

**برای تأمین لاستیک****به نرخ مصوب دولتی مشکل داریم**

مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور گفت: درخواست‌های بسیاری از سوی رانندگان تاکسی برای تأمین لاستیک خودرو داریم، اما در زمینه تأمین لاستیک به نرخ مصوب دولتی با مشکلاتی روبه‌رو هستیم. مرتضی ضامنی افزود: از ابتدای امسال تاکتئون لاستیک خودرو با نرخ مصوب دولتی بین رانندگان تاکسی توزیع نشده و لازم است دستگاه‌های ذریبط برای توزیع لاستیک با نرخ دولتی به تاکسی‌ها همکاری کنند.

وی ادامه داد: از ابتدای سال تاکئون از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت هیچ‌گونه سهمیه خاص لاستیک برای ناوگان حمل‌ونقل عمومی و تاکسیرانی در نظر گرفته نشده و تا کنون هم باوجود انتظار اتحادیه تاکسیرانی و رانندگان تاکسی هیچ اتفاقی در این خصوص را شاهد نبودیم. ضامنی ادامه داد: یکی از مشکلاتی که در بحث تهیه لاستیک خودرو، رانندگان تاکسی با آن مواجه هستند گرانی قیمت لاستیک و از سوی دیگر کمبود این محصول است. مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور گفت: سال گذشته در راستای ارائه خدمات حمایتی به رانندگان تاکسی در کشور، ۲۵۰ هزار حلقه انواع لاستیک خودرو با قیمت مصوب دولتی توزیع شد. مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور افزود: اما توزیع برخی اقلام مانند لوازم یدکی ادامه دارد و رانندگان تاکسی با مراجعه به سایت اتحادیه تاکسیرانی می‌توانند این خدمات را دریافت کنند. /ایرنا

**قیمت اوراق مسکن کاهش یافت**

قیمت اوراق مسکن نسبت به حدود دو هفته پیش روند کاهشی داشته و طبق آخرین قیمت، متاهل‌های تهرانی برای این اوراق باید ۲۸ میلیون و ۹۴۴ هزار تومان پرداخت کنند؛ درحالی که این رقم در دو هفته قبل حدود ۳۵ میلیون تومان بود.تسه (اوراق) فروردین، اردیبهشت و خردادماه سال گذشته حدوداً ۶۰۰ هزار تومان قیمت دارند و هر برگ اوراق تسهیلات مسکن در تیر با قیمت ۵۹ هزار و ۵۰۰ تومان، در مرداد با قیمت ۶۰ هزار و ۵۰۰ تومان و در شهریور با قیمت ۶۰ هزار و ۶۰۰ تومان داد و ستد می‌شود. قیمت اوراق مهر، آبان و آذر سال گذشته نیز ۵۹ هزار و ۲۰۰ تومان، ۵۹ هزار و ۵۰۰ تومان و ۵۹ هزار و ۲۰۰ تومان بوده و هر برگ اوراق تسهیلات مسکن در دی، بهمن و اسفند سال گذشته نیز با قیمت‌های ۵۹ هزار و ۵۰۰ تومان، ۶۰ هزار تومان و ۶۰ هزار و ۵۰۰ تومان داد و ستد می‌شود. تسه فروردین، اردیبهشت و خرداد سال جاری به ترتیب ۶۱ هزار تومان، ۶۰ هزار و ۳۰۰ تومان و ۶۰ هزار و ۵۰۰ تومان قیمت دارند. هربرگ از اوراق تسهیلات مسکن بانک مسکن در تیربا قیمت ۶۰ هزار و ۶۰۰ تومان، در مرداد با قیمت ۶۰ هزار تومان و در شهریور با قیمت ۶۲ هزار و ۲۰۰ تومان داد و ستد می‌شود. این اوراق در مهرماه ۶۰ هزار و ۲۰۰ تومان و در آبان ماه نیز ۶۰ هزار و ۳۰۰ تومان قیمت داشته‌اند. سقف این تسهیلات برای مراکز استان و شهرهای با جمعیت بیش از ۲۰۰ هزار نفر به ۸۰ میلیون تومان رسیده که برای آن باید ۱۶ و ۱۶ هزار خریداری شود که هزینه آن ۹ میلیون و ۶۴۸ هزار تومان است. این وام برای سایر مناطق شهری ۶۰ میلیون تومان در نظر گرفته شده است که باید برای آن ۱۲۰ برگه خریداری شود که هزینه آن هفت میلیون و ۲۳۶ هزار تومان می‌شود. /ایسنا

