



مدیرعامل راه‌آهن بر نقش حیاتی این بخش در تداوم خدمت‌رسانی، نظارت دقیق بر ایمنی قطارها و تأمین آرامش مسافران تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، دیدار نوروزی جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن، با غلامحسین کریمی معاون مسافری و مدیران کل این حوزه، به حضور قائم‌مقام مدیرعامل و اعضای هیئت‌مدیره برگزار شد.

در این نشست، معاون وزیر راه و شهرسازی با قدردانی از تلاش‌های کارکنان حوزه مسافری گفت: سال جدید در شرایطی آغاز شده که کشور و مجموعه راه‌آهن با وضعیت ویژه‌ای مواجه هستند و این موضوع، مسئولیت ما را دوچندان کرده است. وی با اشاره به جایگاه راه‌آهن به‌عنوان شریان اصلی حمل‌ونقل کشور تأکید کرد: در چنین شرایطی، تداوم خدمت‌رسانی مطلوب به مردم اهمیت ویژه‌ای دارد و نقش راه‌آهن در حفظ امید و پویایی جامعه بسیار تعیین‌کننده است.

مدیرعامل راه‌آهن با تأکید بر رویکردهای سال جدید تصریح کرد: مدیران حوزه مسافری باید با حفظ روحیه مسئولیت‌پذیری و تقویت ارتباط مستمر با نیروهای صف و عملیاتی، روند خدمات‌رسانی را بدون وقفه ادامه دهند.

معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین حضور فعال و میدانی مدیران در ایستگاه‌ها و مراکز عملیاتی به‌ویژه در ایام نوروز را ضروری دانست و گفت: تصمیم‌گیری به‌موقع به محل می‌تواند بسیاری از چالش‌ها را در کوتاه‌ترین زمان ممکن برطرف کند. مدیرعامل راه‌آهن، نظارت دقیق‌تر بر ایمنی قطارها، تأمین آرامش مسافران، اطلاع‌رسانی شفاف و به‌موقع و رعایت احترام در تعامل با مسافران را از مهم‌ترین اولویت‌های حوزه مسافری عنوان کرد.



مدیرکل راه‌آهن شمال ۲ از ثبت رکوردهایی در شاخص‌های بارگیری، تخلیه و حمل‌ونقل ریلی در سال ۱۴۰۴ خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، رحمت رحمت‌نژاد، مدیرکل راه‌آهن شمال ۲ از ثبت رکوردهایی در شاخص‌های بارگیری، تخلیه و حمل‌ونقل ریلی در سال ۱۴۰۴ خبر داد و گفت: میزان مجموع تناژ بارگیری و تخلیه این اداره‌کل با رشد ۱۵ درصدی از مرز ۳ میلیون و ۴۷۳ هزار تن عبور کرده و رکوردی جدید در عملکرد منطقه به ثبت رسیده است.

وی گفت: میزان تخلیه بار نیز با رشد ۱۲ درصدی به ۲ میلیون و ۳۱۱ هزار تن رسیده و همچنین در بارگیری این شاخص با افزایش ۱۹ درصدی نسبت به سال گذشته، به یک میلیون و ۱۶۲ هزار تن رسیده است. به گفته رحمت‌نژاد، شاخص‌های حمل‌ونقل از جمله تن‌کیلومتر مبدأمقصد با رشد ۱۲ درصدی به ۱۹۸ میلیون و ۷۰۰ هزار تن‌کیلومتر و میزان تن‌کیلومتر خالص با رشد ۱۵ درصدی به ۲۶۵ میلیون و ۴۸۲ هزار تن‌کیلومتر و میزان تن‌کیلومتر ناخالص با افزایش ۱۸ درصدی به ۵۲۹ میلیون و ۴۰۳ هزار تن‌کیلومتر رسیده است.

وی گفت: تن‌کیلومتر مرزی نیز با رشد ۱۳ درصدی از ۳۵۱ میلیون و ۸۹۲ هزار به ۳۹۶ میلیون و ۸۱ هزار تن‌کیلومتر افزایش یافته است.مدیرکل راه‌آهن شمال ۲ ارتقای سطح ایمنی را از دستاوردهای مهم سال ۱۴۰۴ دانست و گفت: میزان سوانح این اداره‌کل در سال گذشته ۴۵ درصد کاهش یافته که بیانگر اثربخشی برنامه‌های ایمنی و کیفی در منطقه است.

