف هرات امتداد می یابد. این دهلیز در امتداد سرک هرات کندهار امتداد یافته به گذرگاه مرزی چمن و بالاخره به بند گوادر در بحیره عرب می انجامد. برای تکمیل توسعه دهلیز ۶ در پاکستان، تعدادی از پروژه های سرک پلانگذاری گردیده و بین سال های ۲۰۱۴ الی ۲۰۲۰ تطبیق می گردد.

دهلیز ۵: شرق آسیا - شرق میانه و جنوب آسیا.
دهلیز ۵ شرق آسیا را با شرق میانه و جنوب آسیا وصل نموده از چین، قرغیزستان، تاجکستان، پاکستان و افغانستان عبور می کند. تغییرات گسترده در این دهلیز، دهلیز ۵ را که چین را با جنوب آسیا وصل می کند، متاثر خواهد ساخت. با عضویت پاکستان در برنامه CAREC حالا ادامه دهلیز الی بحیره عرب ممکن است که با سه توسعه مجموعا ۴۵۲۶ کیلومتر نیاز می باشد.

- (i) توسعه دهلیز سرک در پاکستان از تورخم الی پیشاور و بعد بطرف جنوب الی بندرهای کراچی و قاسم از طریق 55-N، 4M، 3M، 2M، 1M و دیگر اجزای دهلیز ملی شمال - جنوب در قسمت غربی دریای سند
- (ii) توسعه دیگر از کشی (چین) الی حسن ابدال (نزدیک اسلام آباد) از طریق شاهراه قراقرم. اعمار بخش جدید این سرک با حمایت مالی کشور چین به زودی آغاز می شود.
- (iii) توسعه جنوب غربی از کابل بطرف کندهار و گذرگاه مرزی چمن (افغانستان) بطرف کویت (پاکستان) از طریق بخش های بازسازی شده سرک بلوچستان پاکستان و سپس به بندر گوادر در پاکستان

در پلان تطبیقی جدید برای بازسازی و بهبود سرک تورخم الی کراچی چهار پروژه شناسایی گردیده است که مجموع هزینه آن ۱.۲ میلیارد دالر تخمین شده است. اداره انکشاف بین المللی ایالات متحده امریکا بخش پیشاور - تورخم و بانک انکشاف آسیایی بخش فیصل آباد - گجره را تمویل می کند. در جانب افغانستان سرک کابل جلال آباد قبلا با حمایت بانک انکشاف آسیایی بازسازی گردیده و سرک الی کندهار قبلا

شکل A4: نقشه دهلیزهای همکاری های اقتصادی منطقه ای آسیای مرکزی CAREC

Source: CAREC Secretariat

کمک های بلاعوض، قرضه ها و استراتیژی های بانک انکشاف آسیایی در سکتور ترانسپورت

جدول A5: کمک های بلاعوض، قرضه ها و استراتیژی های بانک انکشاف آسیایی در سکتور ترانسپورت

