



عکس: ایرنا

## کریدور محور شرق به پیشرفت ۷۰ درصدی رسید از چابهار تا سرخس؛ بدون توقف

طرح راه‌آهن زاهدان - ایرانشهر - چابهار - میلک - سرخس یکی از طرح‌های مهم ملی در حال اجرا در سیستان و بلوچستان است که تکمیل و راه‌اندازی آن تحولات چشمگیری را در ارتباطات تجاری کشورهای مختلف و توسعه و پیشرفت استان‌های جنوب شرق کشور به دنبال دارد. این طرح دومین اقدام در طرح ارتقای کریدور ترانزیتی شمال به جنوب است. همچنین این طرح عظیم تاکنون پیشرفت خوبی داشته و مجموعه زیرسازی و روسازی آن پیشرفت حدود ۷۰ درصدی داشته است. اتصال ریلی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه به آب‌های آزاد جنوب، ایجاد محور ریلی ترانزیتی شرق کشور، فعال‌سازی کریدورهای ریلی کشور و بهره‌گیری مناسب از ظرفیت‌های بندر شهید بهشتی چابهار از جمله مهم‌ترین اهداف اجرای این خط ریلی است.

به منظور افتتاح هر چه زودتر این ابر پروژه ریلی کشور از چابهار تا خاش تاکنون منابع اعتباری خوبی تزریق شده و هم‌اکنون در ۱۶ جبهه کاری در حال انجام است و در نهایت چابهار را به نئین ترانزیتی منطقه تبدیل خواهد کرد.

### ۹۰ درصد جابه‌جایی کالا و ۱۰ درصد مسافر

خط ریلی چابهار - زاهدان - میلک - سرخس - ۹۰ درصد برای جابه‌جایی کالا و ۱۰ درصد برای مسافر پیش‌بینی شده که این خط ریلی به طول ۶۱۰ کیلومتر در سال ۱۳۸۹ کلنگ‌زنی شد و در مجموع یک‌هزار و ۶۴۰ کیلومتر است که در آینده نقش مهمی در جابه‌جایی کالا و مسافر دارد.

این خط ریلی از دروازه شرقی اسکله شهید بهشتی چابهار آغاز شده و با عبور از شهرستان‌های کنارک، نیکشهر، ایرانشهر و خاش در نهایت به میلک در شمال استان سیستان و بلوچستان می‌رسد و پس از آن برای ارتباط با کشورهای آسیای میانه به سرخس متصل می‌شود.

راه‌آهن زاهدان به سرخس، دومین اقدام در طرح جهش کریدور ترانزیتی شمال به جنوب است که تنها بندر اقیانوسی منطقه را به اصلی‌ترین مرز ترانزیت ریلی کشور یعنی سرخس متصل و سپس ترکمنستان و چهار کشور دیگر آسیای مرکزی را از طریق خطوط ریلی به اقیانوس هند وصل می‌کند به گونه‌ای که می‌توان گفت این راه، اقیانوس هند را به آسیای مرکزی پیوند می‌دهد.

افتتاح پروژه راه‌آهن چابهار - زاهدان - سرخس که هم‌اکنون برای بیش از ۲ هزار نفر اشتغال ایجاد کرده است، کوتاه‌ترین راه ریلی از شمال به جنوب را ایجاد می‌کند و توسعه شرق کشور و سیستان و بلوچستان را به دنبال دارد. با راه‌اندازی این خط فرصت تازه‌ای در اختیار صاحبان بار و شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی از کشور چین و هند قرار داده می‌شود و آنها می‌توانند کالاهایشان را به بندر چابهار منتقل کنند.

