

ماهنامه صنعت حمل و نقل همزمان با گشایش خط آهن خواف - هرات در ویبناری ظرفیت‌های تازه ترانزیتی این مسیر را با حضور کارشناسان بررسی کرد:

## فرصتی استثنایی برای اتصال افغانستان به آب‌های آزاد

خط آهن خواف- هرات و اتصال ریلی ایران و افغانستان به‌عنوان ششمین مرز ریلی کشور در ۲۰ آبان به بهره‌برداری رسید. راه آهن خواف-هرات از آن جهت اهمیت دارد که برای نخستین بار فرصت‌های بديع تجاری را برای انتقال کالاها و محصولات تجاری افغانستان به آب‌های آزاد مهیا می‌کند. در این میان، برای شبکه حمل و نقل ریلی ایران نیز فرصت‌های تازه و ارزشمندی ایجاد خواهد شد.

افغانستان به احداث راه آهن خواف- هرات به عنوان بخشی از یک طرح منطقه‌ای و تحقق رویاهای خود برای مبدل شدن به چهار راه ترانزیت و توسعه پایدار می‌نگرد.

به دعوت همایون ذرقانی سردبیر ماهنامه صنعت حمل و نقل، کارشناسان و صاحب‌نظران این حوزه در ویبناری ظرفیت‌های جدید ترانزیتی ایران- افغانستان را به بحث گذاشتند. در این نشست مجازی آقایان دکتر مهدی کرباسیان، مدیر عامل اسبق ایمیدرو و تحلیل‌گر اقتصادی، مهندس سید مرتضی ناصریان، مشاور ارشد شرکت ساخت و زیربنای حمل و نقل کشور، مهندس شهرام جعفری مدیر کل بازرگانی بین الملل راه آهن ج.ا.ا، مهندس اصغر مخلوقی مدیر عامل شرکت مترا، دکتر عرفان لاجوردی دبیر هیأت کارشناسی ماهنامه، مهندس محمدرضا کامیاب کارشناس حمل و نقل ریلی ماهنامه و دکتر عباس حاجی ابراهیمی کارشناس ترانزیت ماهنامه از زوایای گوناگون این موضوع را تحلیل کردند.

انجام صادرات و واردات با حمل ریلی و حرکت به سمت خلیج فارس و دریای عمان و اتصال به دنیا که مسئله‌ای راهبردی خواهد بود.

موضوع کسری بودجه و عدم توجه دولت‌ها موجب شد این خط آهن ۱۴ سال به طول بیانجامد. حال آن‌که ذخایری که در افغانستان وجود دارد از موارد مهمی است که باید به آن پرداخت.

در شمال غربی افغانستان یعنی در مرز خراسان رضوی و خواف، معدن سنگ آهن چشمگیری وجود دارد. ما به افغانستان پیشنهاد کردیم که سنگ آهن معادن آن‌ها را استخراج کنیم و کارخانجاتی در افغانستان احداث شود تا افغان‌ها بتوانند از امتیاز گاز ما استفاده کنند، فولاد تولید شود و بتوانند محصول نهایی را به دنیا صادر کنند.

احداث این خط موجب خواهد شد تا معادن افغانستان راه‌اندازی شود و گاز ایران از طریق خلیج فارس، چابهار و بندرعباس صادر شود.

بند به مدت ۵ سال در سنگان مسئولیت داشتم، کارخانجات متعددی در آن جا احداث شده و تحولاتی صورت گرفته. در سنگان ذخایر معدنی سنگ آهن بیش از ۱/۴ تا ۱/۵ میلیارد تن است. پس از بهره‌برداری از راه آهن خواف - هرات دو گلوگاه وجود دارد، یکی از خواف به تربت حیدریه که در بهترین حالت ۸ میلیون تن بار حمل می‌شود و عدد کمی است، ما باید به سمت ۲۰ میلیون تن جا به‌جایی بار برویم.

از تربت حیدریه به بندرعباس نیز گلوگاهی وجود دارد که ۸ میلیون تن بار با ترانزیتی که از ترکمنستان به سرخس می‌آید توان حمل وجود ندارد. این مشکلات اگر از سوی راه‌آهن انجام صادرات و واردات با حمل ریلی و حرکت به سمت خلیج فارس و دریای عمان و اتصال به دنیا که مسئله‌ای راهبردی خواهد بود.

موضوع کسری بودجه و عدم توجه دولت‌ها موجب شد این خط آهن ۱۴ سال به طول بیانجامد. حال آن‌که ذخایری که در افغانستان وجود دارد از موارد مهمی است که باید به آن پرداخت.

به واسطه این‌که ۵ سال مسئولیت ایمیدرو را برعهده داشتم، در دو بار سفر به شهر کابل با وزیر معادن و مشاور آقای اشرف غنی و وزیر مالی افغانستان در جلسات و مذاکرات حضور داشتم. مذاکراتی در خصوص همکاری‌های معدنی صورت گرفت و پس از آن وزیر معادن افغانستان به ایران دعوت شد و تیمی با ریاست خانم دکتر جوادی که از مدیران ارشد وزارت معادن بود به ایران آمدند و به سنگان رفتند و ما اعلام آمادگی کردیم تا برای بهره‌برداری از ذخایر افغانستان در خصوص معدن کمک کنیم.

نکته مهم آن است که پس از سقوط طالبان و تشکیل دولت جدید، دو کار مطالعاتی درباره ارزش ذخایر معدنی در افغانستان صورت گرفت. کار نخست توسط شرکت‌های انگلیسی و سازمان زمین شناسی افغانستان انجام شد که ارزش ذخایر معادن افغانستان را ۱۰۰۰ میلیارد دلار ارزیابی کرد و مطالعه دیگر توسط سازمان زمین شناسی آمریکا بود که ارزش این معادن را تا ۳۰۰۰ میلیارد دلار پیش بینی کرده است. جالب آن است که کار ژئوفیزیک هوایی

انجام صادرات و واردات با حمل ریلی و حرکت به سمت خلیج فارس و دریای عمان و اتصال به دنیا که مسئله‌ای راهبردی خواهد بود.

موضوع کسری بودجه و عدم توجه دولت‌ها موجب شد این خط آهن ۱۴ سال به طول بیانجامد. حال آن‌که ذخایری که در افغانستان وجود دارد از موارد مهمی است که باید به آن پرداخت.