سال	عنوان و شماره پروژه	میلیون دالر	استراتیژی دولت	استراتیژی بانک انکشاف آسیایی
2002, 2003, 2007	G9024-AFG, G076-AFG برنامه اشتغال زایی سرک برای جابجایی عودت کنندگان و بی جا شده گان (شامل دو قرضه اضافی)	15.0 15.0 12.8	چارچوب ملی توسعه	استراتیژی و برنامه اولیه کشور (2004-2002)
2002	L1954-AFG برنامه چند سکتوری پسا جنگ	133.7	چارچوب ملی توسعه	استراتیژی و برنامه اولیه کشور (2004-2002)
2003	G1997-AFG بازسازی اضطراری زیربنا	150.0	چارچوب ملی توسعه	استراتیژی و برنامه اولیه کشور (2004-2002)
2003	G9037 بازسازی اضطراری سرک	20.0	چارچوب ملی توسعه	استراتیژی و برنامه اولیه کشور (2004-2002) and Country تجدید استراتیژی و برنامه اولیه کشور (2004-2003)
2004	G2105-AFG فیزیک پروژه بازسازی میدان هوایی منطقوی	30.0	ایمن سازی آینده افغانستان	استراتیژی و برنامه اولیه کشور (2004-2002) تجدید استراتیژی و برنامه اولیه کشور (2006-2004)
2004	G2140-AFG سرک اندخوی - قیصار	80.0	ایمن سازی آینده افغانستان	استراتیژی و برنامه اولیه کشور (2004-2002) تجدید استراتیژی و برنامه اولیه کشور (2006-2004)
2005	G0012 سرک قیصار بالا مرغاب	55.0	استراتیژی اولیه توسعه ملی افغانستان	استراتیژی و برنامه اولیه کشور (2004-2002) تجدید استراتیژی و برنامه اولیه کشور (2006-2004)
2006	پروژه دهلیز شمال - جنوب ;L2257-AFG ;G0054-AFG G9097-AFG	78.2 40.0 20.0	استراتیژی اولیه توسعه ملی افغانستان	تجدید استراتیژی و برنامه اولیه (2006-2008)
2007	G0081-AFG توسعه شبکه سرک ۱	180.0	استراتیژی اولیه توسعه ملی افغانستان	تجدید استراتیژی و برنامه اولیه (2006-2008)
2008	G0135-AFG برنامه سرمایه گذاری روی توسعه شبکه سرک	60.0	استراتیژی توسعه ملی افغانستان (2013-2008)	استراتیژی مشارکت کشور (2009-2013)
2009	G0161 خط آهن حیرتان - مزار شریف	165.0	استراتیژی توسعه ملی افغانستان (2013-2008)	استراتیژی مشارکت کشور (2009-2013)

ادامه در صفحه بعدی

ادامه:

سال	عنوان و شماره پروژه	میلیون دالر	استراتیژی دولت	استراتیژی بانک انکشاف آسیایی
2010	G0244-AFG برنامه سرمایه گذاری روی توسعه شبکه سرک	340.0	استراتیژی توسعه ملی افغانستان (2013-2008)	استراتیژی مشارکت کشور (2013-2009)
2011	G0261-AFG; G0262-AFG برنامه سرمایه گذاری روی شبکه ترانسپورت	232.0	استراتیژی توسعه ملی افغانستان (2013-2008)	استراتیژی مشارکت کشور (2013-2009)

منبع: کارکنان بانک انکشاف آسیایی و مشاوران.

پروژه های همکاری تخنیکي و استراتیژی های بانک انکشاف آسیایی در سکتور ترانسپورت

جدول A6: پروژه های همکاری تخنیکي و استراتیژی های بانک انکشاف آسیایی در سکتور ترانسپورت

سال	نام و شماره پروژه	بودجه (میلیون دالر)	استراتیژی دولت	استراتیژی بانک انکشاف آسیایی	شماره ورق پروژه
2002	بازسازی و توسعه	14.50	چارچوب ملی توسعه	2004-2002	1
2004	4371-AFG تهیه ماستر پلان برای پروژه بهبود شبکه سرک	2.36	چارچوب ملی توسعه	2004-2002	2
2004	4415-AFG مدیریت کیفیت هوای کابل	0.45	چارچوب ملی توسعه	2004-2002	3
2005	4594-AFG تقویه ظرفیت سکتور هوانوردی ملکی	0.54	استراتیژی اولیه توسعه ملی افغانستان	2004-2002 تجدید برنامه و استراتیژی کشور (2006-2004)	4
2006	4675-AFG ارتقای ظرفیت نهادهای سکتور سرک	1.00	استراتیژی توسعه ملی افغانستان (2013-2008)	تجدید برنامه و استراتیژی کشور (2008-2006)	5
2007	4536-AFG تهسیل تجارت و ترانسپورت بین -المرزی	0.55	استراتیژی توسعه ملی افغانستان (2013-2008)	تجدید برنامه و استراتیژی کشور (2008-2006)	6
2009	7259-AFG مطالعه توسعه راه آهن	19.0	استراتیژی توسعه ملی افغانستان (2013-2008)	استراتیژی شراکت شکور (2013-2009)	7

منبع: کارکنان بانک انکشاف آسیایی و مشاوران.