**تولید فولاد در کشور****امسال ۱۰ درصد افزایش یافته است**

معاون امور معادن و صنایع معدنی وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: امسال شاهد تولید ۳۰ میلیون تن فولاد در کشور بودیم که از افزایش ۱۰ درصدی نسبت به سال گذشته برخوردار بوده است.

داریوش اسماعیلی در نشست کارگروه تسهیل و رفع موانع تولید استان افزود: با توجه به اینکه در شرایط تحریم‌های ظالمانه دشمنان و همچنین شیوع ویروس کرونا در جهان و کشور هستیم اما زنجیره تولید فولاد کشور متوقف نشده و همچنان ادامه دارد. وی بیان داشت: در گذشته وارد کننده فولاد به کشور و در مقابل صادر کننده سنگ آهن خام بودیم، به طوری که در سال ۹۲ صادرات سنگ آهن خام ۲۶ میلیون تن بوده و امروز با همت کارشناسان داخلی تکنولوژی فراوری و تبدیل به کنسانتره به کمتر از یک میلیون تن کاهش یافته است.ابن مسئول در وزارت صمت اظهار داشت: ایران و چین دو کشوری هستند که تولید فولاد آنها در جهان با وضعیت کنونی رقیب داشته، هرچند کشور ما علاوه بر شیوع ویروس کرونا تحریم‌های ظالمانه را هم داشته است. اسماعیلی عنوان کرد: سیاست دولت و وزارت صنعت، معدن و تجارت در صدد حمایت و تقویت از زنجیره فولاد کشور است که در این راستا مهم‌ترین و محوری‌ترین بخش در این زنجیره موضوع صادرات است. وی اظهار امیدواری کرد: با بالا بردن توان ظرفیتی و همچنین صادراتی کشور خام فروشی را به صفر برسانیم. /ایرنا