به واسطه این‌که ۵ سال مسئولیت ایمیدرو را برعهده داشتم، در دو بار سفر به شهر کابل با وزیر معادن و مشاور آقای اشرف غنی و وزیر مالی افغانستان در جلسات و مذاکرات حضور داشتم. مذاکراتی در خصوص همکاری‌های معدنی صورت گرفت و پس از آن وزیر معادن افغانستان به ایران دعوت شد و تیمی با ریاست خانم دکتر جوادی که از مدیران ارشد وزارت معادن بود به ایران آمدند و به سنگان رفتند و ما اعلام آمادگی کردیم تا برای بهره‌برداری از ذخایر افغانستان در خصوص معدن کمک کنیم.

نکته مهم آن است که پس از سقوط طالبان و تشکیل دولت جدید، دو کار مطالعاتی درباره ارزش ذخایر معدنی در افغانستان صورت گرفت. کار نخست توسط شرکت‌های انگلیسی و سازمان زمین شناسی افغانستان انجام شد که ارزش ذخایر معادن افغانستان را ۱۰۰۰ میلیارد دلار ارزیابی کرد و مطالعه دیگر توسط سازمان زمین شناسی آمریکا بود که ارزش این معادن را تا ۳۰۰۰ میلیارد دلار پیش بینی کرده است. جالب آن است که کار ژئوفیزیک هوایی

سردبیر: این ویبنار را با طرح این پرسش از دکتر کرباسیان آغاز می‌کنیم که احداث این خط ریلی چه فرصت‌های تازه‌ای را در ترانزیت کالاهای افغانی به ویژه در زمینه کالاهای معدنی ایجاد می‌کند؟

دکتر کرباسیان: من از سه منظر به فرصت‌های ترانزیتی ایجاد شده نگاه می‌کنم. موضوع اول، همان طور که می‌دانید سابقه تاریخی ایران و افغانستان بسیار کهن است و افغانستان هیچ راهی به دنیا ندارد مگر از طریق ایران و پاکستان.

چین سرمایه‌گذاری کلانی در حدود ۶۰ میلیارد دلار در پاکستان انجام داده که به بندر گوادر ختم می‌شود. این خط ریلی برای منافع امنیت ملی منطقه سودمندی‌های فراوان دارد و بسیار حائز اهمیت است تا رابطه ما از نظر سیاسی و اقتصادی با افغانستان محکم‌تر شود به ویژه آنکه هند علاقه‌مند به مشارکت با ایران است.

موضوع دوم، اگر همسایه ثروتمند و قدرتمندی در کنار کشورمان به خصوص در شرق کشور داشته باشیم می‌توانیم بگوییم آینده مردم ایران و افغانستان و نهایتاً قدرتمند شدن وضعیت اقتصادی مردم مناطق دو کشور به نزدیکی و صمیمیت بیشتر کمک می‌کند.

با در نظر گرفتن این دو موضوع مهم، موضوع سوم و نکته اصلی در این میان راه آهن خواف - هرات است و نهایتاً وصل شدن افغانستان و

وبینار بررسی ظرفیت‌های جدید ترانزیتی ایران- افغانستان  
با افتتاح خط راه آهن خواف- هرات

سه شنبه ۱۳۹۹/۹/۱۸ ساعت ۱۷:۳۰

تصنعت حمل و نقل برگزار می‌کند:

مهندس محمدرضا کامیاب  
مهندس اشرف غنی  
مهندس شهرام جعفری  
دکتر عرفان لاجوردی  
مهندس سید مرتضی ناصریان  
دکتر عباس حاجی ابراهیمی

WWW.IRAN-TRANSPORTATION.COM

ساخت شود. در برنامه‌ریزی پروژه‌ها مشکلاتی وجود دارد. پروژه‌های بسیار زیادی را آغاز کرده‌ایم که اعتبار کافی برای انجام به موقع این پروژه‌ها نداریم در نتیجه با تاخیر در اتمام و بهره‌برداری مواجه می‌شویم. متأسفانه این مسئله مشکل خاص این پروژه نیست و در اغلب طرح‌های توسعه راه‌آهن با این مشکل مواجه هستیم.



**مهدی کرباسیان:**  
**باید بپذیریم حضور در افغانستان در خصوص مسائل راهبردی و همکاری با ایران به ائتلاف نیز برمی‌گردد و تحریم‌های ایران و فشاری که آمریکا در خصوص تحریم‌های ایران روی افغانستان دارد کم نیست**

تمام پروژه‌های راه آهن در کشور ما ساخته می‌شوند در ابتدای امر تجهیزات سیگنالی‌نگ ندارند و تنها پروژه‌ای که قبل از بهره‌برداری علائمی شد مسیر بافق - مشهد بود.

خط خواف - هرات علائمی نشده است. این‌که این مسیر علائمی بشود یا نشود و آیا روی ایمنی مسیر تاثیر دارد یا نه باید بگوییم علائمی شدن درصد خطا را کاهش می‌دهد و در ایجاد ایمنی در مسیر موثر است. البته با علائمی شدن مسیر احتمال بروز سانحه وجود دارد و بروز سانحه منتفی نمی‌شود. علائمی کردن

حلول نشود بار سنگین معدنی افغانستان حمل نخواهد شد. ضمن آن که بحث ترانزیت کالا به چین نیز مطرح است.

**مرتضی ناصریان:** این پروژه از نظر فنی نیاز به این مدت طولانی برای ساخت نداشت. اعتباراتی که دولت تا این زمان برای انجام این پروژه تخصیص داده است تدریجی بوده. البته اندکی از مشکلاتی که در طولانی شدن این پروژه سهیم بود مسایل مرزی و تردد در منطقه، رفت و آمدها و مسایل امنیتی بوده اما عمده چالش‌ها در خصوص اعتباراتی بوده که دولت توانسته در طول احداث به پروژه تزریق کند.

آب و هوا و مسائل جوی در طولانی شدن پروژه، صدماتی را به آن وارد کرد و این پروژه به دلیل اینکه پس از دو سه سال کار و در ادامه وقفه ایجاد شد، زیان‌هایی را به بار آورد. بخش‌های اجرا شده در دو سه سال ابتدای کار رها و مستهلک شد و سرمایه‌هایی که مصرف شد تا مدتی را کد باقی ماند و باعث کاهش بهره‌وری منابع شد.

باید اعتباراتی که کشور در هر حوزه‌ای دارد، متمرکز بر روی چند پروژه باشد تا سریع به اتمام برسد و پس از به اتمام رسیدن پروژه‌های دیگر وارد پروسه

حلول نشود بار سنگین معدنی افغانستان حمل نخواهد شد. ضمن آن که بحث ترانزیت کالا به چین نیز مطرح است.

