پوهنتون پولی تخنیک کابل
مجله علم و تکنالوژی
جلد ۵۱ - شماره ۱
جوزا - سال ۱۴۰۲ - هـ.ش.
P-ISSN: 2305 - 896X
KPU-JST
تاریخ دریافت اثر: ۱۴۰۱/۱۲/۱۶
تاریخ قبولی اثر: ۱۴۰۲/۰۳/۲۱

چالش‌های ترانزیتی مال التجاره افغانستان

پوهنوال دیپلوم انجنیر خواجه داود کوکبی*

*استاد دیپارتمنت انجنیری شاهراه و ترانسپورتیشن، پوهنتون پولی تخنیک کابل، ناحیه ۵، کابل، افغانستان.
ایمیل آدرس: daud.kawkabi@kpu.edu.af

خلاصه

کشور عزیز ما از جمله سه کشورهای محاط به خشکه جنوب آسیا می‌باشد که به بحر مستقیماً راه و یا کدام بندر آبی ندارد. ترانزیت بار چالانی کشور در سده گذشته و سده حاضر به بررسی و ارزیابی گرفته شده است. روش‌های مختلف تجارتی و بار چالانی از سوی کار گذاران سیاست و دیپلماسی کشور در طول تاریخ به منصه اجراء قرار داده شده است. شبکه راه‌های ترانزیتی کشور در هر دوره‌ای از تاریخ جیو ترانسپورت منطقه و کشور ما متأثر بوده است. هدف این تحقیق دریافت چالش‌ها در روندهای ترانزیتی کشور و منطقه می‌باشد که برای امور تجارتی و بار چالانی به خصوص که برای کشور ما حایز اهمیت است. یافتن پدیده‌های اثر گذار عامل عدم رشد سریع سیستم بار چالانی کشور نیز از جمله اهداف این ارزیابی می‌باشد. روش این تحقیق عبارت از مرور به تمام مطالعات اسناد گذشته ترانزیت بارچالانی و تجارت کشور و کشف نمودن مواردی که آسیب پذیری روند ترانزیتی تجارتی کشور را بازگو نماید. بررسی امور ترانزیتی مال‌التجاره کشور صورت گرفته است. بیشتر شاخص‌های اقتصاد و ترانسپورتی برای کشور بررسی شده و راه‌ها بهتر ارایه شده است. برخورد و رفتارهای گوناگون در برابر سیستم های تجارتی کشور در خصوص ترانسپورت و ترانزیت شناسایی شده است. چگونگی ارایه خدمات بین راهی و بنادر برای تجارت کشوری چون افغانستان رول برازنده و حیاتی دارد که در این زمینه پیشنهادات سازنده مطرح شده است. بهترین دوره رشد کشور در زمانی بوده است که خدمات بار چالانی و ترانزیتی بطور نورمال در منطقه و کشور موجود بوده است. روابط مناسب دیپلماتیکی و بین الدولی کشور ما در منطقه، اثر بارز در بهتر شدن سیستم ترانزیتی و بار چالانی افغانستان داشته است. تجارب نشان می‌دهد، در حالی‌که روابط بین المللی خوب برای امور ترانزیتی و بار چالانی در کشورما خالی از مفاد نبوده است اما بهبود روابط در منطقه نهایت مفید واقع شده است.

اصطلاحات کلیدی: بارچالانی، جیو ترانسپورتی، ترانزیت، محاط به خشکه، بندر

* مولف مسئول

۱. مقدمه

حاصل از مطالعات تاریخی قرن بیستم و شروع قرن بیست و یکم پیرامون رفتارهای ترانزیتی و اموال تجارتی افغانستان در منطقه و تشخیص رنج و مشکلات کشور محاط به خشکه ما می‌باشد. جبر زمانی و جغرافیایی با تأثیرات جیو ترانسپورتی منطقه و جهان که سبب فراز و نشیب‌های در جریان ترانزیتی کشور ما شده است به پژوهش گرفته شده است. از طرف دیگر مشکلات ناشی از جنگ های گوناگون در داخل افغانستان و در کشورهای دور نزدیک افغانستان هم سیستم‌های بار چالانی کشور ما را تحت تأثیر داشته و در طول تاریخ سبب نشیب و فراز بوده است.

۲. هدف

بررسی چالش‌های بر قرار منطقه و افغانستان در گذشته و حال در ترانزیت اموال تجارتی کشور که نقش کشورهای منطقه بالای آن مطالعه می‌شود. شناسایی نقاط برجسته و بررسی سهولت‌های ترانزیتی و خدمات بارچالانی برای انتقال اموال در کشور و منطقه.

۳. روش تحقیق

مروری بر اسناد و حقایق تاریخی پیرامون ترانزیتی کشور و بررسی چگونگی سهولت‌های موجود کشور و تأثیرات اقتصادی آن بالای خدمات بارچالانی در افغانستان انجام یافته است. روش مطالعات موردی از سیستم بارچالانی و یافتن راه حل‌ها بکار رفته و پیشنهادات برای بیرون رفت از نتایج عوارض رفتارهای نا خواسته رنج آور ترانزیت مال التجاره ارایه شده است.

