



رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در نشست خبرین راه و ترابری، از تلاش‌های این انجمن در ایجاد فرصت‌های هم‌افزایی میان سازمان، انجمن و جامعه در راستای تقویت توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای کشور قدردانی کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، رضا اکبری در نشست خبرین راه و ترابری، از تلاش‌های این انجمن در ایجاد فرصت‌های هم‌افزایی میان سازمان، انجمن و جامعه در راستای تقویت توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای کشور قدردانی کرد.

وی افزود: این سازمان از هر اقدامی که به توسعه فرهنگ مشارکت اجتماعی و ارتقای ایمنی راه‌ها منجر بشود، حمایت می‌کند و با همکاری خبرین می‌توان پروژه‌های ارزشمند را با سرعت بیشتر و اثرگذاری بهتر اجرا کرد.

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اهمیت معرفی فعالیت‌های خبرین راهساز و ایجاد انگیزه برای مشارکت گسترده‌تر مردم را مورد تأکید قرار داد. اکبری با تأکید بر اهمیت تقدیر و تجلیل از خبرین راهساز افزود: برگزاری همایش‌های سالانه در انعکاس فعالیت‌های خبرین راهساز، تدوین ساختار تشکیلاتی منسجم برای ساماندهی فعالیت‌های انجمن و انعکاس مناسب اقدامات آنان در رسانه‌ها، مسیر توسعه مشارکت‌های مردمی را هموار می‌سازد. دراین نشست معاون فنی و راه‌های روستایی سازمان با تأکید بر اهمیت جایگاه خبرین راهساز گفت: راه، شریان حیات و زیربنای همه فعالیت‌های توسعه‌ای است، خبرین راهساز با ساخت جاده‌ها، مسیر رسیدن دانش‌آموز به مدرسه، بیمار به درمانگاه و محصولات کشاورزی به بازار را هموار می‌کنند، بدون راه بسیاری از اقدامات دیگر خبرین به ثمر نخواهد رسید. علی‌خاتقایی افزود: خبرین راهساز، پیشگامان آبادانی و توسعه‌اند و هر مسیر عمرانی که با همت آنان ساخته می‌شود، زمینه‌ساز ارتقای کیفیت زندگی، توسعه آموزشی و بهبود خدمات رفاهی و اقتصادی در مناطق روستایی است. علیرضا محفوظی پیشکسوت وزارت راه و شهرسازی نیز بر لزوم ایجاد ساختار رسمی و ملی برای فعالیت خبرین راهساز و تقدیر از نیکوکاران تأکید کرد.

#### بررسی راهبردهای توسعه همکاری‌های ریلی ایران و افغانستان



ذاکریرهبردهای توسعه همکاری‌های ریلی میان ایران و افغانستان در دیدار مدیرعامل راه‌آهن کشورمان با سرپرست سفارت جمهوری اسلامی ایران در کابل بررسی شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، علیرضا بیگدلی، سرپرست سفارت جمهوری اسلامی ایران در افغانستان، ۱۰ آبان ماه، به جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه‌آهن، دیدار و گفت‌وگو کرد. در این نشست، برنامه‌های همکاری ریلی میان ایران و افغانستان به طور جامع مورد بررسی قرار گرفت. اکری در ایسن دیدار با تأکید بر اهمیت توسعه زیرساخت‌های ریلی در منطقه، گفت: راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با حمایت دولت و با بهره‌گیری از توانمندی شرکت‌های معظم ایرانی، نقش محوری در توسعه و بهره‌برداری از مسیر ریلی ایران –افغانستان –چین ایفا خواهد کرد.

وی این پروژه را گامی مهم در جهت تقویت روابط اقتصادی و حمل‌ونقل منطقه‌ای برشمرد.

این دیدار فرصتی برای مرور آخرین پیشرفت‌ها و برنامه‌ریزی‌های آتی در خصوص کریدورهای حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی بود. اتصال این مسیر ریلی نه تنها به تسهیل جابجایی بار و مسافر میان سه کشور کمک خواهد کرد، بلکه ظرفیت بالایی برای رشد اقتصادی و افزایش حجم تجارت در منطقه فراهم می‌آورد.

