

طریق تنگه واخان) و یا به صورت غیرمستقیم (از طریق خط آهن از پاکستان و تاجیکستان) متصل شود. همچنین دغدغه مهم دیگر، دسترسی به معدن آهن غوریان بوده که از دیرباز جمهوری اسلامی ایران دغدغه بهره‌برداری از آن را داشته اما تاکنون موفق به نهایی کردن قرارداد استخراج از آن نشده است. با توجه به تراز تجاری شدیداً منفی افغانستان نسبت به ایران^{۱۲} بدیهی است که راه آهن هرات-خواف، به عنوان تسهیلگر مهمی برای افزایش واردات از این کشور و بهینه کردن هزینه ترانزیت برای تجار دو کشور عمل خواهد کرد. برای مثال افغانستان پس از روی کار آمدن طالبان ظرفیت صادرات زغال سنگ^{۱۸} خود را افزایش داده و با توجه به اینکه ایران نیز واردکننده زغال سنگ است، می‌توان حداقل بخشی از نیاز زغال سنگ ایران را از این مسیر ریلی وارد ایران کرد. در مجموع توسعه راه آهن خواف-هرات برای ایران سبب ساز دسترسی بهتر به بازار افغانستان، امکان استخراج سهل تر از معادن غرب افغانستان و دسترسی به شبکه ریلی از پاکستان، تاجیکستان و در نهایت چین می‌شود. برای توسعه این راه آهن سه مسیر عمده پیش روی جمهوری اسلامی ایران قرار دارد که در ادامه بدان پرداخته خواهد شد.

الف) توسعه خط آهن هرات به مزار شریف و حیرتان: اتصال راه آهن خواف-هرات به حیرتان، سبب دسترسی ایران به بازار آسیای مرکزی از راه افغانستان خواهد شد و همچنین با اتصال راه آهن ایران به ازبکستان، شبکه راه آهن ایران به چین متصل می‌شود. به نظر می‌رسد که به عهده گرفتن این پروژه توسط ایران، از اولویت بیشتری نسبت به سه مسیر دیگر برخوردار است. در واقع اتصال به خط آهن چین، ایران را در مسیر ترانزیت کالاهای چینی به اروپا قرار خواهد داد. **ب) توسعه خط آهن هرات به قندهار و اسپین بولدک:** با توسعه خط آهن هرات به قندهار، ایران در نوار غربی افغانستان، دسترسی ترانزیتی خواهد داشت که دسترسی به معادن مرزی افغانستان را بیشتر می‌کند. علاوه بر این، می‌توان با وصل راه آهن ایران به قندهار و اسپین بولدک، شمال شرق کشور را به مرز چمن در پاکستان متصل کرد.

ج) توسعه خط آهن هرات به کابل و جلال آباد: اتصال راه آهن هرات به کابل و پس از آن جلال آباد و مرز تورخم به ایران دسترسی ترانزیتی به قلب و پایتخت افغانستان را خواهد داد؛ همچنین دستیابی به معادن مرکزی این کشور را میسر خواهد کرد. با وجود این چنین پروژهای به دلیل مسیر کوهستانی، بسیار هزینه‌بر و چالش برانگیز به نظر می‌رسد.

توسعه زیرساخت ریلی افغانستان دارای طیفی از چالش‌هاست که دولت این کشور و سرمایه‌گذاران دولتی و غیردولتی خارجی را متوجه خود ساخته است. چالش‌هایی نظیر بی‌ثباتی سیاسی-اقتصادی، فعالیت گروه‌های تروریستی و تفاوت عرض خط آهن کشورهای همسایه، از مهم‌ترین این چالش‌ها هستند. هر یک از این متغیرها به نوعی توسعه راه آهن در کشور افغانستان را با چالش مواجه ساخته است. در بخش پایانی این نوشتار به توضیح هر یک از این چالش‌ها پرداخته خواهد شد.

الف) بی‌ثباتی سیاسی-اقتصادی: با گذشت نزدیک به دو سال از سقوط دولت جمهوری در افغانستان و به قدرت رسیدن گروه طالبان در این کشور، به دلیل مسائل مربوط به عدم تشکیل دولت فراگیر، فعالیت گروه‌های تروریستی، افزایش قاچاق مواد مخدر، مسأله آموزش زنان و مسائل مربوط به حقوق بشر، هیچ کشوری این گروه را به رسمیت نشناخته است. حتی به نظر می‌رسد که با توجه به دستور کارهای نشست‌های منطقه‌ای^{۱۹} در مورد افغانستان، حتی

پی‌نوشت:

- ۱- داده‌های موجود در جدول از سایت Trade Map جمع‌آوری شده است.
- ۲- محصولات کشاورزی، حدود ۵۰ درصد از کل صادرات افغانستان را شامل می‌شوند که بسیاری از این محصولات به علت فسادپذیری، نیاز به انتقال سریع به بازار هدف دارند. به همین منظور، افغانستان بسیاری از محصولات کشاورزی خود را به صورت خشک‌شده صادر می‌کند.

- 3- <https://b2n.ir/b48926>
- 4- <https://tolonews.com/fa/business-168392>
- 5- <https://www.iess.ir/fa/analysis/2428/>
- 6- <https://tolonews.com/fa/business-177599>
- 7- <https://b2n.ir/x15794>
- 8- <https://b2n.ir/j20221>
- 9- <https://b2n.ir/x15794>
- 10- <https://www.iess.ir/fa/translate/3222/>
- 11- <https://b2n.ir/g51198>
- 12- <https://www.jomhorneews.com/fa/news/81156/>
- 13- <https://b2n.ir/x13568>
- 14- <https://b2n.ir/a59625>
- 15- <https://b2n.ir/h67582>