قرارداد دیزاین – ساختمان سرک سازی

در رویکرد دیزاین – اعمار، روند استخدام کمپنی دیزاین سرک سرک و قراردادی ساختمانی یکی بوده و زمان مورد نیاز برای استخدام انجنیر دیزاین و قراردادی به طور جداگانه صرفه جویی صورت می گیرد. در تیوری کار ساختمان هر بخشی از پروژه بعد از اتمام دیزاین آن آغاز می شود. اما در عمل کار ساختمان بعد از فعالیت های استملاک زمین و اسکان مجدد (Safeguard) آغاز می شود که مانع سود بردن از این ویژگی می شود.

در کل این نوع رویکرد در افغانستان نتیجه خوب نداشته. به جای صرفه جویی و کاهش زمان، تطبیق این رویکرد باعث افزایش زمان تطبیق و ازدیاد هزینه شده است. دلیل اصلی استفاده متفاوت از این رویکرد نسبت به مفهوم اساسی آن می باشد. قرارداد دیزاین – ساختمان که مورد استفاده نهادهای مالی بین المللی قرار گرفته اند در کتاب گلابی FIDIC مورد بحث قرار گرفته است. این نوع قرار داد ترکیبی از قرارداد ساخت و ساز و کارهای انجیری است که توسط استخدام کننده دیزاین می شود.¹

قرار داد دیزاین – اعمار اصلی (طوریکه در کتاب زرد رنگ FIDIC مورد بحث قرار گرفته است) قرار داد واحد است که مطابق آن قرار دادی مکلف به انجام کارهای انجیری با در نظر داشت خطر های انجیری می باشد. برعکس قراردادهای بانک انکشاف آسیایی به اساس هزینه فی واحد تعیین شده توسط کارفرما و مقدار شمرده

شده توسط قراردادی صورت می گیرد. بصورت خلاصه، قرار داد دیزاین – اعمار که توسط بانک انکشاف آسیایی در افغانستان مورد استفاده قرار گرفته است قرارداد اندازه گیری است که به اساس نرخ مالی فی واحد و اندازه گیری که توسط قراردادی در جریان پیشرفت پروژه انجام می شود. مقدار مناقصه در افغانستان مقدار اولیه بوده که در دیزاین های ابتدایی و مطالعات امکان سنجی تعیین شده و در افغانستان دقیق نیست. تغییرات در مقدار در جریان تطبیق قبلاً پیش بینی می گردد و نیاز به تغییر در قرارداد نیست.

در مفهوم سنتی قرارداد، مسئولیت های دیزاین به کارفرما و مسئولیت های اعمار به قرار دادی واگذار می شود. شرح این مسئولیت ها توازن را فراهم می کند که دیزاین کننده و قراردادی به عنوان محدودیت برای همدیگر عمل می کنند. در هر دو نوع قرار داد کارفرما و قراردادی به قرار داد به توافق می رسند که دارای هزینه و مقدار می باشد. تفاوت مهم میان این دو این است که در قرارداد ترکیبی دیزاین – اعمار کارفرما – با کنترل کمیت ها – ارزش و هزینه قرار داد را تعیین می کند. تخمین های نادرست هزینه و مقدار توسط کارفرما باعث نزاع گردیده و اجرای قرارداد را در هاله ابهام قرار داده است. این وضعیت مختص به افغانستان نیست، گرچه مهارت های انجیری محدود در وزارت فواید عامه تخمین هزینه و مقدار اولیه را مورد تاثیر قرار داده و توانایی وزارت برای ارزیابی

¹ قراردادهای کارهای اجتماعی برای سرک ها که توسط بانک انکشاف آسیایی تمویل می شوند مطابق به شرایط قرارداد FIDIC برای کارهای ساختمان و انجیری طرح شده توسط کارفرما می باشد (نسخه ام بی دی، کتاب صورتی). برعکس رویکرد قرارداد دیزاین – اعمار زیر مجموعه شرایط FIDIC برای دیزاین – اعمار تأسیسات میخانیکی و کارهای اعمار و انجیری طرح شده توسط کارفرما: قرار داد دیزاین – اعمار (کتاب زرد). برای جزئیات بیشتر به فدراسیون بین المللی انجیران مشاور. ۱۹۹۹. ویرایش اول شرایط قرارداد FIDIC، ۱۹۹۹ مراجعه کنید.

