



دانشگاه صنعتی
کرمانشاه



خط



فصلنامه علمی - تخصصی خط

سال اول | شماره یک | زمستان ۱۴۰۳



خط



❖ انجمن علمی مهندسی راه آهن
دانشگاه صنعتی کرمانشاه

❖ بررسی گریدهای عبوری
راه آهن ایران

✓ صاحب امتیاز: انجمن علمی دانشجویی مهندسی راه آهن دانشگاه صنعتی کرمانشاه

✓ سردبیر: رضا نوری فر

✓ مدیر مسئول: علی فرخی

✓ استاد مشاور انجمن علمی و نشریه: مهندس هنگامه شمسی پور

✓ طراح و صفحه آرا: علی فرخی

✓ پژوهشگر و نویسنده: ثنا کریمی ، رضا نوری فر

✓ ویراست: مینا شهبازی

✓ با تشکر از : دکتر محمدرضا موسوی و علی امیریان

راه ارتباطی با ما



کانال انجمن
علمی مهندسی
راه آهن



کانال نشریه
خط راه آهن

فهرست



۵	سخن دبیر
۶	تعریف کریدور
۷	انواع کریدور
۸	کریدور شمال - جنوب (INSTC)
۱۲	کریدور قزاقستان - ترکمنستان - ایران (KTI)
۱۳	اهمیت کریدور شمال به جنوب
۱۶	کریدور اسلام آباد-تهران-استانبول (ITI)
۲۳	کریدور جاده ابریشم
۲۴	جاده ابریشم نو (BRI)
۲۶	کریدور ایران-افغانستان-تاجیکستان-قرقیزستان-چین (KTAI)
۲۷	کریدور آلماتی - بندرعباس - استانبول
۲۸	کریدور تراسیکا
۳۱	کریدور آلتید
۳۲	کریدور جنوبی آسیا
۳۳	بیشتر بدانیم

چه ناخوش بود دوستی با کسی

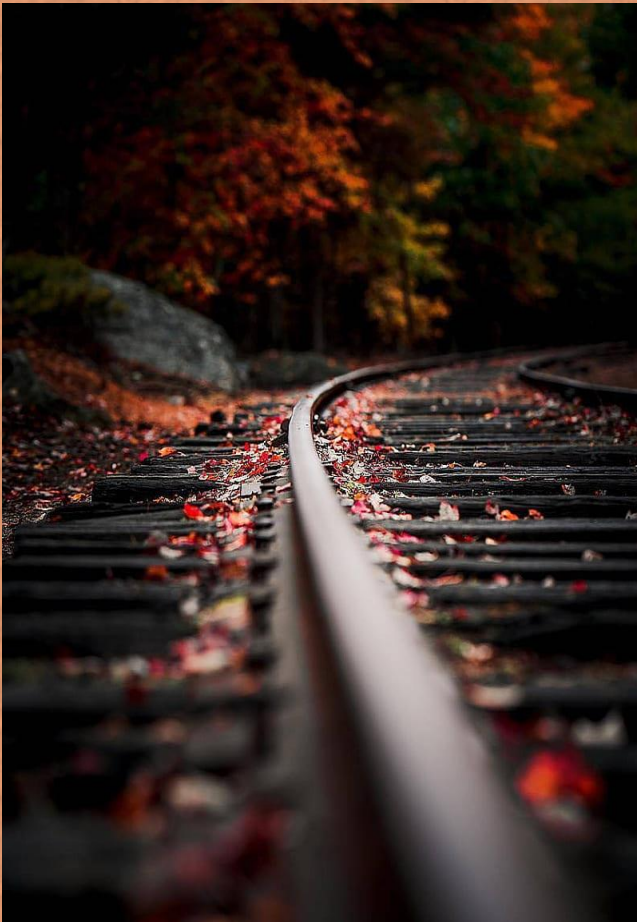
که بهره ندارد ز دانش بسی

فردوسی

امروز به لطف خداوند منان توانستیم قدمی در راستای علم و سوادآموزی برداریم و هر روز می‌کوشیم که این راه را برای خودمان و تمام کسانی که می‌خواهند در راستای علم و دانش قدم بردارند، هموار سازیم .

