

از نظر تاریخی
شرق ایران و غرب
افغانستان، مسیر
جاده ابریشم
قدیم است که پس
از قرن هجدهم
از رونق افتاده و
افغانستان سعی
دارد تا با پیوستن به
شبکه ریلی ایران از
حصرزئوپلیتیکی
خود خارج شده و
به آب‌های آزاد از
طریق دریای عمان
و در نهایت هند و
اروپا دسترسی پیدا
کند

(ب) طرح خط آهن چمن-اسپین بولدک: طرح خط آهن چمن-اسپین بولدک به طول ۱۱ کیلومتر در سال ۲۰۲۰ مطرح شده است. با عملیاتی شدن این طرح، ترانزیت کالا بین دو کشور افغانستان و پاکستان از استان قندهار افزایش پیدا می‌کند. همچنین این خط آهن قرار است تا شهر قندهار ادامه پیدا کند.^{۱۱}

(ج) طرح خط آهن هرات-تورغندی: طرح خط آهن هرات-تورغندی در سال ۲۰۱۶ مطرح شده و مورد بررسی قرار گرفته است. با بهره‌برداری این پروژه، افغانستان از هرات به ترکمنستان و از آن-جا به آسیای میانه دسترسی پیدا خواهد کرد. این خط آهن ۲۰۰ کیلومتر طول دارد و از تورغندی در مرز ترکمنستان به میدان هوایی هرات خواهد رسید.^{۱۲}

(د) خط آهن هرات-مزارشریف: این پروژه به طور جدی در سال ۲۰۱۸ و با اعلام همکاری از پاکستان مطرح شده است. در ابتدای این طرح، از پاکستان اعلام کرد که ۵۰۰ میلیون دلار از کل (حدود یک میلیون دلار) هزینه احداث این مسیر ۶۵۷ کیلومتری را خواهد پرداخت.^{۱۳} همچنین در سال ۲۰۲۱ مذاکراتی بین دو کشور ایران و افغانستان برای اجرای این طرح توسط بخش خصوصی ایران انجام شد.^{۱۴} با روی کار آمدن طالبان، این گروه در ماه مه سال ۲۰۲۳ اعلام داشته است که قصد دارد پروژه اتصال مزارشریف-هرات-قندهار را به طول ۱۴۶۸ کیلومتر اجرایی سازد.^{۱۵}

راه آهن خواف-هرات و فرصت‌های ایران برای توسعه ساختار ریلی افغانستان

همانطور که توضیح داده شد، پروژه خط آهن هرات-خواف، به طول ۲۲۵ کیلومتر بین دو شهر هرات و خواف احداث شده است. این پروژه دارای چهار قسمت بود که سه قسمت آن توسط ایران و ساخت قسمت چهارم نیز توسط دولت افغانستان به عهده گرفته شد. قطعه اول و دوم این پروژه شهر خواف را به شمتیغ در افغانستان متصل ساخته و ۷۸ کیلومتر طول دارد. قطعه سوم از شمتیغ تا روزنک به طول ۶۲ کیلومتر بوده و دسترسی ریلی به معدن آهن غوریان را میسر می‌سازد و در نهایت، قطعه چهارم از روزنک تا هرات را به یکدیگر متصل ساخته است. این خط آهن به طور سالانه ظرفیت جابه‌جایی ۶ میلیون تن بار و یک میلیون نفر مسافر را دارد که دولت ایران برای ساخت آن ۴۳۰ میلیارد تومان هزینه کرده است. به گفته مقامات افغانستان، به این پروژه حدود ۶۵ میلیون افغانی خسارت وارد شده که در نتیجه سرقت وسایل و تخریب خطوط ریل بوده است. به گفته بخت‌الرحمن شرافت، رئیس اداره خط آهن افغانستان، وسایل مخابراتی این پروژه از سوی افراد ناشناس دزدی و یا تخریب شد به طوری که در برهه‌ای، خطوط ریلی و غیرریلی آن نیز از بین رفته و نیاز به ترمیم داشت.^{۱۶} پس از روی کار آمدن طالبان، مقامات دو کشور مجدداً پروژه ترمیم قسمت‌های آسیب دیده را از سر گرفتند.

اهمیت بهره‌برداری و فعالیت راه آهن خواف-هرات برای دو کشور در موضوعات متعددی تبلور یافته است. از نظر تاریخی شرق ایران و غرب افغانستان، مسیر جاده ابریشم قدیم است که پس از قرن هجدهم از رونق افتاده و دو کشور سعی دارند این مسیر تاریخی را مجدداً احیا کنند. افغانستان سعی دارد تا با پیوستن به شبکه ریلی ایران از حصرزئوپلیتیکی خود خارج شده و به آب‌های آزاد از طریق دریای عمان و در نهایت هند و اروپا دسترسی پیدا کند. افغانستان ساخت راه آهن خواف-هرات را مقدمه‌ای برای استفاده از مسیر ریلی ایران برای دسترسی به ظرفیت ترانزیتی بندر چابهار تلقی می‌کند. حصرزئوپلیتیکی، برای منطقه شرقی ایران نیز وجود دارد، چرا که سبب شده تا ایران سعی داشته باشد از مسیر افغانستان به صورت مستقیم به چین (از