وی با اشاره به تداوم روند صعودی شاخص‌ها تصریح کرد: هدف اصلی توسعه ظرفیت‌ها، جذب بارهای جدید و تقویت نقش حمل‌ونقل ریلی در منطقه شمال بوده و ابراز امیدواری کرد این روند در سال جدید نیز ادامه یابد.

**صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد**  
**قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی**  
**زیر نظر شورای سیاستگذاری**  
**دبیر تحریریه: سعید قلیچی**  
**دبیر عکس: اصغر بشارتی**  
**طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی**

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

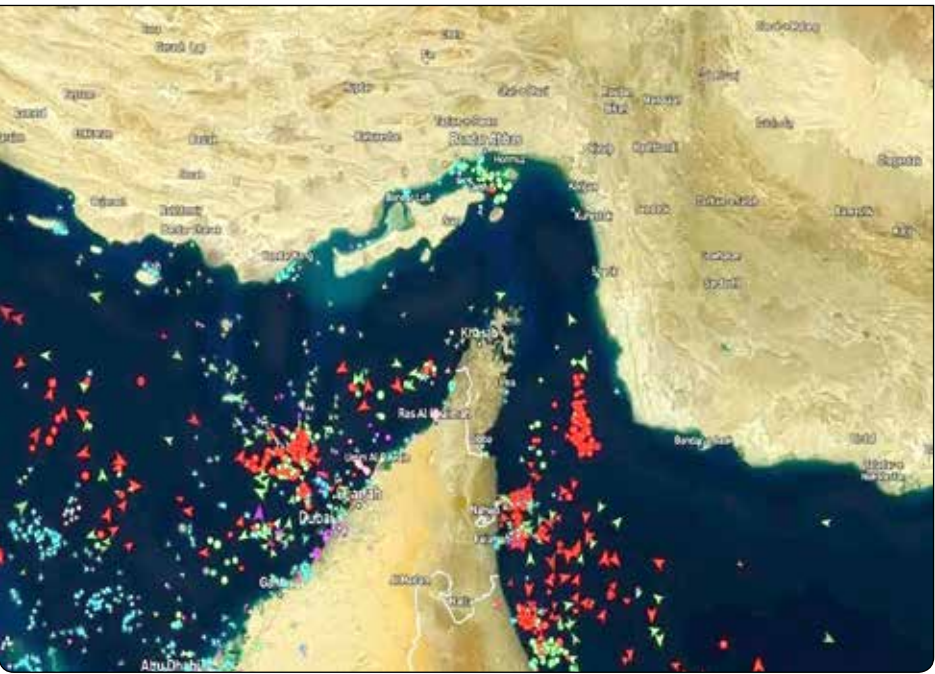
# ضرورت طبقه‌بندی کشورها برای عبور از تنگه‌هرمز