انسان تنها چیزی که از خود باقی می‌گذارد نامی نیک و تنها چیزی که با خود می‌برد وجدانی روان و آسوده است .

پس هر یک از ما وظیفه داریم با تلاش و کوشش در هر آنچه که در آن مهارت و دانش داریم، برای آینده‌ای بهتر، از آن برای خود و دیگران استفاده کنیم .



کریدور چیست؟

کریدور به جابه‌جایی بار از مبدأ تا مقصد از طریق عبور از مناطق واسطه، مسیر ترانزیت گفته می‌شود. از طرفی، کریدور مسیری است که برای حمل و نقل استفاده می‌شود و به عنوان محور ترافیک کالا در سطح بین‌المللی، کشوری و منطقه‌ای تلقی می‌شود. در هر کریدور ترانزیتی می‌توان از شیوه‌های مختلف حمل و نقل بار، از جمله دریایی، ریلی و جاده‌ای، برای جابه‌جایی بار در کمترین هزینه و زمان ممکن استفاده نمود.

کریدور در معنای لغوی به معنی دالان یا راهرو است؛ اما در صنعت حمل و نقل بین‌المللی معنای دیگری به خود می‌گیرد. در واقع، کریدور به معنای مسیر خطی بزرگ و واسطه‌ای است که به منظور جابه‌جایی کالاها استفاده می‌شود. در مواردی هم ممکن است از این واژه برای حمل مسافران استفاده شود.



کریدور حمل و نقل بین‌المللی می‌تواند در مسیر هوایی، زمینی و یا دریایی انجام شود. در این روش، حمل بار از مبدأ تا مقصد از طریق منطقه واسطه مسیر ترانزیت صورت می‌گیرد. در این روش، یک مسیر به عنوان محور ترافیک کالا در سطح منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی شناخته می‌شود و تمامی کالاها از این مسیر عبور

انواع کریدورهای حمل و نقل :

الف. کریدورهای تجاری داخلی :

○ به منظور حمل و نقل بار در داخل شبکه راه یک کشور ایجاد می گردد.

ب. کریدورهای تجاری خارجی :

○ برای حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی یک کشور ایجاد می شود.

ج. کریدورهای ترانزیتی تبادل کالا :

○ به منظور حمل و نقل بار و مسافر با سایر کشورهای مرزی ایجاد می شود.



د. کریدور بین المللی :

○ به عنوان نوع خاصی از کریدور ترانزیتی کالا یا تجاری خارجی طبقه بندی

می شود. این کریدور یک شبکه بین المللی از مسیرهای حمل و نقل بار

می باشد که شامل انواع جاده، خطوط راه آهن و مسیر آبی بوده و در جهت

توسعه حمل و نقل مرکب (حمل و نقل چند وجهی)، رونق اقتصادی،

ترانزیت، تجارت خارجی، تبادل کالا بین کشورها و ایجاد مسیر بین آنها

برنامه ریزی شده و همچنین برای افزایش امنیت حمل بار به کار می رود.

با توجه به موقعیت ویژه جغرافیایی ایران در منطقه و دسترسی که از سمت غرب و شمال به قاره اروپا، روسیه و کشورهای حاشیه دریای خزر و از جنوب به خلیج فارس، دریای عمان، کشورهای حاشیه خلیج فارس و آسیای شرقی از جمله چین دارد، می‌توان آن را به عنوان شاهراه تجارت بین‌المللی محسوب نمود. بنابراین، بررسی کریدورهای عبوری در انتخاب روش حمل و نقل بین‌المللی از اهمیت بالایی برخوردار می‌باشد.



کریدور شمال به جنوب ایران

این کریدور حمل و نقل بین‌المللی در سال ۲۰۰۰ در شهر سن‌پترزبورگ کشور روسیه توسط سه کشور ایران، روسیه و هند به منظور گسترش همکاری‌های حمل و نقلی بین اعضا تأسیس گردید. مبدأ این کریدور کشور فنلاند (اروپای شمالی) و مقصد آن کشورهای آسیای جنوب شرقی، خلیج فارس و دریای عرب می‌باشد. در این کریدور می‌توان از حمل و نقل دریایی و ریلی در بین مسیر برای حمل بار استفاده نمود و مسیر آن بدین ترتیب است که از طریق بنداری چون هامبورگ و آمستردام، کشورهای اروپای شمالی مانند نروژ و سوئد را به بندر سن‌پترزبورگ و مسکو در روسیه متصل نموده و از بندر روسی تا بندر جنوبی دریای خزر همچون امیرآباد و از کشورهای آسیای میانه چون ترکمنستان تا بندر جنوبی ایران چون بندر شهید رجایی امتداد یافته و به بندر جنوبی خلیج فارس تا کشورهای جنوب شرقی آسیا از قبیل سنگاپور و کشورهای حاشیه اقیانوس هند و خلیج فارس مانند قطر و هند، منتهی می‌شود.

