

کشورهای نسبتاً همسو با این کشور، چشم‌انداز روشنی برای به رسمیت شناختن این گروه ندارند؛ چرا که عمدتاً نشست‌های منطقه‌ای به چالش‌های مربوط به تروریسم، قاچاق مواد مخدر، دولت فراگیر و منع تحصیل دختران اختصاص داشته‌ و دارد. اگرچه بسیاری از کشورهای منطقه با وجود به رسمیت نشناختن گروه طالبان، تبادلات سیاسی و اقتصادی خود با این گروه را آغاز کرده و تعامل سازنده با طالبان را به عنوان واقعیت سیاسی حاکم بر افغانستان فعلی پذیرفته‌اند. از نظر اقتصادی، مقامات طالبان موفق به مهار تورم و کنترل قیمت ارز بوده‌اند؛ با این حال افغانستان هنوز با کمبود نقدینگی، فقر شدید مردم^{۲۰} و نیازمندی به کمک‌های خارجی^{۲۱} دست‌وپنجه نرم می‌کند. وضعیت شرح داده شده سبب می‌شود تا دولت‌های مایل به سرمایه‌گذاری در بخش راه‌آهن افغانستان همچنان در مورد ورود به این کشور تردید داشته و منتظر مشخص شدن وضعیت بین‌المللی و داخلی افغانستان باشند.

ب) فعالیت گروه‌های تروریستی: پس از سقوط کابل، درگیری‌های طالبان با گروه تروریستی داعش خراسان در مناطق مختلف افغانستان بالاخص کابل افزایش داشت به طوری که این گروه تروریستی عملیات‌های مختلفی در اماکن دیپلماتیک علیه کشورهای روسیه، چین و پاکستان انجام داد. علاوه بر این، داعش مقامات طالبان و اماکن عمومی و مردم عادی را نیز مورد هدف قرار داده است. با وجود اینکه در ۲ ماه گذشته فعالیت‌های تروریستی داعش در افغانستان، متأثر از پاکسازی‌های شدید طالبان تخفیف یافته است، اما همچنان تهدید این گروه برای سرمایه‌گذاران دولتی و خصوصی خارجی در راه‌آهن افغانستان ملاحظه مهمی است. از سوی دیگر هر دولت همسایه افغانستان از جانب یک گروه تروریستی در این کشور تهدید می‌شود^{۲۲} که هر یک از این گروه‌ها تهدیدی برای پروژه‌های احتمالی محسوب می‌شوند. گروه تروریستی تحریک طالبان پاکستان (TTP) و ارتش آزادیبخش بلوچستان (BLA) برای پاکستان، جنبش اسلامی ازبکستان برای ازبکستان، جماعت انصارالله (طالبان تاجیکستان) برای تاجیکستان و جنبش اسلامی ترکستان شرقی (ETIP) برای چین، مهم‌ترین تهدیدهایی هستند که از افغانستان نشأت می‌گیرند اما همچنان داعش تهدید مشترک همه بازیگران حاضر در افغانستان، از جمله جمهوری اسلامی ایران است.

ج) عرض ریلی متفاوت کشورهای همسایه افغانستان: یکی از چالش‌های افغانستان برای توسعه راه‌آهن، تفاوت عرض ریلی کشورهای همسایه این کشور است. در شمال افغانستان، کشورهای ازبکستان، تاجیکستان و ترکمنستان، شبکه ریلی با استاندارد روسی (عرض ۱۵۲۰ میلیمتر) دارند. کشورهای روسیه، ازبکستان، تاجیکستان و قزاقستان سعی دارند تا استاندارد ریلی خود را به افغانستان تعمیم داده و به سواحل دریای عمان دسترسی پیدا کنند. در جنوب افغانستان، راه‌آهن کشور پاکستان مطابق با استاندارد شبه قاره هند است (عرض ۱۶۷۶ میلیمتر) و این کشور نیز سعی دارد تا از منطقه تورخم و چمن استاندارد ریلی خود را در افغانستان توسعه دهد. در نهایت، در غرب افغانستان و شرق این کشور، جمهوری اسلامی ایران و چین دارای استاندارد اروپایی (با عرض ۱۴۳۵ میلیمتر) هستند. بنابراین هر کشوری که موفق شود استاندارد ریلی خود را در افغانستان توسعه دهد در واقع از قدرت بیشتری برای تأثیرگذاری بر امور اجتماعی و اقتصادی این کشور برخوردار خواهد بود. نتیجه آنکه بین هر یک از کشورهای مزبور در مورد توسعه راه‌آهن افغانستان رقابت و تعارض منافع وجود دارد که به احتمال زیاد همکاری بین این بازیگران را محدود خواهد کرد. با وجود این با توجه به اینکه استاندارد ریلی ایران و چین یکسان است، به نظر می‌رسد مناسب‌ترین فرصت همکاری برای این دو بازیگر در افغانستان مهیاست تا این کشور به کوتاه‌ترین مسیر کریدور غرب به شرق بدل گردد.

16- <https://b2n.ir/y82972>

۱۷- صادرات ایران به افغانستان در سال‌های گذشته بین ۱٫۵ الی ۳ میلیارد دلار بوده اما واردات از افغانستان از ۴۰ میلیون دلار در ۱۰ سال گذشته پیشی نگرفته است.

۱۸- صادرات زغال سنگ افغانستان به پاکستان در سال ۲۰۲۲ به ۴۷۶ میلیون دلار رسیده که یکی از علل اصلی افزایش درآمد دولت و افزایش صادرات بوده است.

۱۹- نشست‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در مورد افغانستان در فرمت‌های مختلفی از جمله مسکو، دوحه و همسایگان افغانستان برگزار شده است.

۲۰- در گزارش‌های متعدد سازمان ملل ذکر شده است که ۲۸ میلیون نفر از مردم افغانستان نیاز به کمک‌های بشردوستانه دارند و ۶ میلیون نفر در آستانه قحطی به سر می‌برند.

۲۱- از زمان سقوط کابل، افغانستان حدود ۲ میلیارد دلار کمک نقدی به صورت بسته‌های ۳۲ و ۴۰ میلیون دلاری دریافت کرده که در تثبیت نرخ ارز مؤثر بوده است.

۲۲- اگرچه مقامات افغانستان بارها اعلام داشته‌اند که هیچ تهدیدی از خاک افغانستان متوجه کشورهای همسایه نخواهد شد.