**کاهش ۱۲۲۱ واحدی شاخص بورس تهران**

شاخص کل بورس اوراق بهادار تهران در پایان معاملات دیروز گرچه با کاهش ۱۲۲۱ واحدی روبه‌رو شد، اما شاخص هموزن ۶۶۱۰ واحد مثبت شد. دیروز بورس اوراق بهادار تهران اولین عرضه اولیه را بعد از سه ماه اصلاح بازار در نماد پتروشیمی پوعلی انجام داد و با وجود اینکه شاخص کل در پایان معاملات با کاهش ۱۲۲۱ واحد روبه‌رو شد و شاخص کل روی نقطه یک میلیون و ۵۰۶ هزار و ۷۷۵ واحد قرار گرفت، اما شاخص کل با معیار هموزن امروز ۶ هزار و ۶۱۰ واحد رشد کرده و به‌رقم ۴۵۱ هزار و ۳ واحد رسید. ارزش روز بازار در بورس اوراق بهادار تهران به بیش از ۵ میلیون و ۹۶۹ هزار میلیارد تومان رسید. امروز معامله‌گران در بورس تهران بیش از ۱۲۰۲ میلیارد سهام، حق تقدم و اوراق مالی در قالب ۱۰۹ میلیون نوبت معامله و به ارزش ۱۳ هزار و ۵۶۸ میلیارد تومان داد و ستد کردند. همچنین ارزش معاملات امروز فرا بورس ایران بیش از ۱۲ هزار و ۵۱۰ میلیارد تومان بود که در مجموع معامله‌گران امروز در بورس اوراق و فرا بورس ایران بیش از ۲۵ هزار و ۷۶۰ میلیارد تومان داد و ستد کردند. این رقم از ارزش معاملات بیانگر خوبی است که اکثر سهام بازار ارزنده شده و شرکت‌های حقوقی و سهامداران حرفه‌ای به سوی خرید سهام روی آورده‌اند و هم اکنون نوبت عرضه سهام شرکت‌های بزرگ در بورس است تا هم به بازار عمق ببخشند و هم نقدینگی موجود به‌بازار را جهت اجرای پروژه‌های تولیدی در شرکت‌های بورس و فرابورس به‌کارگیرند. از طرفی وزیر کار قبلاً به فارس گفته بود امسال تا پایان سال تا سقف ۴۰ درصد از سهام شستا یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های بورسی را در بورس عرضه می‌کنیم تا از قانون معافیت از بررسی حساب‌های سال‌های قبل این شرکت برخوردار شویم. امروز گرچه شاخص کل بورس و شاخص قیمت با معیار وزنی. ارزش آن صدم درصد کاهش یافت، اما در عوض شاخص کل با معیار هموزن و شاخص قیمت با معیار هموزن امروز ۱۰۴ درصد رشد کردند. همچنین شاخص آزاد شناور بورس امروز ۲۱ صدم درصد رشد کرد، شاخص بازار اول بورس ۳۳ صدم درصد کاهش یافت و شاخص بازار دوم بورس ۲۵ صدم درصد افزایش یافت. امروز نمادهای مخابرات ایران و کشتیرانی جمهوری اسلامی بیشترین اثر افزایشی در شاخص کل بورس را داشتند و در طرف دیگر نمادهای پتروشیمی خلیج فارس، گل گهر، شستا، پالایش نفت اصفهان و پالایش نفت تهران به ترتیب بیشترین اثر کاهشی بر شاخص بورس را داشتند. نمادهای پرتراکش در بورس شامل شستا، ملی مس ایران، تولید برق آبادان، زرمارکون، بانک تجارت، ایران خودرو و پالایش نفت اصفهان بودند.

امروز در فرا بورس ایران هم شاخص کل در پایان معاملات ۲۰۵ واحد رشد کرده و به رقم ۹۶ هزار و ۴۳۱ واحد رسید. /فارس

**با بهره‌برداری رسمی از راه آهن خواف-هرات حاصل می‌شود**

## ایران در مسیر تجارت ترانزیتی کشورهای منطقه



عکس: وزارت راه و شهر سازی

**درآمد ترانزیت ریلی هم تراز درآمد نفتی**

یکی از منابع درآمدی

مهم برای ایران، با توجه به موقعیت استراتژیک، ترانزیت کالا است. از گذشته تا الان درآمد ارزی ما بیشتر متکی بر درآمدهای نفتی است. اما موقعیت‌های دیگری هم برای کشور وجود دارد که درآمدهایی در تراز درآمدهای نفتی با بیش‌تر از آن را کسب کنیم. یکی از این موقعیت‌ها گسترش ترانزیت ریلی است.

ایران موقعیت راهبردی دارد، در محل اتصال ۳ قاره واقع شده و از قرن‌های گذشته محل عبور کالاهای بین‌المللی به ممالک مختلف بوده است. ایران همیشه شاهراه ترانزیتی بوده است. به‌دلایلی، مدتی نقش ایران در تجارت بین‌الملل تحت‌الشعاع قرار می‌گیرد و تقریباً این نقش محو می‌شود. ما الان به‌دنبال احیای این نقش هستیم. چند مسیر کلي ترانزیتی را می‌توانیم در نظر بگیریم که ایران در این مسیرها نقش ویژه را ایفا می‌کند. این مسیرها هم درآمد بالایی برای ایران دارد و هم موقعیت سیاسی و ژئوپلیتیک ایران را در منطقه افزایش می‌دهد.