مزایای اقتصادی :

این مسیر مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا است که مسافت ۱۶ هزار کیلومتری حمل بار از طریق کانال سوئز را با یک مسیر ۷ هزار کیلومتری جایگزین کرده و در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است. راه‌گذر شمال - جنوب یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است و کشورهای در مسیر این راه‌گذر هریک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی همه‌جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، ترمینال‌ها و مسیرهای ریلی خود می‌پردازند.



این راه‌گذر ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه را از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا برقرار می‌سازد. در این میان، اتصال خلیج عمان و بندر چابهار در ساحل شرق دریای مکران یا دریای عرب به عنوان بندری استراتژیک به این راه‌گذر، در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه‌های شرقی و آسیای میانه نقش مهمی ایفا خواهد کرد.

مزایای اجتماعی :

- حمل هر ۱۰۰ تن بار ۱۰ شغل مستقیم و حدود ۵۰ شغل غیرمستقیم ایجاد می‌کند.
- این امر موجب کاهش فقر و کاهش مشکلات اجتماعی در کشورهای این مسیر خواهد شد.

راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب

این پروژه یک ترانزیت چندوجهی است؛ بدین معنا که دو حمل دریایی، یکی حمل دریایی خزر و دیگری حمل جنوب را شامل می‌شود و توسط یک بارنامه سراسری از طریق ترکیب خشکی و دریا انجام و در نهایت کشتی به مقصد می‌رسد. کاهش هزینه‌های حمل، شامل هزینه بنادر و گمرک، کاهش مدت‌زمان ماندگاری کانتینرها، سرعت در تحویل کالا، حذف خطر صاحبان کالا در حمل داخلی کانتینر پر و خالی، سند حمل معتبر جهت مسائل حقوقی و جبران خسارت احتمالی، تسریع در عملیات بانکی و افزایش اعتبار تجاری از مزایای بارنامه سراسری است.



تکمیل کریدور شمال - جنوب علاوه بر توسعه ترانزیت ملی و بین‌المللی در کشور و استفاده از ظرفیت‌های سرزمینی، یک منبع درآمد پایدار و مطمئن برای ایران در دنیای امروز محسوب می‌شود. راه‌گذر شمال به جنوب که راه‌گذری راهبردی و مهم برای کشورهای در مسیر این کریدور، یعنی کشورهای روسیه، ایران، آذربایجان و هند و همچنین کشورهای حاشیه این راه‌گذر به شمار می‌رود، می‌تواند در بهره‌مندی کشورها از اثرات مثبت این کریدور نقش ایفا کند.

تکمیل این کریدور و بهره‌مندی از آن در کنار درآمدهای مختلفی که در کشور وجود دارد، می‌تواند درآمد خوبی از ترانزیت را نصیب ایران کند که این موضوع مدنظر تصمیم‌گیران و تصمیم‌سازان است. بنابراین، به دلیل موقعیت استراتژیک جغرافیایی کشور، این فرصت‌ها نباید از دست برود. سال‌های سال است که راجع به تکمیل کریدورها صحبت می‌شود. در مقطعی نیز کارهایی انجام شده، ولی به گفته وزیر راه و شهرسازی، تکمیل زنجیره کریدوری یکی از اولویت‌های اصلی بوده و در عین حال، تکمیل کریدورهای شمال- جنوب کشور از مهم‌ترین اولویت‌های توسعه شبکه حمل و نقلی به شمار می‌رود.

