

روزنه

معاون ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌ها خبر داد؛
ریل‌گذاری ۵۰ کیلومتر در یک ماه؛ رکوردی بی‌سابقه در راه‌آهن چابهار-زاهدان



معاون ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌های شرکت ساخت گفت: راه‌آهن چابهار-زاهدان با ثبت رکورد ۵۰ کیلومتر ریل‌گذاری در یک ماه و دستیابی به سرعت روزانه ۳۵۰۰ متر، فصل تازه‌ای در تاریخ توسعه ریلی کشور گذود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، عباس خطیبی گفت: راه‌آهن چابهار-زاهدان با ثبت رکورد ۵۰ کیلومتر ریل‌گذاری در یک ماه و دستیابی به سرعت روزانه ۳۵۰۰ متر، فصل تازه‌ای در تاریخ توسعه ریلی کشور گذود.

معاون ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌های این شرکت افزود: این دستاورد بی‌سابقه در تاریخ ساخت راه‌آهن در کشور را نشان‌دهنده عزم جدی دولت برای تکمیل شبکه ریلی شرق کشور و اتصال بندر استراتژیک چابهار به شبکه ریلی ایران دانست. معاون ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌ها، ریل‌گذاری ۵۰ کیلومتر مسیر راه‌آهن چابهار-خاش در مهرماه امسال را نماند عزم جدی دولت برای تکمیل کریدور ریلی شرق کشور دانست.

وی با اشاره به حمایت‌های مؤثر سازمان برنامه و بودجه و پیگیری‌های مستمر ارکان وزارت راه و شهرسازی گفت: در ماه گذشته توانستیم با شتابی چشمگیر، عملیات ریل‌گذاری در مسیر چابهار-خاش را به بیش از ۵۰ کیلومتر برسانیم؛ رقمی که تاکنون در هیچ یک از طرح‌های ریلی کشور سابقه نداشته است. حتی در برخی روزها رکورد ۳۵۰۰ متر ریل‌گذاری روزانه نیز به ثبت رسیده است.

خطیبی افزود: پیشرفت فیزیکی کلی این طرح تاکنون از مرز ۸۴ درصد عبور کرده و با تداوم تأمین اعتبارات، انتظار می‌رود تا پایان امسال بخش باقی‌مانده مسیر نیز به بهره‌برداری برسد.

معاون ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌ها افزود: از ابتدای امسال تاکنون بیش از ۱۰ همت منابع مالی در این طرح هزینه شده و پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال حداقل ۶ همت دیگر به آن تزریق شود. این سطح از تأمین مالی بیان‌گر اراده ویژه دولت برای سرعت‌بخشی به اتمام طرح‌های زیربنایی حمل و نقل به ویژه در بخش ریلی است. خطیبی یادآور شد: راه‌آهن چابهار-زاهدان به طول ۶۳۴ کیلومتر، به‌عنوان مهم‌ترین طرح زیربنایی در شرق ایران، بندر استراتژیک چابهار را به شبکه سراسری ریلی متصل خواهد کرد و نقشی بنیادین در توسعه حمل و نقل، جابه‌جایی کالا و رونق اقتصادی سواحل مکران و استان سیستان و بلوچستان ایفا می‌کند.