**سردبیر: مالکیت معادن افغانستان بیشتر ملوک الطوائفی است و دولت به تمامی بر این ذخایر تسلط ندارد. دغدغه‌های امنیتی هم البته مطرح است. به باور جنابعالی این چالش‌ها را چگونه می‌توان مدیریت کرد؟**

**مهدی کرباسیان:** هنوز دولت در تمام افغانستان حاکمیت کامل ندارد ولی در مناطق شرق افغانستان یعنی از هرات تا شمال "تاجیکستان" به دلیل اینکه هزاره‌ها و تاجیک‌ها ارتباطات خوبی دارند، منطقه امنیت دارد. نکته مهم آن است که عشایر و قوم‌ها بسیار مهم هستند و بیشتر صاحبان خصوصی معادن است. چالش دیگر افغانستان؛ نیازمندی به سرمایه‌گذاری‌های سنگین است که بودجه کافی معمولاً در اختیار نیست.

**سردبیر: آقای مرتضی ناصریان توضیح دهید که ویژگی‌های ساخت در این مسیر چه بوده و این که چرا اجرای این پروژه ۱۴ سال به طول انجامیده است؟ آیا مباحث مربوط به علایمی بودن مسیر نیز لحاظ شده است؟**

است. هنگامی که کریدوری شکل می‌گیرد شهرک‌های صنعتی حضور پیدا می‌کنند و کار ایجاد می‌شود. سیاست‌ها باید اقتصادی باشد. امیدوارم شرکت‌های کشتیرانی برای درآمدت وارد سرمایه‌گذاری شوند تا میان آسیای مرکزی، بندر شهید رجایی و بندر مبداء خط سیر ایجاد کنند.

◀ **محمد رضا کامیاب:** اداره راه‌آهن افغانستان در زمستان ۱۳۹۱ تاسیس و عضویتش در هشتاد و سومین اجلاس مجمع عمومی اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها UIC که در آذرماه همان سال که در فرانسه برگزار گردید به تصویب رسید و مقرر شد راه‌آهن ایران بدلیل هم‌جواری و هم‌زبانی، برای سازماندهی حمل و نقل ریلی آن مساعدت نماید که قرعه فال از سوی مدیرعامل راه‌آهن ج.ا.ا. ایران بنام من زده شد.

در دیدارهایی که چهار سال پیش با رئیس راه‌آهن افغانستان و مدیرانش در کابل داشتیم صادقانه می‌گفتند، به لحاظ پیوندهای فرهنگی و حتی زبان و دیگر علایق مشترک نیازمند ساماندهی و راهبری طرف ایرانی هستند.

در دومین سفر خود به کابل، برای ادای احترام به مدیران و کارشناسان ریلی آن کشور، تمامی ۳۰ کیلو بار مجاز همراه خود را به نزدیک به ۵۰ جلد کتاب و جزوه تخصصی حمل و نقل ریلی، که در آنجا هیچ آرزیشی را ملاحظه نکردم اختصاص دادم که این منابع روزآمد حمل و نقل ریلی به زبان فارسی برایشان بسیار سودمند بود. در چنین شرایط خوب و صمیمانه‌ای بود که به رئیس راه‌آهن افغانستان عرض کردم با ورود خط آهن ایران و اتصال آن به هرات گرچه بخش قابل توجهی از بار معدنی صادراتی آن کشور از معدن سنگان از طریق ریل جابجا خواهد شد اما سهم واقعی برای ناوگان ریلی اعم از بار و مسافر زمانی فراهم خواهد شد که هرچه سریعتر امکانات توسعه خطوط ریلی و اتصال این خط به مزار شریف و دیگر مراکز عمده بار و یقیناً مسافر فراهم شود، ایران در هر دو زمینه معدن کاوی و بهره‌برداری و توسعه خطوط ریلی آن کشور از ظرفیت‌های بالای تخصصی و امکانات فنی و ماشین‌آلاتی مکفی برخوردار است و تنها مشکل در این بستر می‌تواند تامین به موقع اعتبار و تزریق پول به پروژه‌های ساخت از سوی کشور شما باشد که چنانچه کشور شما مصوب کند منافع دولتی حاصل از استحصال سنگ‌آهن و فرآورده‌های معدنی از سنگان برای مدت معینی به امر توسعه شبکه ریلی اختصاص باید کشور شما در زمان کمتری به این هدف دست خواهد

خط آهن خواف-هرات خوش‌حال بود و باید از تجربیات گذشته درس آموخت.

اگر بخواهیم دیدگاه بلندمدت داشته باشیم باید ببینیم کشورهای محصور در خشکی آیا وجودشان یک فرصت هست یا تهدید و چه ضعف و قوت‌هایی دارند؟

کشوری مانند سوئیس کشوری محصور در خشکی است منتهی از نظر اقتصادی، فرهنگی، سیاسی، اجتماعی و اعتباری از جمله کشورهای ابرقدرت منطقه است.

سوئیس‌ها سه زبانه هستند زیرا در مسیر ترانزیت، پول، سرمایه و کالا قرار گرفتند.

افغانستان در منطقه خود به عنوان کشور محصور در خشکی می‌تواند مطرح باشد. داشتن ذخایر بالای معدنی و همسایه بودن با کشورهای مهم، بسیار حائز اهمیت است.

کشورهایی کریدور لاجورد را برای مسیر حمل و نقل کشورهای پاکستان، افغانستان و ترکمنستان باز کردند تا به آذربایجان و گرجستان وصل شوند. ترکیه پیشنهاد داد از طریق نخجوان ۳۹ کیلومتر مرز ایران و ارمنستان را کریدور راه‌آهن و جاده‌ای بسازیم و از آنجا به آذربایجان و به ترکمنستان و عملاً به تاپی وصل می‌شویم.

آنچه که در اطراف ایران اتفاق می‌افتد ایجاد یک مسیر و بستر برای حجم زیاد جابه‌جایی کالا است که نیاز به شبکه‌های حمل و نقل ریلی، جاده‌ای، ترکیبی، کانتینری و غیره دارد.

حمل و نقل بارهای تجاری کوچک کانتینری با قیمت هر تن کیلومتر ۱۰ دلار، به صرفه نیست اما اگر در یک برنامه‌ریزی، صدها هزار تن کالا حمل شود کریدور شکل می‌گیرد.

بحث آمایش سرزمین و بحث توسعه پایدار به ما می‌گوید که برای آینده ۱۰ تا ۲۰ ساله برای خط آهن خواف-هرات از امروز برنامه‌ریزی کنیم تا ادامه این خط از هرات به سمت حیرتان برود. باید کریدور کالاهای بزرگ انرژی، غلات و کشاورزی تعریف شود و برای منطقه سودآور باشد تا سرمایه‌گذاران خارجی حضور پیدا کنند و ریل و جاده را توسعه دهند.