۴. پیشینه تحقیق

سرحدات کشور با همسایه‌های افغانستان

۹۳۶ کیلومتر سرحد با ایران ۷۴۴ کیلومتر سرحد با ترکمنستان ۱۳۷ کیلومتر با ازبکستان

۱۰۲۶ کیلومتر با تاجکستان ۷۶ کیلومتر با کشور چین ۲۴۳۰ کیلومتر با پاکستان [۱]

- قبل از به میان آمدن پاکستان بین هند بریتانوی و افغانستان از راه تورخم – جلال آباد و سپین بولدک – چمن بنام کنواسیون انگلو – افغان سال ۱۹۲۳ م ارتباط ترانزیتی بر قرار بود.
- قرار داد دوجانبه ترانزیتی برای حل اختلافات در سال ۱۹۶۵ م بنام توافق نامه تجارتی ترانزیتی $ATTA$ به امضأ رسید در این قرار داد دست رسی افغانستان از طریق سرحد بین چین و پاکستان برای افغانستان داده شده اما دست رسی به هندوستان نهایی نشد.
- نظر به افزایش حجم تجارت و غلبه به چالش‌های سابق در زمان $ATTA$ با یک مذاکره مجدد قرار تجارتی به اسم $APTTA$ در سال ۲۰۱۰ م به امضاء رسید و در سال ۲۰۱۱ م به منصه اجراء قرار گرفت. [۲]
- چابهار و دهلیز هوایی هندی ۱۳۹۴ه ش پیمان سه جانبه ترانزیتی بین هند- ایران – افغانستان در ۲۳ می ۲۰۱۶ م در تهران به امضأء رسید. که در ۱۴ جولای ۲۰۲۰نظر به گزارش (drishti) به دلیل تحریم‌های ایران توسط ایالات متحده امریکا به منصه اجرأ قرار نگرفت.

- دهلیز هوایی ترکیه
- دهلیز هوایی چین
- راه تجارتی لیپس – لازلی (آقینه – بوسفرس در ۷-۹ روز *3280 km*) ، (تورعندی- بوسفرس در ۶-۷ روز *3050km*) و (*CBTA*) بین تاجکستان و قزغزستان
- افغان‌ها در سال ۱۹۵۰ توافق نامه دو جانبه چهار ساله را با اتحاد شوروی وقت به امضاء رسانیدند.[۲]
- ترانسپورت بین المللی جاده (TIR[۱]) که در برج سپتمبر ۲۰۱۳ م فعال شد. (*UNESCAP, 2007*)

از جمله ۷ کنواسیون‌های بین المللی فقط در دو کنواسیون آن افغانستان عضویت دارد.(*UNESCAP, 2007*) به اساس راپور NESCAP در سال ۲۰۰۹ ، فکتور لوجستیکی افغانستان *1.21* که در منطقه پائین ترین است گزارش داده شده است. [4]

جدول۱ . کنواسیون های بین المللی و افغانستان.(UNESCAP, 2007) [4]

کنواسیون ترافیک جاده (۱۹۶۸)	کنواسیون علامه ها و زیگنال ها بالای سرک (۱۹۶۸)	کنواسیون گمرکات برای واردات آنی وسایط باربری جاده(۱۹۵۶)	کنواسیون گمرکات کانتینرها (۱۹۷۲)	کنواسیون ترانسپورت بین المللی اموال تحت پوشش سند TIR (۱۹۷۵)	کنواسیون قرارداد بین المللی انتقال اموال بالای جاده (۱۹۵۶)	کنوانسیون چند جانبه کنترول سرحدی اموال (۱۹۸۲)
X	X	√	X	√	X	X

X- امضأ نشده است. √- امضأشده است.

مشکلات ترانزیت مال التجاره افغانستان(موضوع تحقیق)

در سال ۱۹۶۷م و دوباره در سال ۱۹۷۱م یک متخصص فرانسوی در تبانی با وزارت تجارت افغانستان در مورد سیستم ترانزیتی افغانستان مطالعاتی را انجام داد. در سال ۱۹۷۱ م توصیه نمود که تمام بدنه دولت برای ایجاد ترانزیت ترافیک تمرکز نماید. بیشتر باید ترانسپورت ریلی بکار رود و نوع کانتینری باشد. راه آهن از چمن پاکستان الی سپین بولدک داخل افغانستان وصل شود. ایران را به افغانستان وصل نماید که در نتیجه راه برای اروپای غربی ساخته شود. راه آهن دیگر از طریق دریای آمو الی ترمز و شاهراه به امتداد دریای هلمند باشد که الی بندر عباس در ایران برسد و افغانستان صاحب یک بندر آزاد شود. و برای ساخت یک بیز جدا گانه در بندر کراچی اقدام شود. در این ده ها بعضی انکشاف ها به وقوع پیوست که مؤلد آن *AITC* بود و مطالعات مهم زیادی پروژه ملل متحد برای کشور های کم توسعه یافته محاط به خشکه آسیایی تشکیل می داد مگر مشکلات اساسی به جزئیات توسط (*Jacquemond، Ackermann، Thomas*) و سایر متخصصین خارجی تشریح شده است.

[۱] *International Road Transport (TIR)*

راه آهن و سهولت های بندری در ایران تا حالا ناکافی است که حجم زیادی از انتقالات ترافیک ترانزیت افغانستان را بطور مؤثر و اقتصادی ناکافی بود. مشکلات فرا راهی انتقال اموال از فساد اداری، اخاذی نسبت جنگ ایران و عراق وقت و مشکلات سیاسی کشور های عربی و ایران دلایل آنرا تشکیل داده است.

