

راه اندازی خط ریلی رشت –آستار در راستای تکمیل کریدور شمال – جنوب «روزنامه دریایی سرآمد» گزارش می دهد

# ترانزیت ریلی ایران و روسیه کلید خورد

**فرزانه صادق:در ۶ماه گذشته با جدیت به موضوع ترانزیت و دیپلماسی ورود کرده ایم**

**اهمیت و جایگاه کریدور شمال – جنوب**

کریدور بین المللی شمال – جنوب در اوایل دهه ۲۰۰۰ میلادی با هدف دور زدن مسیر سنتی کانال سوئز شکل گرفت. در واقع هدف اصلی این کریدور ۷۲۰۰کیلومتری، ایجاد یک مسیر ترانزیتی کارآمد و مقرون به صرفه برای حمل کالاها از هند به اروپا و بالعکس از طریق مسیر ایران بود. کریدور بین المللی شمال – جنوب دارای سه شاخه شرقی (آسیای مرکزی)، شاخه میانی (دریای خزر) و شاخه غربی

**گروه حمل و نقل –امید اسماعیلی –** تقویت همکاری ترانزیتی ایران و روسیه و تمرکز بر تکمیل کریدور بین المللی شمال –جنوب به تقویت جایگاه ژئوپلیتیکی کشور کمک خواهد کرد. کارشناسان معتقدند که رونق تجاری با کشورهای منطقه سیاست دولت در مبادلات اقتصادی است. افزایش ترانزیت با فعال کردن مسیرهای حمل و نقلی بین المللی در اولویت این تجارت منطقه ای قرار گرفته است.



به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد؛ پس از آغاز جنگ بین روسیه و اوکراین پیش بینی ها از افزایش عبور بارهای ترانزیتی روسیه از مسیر ایران به هند بود، اما پس از مدتی این انتظارها برآورده نشد به طوری که طبق گفته دبیر انجمن شرکت های کشتیرانی، در این مدت تنها یک درصد از بار ترانزیتی بین روسیه و هند از مسیر ایران عبور داده شد. برخی گزارش های رسمی منتشر شده از سوی وزارت راه و شهرسازی نشان می دهد که در ۶ماهه امسال ترانزیت جاده ای ۶۱درصد رشد داشته است و افزایش عبور بار روسیه از کریدور شمال –جنوب را می توان این گونه بررسی کرد که در سال ۱۴۰۱ بار ترانزیتی از آستارا که عمده آن از روسیه وارد کشور می شود، حدود ۳۲۰هزار تن بود، اما در سال ۱۴۰۲ این عدد به یک میلیون و ۸۰هزار تن رسید؛ به عبارت دیگر، شاهد رشد ۳برابری این عدد هستیم که رشد در سال ۱۴۰۳ هم مشهود است.

برخی کارشناسان معتقدند که در شرایط فعلی ایران باید اقدامات جدی تری را در جهت تجاری سازی کریدور شمال –جنوب عملیاتی کند که پس از آن عبور از این مسیر پایدار شود و از لحاظ اقتصادی نیز عبور از آن توجیه پذیر باشد. البته در این باره تنها بحث قسمت مطرح نیست و زمان عبور بار هم برای توجیه پذیری استفاده از مسیر ترانزیتی حائز اهمیت است.

### بدون شرح...



**فریبا عزیزی –اقتصاد سرآمد**



یک ماه، پنج جلسه با وزیر راه و حمل و نقل روسیه برگزار شد. وزیر راه و شهرسازی در ادامه به وضعیت و پیشرفت راه آهن رشت –آستارا پرداخت که بعضی از نکات آن عبارتند از: الف) ملاحظات حقوقی قرارداد تکمیل کریدور شمال به جنوب بررسی و برطرف شده است. ب) خرید اراضی و تمکن اراضی نیز مورد بررسی بود؛ طرف روسی اصرار داشت که خرید اراضی تمام و بعد وارد فاز اجرایی شود. پ) تا پایان سال بعد، خرید اراضی انجام می شود و روسیه هم پذیرفت که همزمان با تملک اراضی، مطالعات فنی را انجام دهد تا به محض اتمام، ریل گذاری و مرحله ساخت شروع شود.

ب) تا پایان سال بعد، خرید اراضی انجام می شود و روسیه هم پذیرفت که همزمان با تملک اراضی، مطالعات فنی را انجام دهد تا به محض اتمام، ریل گذاری و مرحله ساخت شروع شود.

### اهمیت توسعه همکاری های کریدوری

مهدی باقری، کارشناس حمل و نقل و ترانزیت عنوان کرد در سال های گذشته، روسای جمهور سه کشور ایران، آذربایجان و روسیه به طور منظم دیدارهای سه جانبه برگزار می کردند که بخشی از این نشست ها به کریدور شمال جنوب و تجاری سازی آن اختصاص داشت. حضور داشتند؛ پیگیری تبدیل ارتقای تفاهم نامه به توافق نامه سه جانبه را احیا کند. این کارشناس حمل و نقل ادامه داد: همکاری های ایران، آذربایجان و روسیه در توسعه کریدور



شمال – جنوب با محوریت خط ریلی رشت –آستارا رو به جلو بوده، اما نباید از تنش های سیاسی و ژئوپلیتیکی میان این سه کشور چشم پوشی کرد.باقری تصریح کرد: به اصل این که «نباید همه تخم مرغ ها را در یک سبد چید» باید عمل

شمال – جنوب با محوریت خط ریلی رشت –آستارا رو به جلو بوده، اما نباید از تنش های سیاسی و ژئوپلیتیکی میان این سه کشور چشم پوشی کرد.باقری تصریح کرد: به اصل این که «نباید همه تخم مرغ ها را در یک سبد چید» باید عمل

### بدون شرح

### قاب دوربین



**عکس:اصغر بشارتی**