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

چین، پاکستان، ایران و ترکیه در انتظار اتصال چهار ضلعی ریلی

باز تعریف جایگاه ایران در کریدورهای منطقه

مسئله گسره حمل و نقل - با گسترش مذاکرات و همکاری‌های ریلی میان ایران، پاکستان و ترکیه، شمارش معکوس برای احیا و راه‌اندازی مجدد کریدور ریلی اسلام‌آباد-تهران-استانبول(ITI) آغاز شده است. این در حالی است که طی هفته‌های گذشته خبرهای جدیدی مبنی بر آغاز فاز جدید همکاری میان چین و پاکستان از طریق کریدور CPEC نیز منتشر شده است. با این اوصاف برخی کارشناسان حوزه حمل و نقل، لجستیک و ترانزیت اعتقاد دارند که در صورت راه‌اندازی کریدور ریلی ITI در آینده نزدیک امکان اتصال آن به پروژه ۶۰میلیارد دلاری CPEC نیز فراهم خواهد شد و پس از آن است که قاره آسیا در آستانه شکل‌گیری یک شاهراه چهارجانبه قرار می‌گیرد. بررسی نقشه مسیرهای این کریدورهای تجاری و ریلی نیز نشان می‌دهد که در صورت برقراری اتصال میان این کریدورها زمان و هزینه حمل کالا بین جنوب آسیا، غرب آسیا و اروپا تا اندازه زیادی متحول خواهد شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، کریدور اقتصادی چین-پاکستان به‌عنوان یکی از کلیدی‌ترین پروژه‌های ابتکار کمربند و جاده(BRI) چین، از سال ۲۰۱۵ با سرمایه‌گذاری بیش از ۴۵میلیارد دلار آغاز شده و حالا ارزش آن به بیش از ۶۰میلیارد دلار رسیده است. در راستای اجرای این پروژه بود که زیرساخت‌های حمل و نقل، انرژی و بنادر پاکستان دگرگون شده است. این کریدور که عمدتاً بر بنادر گوادر در بلوچستان تمرکز دارد، پاکستان را به‌عنوان پلی استراتژیک بین چین و خاورمیانه و اروپا تبدیل می‌کند. در مقابل، کریدور ITI(اسلام‌آباد-تهران-استانبول)، یک مسیر ترانزیتی جاده‌ای و ریلی به طول حدود ۶۵۴۰کیلومتر که در چارچوب



توسط دبیرکل ECO، اسد مجیدخان، به‌عنوان «گامی تاریخی برای تجارت منطقه‌ای» توصیف شده است.

باز تعریف منافع ایران در کریدورهای منطقه

برخی تحلیلگران باور دارند که طی سال‌های گذشته ایران با بازتعریف منافع مشترک می‌تواند خود و ترکیه(دروازه ورود به اروپا) را به کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) گره بزند؛ ابتکاری که در صورت تحقق، نقشه تجارت زمینی آسیا را دگرگون می‌کند. کریدور ITI با طول حدود ۶۵۰۰کیلومتر، از اسلام‌آباد آغاز و پس از عبور از کوئته، زاهدان، تهران و تبریز، از مرز رازی وارد خاک ترکیه شده و در نهایت به شبکه ریلی اروپا متصل می‌شود. این مسیر می‌تواند مسیر دریایی ۴۵روزه بین کراچی و بندر مرسین ترکیه را به سفری ۱۲ تا ۱۴روزه زمینی تبدیل کند؛ مزیتی که اگر به شکل منظم عملیاتی شود، برای هر کشور سودآور خواهد بود.

ایران در این معادله نقشی کلیدی دارد. بیش از ۴هزار و ۶۰۰کیلومتر از مسیر ITI از خاک ایران می‌گذرد و با تکمیل راه‌آهن چابهار-زاهدان، امکان پیوند مستقیم این کریدور به آب‌های آزاد اقیانوس هند فراهم می‌شود. در چنین حالتی، چابهار به نقطه اتصال دو محور راهبردی CPEC و ITI بدل خواهد شد؛ نقطه‌ای که چین نیز از منظر ژئواقتصادی علاقه‌مند به آن است. کارشناسان معتقدند پیوند ITI با CPEC می‌تواند منافع چهارگانه‌ای برای ایران، چین، پاکستان و ترکیه به همراه داشته باشد. پاکستان و چین از مسیر کوتاه‌تر و امن‌تری به اروپا دست می‌یابند، ایران جایگاه خود را به‌عنوان محور ترانزیت شرق و جنوب آسیا تا مدتیانه تثبیت می‌کند و ترکیه از افزایش حجم تجارت ریلی سود می‌برد.