باربری های افغانستان تا حالابرای عبور هند از طریق پاکستان اجازه ندارند که کالا های اساسی را بطور ترانزیت حد اقل دوبار در یک سفر نسبتاً کوتاه بالای زمینی انجام دهند. صرف به میوه تازه صادر شده افغانستان محدود است. راه های بهتر ترانزیتی برای افغانستان بنادر شمال به حساب می آمد. این بنادر بعضاً با مشکل تجمع واگون ها و تأخیر در پرداخت ها در صادرات افغانستان را دارا بود.

دلایل اینکه در دهه‌های اخیر قرن ۲۰ کشور پاکستان چندان تجارت وسیع با کشورهای اتحادشوروی وقت نداشت پس به بهره برداری سپردن سیستم ترانزیتی خود برای کشور افغانستان چندان علاقه مند نبود. ازدیاد ترافیک قطعاً بالای عمر شاهراه‌ها مؤثر است و سبب تقلیل آن می‌شود.

از این رو مشکلات در راه‌های ترانزیتی پاکستان موجود بود. در بندر کراچی، اموال افغانی در یک فضای باز اندوخته می شد که از عوامل مخرب بدور نبود. انتقال اموال افغانی از یک قسمت به قسمت دیگر به دلیل تنظیم بندر مشکلاتی را به همراه داشت و کدام پرداخت در مورد تخریبات اموال عهده دار نمی شدند. واگون‌های راه آهن از مدت زیادی خراب بود و اموال افغانی به هزینه زیاد بار گیری و تخلیه مواجه شد. جریمه تأخیر(*demurrage*) به علت تأخیر واقع می شود. پاکستان برای افغانستان یک محل گدام پیشنهاد نمود که به نسبت دوری و نا امنی از طرف افغانستان رد شد. تصفیه سازی و تحویل یک روند مغلق دارد. مؤثر سازی و تسریع طی مراحل اسناد برای انتقال بهتر ضروری می باشد. برای انتقال مصئون اموال به محل معینه باید تضمین های لازم موجود باشد. بر علاوه مشکل بدست آوردن بار در تأثیرات تغییرات موسمی برای مال التجاره افغانستان نیز از بین رود. تمام این موارد در روند صادرات نیز در نظر گرفته شوند. بوک یا ریزف شدن کشتی به مقصد معینه تأمین شود، تا از تأخیر بی مورد اموال در بنادر جلوگیری بعمل آید. از طرف دیگر تأخیر غیر متوقعه در بنادر سبب خرید بیمه گران قیمت و نامشخص برای خریدار یا طرف افغانستانی می گردید.

انتقال هوایی اموال نیز با مشکلات مواجه است که شامل ناقص بودن عملیات در بعضی کشورها، قیمت بلند تیل، گدام کردن میدان هوایی کابل با حواله بر حسب شبانه به شکل طاقت فرسا فورمول بندی گردیده بود. مشکلات انتقال هوایی نیز با انتقال موتری رقابت کند. حتی بعضی اموال که از طریق موتری بهتر انتقال می شوند اما از طریق هوایی سبب پشتوانه مشروع کار گو های هوایی می‌شوند. در این سال های اخیر بیشتر از روند انتقال بعضی از اموال تجارتی خاص از طریق کارگو هوایی انجام یافت، اما برای همیشه مطمئن بودن آن تضمین نمی‌شود.

بعضی روندها برای حل این مشکلات در گذشته بمیان آمد. مثلاً پروژه ملل متحد بیشتر مطالعات ارزشمند را انجام داد که برای پلان گذاری بهبود سهولت های ترانزیتی و روند آن کمک می‌کند. برای مذاکرات افغانستان جهت توافقنامه ترانزیت بهتر با بلغاریا و سویزر لند کمک نمود که با کشور های اروپایی به امضاء برسد. در این راستا نیاز ابتدأ به *70000* دالر امریکایی جهت تجهیز بندر تورغندی برای کشور محاط به خشکه افغانستان شد که کمک گردید. این کمک یک سیستم مدیریت ترانزیتی را تأسیس کرد تا معلومات ترافیکی ترانزیتی را در چمن، پشاور و کراچی نظارت و اجرا کند. برای پیشبرد مطمئن ترانزیت افغانستان یک تضمین را به میان آورد، مگر کمی از این تدابیر بدون همکاری پاکستان عملی شد. اما به زودی به دلایل زیاد غیر عملی گردید. وضعیت کنونی بنادر با تأسیس سهولت‌های ریلی و غیره نشان دهنده آغاز تجهیر آن‌ها می‌باشد.

کشور پاکستان به شدت اصرار به ترانزیت دوجانبه داشت که بین یک کشور محاط به خشکه و یک کشور قابل ترانزیت بوده وجانب سومی دخیل نباشد، و حتی اگر این جانب سوم ملل متحد هم باشد. همچنان پاکستان از رفتار های مختلف سیاسی در عدم اطمینان قرار دارد. از طرف دیگر پاکستان یک کشور غریب است نمی تواند بطور آنی تجهیزات لازم را برای ترانزیت افغانستان آماده نماید. [۳] و با آن هم اخیراً در اعمار سرک جلال آباد - تورخم سهم گرفت. در حالیکه از استقامت‌های اسلام قلعه(خط آهن خواف – هرات) و بندر حیرتان (خط آهن حیرتان – مزارشریف) حرکت های قابل ملاحظه دیده می‌شود.