بر اساس آخرین مطالعات صورت گرفته، حدود ۷۰ درصد کالاهایی که در



راه‌آهن رشت-کاسپین در حالی با تزریق ۱۸۰۰ میلیارد تومان اعتبار در مدار خدمت قرار گرفته که به باور بسیاری از کارشناسان اقتصادی پس از تکمیل زیرساخت‌های کریدور شمال به جنوب، یکی از مهم‌ترین راهبردهای دیپلماسی اقتصادی ایران تحقق پیدا کرده است

شده و همزمان با رونق دوباره تجارت و اقتصاد در سرزمین باران، شاهد ثمردهی اقتصادی در سطح ملی و بین‌المللی برای کشور عزیزمان خواهیم بود. در همین راستا برخی از کارشناسان اقتصادی بر این باورند که یکی از مهم‌ترین شاخص‌های تحقق سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی در حوزه مناطق آزاد، انبساط نقش محوری در مناسبات حمل‌ونقلی کشورهای فرامنطقه‌ای است؛ موضوعی که مناطق آزاد تجاری صنعتی ایران در آن از ظرفیت‌های قابل توجهی برخوردارند. براین اساس با توجه به موقعیت مکانی هریک از این مناطق در کریدورهای بین‌المللی عبوری از چهار سوی ایران و هم‌افزایی با نهادهای دولتی و بهره‌گیری از توانمندی‌های بخش خصوصی داخلی و خارجی، بهره‌برداری حداکثری از مزیت‌های رقابتی و نسبی را در کشور عزیزمان رقم خواهد زد؛ خط‌آهنی راهبردی که با اتصال منطقه آزاد کاسپین به شبکه ریلی و تکمیل کریدور ریلی دریا به دریا علاوه بر ایجاد زمینه‌های حمل‌ونقل کالا از شمال به جنوب کشور و بالعکس از حمل‌ونقل ترکیبی بهره‌برده و نقش مهمی در توسعه حمل‌ونقل کالاهای ترانزیتی ایفا خواهد کرد. علاوه بر این، راه‌آهن رشت-کاسپین همزمان با تأمین پیش‌نیازهای ایجاد اشتغال و رشد اقتصادی در منطقه و کشور، نبض اقتصاد گیلان را تنظیم کرده و نقش مهمی در توسعه اقتصادی و اجتماعی، کاهش ترافیک جاده‌ای، رونق گردشگری، حفظ محیط‌زیست و تکمیل کریدور شمال-جنوب خواهد داشت.

### توسعه اجتماعی و اقتصادی گیلان

در این میان استان گیلان به حلقه واسله میان خط ریلی «رشت به کاسپین» تبدیل شده و همزمان با رونق دوباره تجارت و اقتصاد در سرزمین باران، شاهد ثمردهی اقتصادی در سطح ملی و بین‌المللی برای کشور عزیزمان خواهیم بود. در همین راستا برخی از کارشناسان اقتصادی بر این باورند که یکی از مهم‌ترین شاخص‌های تحقق سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی در حوزه مناطق آزاد، انبساط نقش محوری در مناسبات حمل‌ونقلی کشورهای فرامنطقه‌ای است؛ موضوعی که مناطق آزاد تجاری صنعتی ایران در آن از ظرفیت‌های قابل توجهی برخوردارند. براین اساس با توجه به موقعیت مکانی هریک از این مناطق در کریدورهای بین‌المللی عبوری از چهار سوی ایران و هم‌افزایی با نهادهای دولتی و بهره‌گیری از توانمندی‌های بخش خصوصی داخلی و خارجی، بهره‌برداری حداکثری از مزیت‌های رقابتی و نسبی را در کشور عزیزمان رقم خواهد زد؛ خط‌آهنی راهبردی که با اتصال منطقه آزاد کاسپین به شبکه ریلی و تکمیل کریدور ریلی دریا به دریا علاوه بر ایجاد زمینه‌های حمل‌ونقل کالا از شمال به جنوب کشور و بالعکس از حمل‌ونقل ترکیبی بهره‌برده و نقش مهمی در توسعه حمل‌ونقل کالاهای ترانزیتی ایفا خواهد کرد. علاوه بر این، راه‌آهن رشت-کاسپین همزمان با تأمین پیش‌نیازهای ایجاد اشتغال و رشد اقتصادی در منطقه و کشور، نبض اقتصاد گیلان را تنظیم کرده و نقش مهمی در توسعه اقتصادی و اجتماعی، کاهش ترافیک جاده‌ای، رونق گردشگری، حفظ محیط‌زیست و تکمیل کریدور شمال-جنوب خواهد داشت.