**صاحب امتیاز و مدیر مسئول:** فیروز اسماعیلی نژاد  
**قائم مقام مدیر مسئول:** امید عباسی  
**زیر نظر شورای سیاستگذاری**  
**سردبیر:** دکتر ایرج گلشنی  
**دبیر تحریریه:** سعید قلیچی  
**دبیر عکس:** اصغر بشارتی

**طرح و کاریکاتور:** فریبا عزیزی  
**چاپ:** صمیم  
**توزیع:** موسسه نشریات جراری  
**تلفن دفتر مرکزی:** ۸۸۷۶۹۲۲۷-۲۱-  
**تلفن دفترشهرستان هلا:** ۴۷۵۹۶-۸۶-۲۱-  
**سازمان آگهی ها:** ۹۱۹۸۵۴۹۹۶-

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

# نگاه راهبردی به شرق با اتصال ریلی

### بررسی راهبردهای توسعه همکاری ریلی ایران و افغانستان

#### پیوند استراتژیک برای اتصال ریلی

پروژه ریلی خواف-هرات که بخشی از آن طی سال‌های گذشته به بهره‌برداری رسیده است، با وجود چالش‌های سیاسی و امنیتی، این روزها در مرحله توسعه و تکمیل قرار دارد تا جایی که مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران می‌گوید: «این مسیر در حال حاضر ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد». این مسیر ۲۲۵ کیلومتری، افغانستان را به شبکه ریلی ایران متصل کرده و طبق برنامه‌ریزی صورت‌گرفته در آینده نزدیک، قرار است از طریق خطوط داخلی افغانستان تا مزارشریف و مرز چین امتداد پیدا کند. به گفته کارشناسان حمل‌ونقل بین‌المللی، فعال‌شدن کامل این محور می‌تواند زمان و هزینه حمل‌ونقل کالا از چین به اروپا را تا ۳۰ درصد کاهش دهد؛ رقمی که در محاسبات اقتصادی ترانزیت بین‌المللی، نقاوی تعیین‌کننده به حساب می‌آید. همچنین با توسعه زیرساخت‌های لجستیکی در مسیر خواف، تایباد و ایستگاه‌های مرزی، ایران می‌تواند نقش محوری در انتقال کالاهای صادراتی افغانستان(از جمله مواد معدنی و محصولات کشاورزی) به بنادر جنوبی و سپس به بازارهای جهانی ایفا کند.

برخی تحلیلگران معتقدند که تحولات اخیر در سیاست خارجی چین نشان می‌دهد پکن به دنبال تنوع‌بخشی به مسیرهای ترانزیتی خود در چارچوب طرح کمربند و جاده است. به گزارش رسانه‌ها؛ پس از جنگ اوکراین و محدودشدن مسیرهای شمالی از طریق روسیه، مسیرهای جایگزین از آسیای مرکزی و خاورمیانه بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته‌اند. در این میان، ایران دارای ویژگی‌های خاصی است. این کشور با ثبات نسبی، موقعیت جغرافیایی ممتاز و شبکه بندری گسترده، می‌تواند جایگزینی ایمن و اقتصادی برای چین باشد. مسیر ریلی چین-قزاقستان-افغانستان-ایران که سال گذشته مورد بررسی کارشناسان قرار گرفت، در صورت عملیاتی‌شدن، ایران را به مسیر اصلی تجارت زمینی شرق و غرب بدل می‌کند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که چین از این مسیر نه تنها برای انتقال کالاهای خود به خاورمیانه و اروپا استفاده خواهد کرد، بلکه با اتصال به بنادر جنوبی ایران، به آب‌های آزاد دسترسی مستقیم و بدون وابستگی به تنگه‌های تحت نفوذ غرب پیدا می‌کند؛ موضوعی که از منظر راهبردی برای پکن

می‌کنند که هرچه سریع‌تر این اتفاق بیفتد.

برخی کارشناسان بر این باورند که راه‌آهن شلمچه – بصره جایگاه ارونند را از یک منطقه صرفاً تجاری به هاب حمل‌ونقل ترکیبی ارتقا می‌دهد. این خط ریلی با اتصال به شبکه ریلی سراسری ایران، امکان حمل مستقیم کالا از مناطق صنعتی کشور تا بنادر جنوبی عراق را فراهم می‌کند.

اما شاهجویی معتقد است: راه‌آهن شلمچه بصره به حمل‌ونقل ترکیبی کمکی نمی‌کند بلکه بخشی از حمل‌ونقل ترکیبی که از سمت خاک ایران به عراق داشتیم را تبدیل به تک موداله می‌کند و اتصال کامل ریلی بین ایران و عراق را ایجاد می‌کند. در این مسیر خیلی بحث حمل ترکیبی مطرح نیست. این کارشناس حمل‌ونقل ریلی یادآور شد: خود راه‌آهن شلمچه –بصره شاید به تنهایی برای افق‌هایی که در کشور وجود دارد، کفایت نکند. شلمچه –بصره در کنار راه‌آهن کرمانشاه-خسروی- خاتکین برای اینکه پیوند کامل تجارت و پیوند کامل جابه‌جایی مسافر و زائر بین دو کشور اتفاق بیفتد، می‌توانند مکمل همدیگر باشند.وی گفت: بنابراین هر دوی این مسیرها باید پیگیری شود. شلمچه – بصره به واقعیت و عملیات بهره‌برداری نزدیک‌تر است و در صدر اخبار بوده و خیلی جدی‌تر از سسوی هر دو طرف پیگیری می‌شود. امیدواریم هرچه سریع‌تر این اتفاق بیفتد.