مهدی باقری، کارشناس حمل و نقل و ترانزیت در گفت‌وگو با «فارس» می‌گوید: مسیر پیش‌رو بدون مانع نیست. اختلاف عرض ریل میان ایران و پاکستان، کمبود نسوگان در منطقه بلوچستان و ضعف زیرساخت‌های گمرکی در مرز میرجاوه هنوز چالش‌هایی جدی هستند. بااین حال، همکاری منافع اقتصادی و تحرک تازه دیپلماسی حمل و نقل میان ۴کشور، امیدها برای فعال‌شدن کامل این ابتکار قساره‌ای را افزایش داده است.

«باقری» همچنین تصریح کرد: با توجه به موقعیت جغرافیایی بکر ایران و لزوم ایجاد جریان‌های درآمد ارزی به غیر از فروش نفت، نیاز است تا ایران با نگاه به کلان‌راهبرد خود در مورد نفوذ، تلاش برای پیوند ۳کشور دیگر یعنی چین، پاکستان و ترکیه را برای پیوستن به این ابتکار و تجاری‌سازی آن، درگیر کند. در چنین شرایطی به باور کارشناسان اگر این اتصال چهارضلعی میان چین، پاکستان، ایران و ترکیه به واقعیت بپیوندد، آسیا

شاهد تولد یکی از بزرگ‌ترین شاهراه‌های ریلی قرن خواهد بود؛ شاهراهی که می‌تواند نه‌تنها تجارت منطقه را تسریع کند، بلکه توازن ژئواقتصادی شرق و غرب را نیز از نو تعریف کند.

نقش CPEC در تسهیل فعال‌سازی ITI هرچند CPEC مستقیماً بودجه یا پروژه‌ای برای ITI تأمین نمی‌کند، اما تأثیر غیرمستقیم آن از طریق ارتقای زیرساخت‌های پاکستان، کلیدی است. دالان اقتصادی پاکستان-چین در خط ریلی اصلی که تا سال ۲۰۲۶ تکمیل می‌شود، شبکه حمل و نقل پاکستان را مدرن می‌کند. این خط که ۹۰درصد آن توسط چین تأمین مالی شده، می‌تواند ITI را به منطقه ویژه اقتصادی کاشغر چین متصل کند و ITI را به بخشی از شبکه گسترده BRI تبدیل نماید. به عبارت دیگر، CPEC زیربنای لازم برای تبدیل اسلام‌آباد به هاب ترانزیتی ITI را فراهم می‌آورد، جایی که کالا از چین از طریق گوادر(بندر کلیدی) CPEC به مسیر ITI وارد شود.

از منظر ژئوپلیتیک، CPEC پاکستان را از وابستگی صرف به مسیرهای دریایی(مانند سوئز) رها می‌کند و ITI را به‌عنوان مکمل آن تقویت می‌نماید. بندر گوادر که با ۶۶میلیارد دلار تحت CPEC توسعه یافته، اکنون می‌تواند به‌عنوان نقطه ورودی کالا برای ITI عمل کند و دسترسی پاکستان به بازارهای اروپایی را کوتاه‌تر و ایمن‌تر سازد. تحلیلگران معتقدند که بدون پیشرفت‌های CPEC -مانند بزرگراه‌های ۵۰۹میلیارد دلاری و پروژه‌های انرژی ۳۳۸میلیارد دلاری -فعال‌سازی ITI در بلوچستان(با چالش‌های امنیتی بالا) غیرممکن بود. ITI نه‌تنها تجارت پاکستان-ایران-ترکیه را افزایش می‌دهد، بلکه موقعیت ایران را در کریدورهای شرقی-غربی تثبیت می‌کند و به پاکستان اجازه می‌دهد نقش محوری‌تری در «ابتکار آسیای نوین» ترکیه ایفا کند.

