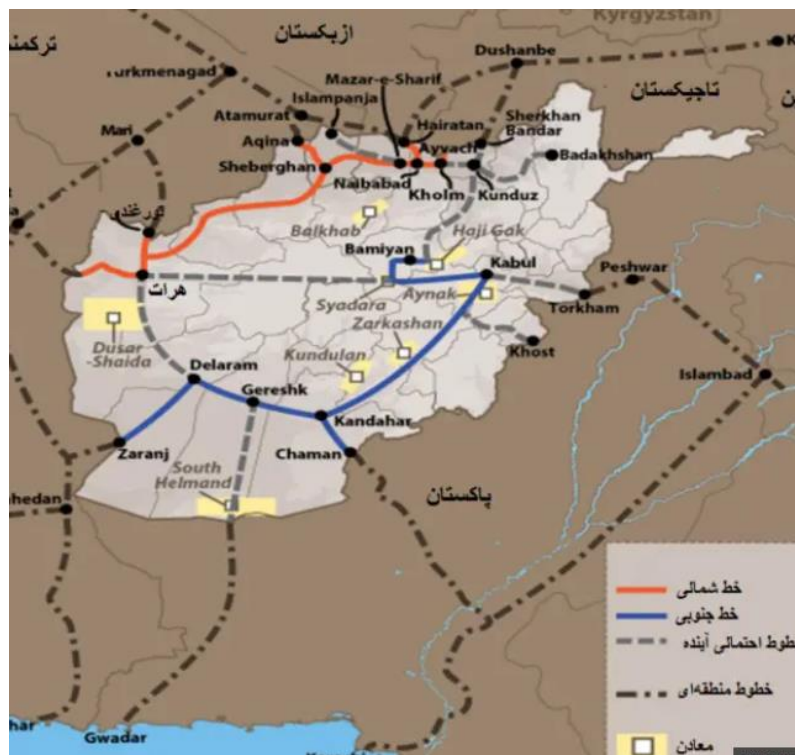


بسمه تعالی

«بررسی خطوط ریلی ترکمنستان - افغانستان»

توسعه خطوط ریلی میان ترکمنستان و افغانستان در صورت تکمیل و اتصال مؤثر به شبکه‌های ریلی منطقه می‌تواند جایگاه



افغانستان را در مبادلات تجاری آسیای مرکزی، انتقال کالا از شمال به غرب افغانستان و دسترسی به بازارهای منطقه‌ای تقویت کند. برای ترکمنستان نیز گسترش این مسیرها فرصتی است تا دسترسی شبکه ریلی این کشور به بازار افغانستان را افزایش دهد و زمینه انتقال کالا به دیگر مسیرهای منطقه‌ای را فراهم سازد. در این راستا، دو محور آقینه- اندخوی- شبرغان- مزارشریف در شمال و سرحدآباد- تورگندی- هرات در غرب افغانستان اهمیت ویژه‌ای دارند. محور اول می‌تواند به شکل‌گیری یک شبکه پیوسته‌تر در شمال افغانستان و تقویت ارتباط تجاری- ترانزیتی با ازبکستان کمک کند و محور دوم نیز ظرفیت دارد ارتباطات تجاری افغانستان با ترکمنستان را در غرب کشور

گسترش دهد و در صورت تکمیل زیرساخت‌های لازم، به مسیرهای تجاری منتهی به ایران و فراتر از آن متصل شود.

✓ محور شمالی: آقینه- اندخوی- شبرغان- مزارشریف

محور شمالی از گذرگاه ریلی آقینه در مرز ترکمنستان آغاز می‌شود و از محدوده اندخوی و شبرغان به سمت مزارشریف امتداد می‌یابد. این مسیر از نظر جغرافیایی می‌تواند یکی از پیوندهای مهم میان شبکه ریلی ترکمنستان و شمال افغانستان باشد؛ منطقه‌ای که از نظر تجارت، کشاورزی، فعالیت‌های صنعتی، واردات کالاهای اساسی و ارتباط با بازارهای آسیای مرکزی اهمیت دارد.

در این محور، آقینه- اندخوی نقطه اتصال اولیه به شبکه ریلی ترکمنستان است. راه‌آهن آقینه- اندخوی در دی ماه ۱۳۹۹ رسماً افتتاح شد و برای اجرای فاز دوم آن به طول ۱۰ کیلومتر در مهر ماه ۱۴۰۴ مبلغ ۸۵۰ میلیون افغانی بودجه تخصیص یافت و مقرر شد تا در بازه زمانی ۱۸ ماهه تکمیل گردد. گام بعدی این محور توسعه مسیر اندخوی- شبرغان است. شهریور سال گذشته (۱۴۰۴) کابینه حکومت طالبان با پیشنهاد وزارت فواید عامه درباره استملاک زمین برای فاز سوم این پروژه

موافقت کرد. ۲ ماه بعد بررسی تفصیلی و طراحی خط آهن اندخوی - شبرغان به طول ۵۵ کیلومتر صورت گرفت اما به نظر می‌رسد تا پایان فاز دوم محور آقینه - اندخوی عملیاتی نشود.