**پست الکترونیکی:** Eghtesadsaramad@gmail.com  
**نشانی سایت:** Eghtesadsaramad.ir  
**عضو انجمن روزنامه های غیردولتی**  
**نشانی دفتر مرکزی:**تهران- خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۵۵۶ طبقه سوم – واحد ۳



سرمایه‌گذاری خارجی گسترده و محدودیت‌های ناشی از تحریم، پیشرفت پروژه را کند کرده است. همچنین برخی کارشناسان معتقدند که تردد ریلی در برخی مناطق افغانستان همچنان در معرض تهدیدهای امنیتی است و این موضوع یکی از چالش‌ها و موانع اصلی به نتیجه رسیدن این پروژه استراتژیک و راهبردی ریلی میان این کشورهاست.

برخی مطالعات انجام‌شده نشان می‌دهد که ایران در صورت تکمیل این محور، می‌تواند سهم خود از تجارت زمینی چین با اروپا را از سطح کنونی کمتر از ۲ درصد، به بیش از ۱۰ درصد برساند؛ رقمی که به معنای ده‌ها میلیارد دلار ظرفیت جدید درآمدی در حوزه لجستیک و حمل‌ونقل بین‌المللی خواهد بود. در چنین وضعیتی تعلل در بهره‌برداری کامل از مسیر ریلی خواف-هرات می‌تواند فرصت ژئواقتصادی ایران را به نفع دیگر کشورها، به‌ویژه مسیرهای جایگزین ترکیه و آسیای مرکزی، از بین ببرد.

به گفته کارشناسان، باید هم‌زمان با توسعه فیزیکی مسیر، مذاکرات راهبردی با چین، روسیه، هند و کشورهای عضو اکو برای تعریف چارچوب‌های مشترک حمل‌ونقل آغاز شود. در کنار آن، تسریع در تکمیل خطوط ریلی چابهار-زاهدان و اتصال آن به شبکه سراسری، می‌تواند ایران را به یکی از گره‌های کلیدی تجارت قاره‌ای تبدیل کند. همچنین به باور بسیاری از کارشناسان و تحلیلگران؛ اتصال ریلی ایران و افغانستان صرفاً یک پروژه حمل‌ونقلی نیست، بلکه طرحی راهبردی برای تغییر نقشه اقتصادی منطقه و بازتعریف نقش ایران در تجارت جهانی است. در جهانی که مسیرهای ترانزیتی تعیین‌کننده موازنه قدرت‌اند، ایران با نگاه راهبردی به شرق و با اتکا به توان داخلی و ظرفیت‌های منطقه‌ای، می‌تواند «ریل ثبات» را در جغرافیای پرآشوب اوراسیا بنا کند.



کرد؛ با توجه به اینکه ۶۰ درصد هزینه‌های ایرلاین‌ها ارزی است، همچنین افزایش نرخ سوخت از ۶۰۰ تومان به ۱۴ هزار و ۵۰۰ تومان در هر لیتر، افزایش تعرفه گمرکی ترخیص قطعات و موتور هواپیما از ۲۸۵۰۰ تومان به ۷۰ هزار تومان، و با توجه به اینکه حدود ۱۲ درصد این افزایش نرخ، مالیات بر ارزش افزوده و سهم عوارض مختلف است، در مجموع متوسط نرخ بلیت هواپیما رشد ۲۴ درصدی داشته است.

اسعدی سامانی در عین حال خاطر نشان کرد: نرخ بلیت در مهرماه به طور میانگین ۱.۵ میلیون تومان پایین‌تر از سقف نرخ‌ها بوده است، امروز نیز نرخ‌ها در بازار کشتش آنچنانی ندارد؛ بر این اساس به نظر می‌رسد آنچه در بازار عرضه می‌شود پایین‌تر از سقف نرخ‌ها خواهد بود.

وی بار دیگر تأکید کرد: این افزایش نرخ فقط ناشی از افزایش قیمت ارز است و اگر بانک مرکزی و وزارت صنعت، معدن و تجارت با بازگشت نرخ تأثیر ارز از تالار دوم به نرخ قبلی موافقت کنند، بازگشت قیمت‌ها را مجدداً شاهد خواهیم بود.