## «طبقه‌بندی در آبراه استراتژیک هرمز» جایگاه ایران در امنیت منطقه‌ای و جهانی را تثبیت می‌کند

**سید گروه راهبردی – مرتضی فاخری** – در دنیای پیچیده ژئوپلیتیک و روابط بین‌الملل، مدیریت کارآمد تنگه‌های استراتژیک، به‌ویژه تنگه هرمز، نقشی حیاتی در تضمین ثبات منطقه‌ای و جهانی ایفا می‌کند. ایران، به عنوان یکی از بازیگران اصلی در این منطقه، با اتخاذ رویکردی نوآورانه و مبتنی بر طبقه‌بندی منطقی کشورها، می‌تواند چارچوبی پایدار و قابل پیش‌بینی برای عبور و مرور دریایی تدوین کند. این رویکرد، که ریشه در تجربیات جهانی در دسته‌بندی شرکای خارجی بر اساس سطوح همکاری، بی‌طرفی یا خصومت دارد، امکان اعمال سیاست‌های متناسب، از جمله اعطای امتیازات ویژه، اعمال محدودیت‌ها یا حتی محرومیت‌ها را فراهم می‌آورد. در عصری که تعاملات تجاری به ابزارهای قدرتمند سیاست و امنیت تبدیل شده‌اند، ایران نیز می‌تواند با بهره‌گیری از این سازوکار، تنگه هرمز را به فرصتی برای درآمدزایی و همچنین تحمل هزینه‌های ملموس به کشورهای متخاصم بدل سازد. این مهم مستلزم تعریف دقیق و شفاف سه‌گانه‌ای از کشورهای «با اولویت»، «خنثی» و «متخاصم» است تا از اتخاذ تصمیمات موردی، غیرقابل پیش‌بینی و پرهزینه جلوگیری به عمل آید و سیاست‌گذاری‌ها در این مسیر آبی حیاتی، از انسجام و کارایی لازم برخوردار گردند. تدوین چنین طبقه‌بندی جامع، نه تنها به حفظ منافع ملی ایران کمک شایانی خواهد کرد، بلکه با ایجاد شفافیت بیشتر، به ارتقاء امنیت و ثبات در یکی از شریان‌های حیاتی اقتصاد جهانی یاری می‌رساند و مسیر را برای تعاملات سازنده با ذینفعان اصلی هموار می‌سازد. این استراتژی، با در نظر گرفتن ابعاد اقتصادی، امنیتی و سیاسی، پنجره‌ای نوین به سوی مدیریت فعال و هوشمندانه تنگه هرمز می‌گشاید و اطمینان از عبور امن برای متحدان را با اهداف کلان‌تر کشورمان در هم می‌آمیزد.

### ضرورت طبقه‌بندی کشورها برای مدیریت عبور و مرور در تنگه‌هرمز

به گزارش اقتصادسراسرآمد، در پهنه استراتژیک تنگه هرمز، جایی که شریان حیاتی اقتصاد جهانی با منافع ملی ایران گره خورده است، تعریف و اجرای یک رژیم پایدار برای عبور و مرور دریایی، نیازمند بنیانی منطقی و شفاف است: طبقه‌بندی



دقیق کشورها. این امر صرفاً یک اقدام اداری نیست، بلکه یک ضرورت راهبردی است که در بطن آن، توانایی ایران برای مدیریت مؤثر منافع خود و تضمین امنیت این آبراه حیاتی نهفته است. در دنیای امروز، دولت‌ها به‌طور فزاینده‌ای شرکای خارجی خود را بر اساس معیارهای مشخصی چون سطح همکاری‌های دوجانبه، موضع بی‌طرفی در منازعات منطقه‌ای، یا سطوح مختلف خصومت، دسته‌بندی می‌کنند.

این طبقه‌بندی، مبنایی برای اعمال سیاست‌های متمایز، اعم از اعطای امتیازات ویژه، اعمال محدودیت‌های هدفمند، یا حتی اتخاذ تدابیر سخت‌گیرانه‌تر، فراهم می‌آورد. سابقه تاریخی و تجربیات معاصر، همچون روابط پر فراز و نشیب تجاری میان پاکستان و هند، تحریم‌های گسترده غرب علیه فدراسیون روسیه، و تنش‌های منطقه‌ای که منجر به انزوای موقت قطر توسط برخی کشورهای عربی شد، به روشنی نشان می‌دهد که تجارت، دسترسی، و حتی تردد دریایی، مدت‌هاست از حوزه صرفاً اقتصادی فراتر رفته و به ابزارهای قدرتمندی در دست سیاست‌گذاران برای پیشبرد اهداف امنیتی و ژئوپلیتیک تبدیل شده‌اند. بر این اساس، اگر ایران خواهان بهره‌برداری بهینه از موقعیت منحصر به فرد تنگه هرمز، هم در راستای تضمین عبور امن برای متحدان و شرکای استراتژیک خود و هم در

**نشانی سایت:** Eghtesadsaramad.ir  
**عضو انجمن روزنامه‌های غیردولتی**  
**نشانی دفتر مرکزی:** تهران – خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی – پلاک ۵۵۶ طبقه سوم – واحد ۳

**چاپ: صمیم**  
**توزیع: موسسه نشریات جراری**  
**تلفن دفتر مرکزی:** ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷  
**تلفن دفترشهرستان اه:** ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۴  
**سازمان آگهی‌ها:** ۰۹۱۸۸۵۴۳۹۹۶  
**پست الکترونیکی:** Eghtesadsaramad@gmail.com