به باور کارشناسان؛ فعال‌سازی کریدور ITI در ۲۰۲۵، نمادی از همگرایی ژئواکونومیک در اوراسیاست و CPEC را به‌عنوان کاتالیزور غیرمستقیم آن برجسته می‌سازد. با اتصال زیرساختی CPEC، پاکستان نه‌تنها زیربنای لازم برای ITI را فراهم کرده، بلکه زنجیره تأمین BRI را به خاورمیانه و اروپا گسترش داده است. این هم‌افزایی می‌تواند تجارت منطقه‌ای را از ۴۵روز دریایی به ۱۱روز جاده‌ای/ریلی کاهش دهد و اقتصادهای تحریک‌زده مانند ایران را احیا کند. بااین حال، موفقیت بلندمدت نیازمند حل مسائل امنیتی و هماهنگی بیشتر ECO است. CPEC، فراتر از یک پروژه دوجانبه، اکنون به‌عنوان عاملی برای فعال‌سازی شبکه‌های ترانزیتی گسترده‌تر عمل می‌کند و چشم‌انداز تجارت جنوب آسیا را دگرگون می‌سازد.



حمل و نقل نیست؛ بیانیه‌ای اقتصادی و راهبردی از اراده ایران و عراق برای بازسازی روابط خود بر پایه منافع متقابل است. در این مسیر، منطقه آزاد اروند نه یک ناظر، بلکه باید بازیگر اصلی باشد.

ابراهیمی کاوری تصریح کرد: این منطقه می‌تواند با طراحی بسته‌های تشویقی برای سرمایه‌گذاران لجستیکی، تأسیس مراکز هماهنگی تجاری مشترک با بصره و ایجاد پیوند میان بنادر خرمشهر، فو و ام‌القصر، جایگاه خود را به‌عنوان قلب تپنده تجارت ایران و عراق تثبیت کند. کارشناسان ارشد مناطق آزاد تجاری و اقتصادی در پایان گفت: ریل آهنی شلمچه -بصره شاید کوتاه باشد، اما معنایش بلند است؛ پلی است میان گذشته‌های مشترک و آینده‌ای هم‌پیوند. اگر مدیریت هوشمند، همکاری منطقه‌ای و نگاه توسعه‌محور با آن همراه شود، این مسیر می‌تواند اروند را از منطقه‌ای مرزی به منطقه‌ای مرجع در تجارت بین‌المللی خلیج فارس و بین‌النهرین تبدیل کند.

آزاد اروند، این پروژه فرصتی تاریخی برای بازتعریف مأموریت و نقش منطقه در اقتصاد ملی است. در سال‌های اخیر، این منطقه با چالش‌هایی در جذب سرمایه‌گذار، تثبیت مزیت رقابتی و اتصال به شبکه‌های حمل و نقل بین‌المللی مواجه بوده است.

وی یادآور شد: راه‌آهن شلمچه -بصره می‌تواند همه این معادلات را تغییر دهد. با تبدیل خرمشهر به ایستگاه تبادل ریلی و بندری، اروند قادر خواهد بود خدمات گسترده‌ای در حوزه انبارداری، بسته‌بندی، گمرک هوشمند، صادرات مجدد و حمل و نقل ترکیبی ارائه دهد. این امر نه‌تنها موجب رونق اقتصادی در آبادان و خرمشهر می‌شود، بلکه به شکل‌گیری زنجیره ارزش صادراتی جدید میان ایران، عراق و سایر کشورهای عربی کمک می‌کند.