معقولیت و کمیت کار انجام شده توسط قراردادی را ضعیف می سازد.

بنا به همین دلایل، از رویکرد سنتی تدارکات کارهای ملکی استفاده صورت گیرد که مطابق آن مشخصات دیزاین و کارهای انجیری توسط کارفرما صورت می گیرد و مطابق آن قراردادی

اسناد مناقصه اش را تهیه می نماید. به منظور آمادگی بهتر پروژه ها برای تصویب قرضه و تطبیق بانک انکشاف آسیایی در نظر دارد تا بعد از اتمام کارهای انجیری روند پروسس پروژه را آغاز نماید. این طرح همچنان اصطکاک بین فعالیت های حفاظتی و ساختمان را کاهش خواهد داد.

برنامه سرمایه گذاری سرک ها (۲۰۱۷ – ۲۰۳۶)

جدول A8: برنامه سرمایه گذاری سرک ها (۲۰۱۷ – ۲۰۳۶)

سرک های ملی	کیلومتر	میلیون دلار
اولنگ – پل دو شاخ	29	32
هلیز شرق - غرب	705	776
دهلیز ۱ شمال - جنوب	728	801
دهلیز ۱ شمال - جنوب	755	831
سرک های ملی دیگر	1,099	1,209
مجموع	3,316	3,649
سرک های منطقه ای		
تونل سالنگ	3	1,080
گالری سالنگ	23	35
سرک حلقوی	474	711
وصل کننده های مرز	992	1,488
مجموع	1,492	3,314
سرک های سومی و روستایی	2,500	600
حفظ و مراقبت تمام سرک ها	25,000	3,750
محتمل الوقوع (15%)	15%	1,689
مجموع	27,500	6,039
مجموع	32,308	13,002

منبع: تخمین های کارمندان و مشاوران بانک انکشاف آسیایی

برنامه سرمایه گذاری پلان ملی راه آهن افغانستان (۲۰۲۷ – ۲۰۳۶)

جدول A9: برنامه سرمایه گذاری پلان ملی راه آهن افغانستان (۲۰۲۷ – ۲۰۳۶)

راه آهن	کیلومتر	هزینه فی کیلومتر (میلیون دالر)	هزینه مجموعی (میلیون دالر)
هرات – قلعه نو – میمنه – شبرغان – مزار شریف – کندز	1,105	1.9	2,100
تورخم – جلال آباد – کابل – پروان – بامیان – بغلان – کندز – مزار شریف	772	1.9	1,467
کندز – مرز شیرخان	88	1.9	167
شبرغان – اندخوای – آقینه	100	1.9	190
کشک – تورغندی	47	1.9	89
هرات – غوریان – چاه سرخ	149	1.9	283
کندز – تخار – بدخشان – واکان	700	1.9	1,330
خط آهن هرات – غور – بامیان	550	1.9	1,045
هرات – فراه – کندهار – کابل	1,141	1.9	2,168
کندهار – سپین بولدک	96	1.9	182
دلارام – زرنج	222	1.9	422
گرشگ – برام چاه	385	1.9	732
احتمالی (15%)			1,001
مجموع		5,355	11,176

منبع: اداره راه آهن افغانستان، ۲۰۱۶

سرمایه گذاری روی ترانسپورت شهری و هوانوردی ملکی

جدول A10.1: سرمایه گذاری روی ترانسپورت شهری (۲۰۲۷ - ۲۰۳۶)

سرمایه گذاری	کیلومتر	هزینه فی کیلومتر (میلیون دالر)	هزینه مجموعی (میلیون دالر)
سرک حلقوی	95	1.5	142.5
دهلیز های بس سریع ترانسپورت شهری	100	3.5	350.0
ترانسپورت عامه	150	0.5	75.0
انجنیری ترافیک	100	0.2	75.0
ترانسپورت هوشمند			50.0
پلان های کاهش پیامدهای اجتماعی			30.0
کمپاین			20.0
احتمالات (15%)			111.0
مجموع			853.5