از نظر امنیتی برای ایران فرصت بسیار خوبی



**امیر مخلوقی:**  
**افق طرح در سال ۱۴۲۰**  
**در خصوص جابه‌جایی**  
**مسافر و حمل بار، یک**  
**میلیون نفر مسافر و ۵**  
**میلیون تن بار است ولی**  
**بعد از بهره‌برداری حدود**  
**۳۰۰ هزار نفر مسافر و ۳**  
**میلیون تن بار می‌تواند**  
**جابه‌جا کند**

است.

هستند. حدود ۵ میلیون و هفتصد هزار تن صادرات به کشور افغانستان صورت می‌گیرد که از این مقدار حدود ۱ میلیون و هشتصد هزار تن سیمان است. اکثراً کارخانه‌های سیمان در قسمت شرق کشور هستند. پیش‌بینی شده ایران از ۱ میلیون و هشتصد هزار تن صادرات به کشور افغانستان بیشترین سهم را داشته باشد.

۱ میلیون و چهارصد هزار تن صادرات مواد نفتی به کشور افغانستان داریم که در کل حدود ۳ میلیون تن بار آماده صادرات به کشور افغانستان است.

در بحث واردات طبق آمار مرکز تجاری جهانی، میزان بار بیش از ۱۰ هزار تن نیست. احتمالاً سرمایه‌گذاری‌هایی انجام شود و مواد معدنی که در خاک افغانستان

هست به عنوان کالای ترانزیتی وارداتی جذب حمل و نقل ریلی شود.

برای اقتصادی شدن این مسیر باید در ابتدا در خصوص تعرفه و بعد در خصوص سیر واگن‌ها تصمیمات صحیحی گرفته شود.

در مسیر افغانستان در خاک ایران از مرز شمتیخ تا ایستگاه رازی حدود ۲۱۷۰ کیلومتر مسیر ریلی داریم تعرفه‌ای که راه‌آهن بر اساس توافقات با راه‌آهن ترکیه تعریف کرده برای هر تن حدود ۲۵ یورو تعریف شده یعنی هر تن بار از مرز شمتیخ تا ۲ هزار کیلومتری که بار به سمت ایستگاه رازی می‌رود حدود ۲۵ یورو دریافت می‌کنیم اما تعرفه‌ای که راه‌آهن افغانستان برای هر تن بار برای ۶۲ کیلومتر اعلام کرده حدود ۱۰ دلار است و راه‌آهن ایران هنوز به این قیمت موافقت نکرده و با شرکت‌های متقاضی حمل، برنامه را نداده‌ایم.

اگر راه‌آهن افغانستان به این مبلغ پافشاری کند مطمئناً با توجه به ارزان بودن حمل جاده‌ای تقاضای بار از روی ریل، روی جاده خواهد رفت.

◀ **دکتر حاجی ابراهیمی:** در اینجا مایلیم فرصت‌های ترانزیتی و لجستیکی این مسیر را بررسی کنیم:

از راه‌آهن سرخس در سال‌های اولیه به خوبی بهره‌برداری شد. اما سال‌های بعد به دلیل اقتصادی نبودن و عدم رضایت ترک‌ها در خصوص حمل بار کانتینری به سمت کشورهای آسیای مرکزی این مسیر از رونق افتاد.

به این زودی نمی‌توان از به بهره‌برداری رسیدن

فعالیت از راه‌آهن کسب کنند تا در محورهایی چون سرخس، اینچه برون و رازی خدمات خود را ارائه دهند.

در حال حاضر شرکت بهتاش سپاهان به عنوان مالک واگن در بخش خصوصی ۱۰ واگن را برای افتتاح اعزام کرده است. شرکت راه‌آهن حمل و نقل و شرکت بهتاش سپاهان به عنوان فوروردر این مسیر خدمات داده‌اند.

بخش خصوصی در مورد تخلیه و بارگیری در روزنک می‌توانند ورود کنند. راه‌آهن افغانستان این موضوع را تعریف کرده که تخلیه و بارگیری را به بخش خصوصی واگذار می‌کند و در حال حاضر چندین شرکت در روزنک حضور دارند تا در موارد مربوط به سیلوها، سرمایه‌گذاری و هر آن چیزی که نیاز است را برای سرمایه‌گذاری با راه‌آهن افغانستان مذاکره کنند.

در مورد مباحث مربوط به حمل بار باید بگویم ظرفیت باری که برای این مسیر تعریف شده براساس آمار گمرک و مرکز تجارت جهانی برای حمل بار، حدود ۱ میلیون و هفتصد هزار تن بار ترانزیتی چوب، چغندر قند، میوه، شکر و مواد نفتی از مبادی هند، روسیه و ترکیه به سوی افغانستان است.

اگر ۱۰ درصد این مقدار به سمت ریل سوق داده شود در همان روزهای نخست حدود ۱۷۰ هزار تن می‌توانیم برای جذب بار برنامه‌ریزی کنیم.

بحث صادرات از مقوله‌های مهم است و بیشترین مشتریان این مسیر صادرکنندگان

ایجاد می‌کند؟



**عرفان لاجوردی:**  
**ما در دوره جدیدی**  
**از روابط بین‌المللی و**  
**اقتصادی به سر می‌بریم.**  
**روابط منطقه‌ای به شدت**  
**در حال توسعه است. با**  
**توافقات تجارت آزادی که**  
**چین منعقد کرده به آرامی**  
**در سازمان تجارت جهانی**  
**شاهد بر منطقه‌های**  
**تجاری هستیم که با هم**  
**ارتباط و رقابت دارند**

امکان بهره‌برداری برای یک تا سه سال، بستر و زمان خوبی برای مباحث بازاریابی راه‌آهن ایران خواهد بود.

در مورد چگونگی مشارکت بخش خصوصی باید بگویم که واگن‌های بخش خصوصی دو شرکت حمل بار ریلی تا ۶۲ کیلومتری کشور افغانستان با راه‌آهن همکاری خواهند کرد.

فعالیت شرکت‌های فوروردری در این خصوص بسیار مهم و حائز اهمیت است. شرکت‌های فوروردری می‌توانند مجوز پروانه

خط خواف - هرات الزامی هست اما اکنون اجرا نشده و گمان می‌کنم از جمله پروژه‌هایی نیست که قرارداد علائمی شدن آن بسته شده باشد. علائمی کردن ایمنی را افزایش می‌دهد اما معمولاً وقتی انجام می‌شود که تردد قطار در آن مسیر محسوس باشد. اگر در محوری مقرر باشد در روز یک یا دو قطار عبور کند نیازی به علائمی کردن ندارد همانند خط ارومیه و همدان که با وضعیت امروز یک یا دو قطار عبور می‌کند و نیازی به هزینه علائمی کردن ندارد و می‌توان خطوط را کنترل کرد. اما در همین خطوط کم‌تردد هم علائمی کردن می‌تواند حوادث را کاهش دهد.