در مسیر راه‌آهن رشت-کاسپین ۱۸ اپل بزرگ، ۲۴۳ پل کوچک و ۱۸ تقاطع وجود دارد. همچنین در این طرح بیش از ۴ هزار و ۸۰۰ تن ریل، ۶۶ هزار قطعه تراورس، ۸۸ هزار مترمکعب بالاست، ۴۲ هزار مترمکعب زیربالات استفاده شده و ۳۵ کیلومتر فیبر نوری برای تکمیل آن احداث شده است. سرعت حرکت قطار مسافری در این طرح به ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت و سرعت حرکت قطار باری در آن به ۸۰ کیلومتر بر ساعت خواهد رسید.

و آسیای میانه، کریدور شمال به جنوب به یکی از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی اوراسیا تبدیل خواهد شد؛ پروژه‌ای راهبردی که یکی از مهم‌ترین شاخص‌های تحقق سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی در حوزه مناطق آزاد محسوب شده و با اتصال منطقه آزاد انزلی به خط ریلی سراسری در پیربازار رشت، شاهد اتصال دریای خزر و خلیج فارس خواهیم بود.

در همین راستا کارشناسان حوزه حمل‌ونقل دریایی پیش‌بینی می‌کنند با تکمیل کریدور شمال-جنوب، سالانه حدود ۲۵ میلیون تن کالا از مسیر ایران ترانزیت شده و درآمد ترانزیتی کشور به پنج میلیارد دلار خواهد رسید. از طرفی با افتتاح خط راه‌آهن رشت-کاسپین و افزایش حجم مبادلات تجاری ایران با روسیه، پتانسیل‌های تجاری گسترده‌تر شده و با رونق همگرایی میان کشورهای اروپایی، آسیای غربی



بندربعباس تخلیه می‌شود با این اتفاق یعنی تکمیل طرح ریلی زاهدان - چابهار، مقداری از این بار هم قطعاً در چابهار بارگیری خواهد شد. بنابراین این کریدور ظرفیت بسیار خوبی در حیطه حمل کالا و نزدیک‌ترین مسیر آسیای جنوب شرقی به آسیای میانه و آسیای غرب خواهد شد.

### تحول در چرخه اقتصادی کشور با توسعه بندر چابهار

توسعه بندر چابهار و ارتقای ظرفیت تخلیه و بارگیری آن تا هشت و نیم میلیون تن و توانایی پذیرش کالا تا ۱۵ میلیون تن ایجاد می‌کند که خط ریلی راه‌آهن زاهدان - ایرانشهر - چابهار - میلک - سرخس هرچه سریعتر تکمیل شود تا تجار و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی با شوق و اشتیاق بیشتری در سیستان و بلوچستان حضور یابند و با سرمایه‌گذاری در این منطقه تحول بزرگی در صادرات و واردات و چرخه اقتصادی کشور ایجاد کنند چون درآمد‌های ترانزیتی، تأثیر مستقیمی بر اشتغالزایی و پیشرفت اقتصادی دارد. تکمیل راه‌آهن زاهدان - ایرانشهر - چابهار - میلک - سرخس نیز تحولات چشمگیری در اقتصاد سواحل مکران و حوزه جنوب شرق کشور، توسعه حمل و نقل و رونق ترانزیت کالا و تجارت را در این منطقه به همراه دارد و می‌تواند جابه‌جایی کالا را از بندر چابهار صدها برابر افزایش دهد.

اتصال راه‌آهن چابهار- زاهدان- میلک در نقطه صفر مرزی با افغانستان که از خط‌آهن زاهدان- سرخس منشعب خواهد شد، کشور افغانستان را به شبکه راه‌آهن ایران و جهان متصل می‌کند. هر چند که افغانستان فاقد راه‌آهن است اما بازرگانان و تجار این کشور می‌توانند از راه‌آهن ایران برای جابه‌جایی کالاهای خود به سراسر دنیا بهره‌برند.