طبق اطلاعات مندرج در وبگاه وزارت امور خارجه ترکمنستان^۱ اجرای کارهای ساختمانی و ریل‌گذاری توسط متخصصان و کارکنان راه‌آهن ترکمنستان انجام می‌شود و عشق آباد به اعزام مهندسان، متخصصان، ماشین‌آلات و تجهیزات به افغانستان برای ادامه کار متعهد شده و همکاری اداره راه‌آهن ترکمنستان با اداره راه‌آهن افغانستان در چارچوب تفاهم‌نامه دوجانبه تا پایان کار ادامه خواهد یافت. افغانستان نیز به عنوان طرف میزبان و شریک به همکاری اداره راه‌آهن افغانستان و وزارت فواید عامه این کشور با طرف ترکمنستانی و مشارکت در برنامه‌ریزی برای تکمیل بخش‌های باقیمانده و توسعه مسیر به سوی شبرغان متعهد شده است. در صورت بهره‌برداری از محور ریلی اندخوی - شبرغان:

- ✓ تسهیل واردات و صادرات؛
- ✓ افزایش دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی؛
- ✓ تقویت تجارت کشاورزی و صنایع محلی؛ و
- ✓ کاهش فشار بر جاده‌ها

صورت خواهد گرفت.

✓ محور غربی: سرحدآباد - تورغندی - هرات

محور غربی از سرحدآباد در ترکمنستان به گذرگاه تورغندی در افغانستان می‌رسد و هدف، امتداد این مسیر به سمت هرات است. این محور از آن جهت اهمیت دارد که هرات یکی از مراکز مهم اقتصادی و تجاری غرب افغانستان به شمار می‌رود و می‌تواند به عنوان نقطه توزیع کالا میان بازارهای افغانستان و مسیرهای تجاری منطقه عمل کند. ارتباط ریلی سرحدآباد - تورغندی در سال ۱۳۹۷ افتتاح شد. اما مسیر تورغندی - فرودگاه هرات که حدود ۱۷۳ کیلومتر ذکر شده ۱۱۳ کیلومتر آن در سال گذشته مورد بررسی تفصیلی و طراحی قرار گرفت.



در حال حاضر مسیر ریلی سرحدآباد در ترکمنستان تا تورغندی در استان هرات، یک گذرگاه فعال برای تجارت افغانستان با ترکمنستان است؛ اهمیت اقتصادی آن در واردات کالاهای اساسی، سوخت و مواد صنعتی و نیز ایجاد مسیر جایگزین برای تجارت افغانستان نهفته است. در کنار این فعالیت جاری، توسعه پایانه و انبارهای

لجستیکی تورغندی می‌تواند ظرفیت تجاری این گذرگاه را در سال‌های آینده افزایش دهد.

بر اساس آمار منتشرشده از سوی وزارت فواید عامه افغانستان^۲، در سال گذشته از چهار گذرگاه اصلی ریلی کشور در مجموع حدود ۶/۱۲ میلیون تن کالا انتقال یافته که سهم بندر ریلی تورغندی ۷۴۳۰۱۲ تن گزارش شده است. این رقم

1. https://mfa.gov.tm/en/news/۲۴۳۸?utm_source=chatgpt.com

2. <https://legacy.rta.af/fa/article/۱۵۰۰۳/>

مربوط به کل کالاهای عبوری از بندر تورغندی است و لزوماً تمام آن را نمی‌توان تجارت دوجانبه افغانستان و ترکمنستان دانست و بخشی از جریان کالا ممکن است ماهیت ترانزیتی داشته باشد. برای توسعه این بندر ریلی شرکت ساختمانی ترکمنستانی «اوجار آسیا» یک مجتمع انبارداری و لجستیکی به ظرفیت ۲/۴ میلیون تن کالا و ۴۳۸۰۰ کانتینر [در سال] را احداث خواهد کرد که می‌تواند نقش مهمی توسعه تجارت تورغندی داشته باشد.