محور خواف - هرات از محورهایی است که انتظار داریم پر تردد باشد و با توجه به اینکه خط بین‌المللی است

علائمی کردن آن مسیر از اهمیت بیشتری برخوردار است.

● **سردبیر:** ارزیابی شرکت راه‌آهن از بار ترانزیتی مسیر خواف - هرات چیست. آقای جعفری به نظر شما این مسیر ریلی چه فرصت‌های تازه‌ای را برای بخش خصوصی



یافت، ایشان بسیار از این نظر استقبال کرد و قرار شد مقدمات برای اقدامات کتبی از سوی ایران رقم بخورد و ایشان موضوع را در کشور خود دنبال کند.

خوشختانه در مراجعت به ایران در تعاملی نزدیک با جناب آقای دکتر کرباسیان که در آن زمان معاون وزیر و مدیرعامل ایمیدرو بودند مطلب پخته شد که حاصل این تلاش مشترک به اعلام کتبی دو وزیر راه و شهرسازی (در تاریخ ۱۳۹۴/۰۵/۰۳) از باب توسعه و ساخت شبکه ریلی و وزیر صنعت، معدن و تجارت (در تاریخ ۱۳۹۴/۰۵/۲۸) از باب راه اندازی و بهره‌برداری از معادن سنگان توسط پیمانکاران دوکشور انجامید و حاصل این توافقات داخلی بین دو وزارتخانه داخلی ما منتهی به صدور نامه مورخ (۱۳۹۷/۰۷/۰۵) وزیر راه و شهرسازی ج.ا.ایران به وزیر محترم وقت وزارت فوائد عامه

ج.ا.افغانستان "جناب آقای مهندس بلیغ" گردید که من در آخرین سفرم به کابل نامه مذکور را شخصا به رئیس راه‌آهن افغانستان "مهندس محمد ایما" تسلیم کردم... حال اجازه می‌خواهم پاره‌ای یافته‌های حائز اهمیت در این ارتباط را برای آگاهی بیشتر علاقمندان به قابلیت‌ها و واقعیت‌های پیش روی در افغانستان عرض کنم:

خط ریلی حیرتان- مزارشریف به طول ۷۵ کیلومتر با عرض خط روسیه توسط شرکت راه‌آهن ازبکستان و با تامین هزینه توسط بانک توسعه اسلامی در سال ۱۳۹۰ آغاز و در پایان همان سال به اتمام رسید ولی پروژه ۱۹۳ کیلومتری خواف - هرات با عرض خط نرمال چین، ایران و اروپا در چهار قطعه که در سال ۱۳۸۶ آغاز شده بود پس از ۳ سال تعطیلی در سال ۱۳۹۹ سه قطعه آن که در تعهد ایران بوده بطور ناقص ولی با قابلیت عملیاتی شدن به بهره‌برداری رسیده است.

در چنین شرایطی نباید این نکات را از نظر دور داشت، وقتی کشور ما با تعلل و تاخیر دست کم سه ساله قطعه سوم پروژه خواف به هرات را که در تعهدش بوده به پایان می‌رساند، نباید انتظار داشت که آن اقدامات هم به نتایج مطلوبی رسیده باشد!



**عباس حاجی ابراهیمی:**  
**بحث آمایش سرزمین به ما می‌گوید که باید آینده ۱۵ تا ۲۰ ساله برای خط آهن خواف- هرات از امروز برنامه‌ریزی کنیم تا ادامه این خط از هرات به سمت حیرتان رود. باید کریدور کالاهای بزرگ انرژی غلات و کشاورزی تعریف شود و برای منطقه سودآور باشد تا سرمایه گذاران خارجی حضور پیدا کنند و ریل و جاده را توسعه دهند**

با آنکه افغان‌ها، مشارکت ایران را در سرمایه‌گذاری‌ها ترجیح می‌دهند اما رقبای دور و نزدیک، از ما پیشی گرفته‌اند که به پاره‌ای از آنها اشاره می‌شود:

- شرکت‌های چینی و هندی به خوبی طی سال‌های اخیر جای پای خود را در صنعت معدن کاری افغانستان باز کرده‌اند.

- شرکت‌هایی نفتی کشورهای عربی مثل عربستان تمایل زیادی برای سرمایه‌گذاری در صنعت معدن و نفت و گاز افغانستان دارند، چراکه تنها ذخایر گاز این کشور بیش از یک تریلیون دلار ارزش‌گذاری شده است.

- شرکت‌های بزرگ کویت، امارات و عربستان تاکنون مذاکراتی را با دولت کابل برای سرمایه‌گذاری در معادن مس و طلا در افغانستان داشته‌اند.

- تاکنون شرکت‌هایی از کانادا، چین و هند موفق به عقد قرارداد با افغانستان برای توسعه معادن مس و آهن شده‌اند.

- شرکت‌های هندی به شدت در حال تلاش و رقابت برای پیروزی در مزایده استخراج سنگ‌آهن در افغانستان بوده و آن را امتیازی بزرگ برای خود می‌دانند.

- سنگان در فاصله حدود ۳۰۰ کیلومتری جنوب شرقی مشهد و در مرز افغانستان و ایران واقع شده ذخایر مواد معدنی موجود در سنگان به بیش از چند میلیارد تن می‌رسد و ده‌ها شرکت ایرانی هم‌اکنون در آن مشغول به کار هستند.

- افغانستان مساحت بیشتری از ایران را در سنگان در اختیار دارد.

- ایران مایل است که معدن آهن سنگان ولایت هرات را استخراج و در خاک خود فرآوری نماید، لذا دو کشور بر سر محل فرآوری کانی‌های استخراجی به توافق نرسیده‌اند. شرکت فولاد مکران، اعلام آمادگی کرده به انتقال سنگ از معدن سنگان آن‌را در چابهار که آب فراوان هم برای تاسیسات فولادسازی دارد به گندله تبدیل کند که به علت اختلاف نظر یادشده تا کنون توافقی حاصل نشده است.

- با اجرای این پروژه می‌توانیم سالانه دو و نیم تن بار را به بنادر جنوبی ایران برسانیم.

- از پروژه‌های مهم ریلی در ایران، ایجاد خط آهن میان چابهار، افغانستان، تاجیکستان، قرقیزستان و چین است.

- خط ریلی خواف - هرات از نظر اتصال کشور افغانستان از طریق شبکه ریلی ایران به آب‌های آزاد و اروپا، اهمیت بسیار داشته و در تحقق ترانزیت کالا به کشور افغانستان و در ادامه به کشورهای شرق آسیا نیز برای هر دو کشور مهم است.

