

گزارش «ایران» از بزرگترین کریدور کشور با رویکرد ترانزیت ترکیبی ریلی، زمینی و هوایی در گفت و گو با رئیس هیأت مدیره منطقه ویژه اقتصادی سرخس

سرخس؛ کریدوری در چهار راه جهان

گزارش

یوسف حیدری

خبرنگار



سرخس یک چهارراه جهانی است؛ چهارراهی که جنوب و شمال، شرق و غرب را به هم متصل می کند. این کریدور کوتاه ترین، امن ترین و یکپارچه ترین مسیر انتقال کالا است؛

منطقه ویژه اقتصادی سرخس یکی از کریدورهای اصلی برای ترانزیت کالا است. این کریدور و مسیر ترانزیتی که ۲۵ سال قبل افتتاح شد، امروز و بعد از جنگ روسیه با اوکراین مورد توجه ویژه روس ها قرار گرفته است. خرداد ماه امسال خبر ترانزیت ۵۹ واگن زغال سنگ روسیه از مسیر ریلی سرخس به هند اتفاق مهمی بود که نشان از اهمیت این کریدور برای انتقال کالا از شرق به غرب و جنوب دارد. سرخس یک چهارراه جهانی است؛ چهارراهی که جنوب و شمال، شرق و غرب را به هم متصل می کند. از ابتدای امسال نیز تاکنون بیش از ۲۸۲ هزار تن انواع کالا از طریق کریدور و خطوط ریلی و جاده های مرز سرخس ترانزیت شده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، رشد چشمگیری داشته است. منطقه ویژه اقتصادی سرخس، بزرگترین کریدور با رویکرد ترانزیت ترکیبی ریلی، زمینی و هوایی در کشور و تنها منطقه ای در ایران محسوب می شود که هر دو مسیر ریلی عریض و نرمال را در خود گنجانده و تاکنون حدود ۵۰ کیلومتر مسیر ریلی را در منطقه تا نقطه صفر مرزی ایجاد کرده است.

کوتاه ترین، امن ترین و یکپارچه ترین مسیر انتقال کالا

محمد رضا برهمند رئیس هیأت مدیره منطقه ویژه اقتصادی سرخس در گفت و گو با «ایران» از اهمیت این کریدور و نگاه ویژه روسیه بعد از جنگ اوکراین به این کریدور و همچنین سرمایه گذاری چینی ها برای انتقال کالا از این مسیر به اروپا گفت. وی با بیان اینکه سرخس و جمهوری اسلامی ایران در مسیر دو کریدور اصلی و در میان کریدورهای اصلی حمل و نقل بار قرار دارد، گفت: یکی از این کریدورها شمال به جنوب است که از طریق آن بار از روسیه به مقصد پاکستان، هند و آب های خلیج فارس منتقل می شود و دیگری شرق به غرب که خط انتقال کالاهای تولید چین به اروپا است و در این مسیر امکان دارد چینی ها کالاهاایشان را به خلیج فارس و از آنجا به اروپا بفرستند. این دو کریدور اصلی هر کدام تقریباً دو یا سه سال دارند. مثلاً در کریدور شرق به غرب از چین به اروپا کالا فرستاده می شود و در کریدور شمالی از مسیر روسیه و اوکراین بار به اروپا منتقل می شود. البته ساختارهای این کریدور به دلیل جنگ اوکراین و روسیه از بین رفته است. کریدور میانی که مسیر استانه در قزاقستان و آذربایجان به سمت اروپا را دنبال می کند و کریدور سوم که کریدور جنوبی نام دارد، مسیر سرخس است که کالا از قزاقستان و ازبکستان و ترکمنستان عبور می کند و با عبور از ایران به ترکیه و اروپا می رود. باتوجه به از بین رفتن کریدور شمال و مسدود بودن آن کریدور میانی به عنوان کریدور جایگزین انتخاب شد. اما به دلایل محدودیت های جغرافیایی که بار باید از روی قطار به کشتی منتقل می شد و دوباره در باکو آذربایجان مسیر ریلی را ادامه می داد تا به دریای سیاه برسد، هزینه این انتقال زیاد بود و علاوه بر آن ظرفیت جابه جایی بار کم تر که به همین دلیل تجار به کریدور جنوبی رو آوردند. این کریدور کوتاه ترین، امن ترین و یکپارچه ترین مسیر انتقال کالا است، مسیری که از مرز قزاقستان و چین شروع می شود و از کشورهای قزاقستان و ازبکستان و ترکمنستان عبور می کند