یکی از این محورها، محور شمال-جنوب است. ایران در این مسیر روسیه، کشورهای CIS و آذربایجان را به خلیج فارس متصل می‌کند. کشورها در انتظار تکمیل این مسیر هستند. مسیر دیگر اتصال کشورهای شرق آسیا به غرب از طریق ایران و کریدور شرق-غرب است. این مسیر اتصال ریلی چین و بالعکس از راه ایران را بر عهده دارد. خط آهن خواف-هرات هم در همین مسیر تعریف می‌شود. مسیر ریلی شرقی-غربی در چند مسیر تعریف می‌شود. مسیر ریلی سرخس – مرز رازی و سرخس تا مدیترانه از عراق و سوریه دو مسیر دیگر کریدور شرقی- غربی است.

یکی از مسیرهایی که چین را به ایران متصل می‌کند کشور افغانستان است. خواف –هرات اولین قدم برای این اتصال است تا کشورهای شرقی راه‌آهن خواف-هرات شرقی متصل کند. این یک نقش خواف –هرات که به سود هر دو کشور است، خروج افغانستان از محصور بودن در خشکی است. ایران دسترسی افغانستان به آب‌های آزاد را میسر می‌دهد. بخش خصوصی در قالب یک شرکت با کنسرسیومی از شرکت‌ها، یا با سرمایه‌های مردمی از طریق بازار سرمایه، سرمایه را جمع می‌کنند.

در این مدل بخش خصوصی متولی ساخت می‌شود و دولت به ساخت ورود نمی‌کند. ساخت راه‌آهن توسط بخش خصوصی بهینه‌تر، بهتر و با صرفه‌جویی بالاتری است. اداره و بهره‌برداری هم بهره‌ده بخش خصوصی است.

بهره‌برداری ریلی داخل کشور ساماندهی شده است. بهره‌برداری خطوط ریلی داخلی یک سوم میانگین کشورهای توسعه یافته است. این موضوع راه‌آهن ما را از اقتصادی بودن انداخته است. اگر بهره‌وری ریلی را بالا ببریم و قیمت سوخت بویژه گازوئیل هم به قیمت واقعی برسد، جابه‌جایی ریلی و سرمایه‌گذاری در ریل حتی در خطوط داخلی هم توجیه اقتصادی دارد.

مسافری هم دارد گفت: راه‌اندازی قطارهای مسافری بین هرات –مشهد –تهران می‌تواند گامی دیگر برای توسعه حمل‌ونقل ریلی و گردشگری باشد. زيارتی و ساير شقوق گردشگری باشد.

و تاجیکستان متصل می‌کند. در واقع ویژگی‌های این خط آن را به یکی از طرح‌های مهم ملی و بین‌المللی تبدیل کرده که موجب افزایش ارزآوری اقتصادی و انتقال ارزان و به صرفه کالا و خدمات برای دو کشور ایران و افغانستان می‌شود و علاوه بر افزایش ثبات، امنیت و معیشت در منطقه، در افزایش اشتغال نقش زیادی دارد.

**■ خطوط ترانزیتی ایران**

توسعه حمل‌ونقل ریلی به‌خاطر کم هزینه بودن و بالاترین سطح ایمنی، مورد توجه کشورها است. البته علاوه بر مسیرهای داخلی، توسعه مسیرهای ترانزیتی برای هر کشوری مزیتی دیگر است. مسیرهای ترانزیتی، با توجه به درآمدزایی ارزی، اهمیت بالایی برای کشورها دارد. در بیشتر کشورهای توسعه یافته، بیشترین نقل‌وانتقال بار از مسیر ریلی است. به همین جهت کشورها، در کنار توسعه شبکه ریلی داخلی اتصال شبکه داخلی به شبکه‌های بین‌المللی را مد نظردارند. برای داشتن مسیرریلی ترانزیتی، موقعیت جغرافیایی کشورها اهمیت دارد. علاوه بر آن ثبات، پایداری و امنیت عامل در جذب بار از مسیر ترانزیتی است. ایران با داشتن تمام این مشخصه‌ها، از جمله کشورهایی است که در عبور و حمل بار تجاری کشورهای منطقه و همچنین کشورهای واقع در شمال، جنوب و شرق آسیا نقش مهمی دارد.