- طول مرزهای افغانستان حدود ۵۵۳۸ کیلومتر است. که در شمال با تاجیکستان ۱۲۰۶ کیلومتر، و ازبکستان ۱۳۷ کیلومتر، در شمال غرب با ترکمنستان ۷۴۴ کیلومتر، در شرق با پاکستان ۲۴۳۰ کیلومتر، در شمال غرب با چین ۷۶ کیلومتر و در غرب و جنوب غربی با ایران ۹۴۵ کیلومتر مرز مشترک دارد.

- بیشترین فاصله شرق تا غرب افغانستان ۱۲۴۰ کیلومتر، شمال تا جنوب آن ۸۵۵ کیلومتر و کمترین فاصله آن با آب‌های آزاد جهان نزدیک به ۵۰۰ کیلومتر است.

- در حال حاضر، طول کل خطوط احداث شده راه‌آهن در افغانستان حدود ۱۳۵ کیلومتر است که از یک بخش آن در بلخ در سطح محدودی بهره‌برداری می‌شود اما بخش دیگر آن در هرات نیاز به اقداماتی دارد تا قابل استفاده گردد. با این حال در سال‌های اخیر افغانستان در تلاش است که شبکه ملی ریلی خود را احداث نموده و در کنار آن به شبکه بین‌المللی راه‌آهن‌ها بپیوندد.

- طول شبکه طراحی‌شده‌ی کنونی برای راه‌آهن افغانستان تقریباً حدود ۵۰۰۰ کیلومتر است که در فازها و بخش‌های مختلف تکمیل خواهد شد.

- در این کشور، مقرر شده تا سال ۲۰۲۷ میلادی ۵۵۵۰ کیلومتر خط آهن در مناطق مختلف کشور احداث شود. تاکنون مطالعات تکنیکی و اقتصادی نزدیک به ۲۰۰۰ کیلومتر خط آهن تکمیل شده و قرار است مطالعات ۲۰۰۰ کیلومتر دیگر تا سال ۲۰۲۰ به پایان برسد.

- ۷۵ درصد کار مطالعات تکنیکی و اقتصادی خط آهن تورخم- جلال‌آباد- کابل به پایان رسیده و قرار است مابقی آن نیز تکمیل شود. این خط آهن که ۲۱۲ کیلومتر طول خواهد داشت، کار مطالعات آن در سال ۲۰۱۰ آغاز شده است. این خط آهن که از پیشاور پاکستان به جلال‌آباد و سپس به کابل امتداد می‌یابد افغانستان را به دو بندر مهم گوادر و کراچی متصل خواهد کرد!

**● سردبیر: آقای مخلوقی مشخصات فنی این طرح چه بوده و تا چه اندازه فرصت‌های جدید برای صدور خدمات فنی و مهندسی دستکم در بازارهای منطقه‌ای ایجاد شده است؟**



**◀ اصغر مخلوقی:** سال ۱۳۸۵ طبق تفاهم‌نامه‌ای که بین دو دولت افغانستان و ایران منعقد شد از محل کمک‌های بلاعوض ایران به افغانستان تامین منابع صورت گرفت و در سال ۱۳۸۶ اجرای پروژه آغاز شد.

کل خط خواف-هرات ۴ قطعه به طول ۲۲۵ کیلومتر و تعهد ایران به طول ۱۳۸ کیلومتر در سه قطعه بوده است. قطعات یک و دو در داخل خاک ایران و قطعه سوم به طول ۶۳ کیلومتر داخل خاک افغانستان بوده است.

کل مبلغی که هزینه شده ۳۴۰ میلیارد تومان بوده است. ناگفته نماند که عبور از مرز افغانستان به دلیل حضور طالبان و عدم امنیت بسیار خطرناک بود و حتی تعدادی از همکاران در اجرای عملیات راه‌آهن خواف- هرات به شهادت نایل آمدند.

قطعات یک و دو از شهرستان خواف تا مرز شمتیخ به طول ۷۶ کیلومتر است و قطعه سه و چهار از مرز شمتیخ تا کمربندی هرات است و مقرر است از کمربندی هرات تا میدان هوایی

امتداد پیدا کند که ۴ ایستگاه داخل کشور یعنی ایستگاه‌های سنگان، خوشابه، میونک و شمتیخ وسه ایستگاه به نام‌های چشم دم، دشت غوریان و روزنک داخل خاک افغانستان احداث شده است. پروژه در حدود ۹۶ تا ۹۷ درصد است و قابل بهره‌برداری هست.

افق طرح در سال ۱۴۲۰ در خصوص جابه‌جایی مسافر و حمل بار، یک میلیون نفر مسافر و ۵ میلیون تن بار است ولی بعد از بهره‌برداری حدود ۳۰۰ هزار نفر مسافر و ۳ میلیون تن بار می‌تواند جابه‌جا کند.

دسترسی کشور افغانستان به ریل مزایای بسیاری از جمله اتصال به دریای مدیترانه دارد. بار از کشور افغانستان می‌تواند به آب‌های آزاد متصل شود البته با اتصال ریلی چابهار به زاهدان این برنامه تحقق پیدا خواهد کرد.

کل عملیات خاکی این پروژه برای سه قطعه اول در تعهد ایران، حدود ۱۲ میلیون متر مکعب و ۲۷۰ هزار عدد تراورس تولید داخل و مسیر تک خطی و طول ریل گذاری ۱۳۸ کیلومتر بوده است. کل سوزن‌های نصب شده ۷۲ دستگاه در ۷ ایستگاه است.

حداکثر شیب و فراز مسیر ۱۵ در هزار و



حداقل شعاع قوس در بخش داخلی ۸۰۰ متر و در بخش خارجی ۶۰۰ متر بوده. تناژ ریل ۱۹ هزار تن بوده و متاسفانه در سال‌های گذشته ریل از ترکیه، ایتالیا، چین و هندوستان وارد می‌شد.

در سال جاری ریل ملی شد و شرکت مشاورین مترا در این امر نقش به‌سزایی داشت. حالا دیگر قادریم از ریل ملی با استانداردهای بالا برای ساخت طرح‌های داخلی و خارجی استفاده کنیم.

شرکت صالیران در مباحث فیبرنوری و مخابراتی با تولید داخل در این پروژه همکاری داشته و ارتباطات رادیویی در حال تست و راه‌اندازی است. بخش STH مخابرات را شرکت پرمان برعهده داشت و کاملاً تولید داخل بود.

بحث سیگنالیگن یکی از پرهزینه‌ترین و سنگین‌ترین بحث حمل و نقل ریلی است. بحث کارفرمایی در این خصوص بسیار مهم است. با توجه به اینکه تامین منابع زیادی می‌خواهد و تماماً وارداتی هست، تولیدات داخل نداریم.