از مرز سرخس به سمت ترکیه یا جنوب می رود. برهمند در ادامه گفت: نکته مهم اینجاست که عرض ریل قطار در کشورهای اتحاد جماهیر شوروی و در حوزه آسیای مرکزی با عرض ریل در ایران و ترکیه و اروپا متفاوت است. عرض ریل در کشورهای مشترک المنافع (سی آی اس) با این کشورها متفاوت است. اما نقطه تلاقی این ریل ها در سرخس است. سرخس محلی است که ریل عرضی تبدیل به ریل نرمال می شود. چینی ها در سرخس سرمایه گذاری کردند چون متوجه شدند که تلاقی اینجاست. همچنین کشور ما نیز سرمایه گذاری داخلی و خارجی در این زمینه انجام داده است.

سرخس چهار راه جهانی

وی با اشاره به حل مشکل تقاطع راه آهن های کشورهای سی آی اس با راه آهن ایران افزود: بهترین راه این است که چرخ های قطار را عوض می کنند که تکنیسین های ما و کارگاه تعویض چرخ در سرخس مستقر است و ظرفیت آن یک ساعت و نیم چرخ قطار را عوض کرده و برای این مسیر آماده می کنند تا به مقصد برود. قطار در مقصد بار را تخلیه می کند و دوباره برمی گردد و در سرخس همان چرخ های قدیمی به واگن ها متصل می شود و به کشور مبدأ می رود. ما در منطقه ویژه اقتصادی سرخس که دولت سرمایه گذاری کرده است، آمدم یک بخش ریل عریض آسیای میانه را داخل سرزمین خودمان و از این طرف ریلی نرمال ایران را به داخل مرزهای آنها بردیم. در محل تلاقی ترانشیپ بار از روی قطار کشورهای حوزه سی آی اس به قطار جمهوری اسلامی یا قطارهای ترکیه انجام می شود. قطار اول به مبدأ باز می گردد و قطار دوم مسیر را ادامه می دهد. در مسیر

۷۲

درصد

مزیت دیگر کریدور سرخس علاوه بر قطار که ۷۲ درصد ترانزیت کشور را انجام می دهد ترانزیت جاده ای است. تجاری که بارشان با قطار می آید می توانند با کامیون منتقل و یا آن مسیر را ادامه دهند

+



عکس: ایرنا

ابر پروژه ریلی کشور با راه آهن رشت - کاسپین تکمیل شد

خط جدید تجارت با پیوند دریای شمال و جنوب

ایران زمین - پروژه خط آهن رشت-کاسپین بالاخره پس از ۱۸ سال انتظار در ایستگاه پایانی است و با گرامیداشت نام و یاد شهید جمهور توسط سرپرست ریاست جمهوری در مدار خدمت قرار گرفته است. سومین ابرپروژه ریلی کشور علاوه بر اتصال بندر گیلان به شبکه ریلی، پازل ترانزیتی کشور در کریدور شمال به جنوب را تکمیل کرده و دریاهای شمال و جنوب را به یکدیگر متصل خواهد کرد. خط راه آهن رشت-کاسپین به طول ۳۷ کیلومتر (رشت-پیراوار ۲۵.۳ کیلومتر، ۰.۷ تا بندر کاسپین و ۲ کیلومتر داخل منطقه آزاد انزلی)، یکی از مهم ترین مسیرهای ریلی کشور و آخرین حلقه اتصال کریدور شمال به جنوب محسوب می شود که به همت دولت سیزدهم به ثمر نرسیده و صدای سوت قطار باری را در منطقه آزاد و بندر کاسپین به مقصد خلیج فارس و منطقه ویژه اقتصادی ظنن انداز کرده است؛ پروژه ای راهبردی و مهم که علاوه بر ایجاد کریدور ریلی جدید برای صادرات و واردات کشور و ترانزیت کالا از مناطق شمالی کشور به خلیج فارس و آب های آزاد بین المللی، تحولی بزرگ در تجارت ایران با خاورمیانه، اوراسیا و آسیای میانه ایجاد کرده و موجبات شکوفایی اقتصادی در منطقه آزاد انزلی، استان گیلان و کل کشور را فراهم کرده است.