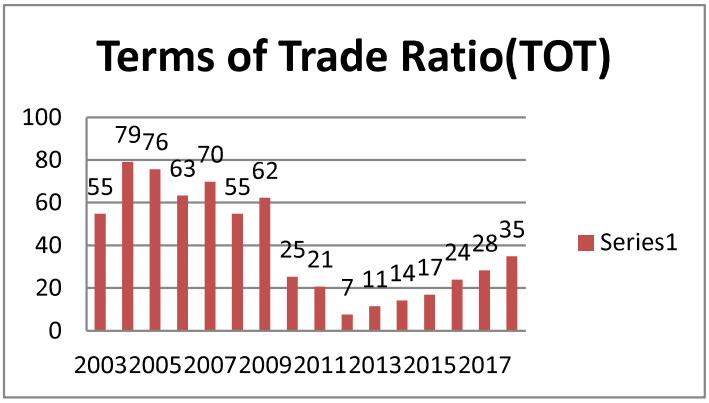
افغانستان در سال‌های ۱۹۹۰ الی ۲۰۰۰ م کشور مصروف جنگ‌های داخلی بوده و در راستای سهولت های ترانزیتی برای انتقال اموال به خرچ داده نشد و تمام شاهراه‌های افغانستان به استنای شاهراه‌ها شمال تخریب شده باقی ماندند که در انتقال مال التجاره مشکلاتی را به همراه داشت.

از سال ۲۰۰۰-۲۰۲۰ م تصامیم روی بازسازی شاهراه های ترانزیتی کشور گرفته شد و این شاهراه ها به کمک بعضی از موسسات و نهادهای جهانی اعمار و باز سازی گردید. بیشتر این شاهراه‌ها در مسیرهای قبلی شان بدون تجدید مسیر و ارتقای سویه تخنیکی بازسازی شدند. نبود سیستم حفظ و مراقبت منظم اکثر این شاهراه‌ها دوباره نیازمندترمیمات اساسی شدند.

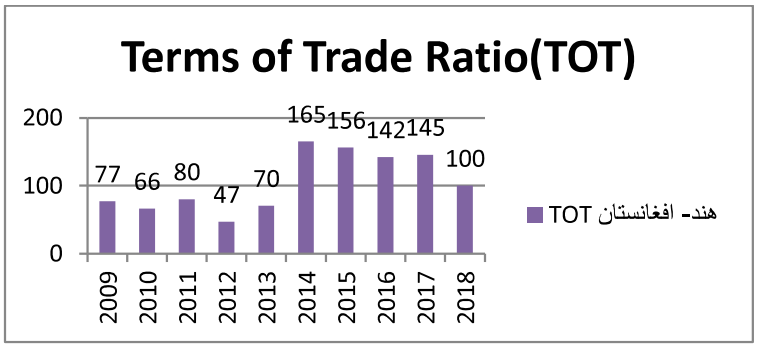
یکی از عوض کننده‌های بازی راه ابریشم جدید است که به ستراتیژی یک راه یک کمربند توسط چین به پیش برده می‌شود. هدف آن مجموعه اززیربنا ها با دهلیزها اند تا چین را از طریق آسیای مرکزی در تجارت و مجموعه ای از سهولت های اقتصادی بین اروپا و شرق میانه وصل نماید. بحث راه ابریشم مدرن گذشته از بیروکراسی آن یک شبکه کلان آسیا تا اروپا است و با احداث آن و وصل افغانستان در این شبکه فرصت جدیدی را به میان خواهد آورد. بالاخره ستراتیژی راه ابریشم جدید چین که بنام « یک راه یک کمربند » نامیده شده است، راه بین اروپا، شرق میانه و چین بوده و مربوط ترانسپورت بین آسیای مرکزی، آسیاپاسفیک و اروپا می‌باشد. [۶]، [۷]

در سال‌های اخیر (۲۰۰۳ – ۲۰۱۸م) حجم مبادالات به ارزش دالر امریکایی بین افغانستان و پاکستان بین یک الی دو ملیارد دالر رسیده بود. به ملاحظه گراف شکل ۱ بیشترین آن واردات بوده و نشان دهنده وابسته بودن افغانستان به تجارت پاکستان – افغانستان می‌باشد. از طرف دیگر حجم مبادلات بین افغانستان و هند در سال های (۲۰۰۹-۲۰۱۸م) از ۲۰۰ میلیون دالر امریکایی تا ۷۰۰ میلیون دالر امریکایی را نشان می‌دهد و قسمیکه از شکل ۲ دیده می‌شود صادرات کشور در این بخش بیشتر بوده و وابستگی کمتر به واردات از آنکشور دیده می‌شود.

بعضاً مال التجاره افغانستان در راه‌ها و بندرهای خود کشور ما به تخریب و حریق مواجه می‌شود که در این زمینه تانکرهای تیل و گاز مشکلات ارایه خدمات به انها در بنادر و شاهراه‌ها موجود است.



شکل ۱. نسبت مبادلات بین افغانستان و پاکستان (TOT)منبع: بانک جهانی/ مرجع معلومات و احصائیه ملی

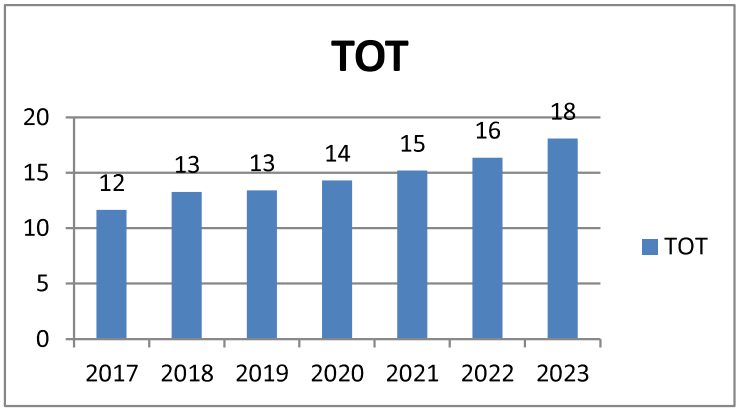


شکل۲ . شاخص تجارت بین افغانستان و هند، منبع: بانک جهانی/ مرجع معلومات و احصائیه ملی