قبل از انقلاب اسلامی کلیه خدمات حمل و نقل در بحث مشاوره یا ساخت زیرساخت‌ها توسط مهندسیین خارجی انجام می‌شد و پس از انقلاب این مقوله بومی‌سازی شد و مهندسیین مشاور مترا شرکتی مادر تخصصی و دولتی و زیر مجموعه شرکت راه‌آهن بود، مترا توانست نیازهای داخلی خود را فراهم کند و از سال ۷۳ صدور خدمات مهندسی را آغاز کرد. اما بحثی که در این میان سدی برای این شرکت بود که نتواند به جایگاه واقعی خود برسد در ابتدا کشورهای همسایه ایران است که از نظر سطح علمی پایین‌تر از ایران هستند و تماماً خدمات مورد نیازشان را از کشورهای اروپایی وارد می‌کنند. ما می‌توانستیم بسیار بهتر عمل کنیم و در کشورهای عراق، عمان، سوریه، افغانستان، ترکمنستان، تاجیکستان و پاکستان حتی آذربایجان ورود کنیم. اما به دلیل عدم اطلاعات بین‌المللی و ضعیف عمل کردن در این بخش نتوانستیم خدمات را ارائه دهیم. در بخش فنی برای ارائه خدمات مطالعات کافی نداریم و رقبای سرسختی داریم و ورود به بازار خدمات مهندسی بسیار سخت است و علاوه بر آن دولت حمایت کافی از این بخش را ندارد و همچنین تحریم‌ها مشکلات را مضاعف کرده است.

با توجه به رایزنی‌هایی که اخیراً انجام شده قرار است تا در بحث حمل و نقل جاده‌ای و ریلی و همچنین مطالعات حمل و نقل بتوانیم دفاتر متمرکز فعالی را در کشورهای سوریه و عراق و افغانستان داشته باشیم.

● سردبیر: پرسش‌هایی مطرح است از جمله اینکه چرا قرارداد توسعه این خط با افغانستان در قالب BOT نبوده است؟



**مرتضی نامریان:**  
**خط خواف - هرات علانی نشده است. اینکه این مسیر علانی بشود یا نشود و آیا روی ایمنی مسیر تاثیر دارد یا نه باید بگویم علانی شدن درصد خطا را کاهش می‌دهد و در ایجاد ایمنی در مسیر موثر است**

خصوصی ایران با محدودیت‌های جدی روبه روست.

در مورد معدن و سرمایه‌گذاری در این بخش آینده روشنی در همکاری بین ایران و افغانستان دیده می‌شود.

از نظر امنیت ملی با توجه به اینکه چین خیلی جدی در پاکستان در حال سرمایه‌گذاری است به نظر می‌رسد اگر تلاش فوق‌العاده برای بحث چابهار و شرق کشور و رابطه با افغانستان نداشته باشیم در چند سال آینده افسوس زیادی خواهیم خورد. هندی‌ها علاقه‌مند هستند در افغانستان فعال‌تر باشند و با ایران نیز همکاری داشته باشند. به نظر می‌رسد این موارد به سیاست‌های کلان ملی و تعاملات بین‌المللی بر می‌گردد و ارتباطی به وزارت راه و صنعت معدن تجارت ندارد. اگر این موارد به صورت جدی فکر نشود مطمئناً یکی از مشکلات آینده کشور خواهد شد.

احداث خط آهن خواف-هرات خطی راهبردی است و حتی دولت اگر نیاز باشد باید یارانه‌هایی را در نظر بگیرد تا این خط بتواند در امر ترانزیت زنده بماند. کشور ما هرچه با افغانستان نزدیک‌تر باشد و از نظر اقتصادی قوی باشد به نفع ما خواهد بود.

اعتقاد دارم ایران باید از این مسئله به عنوان برنامه بلندمدت حمایت کند و همکاری‌های منطقه‌ای را شکل دهیم. تفاهم‌نامه‌هایی که در جنوب شرقی آسیا صورت گرفته بسیار موفق بوده است. ما در کشور خود با کشورهای منطقه نتوانستیم اکو را فعال کنیم و اکو غیر فعال است. ما باید در حوزه اقتصادی فعال باشیم. اکنون رقیب جدی در ایران داریم و همسایه ما ترکیه است. آسیای میانه فعال شده و برخی از بازارهای ما را گرفته‌اند و در افغانستان نیز آغاز شده و پروازهای مستقیم آنکارا یا استانبول به افغانستان قبل از کرونا بسیار فعال بود و تجار برای سرمایه‌گذاری به افغانستان می‌رفتند.

اگر طالبان و دولت افغانستان به توافق برسند و امنیت و صلح برقرار شود سرمایه‌گذاران سایر کشورها حضور پیدا می‌کنند و ایران اینجا هم شانس خود را همانند برخی کشورهای آسیای میانه از دست می‌دهد.

◀ **حاجی ابراهیمی:** سوالاتی مطرح است که آیا این مسیر منافع تجاری دارد یا خیر چه از طریق ترکیه به افغانستان که از مسیر ریلی ایران استفاده کنند یا از چابهار در محور شرق ریل راه اندازی شود. این مسیر فقط با نگاه به آینده دوردست می‌تواند جوابگوی نیازهای منطقه‌ای باشد. اکنون استفاده از مسیر افغانستان برای کالاهای تجاری عملیاتی نخواهد شد زیرا اسناد و مدارک و برنامه‌ها و برگشت کانتینرها و بارهای تجاری کانتینری با مشکلات زیادی روبه روست. ما به شرکت‌های بزرگ فراملیتی و چند ملیتی نیاز داریم که با تمهیداتی، دولت‌ها وارد تجارت دو جانبه و چند جانبه در منطقه شوند. صرفاً اینکه ایران و افغانستان در یک توافقنامه خرید و فروش بزرگی ایجاد کنند بدون داشتن فرصت‌های منطقه‌ای و تجاری امکان‌پذیر نیست. سرمایه‌گذاری سنگین و مدیریت دولتی می‌خواهد.