ایران حاضر دو مسیر ترانزیتی اصلی کشور، که ایران را به مناطق دیگر متصل می‌کند مسیر ترانزیتی شمال- جنوب و شرق به غرب است. در مسیر شمال- جنوب راه‌آهن ایران از بندر جنوبی (بندرعباس و چابهار) و سپس از مسیر ریلی به بنادر شمالی (آستارا) و از آنجا به جمهوری آذربایجان و روسیه و کشورهای اروپایی می‌رسد.

مسیر ترانزیت ریلی شمال جنوب از بندرعباس تا رشت در دست بهره‌برداری است. و خط رشت-کاسپین-آستارا در دست ساخت است تا این خط تکمیل شود. از طرف دیگر با ساخت راه‌آهن چابهار-زاهدان، این خط نیز از مسیر دیگر به کریدور شمال- جنوب متصل می‌شود.

مسیر ترانزیتی دیگر در کشور مسیر غربی- شرقی است. این کریدور اکنون با تکمیل راه‌آهن ایران-افغانستان اهمیت دو چندان می‌برای دو کشور هم برای کشورهای شرق آسیا دارد. ۵ مسیر ریلی ترانزیتی در کشور در حال حاضر در حال ساخت است که بهره‌برداری از آنها اتصال ایران به اروپا، دریای مدیترانه و آب‌های جنوب (مسیر چین) را از مسیر ریلی امکان پذیر می‌کند.

مهم‌ترین خطوط ترانزیت ریلی داخلی در دست احداث عبارتند از: طرح‌های راه‌آهن کرمانشاه – خسروی (ترانزیت به عراق) – بستان آباد – تبریز (ترانزیت به ترکیه و آذربایجان و از آنجا به اروپا)، رشت – آستارا (ترانزیت به آذربایجان و از آنجا به روسیه و شمال اروپا)، چابهار – زاهدان – مشهد (ترانزیت به کشورهای آسیای میانه) و راه‌آهن رشت – کاسپین (ترانزیت به کشورهای حوزه دریای خزر). این خطوط مکمل کریدور ریلی غرب به شرق (و بالعکس) و شمال به جنوب (و بالعکس) است.

**■ اهمیت راه‌آهن ایران-افغانستان**

حمید عزت آبادی پور، رئیس کمیسون لاستیک و حمل‌ونقل اتاق بازرگانی در گفت‌وگو با «ایران»، توسعه خط ترانزیتی در ایران را برای ایران حیاتی دانست و گفت: ایران به‌خاطر موقعیت جغرافیایی و همسایگی با کشورهای مختلف، از جمله کشوری که به دریا راه ندارد، جایگاه ویژه‌ای در منطقه دارد. برای حمل کالاهای این کشورها به‌نقاط مختلف جهان، ایران پتانسیل ویژه‌ای دارد. اما استفاده از این ظرفیت در دهه‌های گذشته مطلوب نبوده است. هرچند در برخی سال‌ها پیشرفت خوبی در توسعه مسیر ترانزیتی و افزایش آمار ترانزیت را داریم اما در بسیاری سال‌ها افزایش

**سهیای پادگاری**  
خبرنگار

راه‌آهن خواف- هرات به‌طول ۲۲۵ کیلومتر شامل چهار قطعه است که بخش واقع در ایران (قطعه یک و دو) جمعاً به‌طول ۷۶ کیلومتر از خواف تا مرز شمشیت در استان خراسان رضوی واقع شده است. در ادامه قطعات سوم و چهارم در کشور افغانستان واقع هستند که قطعه سوم آن به‌طول ۶۲ کیلومتر از مرز شمشیت تا ایستگاه روزنگ ادامه یافته و قطعه ۴ آن نیز از ایستگاه روزنگ تا شهر هرات به‌طول ۸۵ کیلومتر می‌باشد. ۳ قطعه از این خط را ایران ساخته است. یعنی یک قطعه از داخل خاک افغانستان را هم ایران ساخته است. ساخت قطعه چهارم از روزنگ تا هرات در تعهد کشور افغانستان است.