ترانزیت افغانستان با هند پیچیدگی‌های زیادی را دارد، اول روابط بی ثبات هند و ج. ا. پاکستان و دوم تحریم های ایالات متحده امریکا بالای ج. ا. ایران که دهلیزهای ارتباطی افغانستان با هند از طریق واگه و چابهار را تحت تأثیر قرار داده است. قسمیکه از نسبت مبادلات(TOT) شکل ۲ دیده می شود در سال‌های اخیر افغانستان صادرات بیشتر با آن کشور دارد. باید گفت که مبادلات تجارتی با هند در حالیکه بیشتر تابع واردات نیست اما مستلزم تغییر وضعیت چیوپولیتیکی منطقه و جهان است.

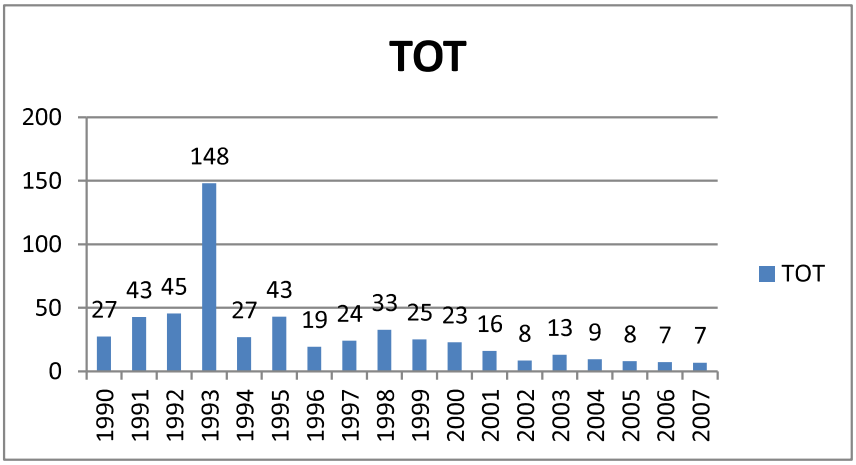
در رابطه با کشور پاکستان که از طریق آن کشور افغانستان به بنادر آبی بحرهند وصل شده می‌تواند و ارایه خدمات برای صادرات کشور زمانی بهتر می‌شود که برای جانب مقابل خدمات و سهولت‌های تراتزیتی را مهیا نماییم. روی این منظور در حفظ و انکشاف زیربنأهای موجود باید تحرک قابل ملاحظه به میان آید. نسبت مبادلات حرکت باربری‌های خالی و پر از مال التجاره را برای ما بازگو می کند.

واردات از کشور ترکیه در سال های اخیر (۲۰۰۹-۲۰۱۸) از ۱۰۰ ملیون دالر امریکایی الی ۸۰۰ میلیون دالر امریکایی رسیده بود. [۵]

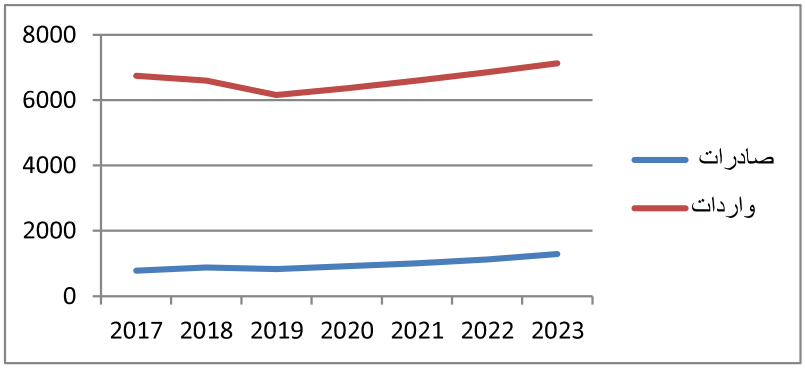


شکل۳. شاخص مجموعی تجارت افغانستان از سال ۲۰۱۷ الی ۲۰۲۳م، مرجع معلومات و احصائیه ملی

با انکشاف واردات بعد از سال ۲۰۰۰ م نسبت صادرات بر واردات به شدت افت داشته و نشان دهنده وابسته شدن اقتصاد کشور به واردات می‌باشد. در هرصورت هرگاه اقتصاد وارداتی و یا صادراتی باشد، نیاز به خدمات و سهولت‌های ترانزیتی تغییر نمی‌کند، اما مناسبات و قرار دادها شرایط متفاوت خواهد داشت. در خدمات بیشتر وارداتی یا صادراتی برای حجم مال التجاره، استفاده بیشتر از سهولت‌های ترانزیتی کشورها به عمل می‌آید. در صورت عدم بیلانس انتقالات، شرایط قرار دادهای ترانزیتی را تحت شعاع قرار می‌گیرد. از تمام گرافها چارت‌ها دیده می‌شود که تجارت وابسته به واردات شرایط قرار دادها، ارایه خدمات و سیستم‌های ترانزیتی سایر کشورهای همسایه برای تأمینات نیازمندی‌های عادی کشور ما را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در حالیکه افزایش نسبت صادرات بر واردات تنها در کشور هندو ستان را مطابق شکل(۲) آن هم طی چند سال‌های اخیر نشان می دهد که روبه رکود است و برای فعالیت های انکشافی کشورما تأثیر دارد. تشخیص اولویت به وضاحت دیده می‌شود.