ابراهیمی کاوری با اشاره به جنبه فرهنگی و انسانی این پروژه گفت: این خط ریلی نمادی از بازگشت پیوندهای تاریخی میان دو ملت است. میلیون‌ها نفر از دو کشور که هر ساله در مراسم اربعین یا مناسبت‌های دینی میان دو کشور تردد می‌کنند، با راه‌اندازی این مسیر، امکان سفر ایمن، ارزان و منظم‌تری خواهند داشت. این بُعد فرهنگی -اجتماعی، وجهه‌ای انسانی به پروژه‌ای می‌بخشد که فراتر از محاسبات اقتصادی است و به دیپلماسی مردمی و فرهنگی ایران در عراق کمک می‌کند.

کارشناس ارشد مناطق آزاد تجاری و اقتصادی بیان کرد: در بعد اقتصادی کلان، تکمیل این خط می‌تواند حجم مبادلات ایران و عراق را تا ۲۰ میلیارد دلار در سال افزایش دهد. اگر حتی نیمی از این رقم از طریق مسیر ریلی اروند عبور کند، درآمدهای مستقیم و غیرمستقیم حاصل از تعرفه‌های گمرکی، خدمات بندری و لجستیکی برای منطقه آزاد اروند جهشی چندبرابری خواهد داشت.

وی با تأکید بر فرصت‌های سرمایه‌گذاری در این محور گفت: توسعه شهرک‌های صنعتی مشترک در محور شلمچه -بصره می‌تواند اشتغال پایدار و سرمایه‌گذاری متقابل را تقویت کند. راه‌آهن شلمچه -بصره تنها یک پروژه

جاده‌ای طولانی، مستقیماً از بنادر خرمشهر و منطقه آزاد اروند وارد خاک عراق شده و از مسیر بصره به سایر شهرهای این کشور و حتی به سوریه و اردن ترانزیت شوند. این اتصال عملاً اروند را به دروازه صادرات غیرنفتی ایران به جهان عرب بدل می‌سازد.

کارشناس ارشد مناطق آزاد تجاری و اقتصادی با اشاره به ابعاد لجستیکی پروژه گفت: راه‌آهن شلمچه -بصره جایگاه اروند را از یک منطقه صرفاً تجاری به هاب حمل و نقل ترکیبی ارتقا می‌دهد. این خط ریلی با اتصال به شبکه ریلی سراسری ایران، امکان حمل مستقیم کالا از مناطق صنعتی کشور تا بنادر جنوبی عراق را فراهم می‌کند.

وی با اشاره به صرفه اقتصادی این طرح افزود: کالاهای تولیدی در اصفهان، خوزستان یا حتی شهرک‌های صنعتی قم می‌توانند با هزینه‌ای کمتر از ۳۰ درصد مسیر جاده‌ای، به بازار عراق و کشورهای حوزه خلیج فارس برسند. این مزیت، جذابیت سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد اروند را به‌شدت افزایش می‌دهد و این منطقه را به محل استقرار صنایع صادرات‌محور تبدیل خواهد کرد. ابراهیمی کاوری گفت: اهمیت این پروژه تنها اقتصادی نیست، بلکه ابعاد ژئواکونومیک و سیاسی آن نیز چشمگیر است. عراق یکی از بزرگ‌ترین مقاصد صادراتی ایران است، اما به دلیل محدودیت‌های زیرساختی در مرزها و مسیرهای حمل و نقل، سالانه میلیاردها دلار از ظرفیت تجارت دو کشور استفاده نمی‌شود.

وی ادامه داد: راه‌آهن شلمچه -بصره می‌تواند الگوی تازه‌ای از همکاری اقتصادی ایران و عراق را شکل دهد که از وابستگی انرژی فراتر رفته و به همگرایی زیرساختی و لجستیکی منتهی شود. این همکاری از منظر منطقه‌ای نیز معنایی فراتر دارد، زیرا عراق در حال پیگیری طرح‌های بزرگ اتصال ریلی خود به اردن، سوریه و عربستان است و در این میان، ایران می‌تواند از طریق اروند به بخشی از این شبکه پیوند بخورد.

کارشناس ارشد مناطق آزاد تجاری و اقتصادی تصریح کرد: از دیدگاه منطقه