تین ترانزیت رکورد زد. بر این اساس پیش بینی می شود تا پایان امسال رقم ۲۰ میلیون تن ثبت شود و یکی از آرزوهای دیرینه رهبر معظم انقلاب توسط رئیس جمهور شهید و همکارانش به انجام برسد. وی با اشاره به رشد ۵۸ درصدی ترانزیت راه و شهرسازی و مدیران استان گیلان و مقامات کشورهای حاشیه دریای خزر در منطقه آزاد انزلی انجام و عملیات تخلیه و بارگیری این خط ریلی به صورت نمادین انجام شد؛ پروژه ای که به باور بسیاری از کارشناسان اقتصادی نقش بسزایی در تسریع صادرات و واردات جمهوری اسلامی ایران به کشورهای فدراتیو روسیه و جمهوری های قفقاز و آسیای ازبکستان و شمال اروپا ایفا کرده و قادر است در سال نخست ۳ میلیون تن و در سال های بعد تا هفت میلیون تن کالا جابه جا کند.

رشد ۵۸ درصدی ترانزیت کشور

عملیات اجرایی این ابرپروژه اگر چه ۱۸ سال پیش آغاز شد اما تا سال ۱۳۹۸ تنها ۳ درصد پیشرفت فیزیکی داشت. ۵ سال پیش عملیات احداث کریدور سرخس و به صورت ریلی انجام گرفت. این انتقال قطره چکانی اعتبارات به سرانجام نرسید؛ رویه ای که با روی کار آمدن دولت آیت الله رئیسی تغییر پیدا کرد و با تزریق اعتبارات کلان تکمیل شد و به سرانجام رسید.

مهراد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی در آیین افتتاح پروژه راه آهن رشت-کاسپین گفت: «ترانزیت جاده ای کشور که در سال ۱۴۰۱ کمتر از ۱۰ میلیون تن بود، در سال ۱۴۰۲ به حدود ۱۵ میلیون تن رسید و در سه ماهه اول سال جاری نیز با رقم ۵.۵ میلیون

اعتبارات در دولت سابق برای مدتی تعطیل شد و پس از سفر رئیس جمهور شهید به استان گیلان مجدد آغاز به کار کرد و به سرانجام رسید. فکور یکی از سخت ترین مراحل تکمیل پروژه را ساخت قطعه ای در منطقه شالیزاری دانست و تصریح کرد: «ریل قاشقی به منظور افزایش ایمنی و جلوگیری از خطر خروج از خط وسیله نقلیه و مهار کردن هر چه بیشتر لبه چرخ، در اسکله های رورو مورد استفاده قرار گرفته است.» معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری گیلان در خصوص مزایای افتتاح سومین ابرپروژه ریلی کشور گفت: «این ابرپروژه پل ارتباطی کشورهای اروپایی با اقیانوس هند و خلیج فارس محسوب شده و ظرفیت بسیار خوبی برای منطقه و استان پدید خواهد آورد؛ پروژه ای که ظرفیت بسیار خوبی برای اتصال آسیا به اروپا پدید آورده و در بحث ترانزیت کالا از مسیر ایران به کشورهای اروپایی و روسیه نقش مهمی ایفا خواهد کرد.»

اتصال کریدور جنوب به شمال

راه آهن رشت-کاسپین در حالی با تزریق ۱۸۰۰ میلیارد تومان اعتبار در مدار خدمت قرار گرفته که به یاور بسیاری از کارشناسان اقتصادی، پس از تکمیل زیرساخت های کریدور شمال به جنوب، یکی از مهم ترین راهبردهای دیپلماسی اقتصادی ایران تحقق پیدا کرده است و همزمان با اتصال دو دریای شمالی و جنوبی ایران به خطوط ریلی جدید، شاهد گسترش مناسبات حمل و نقل ترکیبی میان کشورهای اوراسیا و حاشیه دریای خزر با کشورهای جنوبی خلیج فارس و اقیانوس هند خواهیم بود.

معرفی پروژه

راه آهن رشت- کاسپین



اتصال منطقه آزاد کاسپین به شبکه ریلی کشور



اشتغالزایی و رونق اقتصادی



تکمیل کریدور ریلی / دریایی شمال - جنوب کشور



ایجاد حمل و نقل ترکیبی



توسعه صنعت گردشگری

اهداف اجرای پروژه

عنوان

طول

هزینه کرد

ارزش روز

تعداد خطوط

پیمانکاران زیرساز

پیمانکاران روساز

پیمانکار ساختار

پیمانکار ارتباطات

مهندسان مشاور

تعداد پل های بزرگ

طول کل پل های

تعداد پل های کوچک

طول کل پل های

تعداد تقاطع ها

تعداد ایستگاه

مساحت ایستگاه

طول فیبر نوری