شکل۴. شاخص مجموعی تجارت افغانستان از سال های ۱۹۹۰ الی ۲۰۰۷ م، National Statistics and Information Authority (NSIA)



شکل۵. واردات و صادرات افغانستان طی سال‌های ۲۰۱۷ الی ۲۰۲۲ م (به میلیون دالر امریکایی) National Statistics and Information Authority (NSIA)

چالش ها برای سیستم بار چالانی در افغانستان

- تغییرات در قرار داد های ترانزیتی و نحوه تطبیق آن‌ها
- عدم موجودیت سیستم فعال حفظ و مراقبت شاهراه‌ها
- عدم شفافیت در سیستم کنترول تناژ بالای جاده و شاهراه‌ها
- نبود دیتابیس به روز برای جاده‌ها به سیستم نمره گذاری
- عدم شفافیت در جمع آوری عواید شاهراه ها(قبل از امارت اسلامی)
- نبود سیستم خدماتی بین راهی برای وسایط ترانسپورتی
- نبود امنیت در مسیر شاهراه ها در ۲۴ ساعت یک شبانه روز(قبل از امارت اسلامی)
- نسبت موقعیت صعب العبوری شاهراه ها باعث عدم موجودیت آلترنتیف ها شده است.
- آسیب پذیر بودن سیستم ترانزیتی از تحولات سیاسی منطقه و جهان
- عدم موجودیت آمار دقیق مطالعه شده برای حجم و نوع مال التجاره ترانزیتی داخلی و خارجی در شبکه ترانسپورتی کشور.

فرصت ها

- موجودیت کادر تحصیل یافته رشته انجنیری شاهراه و ترانسپورتیشن و انجنیری راه آهن در کشور
- آغاز انجنیری راه آهن در کشور و شروع ساخت شبکه راه آهن
- موجودیت یک شبکه شاهراه در کشور
- تقاضای ترانسپورتی انتقال اموال و مسافرین
- موجودیت وسایط سرک سازی شخصی در کشور و لابراتواری و کمپنی های خورد و متوسط ساختمانی
- موجودیت ورکشاپ ها برای ترمیم موترهای باربری و خورد در کشور
- موجودیت شرکت‌های ترانسپورتی در کشور

انتقالات در استقامت شاهراه‌های منطقوی کشور در اجرای هر یک قرارداد را متحول خواهد ساخت. در صورت تطبیق قرار داد TAPI[1] و *CASA- 1000*، جداً انتقالات گاز از روی شاهراه‌ها برداشته خواهد شد، اما در صورتیکه نیاز اشد جنوب آسیا به انرژی تأمین گردد پیامد آن انتقالات از افزایش تولید کشورهای جنوب آسیا و انتقال آن به کشورهای

[1] Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India (TAPI) gas pipeline

آسیای مرکزی خواهد بود، زیرا نیروی کار ارزان و انرژی مناسب به شدت روند تولید در کشورهای جنوب آسیا متحول خواهد ساخت. از این رو دهلیز آماده ترانزیتی مال التجاره از جنوب آسیا به آسیای مرکزی فرصت مناسب برای تضمین خدمات بهتر از کشورهای همسایه به انتقالات مال التجاره کشور ما را تقویت می‌کند. خصوصاً مسیر لاپیس لازلی[1] از یک طرف و مسیر گوادر و کراچی از طرف دیگر فرصت‌های بهتر را ممکن می سازد. البته بعد از بر طرف شدن تحریم‌ها بنادر چابهار و بندر عباس نیز مشمول این تحولات ترانزیتی خواهد بود.

ارزیابی اقتصادی سیستم ترانسپورتی افغانستان برای انتقال بهتر و ستندرد اموال التجاره

ارزش‌های بلقوه (مفاد) پروژه ترانسپورتی و پالیسی ها[8]	تشریحات	مثال	وضعیت در کشور و چالش‌ها	راه بیرون رفت
اساسی	هزینه یکبارگی دیزاین و ساختمان	هزینه یک سهولت جدید شامل پلانگذاری، دیزاین ابتدایی انجنیری، تحلیل تأثیرات محیطی، خرید حریم سرک، ساختمان، خرید تجهیزات، و غیره	منابع پایدار موجود نبوده و در موارد سیاسی و بین المللی وابسته است. سیستم شفافیت مالی مشکل دارد (موجودیت دست اول و چندم در ساختمان)	منابع پایدار ثروت ترانسپورتی حمایت شود و در زمینه امارت اسلامی تدابیر لازم را اتخاذ نماید.
عملیاتی	قیمت های تداوم عملیات، حفظ و مراقبت و بازسازی	قیمت های معمول عملیاتی شاهراه شامل مدیریت ترافیک، ترمیمات مربوط حادثات یا اقلیم و پاک کاری، تجهیزات(وسایط، علایم ترافیکی، علایم) ، سهولت ها ، رویه کاری (نه تجدید ساختمان) ، جمع آوری عواید	سیستم ناقص و فاقد تکنالوژی و متخصص است که شاهد تراژیدی‌ها می‌باشد	هوشمند سازی سیستم کنترول شاهراه‌ها و ایجاد یونت‌های فعال حفظ و مراقبت در شاهراه‌ها
واسطه	مالکیت واسطه مربوط ترمیمات، روغنیات، تایر تبدیلی، بیمه و غیره	رویه کاری فرش سرک سبب بهبود حالت آن شده و مصارف واسطه نقلیه را کاهش می‌دهد.	سیستم حمایت از مالک موجود نیست و هیچ حرکتی تاکنون دیده نشده است.	در راستای کاهش قیمت مواد استهلاک موتر کوشش شود. همچنان سیستم خدمات بین راهی فعال شود.
زمان سفر	ضایع شدن وقت و غیر مؤثریت حرکت	تطبیق زیگنال زمانبندی شده با یک شاهراه سرعت حرکت بلند وسایط سبب زمان سریع حرکت شده و تأخیر را کاهش می دهد.	دو الی سه سال بعد از ساختمان مستقیماً زمان سفر شروع به کاهش نمودن می‌نماید.	هوشمند سازی سیستم کنترول و بالا بردن سویه تخنیکی شاهراه‌ها