به گفته مجری این طرح، برای احداث این خط ریلی که از شهرهای چابهار، نیکشهر، ایرانشهر، خاش و زاهدان عبور می‌کند همه کارگاه‌های پروژه فعال است و نیروها با تمام توان در حال اجرای آن هستند تا در سریعترین زمان ممکن تکمیل شود اما در خصوص زمان دقیق اتمام آن نمی‌توان تاریخ را مشخص کرد.

توسعه خطوط ریلی کشور و تبدیل سیستان و بلوچستان به حلقه وصل ایران با کشورهای منطقه یکی از دستاوردهای ماندگار نظام است که آینده روشنی را برای این استان رقم خواهد زد و طبق پیش‌بینی‌های صورت گرفته تا سال ۱۴۲۰ بیش از ۲ میلیون مسافر و هفت میلیون تن بار از طریق این خط ریلی جابه‌جا خواهد شد.

این ابر پروژه می‌تواند ظرفیت بالقوه حال حاضر کشور ایران از نظر موقعیت ژئوپلیتیک برای ترانزیت کالا را بالفعل کند تا دست‌اندرکاران در حوزه بهره‌برداری و ترانزیت و لجستیک از این ظرفیت بهره‌خوبی ببرند. همچنین پس از افتتاح خط ریلی زاهدان - خاش و با حرکت اولین قطار مسافری، روزانه شاهد جابه‌جایی مسافران به صورت رفت و برگشت و کاهش تصادفات در این مسیر ارتباطی خواهیم بود.

### مشخصات فنی

حداکثر سرعت	طرح مسافری: ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت باری: ۸۰ کیلومتر بر ساعت
حداکثر شیب طولی	۱۵ در هزار
عرض سطح تمام شده زیرسازی	۷ متر
نوع روسازی	بالاست با جوشکاری پیوسته CWR
نوع تراورس	بتنی منوبلوك BY۰
نوع ریل	پروفیل R۲۶۰ با گرید ۶۰E۱
نوع سوزن	پروفیل ۶۰E۱ با شعاع ۱۹۰ و ۳۰۰ متر
نوع پایند	ارتجاعی وسلو SKL۱۴
نوع کابل فیبر نوری	۴۸ کر OBUC SM
سیستم انتقال نوری	با ظرفیت STM۱۶ در همه ایستگاه‌ها
شبکه رادیویی	DMR

### احجام

خاکریزی	۵/۲ میلیون متر مکعب
آرماتوربندی	۵٫۱۰۰ هزار تن
بتن‌ریزی	۱۰۰ هزار متر مکعب
حفاری شمع	۶/۸ کیلومتر
زیربالات	۴۲ هزار متر مکعب
بالات	۸۸ هزار متر مکعب
تراورس	۶۶ هزار قطعه
ریل	۴٫۸۰۰ تن
سوزن	۱۴ دستگاه
پایند	۱۳۲ هزار ست

### مشخصات کلی پروژه

راه‌آهن رشت - بندر کاسپین	۳۷ کیلومتر (با خطوط ایستگاهی ۴۰ کیلومتر)
رشت - پیربازار به طول ۲۵/۳ کیلومتر / اتصال کاسپین به طول ۹/۷ کیلومتر	۲۰٫۰۰۰ میلیارد ریال
یک خطه به طول (۲۷/۷ کیلومتر)	۴۰٫۰۰۰ میلیارد ریال
دو خطه به طول (۹/۳ کیلومتر)	یک خطه به طول (۲۷/۷ کیلومتر)
خانه گستر گیل   استراتوس   سازه‌گار	تیراژ   ذوب‌آهن اصفهان
گسترش صنایع ریلی ایران (ایرید)	گیل صلب
فن کام کیش	ایران استن اپل میر

### ابنیه فنی

۱۸ دستگاه	۲۴۳ دستگاه
۳۰۷۹ متر	۳٫۷۴۵ متر
۱۸ دستگاه	۳۵ کیلومتر