این خط ریلی در نهایت به‌فرودهگاه هرات می‌رسد. خط آهن ایران-افغانستان را ۳ قطعه‌ای که افتتاح شده ۷ ایستگاه دارد که ۵ ایستگاه در ایران و ۲ ایستگاه در افغانستان واقع شده است. ایستگاه شمشیت در پایانه مرزی قرار گرفته است.

محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی در گفت‌وگو با «ایران» ساخت خط آهن ایران-افغانستان را «با رویکرد تقویت پیوند دو ملت ایران و افغانستان که تمدن و فرهنگي مشترک دارند» ارزیابی کرد و گفت: این راه‌آهن با هدف بازسازی دیواره کشور دوست و برادر افغانستان در سال ۱۳۸۵ در تقاضی بین دو کشور، احداث شده است.

وزیر راه و شهرسازی خاطرنشان کرد: در احداث این خط راه‌آهن علاوه بر توسعه و تقویت روابط اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی دو کشور با تسهیل صادرات و واردات کالا و مسافرت بین دو کشور و دسترسی مناسب ریلی افغانستان از طریق ایران به دیگر مناطق بین‌المللی اعم از آب‌های آزاد جنوب، منطقه قفقاز، ترکیه، عراق و اروپا، پوشش خدمات ترابری ریلی برای حدود ۱۰۵ میلیون نفر از مردم افغانستان در منطقه هرات بوده است.

**■ افغانستان به آب‌های آزاد رسید**

خط آهن ایران-افغانستان بخش مهمی از کریدور ترانزیتی غرب-شرق و بالعکس است که قرار است در نهایت ایران را به چین و افغانستان از مسیر ریلی به هند، ترکیه و اروپا متصل کند. مهم‌ترین ویژگی این خط بازشدن دسترسی افغانستان از طریق ایران به آب‌های آزاد و بنادر ایران است.

خط آهن خواف-هرات از ایستگاه خواف آغاز می‌شود. این خط از طریق راه‌آهن بافق – مشهد به شبکه ریلی ایران، به استان‌های دیگر کشور و مرزهای تحت پوشش ریلی متصل می‌شود. مقصد اصلی جابه‌جایی بار از راه‌آهن خواف-هرات، شهرهای مشهد، تهران و بندرعباس (برای انتقال بارهای وارداتی به صادرات افغانستان) است. علاوه بر این افغانستان از این طریق به کشورهای حوزه قفقاز، حوزه دریای خزر و آب‌های آزاد جنوب ایران و با تکمیل این خط غرب، در آینده به کشورهای سوریه و دریای مدیترانه دسترسی خواهد داشت.

از مسیر دیگر، این خط از طریق راه‌آهن در دست اجرای چابهار – زاهدان – مشهد، از شرق کشور به کریدور ترانزیتی ریلی جدید شمال – جنوب متصل خواهد شد. در حال حاضر راه‌آهن خواف-هرات از مسیر راه‌آهن بافق – مشهد به کریدور شمال – جنوب متصل است. از راه‌آهن خواف-هرات افغانستان به ترکیه و اروپا متصل می‌شود. همچنین راه‌آهن خواف-هرات در آینده شبکه ریلی ایران را به شبکه ریلی چین از طریق راه‌آهن ازبکستان



علی فثانی  
کرشنش  
حمل‌ونقل ریلی

**باید داشت**

رئیس کمیسون حمل‌ونقل اتاق

با اشاره به ساخت راه‌آهن خواف-هرات گفت: در بین کشورهای همسایه قطعاً افغانستان مهمترین کشوری است که به صادرات و واردات محموله‌ها نیاز دارد. همچنین افغانستان به‌عنوان کشور دوست، برای ما از نظر مباحث سیاسی، اقتصادی و امنیتی اهمیت دارد. خبر افتاد راه‌آهن ایران-افغانستان امید زیادی برای گسترش تجارت دو کشور ایجاد کرده است. خوشبختانه این خط به‌داخل خاک افغانستان پیش رفته است. امید دارم ایران در ادامه ایجاد خطا هرات حتماً از امکانات خود استفاده کند تا تکمیل خط تسهیل شود.