تنها باید تسهیل گردد، بلکه باید به عنوان فرصتی برای تقویت روابط دوجانبه و نمایش اقتدار منطقه‌ای مورد استفاده قرار گیرد. در مقابل، «دسته‌ی «متخاصم» به کشورهایی اطلاق می‌شود که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم، منافع حیاتی ایران را تهدید می‌کنند، در اقدامات خصمانه علیه ایران مشارکت دارند، یا امنیت تنگه هرمز را به چالش می‌کشند. در مورد این دسته از کشورها، رویکرد ایران باید مبتنی بر اعمال حداکثر محدودیت‌ها، نظارت‌های دقیق، افزایش هزینه‌های عبور و مرور، و در صورت لزوم، اتخاذ تدابیر بازدارنده باشد. هدف در این بخش، نه تنها حفاظت از منافع ایران، بلکه ایجاد بازدارندگی مؤثر در برابر هرگونه سوءاستفاده احتمالی از این آبراه حیاتی است. گروه سوم، «خنثی» شامل کشورهایی است که روابط متعادلی با ایران دارند، منافع مشترکی در حفظ ثبات و امنیت منطقه‌ای دارند، اما در عین حال، درگیر منازعات مستقیم با ایران نیستند و سیاست خارجی آن‌ها لزوماً همسو با ایران نیست. این کشورها، بخش عمده‌ای از ترافیک تجاری بین‌المللی را تشکیل می‌دهند و مدیریت عبور و مرور آن‌ها باید بر اساس قوانین و مقررات بین‌المللی، با در نظر گرفتن ملاحظات امنیتی ایران، و با هدف حفظ جریان روان تجارت جهانی صورت پذیرد.

این تفکیک سه‌گانه، صرفاً یک طبقه‌بندی نظری نیست، بلکه به‌طور مستقیم بر تمامی جنبه‌های تصمیم‌گیری استراتژیک ایران در تنگه هرمز تأثیر می‌گذارد. در سطح عملیاتی، این طبقه‌بندی مبنای تخصیص منابع، «اولویت‌بندی اقدامات امنیتی، و تعیین چارچوب‌های حقوقی و اقتصادی برای عبور و مرور دریایی خواهد بود. برای مثال، کشورهایی که در گروه «با اولویت» قرار دارند، ممکن است از تخفیف در عوارض گمرکی، تسهیلات ویژه در ارائه خدمات بندری، یا حتی اولویت در عبور از کانال‌های پرتردد بهره‌مند شوند. این رویکرد، نه تنها به تقویت روابط با متحدان کمک می‌کند، بلکه انگیزه بیشتری برای همکاری آن‌ها در حفظ امنیت منطقه ایجاد می‌نماید. در نقطه مقابل، کشورهایی که در دسته‌ی «متخاصم» قرار می‌گیرند، با افزایش قابل توجه هزینه‌ها، اعمال محدودیت‌های سخت‌گیرانه در نوع محموله‌ها، ساعات عبور، و حتی الزام به همراهی ناوگان نظامی ایران، مواجه خواهند شد. این اقدامات، پیامی روشن‌مبنی بر عزم ایران برای دفاع از منافع خود و مقابله با تهدیدات احتمالی ارسال می‌کند. برای گروه «خنثی»، رویکرد ایران باید ترکیبی از پایبندی به تعهدات بین‌المللی و اعمال نظارت‌های هوشمندانه باشد. هدف در این بخش، حفظ جریان تجاری و جلوگیری از هرگونه تنش ناخواسته، ضمن حصول اطمینان از عدم سوءاستفاده احتمالی از مسیرهای عبوری است. این سیستم طبقه‌بندی، انعطاف‌پذیری لازم را برای انطباق با تغییرات در روابط بین‌المللی و پویایی‌های منطقه‌ای فراهم می‌آورد و به ایران امکان می‌دهد تا با اتخاذ رویکردی منطقی، شفاف و قاطع، امنیت و منافع خود را در تنگه هرمز به بهترین نحو تضمین نماید و از این آبراه استراتژیک به عنوان ابزاری برای پیشبرد اهداف ملی و منطقه‌ای بهره‌برداری کند.