فعلاً بخش مهمی از کالاهای ترانزیتی و وارداتی از بندر ریلی تورغندی شامل موارد زیر است :

- ✓ سوخت و فرآورده‌های نفتی: از اقلام مهم وارداتی افغانستان از مسیرهای منطقه‌ای؛
- ✓ گاز مایع: یکی از کالاهای مورد اشاره در آمار تجارت مرزی ترکمنستان و افغانستان؛
- ✓ غلات و مواد غذایی: شامل گندم و دیگر کالاهای اساسی؛
- ✓ کالاهای مصرفی و صنعتی: برای تأمین بازار داخلی افغانستان و
- ✓ مصالح ساختمانی و مواد اولیه

در مقابل، افغانستان ظرفیت صادرات محصولاتی مانند میوه خشک، محصولات کشاورزی، مواد معدنی و کالاهای فرآوری‌شده را دارد.

❖ مهم‌ترین چالش‌های توسعه خطوط ریلی افغانستان و ترکمنستان

توسعه خطوط ریلی افغانستان و ترکمنستان در دو محور آقینه- اندخوی - شبرغان - مزارشریف و سرحدآباد- تورغندی- هرات می‌تواند به گسترش تجارت منطقه‌ای، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و تقویت جایگاه ترانزیتی افغانستان کمک کند. باین‌حال، تحقق این ظرفیت‌ها به رفع چند چالش اساسی وابسته است.

- **تأمین مالی و سرمایه‌گذاری:** تأمین منابع مالی پایدار برای ساخت خطوط، ایستگاه‌ها و تأسیسات باربری از مهم‌ترین موانع است. تفاهم‌نامه‌ها و اعلام سرمایه‌گذاری‌ها باید به قراردادهای اجرایی و تأمین مالی قطعی تبدیل شوند؛
- **تکمیل مسیرها و اتصال شبکه:** در محور شمالی، تکمیل بخش‌های توسعه‌ای از اندخوی به شبرغان و اتصال مؤثر به مزارشریف اهمیت دارد. در محور غربی نیز امتداد خط از تورغندی تا هرات باید تکمیل شود تا اتصال مرزی موجود به یک مسیر تجاری کارآمد تبدیل گردد که با توجه به وضعیت جاری اقتصاد طالبان در آینده‌ای نزدیک محقق نخواهد شد؛
- **مشکلات فنی و استانداردهای ریلی:** تفاوت عرض خطوط ریلی ترکمنستان و برخی طرح‌های افغانستان می‌تواند هزینه انتقال کالا، تجهیزات و عملیات پایانه‌ای را افزایش دهد. تعیین استانداردهای هماهنگ و راهکار مناسب برای جابه‌جایی محموله‌ها ضروری است؛
- **جذب بار و توجیه اقتصادی:** بهره‌برداری پایدار از خطوط به حجم کافی واردات و صادرات وابسته است. اگر بار برگشتی محدود باشد یا تعرفه‌ها و هزینه‌های تخلیه و بارگیری رقابتی نباشند، درآمد مسیر ممکن است هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری را پوشش ندهد؛
- **کمبود زیرساخت‌های پشتیبان:** انبارها، پایانه‌های باربری، تجهیزات تخلیه و بارگیری، جاده‌های دسترسی و مراکز توزیع باید همزمان با توسعه خطوط تقویت شوند. در غیر این صورت، ظرفیت فنی راه‌آهن به مزیت اقتصادی واقعی تبدیل نخواهد شد.

ملاحظات:

- به نظر می‌رسد برای عملیاتی شدن محور شمالی خط ریلی آقینه تا مزارشریف علاوه بر رفع چالش‌های فوق، شناسایی سیاسی طالبان و تثبیت امنیت اقتصادی افغانستان ضروری است؛
- سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی می‌تواند نقش مهمی در توسعه دو محور ریلی شمالی و غربی افغانستان - ترکمنستان داشته باشد. سرمایه‌گذاران داخلی با ایجاد انبارها، پایانه‌های باربری، صنایع تبدیلی و توسعه صادرات، حجم بار را افزایش می‌دهند؛ درحالی‌که سرمایه‌گذاران خارجی می‌توانند سرمایه، فناوری و تجربه مدیریتی فراهم کنند؛
- ایران می‌تواند از طریق شرکت‌های ساختمانی و مهندسی، تأمین تجهیزات، ایجاد پایانه‌های باربری و اتصال این مسیرها به شبکه ریلی خود در تکمیل دو محور مذکور مشارکت کند. تجربه بهره‌برداری از خط آهن خواف - هرات زمینه مساعدی برای همکاری فنی فراهم ساخته است.

تهیه شده در سرکنسولگری جمهوری اسلامی ایران - مزارشریف مهرماه ۱۴۰۵