منبع: تخمین های کارمندان و مشاوران بانک انکشاف آسیایی

جدول A10.2: پروژه های میدان هوایی

میدان های هوایی	میلیون دالر
جایگزینی تجهیزات	200.0
میدان هوایی کابل	130.0
داخلی بزرگ	95.0
داخلی منطقه	55.0
میدان های محلی	38.0
احتمالات	50.0
مجموع	568.0

منبع: تخمین های کارمندان و مشاوران بانک انکشاف آسیایی

ضمیمه ۱۱

درجه بندی پروژه های سرک

ضمیمه ۱۱: درجه بندی پروژه های سرک

پروژه/ معیار	پلان کوتاه مدت دولت	شامل استراتژی تجارت ۲۰۲۰ CAREC	دهلیزهای ^۱ منابع طبیعی، وصل مناطق دارای این منابع ^۱	از منظر اقتصادی امکان پذیر	پروژه ^۲ برای بهبود عملکرد ترانسپورت نیاز است ^(۲)	فراهم آوری ^۳ نیازهای مهم اجتماعی ^(۲)	مجموع
	نزو	0.10	0.10	0.25	0.10	0.20	1.00
تونل سالنگ	امتیاز	9.00	9.00	6.00	9.00	6.00	8.10
	نمره وزنی	2.25	0.90	0.60	2.25	1.20	
هرات - اسلام قلعه	امتیاز	6.00	9.00	0.00	9.00	3.00	6.60
	نمره وزنی	0.60	2.25	0.00	0.90	0.60	
تورخم - جلال آباد	امتیاز	9.00	9.00	0.00	6.00	3.00	6.60
	نمره وزنی	2.25	0.90	0.00	2.25	0.60	
هرات - تورغندی	امتیاز	9.00	9.00	6.00	6.00	3.00	6.45
	نمره وزنی	2.25	0.90	0.60	1.50	0.60	
بخش های باقی مانده سرک حلقوی	امتیاز	9.00	6.00	3.00	9.00	3.00	6.30
	نمره وزنی	2.25	0.60	0.30	2.25	0.60	
شیرخان بندر - کندز	امتیاز	9.00	9.00	3.00	6.00	3.00	6.15
	نمره وزنی	2.25	0.90	0.30	1.50	0.60	
اندخوی - آقینه	امتیاز	9.00	9.00	3.00	6.00	3.00	6.15
	نمره وزنی	2.25	0.90	0.30	1.50	0.60	
سپین بولدک - کندهار	امتیاز	9.00	9.00	0.00	6.00	3.00	5.85
	نمره وزنی	2.25	0.90	0.00	1.50	0.60	
حیرتان - مزار شریف	امتیاز	9.00	9.00	0.00	6.00	3.00	5.85
	نمره وزنی	2.25	0.90	0.00	1.50	0.60	
دهلیز ۱ شمال - جنوب	امتیاز	6.00	3.00	6.00	6.00	6.00	5.70
	نمره وزنی	1.50	0.30	0.60	1.50	0.60	

ادامه:

پروژه/ معیار	پلان کوتاه مدت دولت	شامل استراتژی تجارت ۲۰۲۰ CAREC	دهلیزهای ^۱ منابع طبیعی، وصل مناطق دارای این منابع ^۱	از منظر اقتصادی امکان پذیر	پروژه ^۲ برای بهبود عملکرد ترانسپورت نیاز است ^(۲)	فراهم آوری ^۳ نیازهای مهم اجتماعی ^(۲)	مجموع
اولنگ - پل دوشاخ	امتیاز	6.00	3.00	6.00	3.00	3.00	5.55
	نمره وزنی	2.25	0.30	1.50	0.30	0.60	
سرک حلقوی - تخته بازار	امتیاز	3.00	3.00	6.00	6.00	6.00	5.40
	نمره وزنی	1.50	0.30	1.50	0.60	1.20	
دهلیز شرق - غرب	امتیاز	3.00	6.00	3.00	6.00	6.00	4.95
	نمره وزنی	1.50	0.30	0.75	0.60	1.20	
دهلیز ۲ شمال - جنوب	امتیاز	3.00	6.00	3.00	3.00	6.00	4.65
	نمره وزنی	1.50	0.30	0.75	0.30	1.20	
سرک های ملی دیگر	امتیاز	3.00	3.00	3.00	3.00	6.00	3.60
	نمره وزنی	0.75	0.30	0.75	0.30	1.20	
زرنج - دلارام	امتیاز	0.00	9.00	3.00	3.00	0.00	3.45
	نمره وزنی	1.50	0.90	0.75	0.30	0.00	
فیض آباد - اشکاشم	امتیاز	3.00	0.00	3.00	3.00	3.00	3.45
	نمره وزنی	1.50	0.30	0.75	0.30	0.60	