سخن پایانی آنکه: روشن‌شده است که مدیریت پایدار و مؤثر تنگه هرمز، به عنوان یکی از حیاتی‌ترین شریان‌های اقتصادی جهان، مستلزم اتخاذ رویکردی جامع و چندوجهی توسط ایران است. ضرورت طبقه‌بندی منطقی کشورها بر اساس میزان همکاری، بی‌طرفی یا خصومت، سنگ بنای این رویکرد را تشکیل می‌دهد. این دسته‌بندی، که شامل گروه‌های «با اولویت»، «خنثی» و «متخاصم» می‌شود، مبنایی برای تدوین سیاست‌های متمایز و هدفمند در حوزه عبور و مرور دریایی فراهم می‌آورد. علاوه بر این، تحلیل عمیق تأثیر تحریم‌های بین‌المللی و پیچیدگی‌های روابط دیپلماتیک، نشان می‌دهد که سیاست‌های دریایی ایران باید با در نظر گرفتن این عوامل پویا، به گونه‌ای طراحی شوند که ضمن مقابله با محدودیت‌ها، از فرصت‌های همکاری بهره‌برداری کرده و از انزوا جلوگیری نمایند. در نهایت، پیاده‌سازی این چارچوب استراتژیک، که بر پایه‌ی شفافیت، قاطعیت، و انعطاف‌پذیری بنا شده است، نه تنها به حفظ منافع ملی و ارتقاء امنیت در تنگه هرمز کمک شایانی خواهد کرد، بلکه جایگاه ایران را به عنوان یک بازیگر مسئول و مؤثر در تأمین ثبات منطقه‌ای و جهانی تثبیت می‌نماید و مدیریت این آبراه استراتژیک را به ابزاری کارآمد در دست سیاست‌گذاران مبدل می‌سازد.

شدید قرار دارد، ممکن است نتواند تجهیزات لازم برای نظارت و کنترل ترافیک دریایی را وارد کند، یا مجبور شود برای تأمین مالی عملیات گشت‌زنی، به منابع داخلی و محدود خود اتکا کند. این وضعیت، به نوبه خود، می‌تواند فضای مانور را برای بازیگران متخاصم افزایش داده و امنیت کلی منطقه را به چالش بکشد. از سوی دیگر، روابط بین‌المللی و ائتلاف‌های شکل گرفته، نقش تعیین‌کننده‌ای در تعیین خط‌مشی‌های دریایی ایفا می‌کنند. همکاری با قدرت‌های دریایی بزرگ، می‌تواند دسترسی به اطلاعات، فناوری‌های ناوبری، و حتی پشتیبانی لجستیکی را فراهم آورد که به تقویت توانمندی‌های دریایی کشور کمک می‌کند. در مقابل، انزوای سیاسی یا روابط تیره با قدرت‌های دریایی، می‌تواند منجر به محدود شدن دسترسی به آبراه‌های بین‌المللی، افزایش هزینه‌های بیمه دریایی، و حتی تشدید نظارت‌های بین‌المللی بر فعالیت‌های دریایی شود. در تنگه هرمز، این دینامیک‌ها اهمیت دوچندانی می‌یابند. کشوری که در تنگه هرمز منافع استراتژیک دارد، باید به‌طور مداوم، تأثیر تحریم‌ها و روابط بین‌المللی خود را بر توانایی‌اش برای مدیریت این آبراه بسنجد. این امر مستلزم اتخاذ سیاست‌هایی است که ضمن مقابله با محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها، از فرصت‌های همکاری‌های بین‌المللی بهره‌برداری کند و در عین حال، از پیامدهای منفی انزوای سیاسی اجتناب ورزد.