[1] Lapis Lazuli Corridor

اطمینان از وقت سفر	انحراف از تقسیم اوقات مبهم	پرداخت بلند تصادفی / حق العبور (HOT[1]) خط حرکت با گرفتن سرعت نزدیک به سرعت جریان آزاد و کاهش تغییر پذیری در زمان سفر	ملحوظات اقلیمی و امنیتی(قبلاً) همیشه چالش زا بوده است.	الکترونیکی ساختن سیستم حق العبور، تجهیز شاهراه در مقابل عوامل اقلیمی
بی خطری	تعداد، شدت و قیمت حادثات	علاوه نمودن داغ زنی کاهش تعداد حادثات مربوط به خستگی راننده ، تکمیل کتاره‌های محافظتی، نصب علایم، خط اندازی، کنترول سرعت و اعمار ساختمان‌های بی خطری	شاهراه‌های با دو خط حرکت سراسر مسبب حادثات دلخراش تلف شدن انسان‌ها و اموال و واسطه شده است.	تأسیس سهولت های بی خطری در شاهراه‌ها و افزایش خطوط حرکت با جدا شدن سمت‌های حرکت از هم
آلودگی‌ها	قیمت به سبب فرآورده‌های برخواسته از موتر سبب مضرات برای صحت که در تغییر سرعت، فاصله، وقت روز روغنیات و نوعیت موتر وارد می‌شود.	تبدیل از دیزل تا گاز طبیعی سبب کاهش آلودگی می‌شود. موترهای باربری با انجن‌های سوخت ناقص ترمیم شود.	استفاده از وسایط نقلیه کهنه و سیستم‌ها سابقه	بلند بردن کیفیت موتر و منبع انرژی بی خطر
سرو صدا	ناراحتی و کاهش قیمت ملکیت‌ها نظر به افزایش سرو صدای ترافیکی	ساختمان دیوار های صوتی بین شاهراه و همسایگی آن برای کاهش سرو صدای ترافیکی	مردم درکی از این وضعیت تاکنون ندارند و حتی منازل شان را نزدیک به سرک انتخاب می نمایند.	حمایت از سرسبزی در اطراف بی خطر سرک و اعمار دیوارهای عایق صوت
تأثیرات محیطی	تأثیر سفرها بالای زیست جانوران، جریان آب و کیفیت آب	مسیر شاهراه پلان شده از قسمت‌های عبور داده می‌شود که چنین تأثیرات کاهش یابد.	کوهستانی بودن مناطق شدیداً این عامل را افزایش می دهد.	در کندن کاری‌ها و پرکاری‌های زیاد تدابیر اتخاذ گردد. در صورت امکان برای وصل ایکوسیستم پل‌های مخصوص اعمار شود.

روش ارزیابی شاخص‌های بلقوه برای ارزیابی سیستم ترانزیتی شاهراه‌های افغانستان مطابق جدول فوق نکات عمده را برای مناقشه این تحقیق فراهم می نماید.

نتیجه گیری

سیستم بار چالانی و ترانزیتی کشور ما مواجه به تحولات مختلف بوده است. سیستم ترانزیتی کشور ما در این هفتاد سال اخیر رنج‌ها و فراز و نشیب زیادی را متحمل شده است. انکشاف تحولات اخیر در منطقه در کوتاه مدت یا طویل

[1] high-occupancy/toll

المدت آبستن دگرگونی‌ها بوده می تواند. زیربناءهای ترانسپورتی کشورما بنابر تقاضای منطقه به هرنحوی باید متحول شود. اداره سیاسی کشور باید در این زمینه با یک درایت علمی از این فرصت به نفع کشور استفاده اعظمی بعمل آورد. شبکه منطقه‌ای شمال و جنوب کشور قسماً به نفع کشورما تمام می شود. در حالیکه بعضی فرصت‌ها قبلاً از دست رفته است، اما برای حمایت از مال التجاره افغانستان و توسعه سیستم ترانزیتی کشور و ساختن یک میکانیزم مؤثر عقد قرار دادهای دو جانبه یا چند جانبه می‌تواند جایگاه افغانستان را در سیستم ترانزیتی منطقه بارز و پایدار سازد.