CAREC: همکاری های اقتصادی منطقه ای کشورهای جنوب آسیا

^۱ اتصال مناطق با معادن مشهور

^۲ مانند مدرنیزه کردن، هزینه کم

^۳ مانند مصنویت، دسترسی روستایی

پروژه ها با استفاده از امتیازهای مربوط شان درجه بندی شده اند. رنج امتیازات از ۹-۰ می باشد. 0 = هیچ ارتباطی با معیار ندارد، 1 = ارتباط غیر مهم، 6 = ارتباط مهم، 9 = ارتباط خیلی مهم. منبع: کارمندان و مشاوران بانک انکشاف آسیایی

درجه بندی پروژه های خط آهن

جدول A12: درجه بندی پروژه های خط آهن

پروژه/ معیار	پلان کوتاه مدت دولت	شامل استراتژی تجارت ۲۰۲۰ CAREC	دھلیزهای ^۱ منابع طبیعی، وصل مناطق دارای این منابع ^۱	از منظر اقتصادی امکان پذیر	پروژه برای ^۲ بهبود عملکرد ترانسپورت نیاز است ^(۳)	فراهم آوری ^۳ نیازهای مهم اجتماعی ^(۳)	مجموع
	وزن	0.25	0.10	0.10	0.25	0.10	1.00
ککش - تورغندی	نمره	9.00	9.00	6.00	6.00	3.00	6.45
	نمره وزنی	2.25	0.90	0.60	1.50	0.60	
کنز - مرز شیرخان	نمره	9.00	9.00	3.00	6.00	3.00	5.85
	نمره وزنی	2.25	0.90	0.30	1.50	0.30	
Z هرات - قلعه نو - میمنه - شیرخان - مزار شریف - کنز	نمره	9.00	9.00	6.00	3.00	3.00	5.70
	نمره وزنی	2.25	0.90	0.60	0.75	0.60	
هرات - غوریان - چاه سرخ	نمره	9.00	9.00	6.00	3.00	3.00	5.70
	نمره وزنی	2.25	0.90	0.60	0.75	0.60	
شیرخان - اندخوی - آقینه	نمره	9.00	9.00	3.00	3.00	3.00	5.40
	نمره وزنی	2.25	0.90	0.30	0.75	0.60	
دلارام - زرنج	نمره	9.00	3.00	9.00	3.00	3.00	5.40
	نمره وزنی	2.25	0.30	0.90	0.75	0.60	
کندهار - سپین بولدک	نمره	9.00	6.00	3.00	3.00	3.00	4.80
	نمره وزنی	2.25	0.60	0.30	0.75	0.30	
تورخم - جلال آباد - کابل - پروان - بامیان - بغلان - کنز - مزارشریف	نمره	6.00	3.00	6.00	3.00	3.00	4.35
	نمره وزنی	1.50	0.30	0.60	0.75	0.60	
هرات - فراه - دلارام - کندهار - کابل	نمره	6.00	3.00	6.00	3.00	3.00	4.35
	نمره وزنی	1.50	0.30	0.60	0.75	0.60	

ادامه:

پروژه/ معیار	پلان کوتاه مدت دولت	شامل استراتژی تجارت ۲۰۲۰ CAREC	دھلیزهای ^۱ منابع طبیعی، وصل مناطق دارای این منابع ^۱	از منظر اقتصادی امکان پذیر	پروژه برای ^۲ بهبود عملکرد ترانسپورت نیاز است ^(۳)	فراهم آوری ^۳ نیازهای مهم اجتماعی ^(۳)	مجموع
کنز - تخار - بدخشان - واخان	نمره	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00
	نمره وزنی	0.75	0.30	0.75	0.30	0.60	
هرات - غور - بامیان	نمره	3.00	0.00	6.00	3.00	3.00	3.00
	نمره وزنی	0.75	0.00	0.60	0.75	0.60	
گرشک - برام چاه	نمره	3.00	0.00	3.00	0.00	6.00	2.55
	نمره وزنی	0.75	0.00	0.30	0.00	1.20	

CAREC: همکاری های اقتصادی منطقوی کشورهای جنوب آسیا

^۱ اتصال مناطق با معادن مشهور

^۲ مانند مدرنیزه کردن، هزینه کم

^۳ مانند مصنونیّت، دسترسی روستایی

پروژه ها با استفاده از امتیازهای مربوط شان درجه بندی شده اند. رنج امتیازات از ۰-۹ می باشد. 0 = هیچ ارتباطی با معیار ندارد، 1 = ارتباط غیر مهم، 6 = ارتباط مهم، 9 = ارتباط خیلی مهم. منبع: کارمندان و مشاوران بانک انکشاف آسیایی

جمهوری اسلامی افغانستان

تجدید ماستر پلان سکتور ترانسپورت (۲۰۱۷ - ۲۰۳۶)

تجدید ماستر پلان سکتور ترانسپورت رهنمایی برای دولت و دونرها برای تخصیص منابع و برنامه ریزی بودجه آینده برای افزایش موثریت سیستم ترانسپورت در افغانستان می باشد. این تجدید دست آوردهای ماستر پلان ترانسپورت و توسعه مهم در این بخش تا کنون انجام یافته را در نظر می گیرد. در حالیکه وضعیت شکننده فعلی به عنوان نگرانی اصلی در سکتور ترانسپورت می باشد، تغییرات سیاسی و وضعیت اقتصادی باعث تجدید ماستر پلان ترانسپورت گردیده اند. این تجدید شامل سرک، راه آهن، هوانوردی ملکی، ترانسپورت شهری و لوجستیک بوده و تمام مسئولیت های اداری مربوط به زیربنای ترانسپورت و بهره برداری از آن را شامل می شود. در کنار تهیه برنامه سرمایه گذاری روی اولویت ها این تجدید ظرفیت سازی فوری را پیشنهاد می نماید. چنانچه ترانسپورت نقش مهم در پایداری اجتماعی و تلاش ها برای ایجاد صلح ایفا می کند، نتایج این ماستر پلان از سکتور ترانسپورت فراتر خواهد رفت. ایجاد فرصت های کاری با استفاده از شرکت های داخلی، بهبود ارتباط، یکپارچگی بین المللی از طریق بهبود دهلیز های منطقوی و دسترسی به منابع طبیعی به عنوان پیش نیاز استفاده از منابع غنی طبیعی کشور از جمله فکتورهای تعیین کننده شامل این ماستر پلان می باشد.

درباره بانک انکشاف آسیایی

دیدگاه بانک انکشاف آسیایی، آسیا و اقیانوسیه عاری از فقر است. ماموریت بانک انکشاف آسیایی همکاری با اعضای در حال توسعه برای کاهش فقر و بهبود کیفیت زندگی مردم است. با وجود موفقیت ها هنوز هم این منطقه بخش بزرگی از جمعیت فقیر دنیا را در خود جاد داده است. بانک انکشاف آسیایی به کاهش فقر از طریق رشد اقتصادی، رشد محیطی پایدار و یکپارچگی منطقوی متعهد می باشد.

مقر بانک انکشاف آسیایی در شهر مانیلا بوده، ۶۷ عضو دارد که در بین آنها ۴۸ عضو از منطقه آسیا و اقیانوسیه می باشند. گفتگوی پالیسی، قرضه، سرمایه گذاری، مشارکت در سرمایه، کمک بلاعوض و همکاری تخنیکی ابزارهای این بانک برای همکاری می باشند.