درک عمیق تأثیر تحریم‌ها و روابط بین‌المللی بر سیاست‌های دریایی در تنگه هرمز، مستلزم تحلیل دقیقی از موازنه‌های قدرت، منافع بازیگران منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای، و پویایی‌های اقتصادی و ژئوپلیتیک است. تحریم‌ها، هرچند در ظاهر ابزاری اقتصادی هستند، اما تبعات عمیق ژئوپلیتیکی دارند و می‌توانند به‌طور مستقیم بر توانایی یک کشور برای دفاع از منافع دریایی خود تأثیر بگذارند. برای مثال، اگر کشوری با تهدید تحریم‌های گسترده مواجه باشد، ممکن است مجبور شود سیاست‌های دریایی خود را تعدیل کند، به گونه‌ای که ریسک تشدید این تحریم‌ها را به حداقل برساند. این تعدیل می‌تواند شامل کاهش فعالیت‌های دریایی در مناطق حساس، یا محدود کردن همکاری‌های امنیتی با شرکای خاص باشد. در مقابل، روابط قوی و مبتنی بر اعتماد متقابل با قدرت‌های دریایی مهم، می‌تواند سپر دفاعی مؤثری در برابر فشارهای بین‌المللی و همچنین ابزاری برای تقویت توانمندی‌های دفاعی و تجاری دریایی باشد. ائتلاف‌های دریایی، اشتراک‌گذاری اطلاعات امنیتی، و همکاری در زمینه آموزش و تجهیز نیروها، همگی می‌توانند به تقویت جایگاه یک کشور در مدیریت آبراه‌های حیاتی کمک کنند. در تنگه هرمز، اهمیت این تعاملات دوچندان است، زیرا هرگونه ناپایداری یا تشدید تنش، می‌تواند پیامدهای فاجعه‌باری برای تجارت جهانی داشته باشد. بنابراین، کشوری که در این منطقه حضور فعال دارد، باید به‌طور مداوم، چشم‌انداز روابط بین‌المللی خود را رصد کرده و سیاست‌های دریایی خود را به گونه‌ای تنظیم کند که هم در برابر فشارهای خارجی مقاومت کند و هم از فرصت‌های همکاری برای تضمین امنیت و رفاه خود بهره‌مند شود. این رویکرد، نیازمند یک دیپلماسی فعال دریایی، درک عمیق از پیچیدگی‌های تحریم‌ها، و توانایی ایجاد و حفظ ائتلاف‌های استراتژیک است تا بتواند تأثیر این عوامل بر تصمیم‌گیری‌های مربوط به عبور و مرور در این آبراه حیاتی، چندوجهی و بسیار پیچیده است. از یک سو، تحریم‌های اعمال‌شده توسط قدرت‌های جهانی یا ائتلاف‌های منطقه‌ای، می‌تواند توانایی یک کشور را برای حفظ و توسعه ناوگان دریایی خود، دسترسی به فناوری‌های پیشرفته دریایی، یا حتی تأمین سوخت و خدمات لازم برای کشتی‌های تجاری و نظامی محدود سازند. این محدودیت‌ها، خود مستقیماً بر توانایی آن کشور برای اعمال حاکمیت، تضمین امنیت، یا حتی ارائه خدمات عبور و مرور به دیگران تأثیر می‌گذارد. به عنوان مثال، کشوری که تحت تحریم‌های

### نقش تحریم‌ها و روابط بین‌الملل در سیاست‌های دریایی

در عرصه پرمناقشه روابط بین‌الملل، تحریم‌های اقتصادی و مناسبات دیپلماتیک، ابزارهای قدرتمندی هستند که می‌توانند به‌طور مستقیم و غیرمستقیم، سیاست‌های دریایی کشورها، به‌ویژه در مناطق استراتژیک چون تنگه هرمز را شکل دهند. تأثیر این عوامل بر تصمیم‌گیری‌های مربوط به عبور و مرور در این آبراه حیاتی، چندوجهی و بسیار پیچیده است. از یک سو، تحریم‌های اعمال‌شده توسط قدرت‌های جهانی یا ائتلاف‌های منطقه‌ای، می‌تواند توانایی یک کشور را برای حفظ و توسعه ناوگان دریایی خود، دسترسی به فناوری‌های پیشرفته دریایی، یا حتی تأمین سوخت و خدمات لازم برای کشتی‌های تجاری و نظامی محدود سازند. این محدودیت‌ها، خود مستقیماً بر توانایی آن کشور برای اعمال حاکمیت، تضمین امنیت، یا حتی ارائه خدمات عبور و مرور به دیگران تأثیر می‌گذارد. به عنوان مثال، کشوری که تحت تحریم‌های