۵. پیشنهادات

- حفظ و مراقبت جدی از شبکه ای که همزمان داخلی و منطقه ای است.
- توجه کوتاه مدت و طویل المدت به سه دهلیزی که مشخص شده است. و ایجاد سهولت بین راهی و اصلاح قرار دادهای ترانزیتی سابق و عقد قرار دادهای جدید منطقه ای که شبکه موجود را تقویت نماید.
- ایجاد سیستم شفاف و هوشمند عواید شبکه‌های ترانسپورتی کشور و استقلالیت مالی آن‌ها
- بالا بردن سویه تخنیکی شاهراه‌ها.
- ایجاد یک ستندرد سازی موتر- راننده و شبکه
- اصلاح سیستم کادری در اداره‌های ترانسپورتی و زیربنایی
- اداره قوی مشورتی و تحقیقی امور ترانسپورتی در کشور
- راه اندازی یک کمپاین ملی برای حفظ تأسیسات شاهراه‌ها و داشته‌های ملی منحیث بیت المال در تمام سطوح جامعه، و دور سازی خدمات شاهراه‌ها از فعالیت‌های سیاسی و نظامی در کشور ما و منطقه
- در صورتی‌که اعمار تونل قاعده‌ای برای شاهراه سالنگ ممکن نباشد باید حد اقل حفر و اعمار تونل موازی دومی در کنار تونل موجود برای بالابردن سطح بی خطری و ظرفیت ترافیک لازم برای انتقال اموال و مسافرین در نظر گرفته شود.
- فعال شدن در رابطه ستراتیژی‌های سال ۲۰۲۳ سازمان $ESCAP$ ملل متحد برای کشورهای کم انکشاف یافته محاط به خشکه که افغانستان از آن جمله است.
- تعریف اهداف، مقاصد و شاخص‌های اندازه گیری سیستم ترانزیتی مال التجاره[۹] از طرف نهادهای مربوط امارت اسلامی (وزارت تجارت و صنعت، وزارت فواید عامه و وزارت ترانسپورت و هوانوردی) و تأئید آن توسط مقام محترم ریاست الوزرأ
- اعمار بنادر مجهز که سبب کاهش تأخیر در گذرگاه‌های مرزی و گمرکات شده و هم در راستای حفاظت مال التجاره تدابیر ایمنی اتخاذ گردد.
- شامل ساختن طراحی و تحقیقات پیرامون بنادر در پروژه‌های دیپلوم محصلان رشته انجنیری شاهراه و ترانسپورتیشن؛

مأخذ

[1] *CAISS (Central Asia Institute for Strategic Studies) and Friedrich Ebert, established , December 2016, Current Challenges to Central Asia and Afghanistan :Towards a Better World, Stiftung,* Edited by Anna Gussarova

[2] APTTA Agreement 2010

[3] Occasional Papers/ Reprints Series in Contemporary Asian Studies Number 4 – 1983 (57) , Transit Problems of Three Asian Landlocked Countries Afghanistan, Nepal, Laos, Martin Ira Glassner, School of Law University of Maryland, 21201, USA

[4] *UNESCAP(*12-13 October 2009) *activities to promote, transport development of landlocked*
developing countries in the region, ASTANA

[5] Ajmal Kakar, (2020), Afghanistan Towards Independent Transit Trade: A Decay of Affiliation to Pakistan, *Global Business Review,* Reprints and permissions: in.sagepub.com/journals-permissions-india DOI: 10.1177/0972150920906993 journals.sagepub.com/home/gbr

[6] ESCAP's (2013) review of developments in transport in Asia and the Pacific.

[7] THE WASHINGTON QUARTERLY/ j APRIL 2010, Afghanistan: Building the Missing Link in the Modern Silk Road, [Journal of Transport Geography, JTRG-01904; No of Pages 3, journal homepage: www.elsevier.com/locate/jtrangeo, Journal of Transport Geography (2016)],

[8] Kara M. Kockelman,T. Donna Chen, Katie A. Larsen, Brice G. Nichols, (2013) **The Economics of Transportation Systems: A Reference for Practitioners**. All rights reserved. page 1-2

[9] Michael D. Meyer , (2016) , TRANSPORTATION PLANNING HANDBOOK, Published by John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, New Jersey.page 1030

[10] Journal of Transport Geography, journal homepage: www.elsevier.com/locate/jtrangeo JTRG-01904; No of Pages 3 Journal of Transport Geography (2016), Emerging trends and challenges of transportation and logistics in Asia and the Pacific,

بیوگرافی مولف



پوهنوال دیپلوم انجنیر خواجه داود فرزند خواجه محمود کوکبی در سال ۱۳۴۶ در ولایت کابل تولد شده است و در سال ۱۳۶۸ از انستیتوت پولی تخنیک به درجه ماستری رشته سرک های موترو فارغ گردید. بعداً در وزارت فواید عامه منحیث انجنیر در ریاست راه ومیدانسازی آمریت پلان الی سال ۱۳۷۶ ایفای وظیفه نمود و در سال ۱۳۷۶ به حیث کادر علمی شامل دیپارتمنت سرکسازی گردید و الی اکنون منحیث کادر علمی در دیپارتمنت انجنیری شاهراه و ترانسپورتیشن ایفای وظیفه می نماید. در حدود ۱۴ کنفرانس علمی و تحقیقی ارائه نموده و در کورس های مختلف اکادمیک اشتراک نموده است. تعداد تألیفات کتب و رسالات مسلکی ایشان تا هفت می رسد که بعضی از آن ها تا تیراژ پنج هزار جلد به چاپ رسیده است . ایشان ۱۴ مقاله داخلی و خارجی داشته و ساحه تحقیق مورد علاقه و رشتوی شان پل ها و شاهراه های موترو می باشد .