او خاطرنشان کرد: انتظار این است که بعداز بهره‌برداری، برنامه‌ریزی برای سیرو حرکت منظم قطارها برای حمل بار از نقاط مختلف تسهیل شود تا مسائل تجاری افغانستان حل شود و همچنین استفاده از منافع افزایش تجارت افغانستان برای ایران حاصل شود. وصل شدن راه‌آهن ایران به افغانستان به این مفهوم است که افغانستان از طریق ریل به اروپا و کشورهای جنوب باختری و ساده‌تر می‌تواند تجارت داشته باشد.

رئیس کمیسون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی افزود: ایران قبلاً هم مسیرهای ترانزیتی را در اختیار کشورها قرار داده است. اما در مسیرهای جاده‌ای که به پایانه‌های مرزی وصل می‌شود، به‌خاطر حضور دستگاه‌های مختلف، حمل‌ونقل کند و ترانزیت مختل شده است برای مثال، بار وارداتی افغانستان که از بنادر چین در کمتر از یک ماه به بندرعباس می‌رسید به‌خاطر موانع متعدد که ایجاد شده است، بیش از یک ماه طول می‌کشد این بار مسیر جاده‌ای را از ایران تا افغانستان طی می‌کند.

همین موضوع باعث شکایت و نارضایتی تجار افغانستانی شده است. اما دولت اخیراً تصمیم خوبی گرفته است و مسئولیت پایانه‌ها را به وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری سپرده است تا ترانزیت از ایران تسهیل شود. اما در هر صورت راه‌آهن نقش محوری دارد و با توجه به تسهیلاتی که گمرک برای راه‌آهن ایجاد کرده سرعت حمل کالا از ایران افزایش می‌یابد.

به گفته عزت آبادی پور، افغانستان یکی از مقاصد صادراتی ایران است. و همسایگی با کشورهای مختلف، فولاد، مواد معدنی، سیمان و کالاهای کشاورزی از ایران به افغانستان صادر می‌شود. به توجه به اینکه فولاد، سیمان و... کالاهای سنگینی است حمل این کالاها با قطار، سرعت حمل و همچنین حجم بار را افزایش می‌دهد که بسیار اقتصادی است. این نکته بسیار خوبی برای توسعه صادرات کشور ترانزیت را

افزایش می‌یابد.

به گفته عزت آبادی پور، افغانستان یکی از مقاصد صادراتی ایران است. و همسایگی با کشورهای مختلف، فولاد، مواد معدنی، سیمان و کالاهای کشاورزی از ایران به افغانستان صادر می‌شود. به توجه به اینکه فولاد، سیمان و... کالاهای سنگینی است حمل این کالاها با قطار، سرعت حمل و همچنین حجم بار را افزایش می‌دهد که بسیار اقتصادی است. این نکته بسیار خوبی برای توسعه صادرات کشور ترانزیت را

افزایش می‌یابد.

به گفته عزت آبادی پور، افغانستان یکی از مقاصد صادراتی ایران است. و همسایگی با کشورهای مختلف، فولاد، مواد معدنی، سیمان و کالاهای کشاورزی از ایران به افغانستان صادر می‌شود. به توجه به اینکه فولاد، سیمان و... کالاهای سنگینی است حمل این کالاها با قطار، سرعت حمل و همچنین حجم بار را افزایش می‌دهد که بسیار اقتصادی است. این نکته بسیار خوبی برای توسعه صادرات کشور ترانزیت را

افزایش می‌یابد.