● **سردبیر:** بادر نظر گرفتن محدودیت‌ها متوجه شدیم که از ابتدای سال ۹۹ به دلیل عدم تعمیرات اساسی ۸۰ لکوموتیو راه‌آهن و بخش خصوصی از سیر خارج شده و بودجه کافی برای تعمیرات اساسی به آن تا امروز تعلق نگرفته است. شرکت‌های مالک لکوموتیو به دلیل کمبود نقدینگی توان تعمیرات لکوموتیوها را ندارند. با توجه به اینکه به دلیل شیوع کرونا بخش مسافری با کاهش شدید جابه‌جایی مسافر مواجه است اما همچنان این بخش با کمبود لکوموتیو مواجه است. بخش باری نیز عاری از این کمبود نیست. آقای جعفری لطفاً توضیح بفرمایید در این مسیر برون‌مرزی کمبود ناوگان چگونه مدیریت خواهد شد؟

◀ **شهرام جعفری:** ۲۲ هزار واگن داریم و لکوموتیوهای در سیر با توجه به تحریم‌های تحمیلی و محدودیت‌های ارزی حاکم و اعمال تحریم‌ها بر سیستم‌های بانکی، تامین قطعات را با مشکلات فراوانی مواجه کرده است. عدم تامین به موقع قطعات دلیل از سیر خارج شدن لکوموتیوهاست.

اگر بودجه اختصاص داده شود یکی دو ماهه می‌توانیم لکوموتیوها را تعمیر کنیم و به سیر بازگردانیم.

هم اکنون ۲۲ هزار واگن در سیر داریم و برای حمل بار داخل کشور کافی نیست. مرز سرخس فعال‌ترین مرز ریلی کشور است و حمل ترانزیتی در آن مرز به دلیل محدودیتی که در خصوص تامین واگن داریم به دلیل اینکه بیشتر

بارهای داخلی روی واگن‌ها هستند ۶۰ تا ۷۰ درصد ترانزیت را پوشش می‌دهد. تامین واگن از دغدغه‌های شرکت راه‌آهن است. در مورد مسیر خواف-هرات حمل باری که ترانزیت خواهد شد بیشتر بار به سمت بندرعباس و ترکیه خواهد رفت. روابط خوبی با ترکیه داریم. در آینده بحث ترانزیت از ترکیه به افغانستان و از افغانستان به ترکیه باید مورد توجه قرار گیرد. کشورهای CIS از شمال افغانستان از طریق ریل به ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان ارتباط دارند و باری که از شمتیغ وارد افغانستان شود توجیه اقتصادی ندارد. کلیه توجه ما معطوف به سمت ترکیه می‌شود و تامین واگن از آن سمت و اگر خطوط جلفا بازسازی شود می‌توانیم امیدوار باشیم که روسیه و آذربایجان و شمال شرق کشور بحث ترانزیت آن به افغانستان انجام می‌شود.

ما باید تمرکزمان را روی مسیر ریلی خواف - هرات و شمتیغ به روزنگ بگذاریم. ما باید بدانیم که چه میزان بار برای این مسیر تعریف می‌کنیم. ۵ میلیون تن بار هست اما باید در نظر داشته باشیم که آیا کشش دارد؟ در ایستگاه روزنگ عملاً تخلیه و بارگیری که برای ۷ واگن سیمان که در یک روز قرار بود تخلیه شود دو سه روز زمان تخلیه طول کشید. اگر قرار است تامین واگن انجام شود بحث تجهیز خطوط کشور در



**محمد رضا کامیاب:**  
**خط ریلی خواف - هرات از نظر اتصال کشور افغانستان از طریق شبکه ریلی ایران به آب‌های آزاد و اروپا، اهمیت بسیار داشته و در تحقق ترانزیت کالا به کشور افغانستان و در ادامه به کشورهای شرق آسیا نیز برای هر دو کشور مهم است**

مرز ورودی و همچنین موارد تجهیز خطوط اصلی باید انجام شود که نیاز به زمان دارد. در مورد تامین ناوگان با توجه به اینکه از مرز شمتیغ تا روزنگ حدود ۶۲ کیلومتر است بر اساس ظرفیت خط و تخلیه و بارگیری موجود مشکلی نخواهیم داشت و اگر در بحث تعرفه‌ها با راه‌آهن افغانستان به توافق برسیم و با استقبالی که طرف ترک از این موضوع دارد در آینده نه چندان دور هم می‌توانیم هم واگن آن مسیر را تامین کنیم و هم لکوموتیو و همچنین تحریم‌هایی که در خصوص سیستم‌های بانکی و تخصیص ارز حل شود.

● **سردبیر:** در این جا این موضوع هم مطرح هست که مشارکت ایران در توسعه این خط ریلی در هرات در دراز مدت و کوتاه مدت چه منافعی برای ایران خواهد داشت. آقای لاجوردی دبیر هیات کارشناسی و کارشناس حقوق بین‌الملل چه نظری راجع به این بحث دارد؟

◀ **دکتر عرفان لاجوردی:** ما در دوره جدیدی از روابط بین‌المللی و اقتصادی به سر می‌بریم. روابط منطقه‌ای به شدت در حال توسعه است. با توافقات تجارت آزادی که چین منعقد کرده به آرامی در سازمان تجارت جهانی شاهد

ابرمناطق‌های تجاری هستیم که با هم ارتباط و رقابت دارند. ما در مناسبات سازمان‌های ابرمنطقه‌ای جایگاهی نداریم. برای ما کار کردن با کشورهای مانند افغانستان، ترکیه و ایجاد شبکه و رابطه با این کشورها یک امکان نیست بلکه یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر است. معتقدم که در اجرای پروژه‌های این چنینی سخت‌افزاری نگاه می‌کنیم و خطی احداث می‌کنیم. کاش این امکان را داشتیم که همچنین پروژه‌هایی را به این صورت اجرا می‌کردیم که کل خط را زیرمجموعه شرکتی تعریف می‌کردیم و مالکان آن ایران و افغانستان بودند و می‌توانستیم از روش‌های تامین مالی بورسی استفاده کنیم. به این ترتیب قسمتی که مربوط به ایران هست بازارهای تامین مالی خود یا دیگر را بفروشیم یا توسعه دهیم. در غیر این صورت اگر نگاه کاملاً دولتی داشته باشیم یا در بهترین حالت پروژه‌های اینچنینی را به پروژه‌های پیمانکاری تقلیل دهیم نتیجه مناسبی نخواهیم گرفت. در این جنس کارها خود خط در اولویت دوم قرار دارد.

چالش‌های اجرایی نشان می‌دهد که فقط سرمایه‌گذاری کردن و احداث آن کافی نیست و اجرا و نیروی انسانی مسئله به مراتب پیچیده‌تری است. ما باید از طریق مبادلات تجاری مرز را حذف می‌کردیم. به این صورت که کل شرکت را زیرمجموعه شرکتی می‌بردیم و قسمتی که در ایران یا افغانستان احداث می‌شد سهامش را در بازارهای بورسی عرضه می‌کردیم شاید از این طریق، هم جذابیت طرح افزایش پیدا می‌کرد هم امکان تامین نقدینگی برایش بیشتر بود و در مرحله اجرا با چالش‌های کمتری مواجه می‌شدیم.