البته نبود خط ریلی در مسیر رشت - آستارا یکی از حلقه‌های مفقوده کریدور شمال - جنوب محسوب می‌شود که دولت در تلاش برای راه‌اندازی آن در قراردادهایی با روسیه است. در عین حال، برای فعال‌سازی همه ظرفیت‌های کریدور شمال - جنوب، نیازمند تقویت شبکه حمل و نقل در دریای خزر، از طریق ایجاد ارتباط بیشتر با بنادر روسیه و سایر کشورهای این حوزه هستیم.



برخی از همسایگان مانند قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و افغانستان به نحوی محصور در خشکی هستند و برای رسیدن به دریا باید از طریق ایران کالاهای خود را حمل کنند .



بهره‌مندی ایران از کریدورها، از جمله کریدور شمال-جنوب، از این منظر بسیار حائز اهمیت است . این کریدور می‌تواند دیپلماسی سیاسی-اقتصادی ایران در قفقاز را بیش از پیش فعال و نقش‌آفرین کند. تکمیل کریدور شمال-جنوب علاوه بر توسعه ترانزیت بین‌المللی و استفاده از ظرفیت‌های سرزمینی، یک منبع درآمد پایدار برای ایران است. پیش‌بینی می‌شود با عملیاتی شدن این کریدور، ایران سالانه حدود ۲۰ میلیارد دلار درآمد از این مسیر ترانزیتی کسب کند که می‌تواند تا حدی وابستگی کشور به درآمدهای نفتی را کاهش دهد .

ظرفیت ترانزیت کریدور شمال-جنوب، ۳۰ میلیون تن در سال است؛ اما در حال حاضر ایران از دو میلیون تن این ظرفیت بهره می‌برد. در این صورت، ایران نیاز به خام‌فروشی نخواهد داشت و از سوی دیگر توان صادراتش افزایش می‌یابد. از این کریدور سالانه حدود ۲۵۰ میلیارد دلار محصولات هندی، چینی و آسیای شرقی به مقصد اروپا ترانزیت خواهد شد.

اهمیت کریدور شمال - جنوب برای ایران؛ رایزنی ایران و ارمنستان

سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل با هدف تبدیل ایران به تقاطع کریدورهای بین المللی یکی از ضرورت های این مقطع از تاریخ ایران است. اقدامی مهم که افزون بر تقویت مزیت های ترانزیتی این سرزمین و به تبع آن، ایجاد وابستگی میان کشورهای منطقه و جهان به ایران، ایجاد اشتغال در میان نیروهای انسانی داخلی ایران، ترویج فرهنگ ایرانی و نمایش امنیت این کشور به دیگر کشورهای جهان، درآمدی را نیز وارد کشور ایران خواهد کرد.

کریدور یا دالان اقتصادی ایران-قزاقستان-چین، قسمتی از طرح سرمایه گذاری در زیربنای اقتصادی راه ابریشم جدید است که سین کیانگ چین را از طریق قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و ترکمنستان به ایران و در امتداد آن به اروپا متصل خواهد کرد. این کریدور از کشور چین آغاز شده و از طریق خط ریلی چین-قزاقستان به بندر آق تائو در این کشور می رسد و با طی مسیر در دریای خزر به بندر کاسپین متصل می شود. مسیر ترانزیتی چین (ارومچی)، قزاقستان (بندر آکتائو)، ایران (بندر کاسپین)، مسیری که کمک خواهد کرد صادرات کالا به روسیه، لهستان و شمال اروپا با

سرعت بیشتری انجام شود.

کریدور شمال - جنوب (غرب دریای خزر)



با راه‌اندازی این کریدور بین‌المللی حمل و نقل ترکیبی چین-قزاقستان-ایران، ضمن افزایش ظرفیت مبادلات تجاری بین کشورهای حاشیه دریای خزر، امکان کاهش زمان حمل و هزینه‌های مبادلات نیز محقق شد.

□ مسیر کریدور :

این کریدور اقتصادی از ارومچی چین آغاز می‌شود، با رسیدن به قزاقستان و سپس مهم‌ترین بندر این کشور، «آکتائو»، به بندر انزلی می‌رسد که یکی از مهم‌ترین مأموریت‌های این بندر، ترانزیت است؛ این بندر قرار است با مذاکرات انجام شده، به مرکز ترانزیت محصولات صادراتی قزاقستان و روسیه تبدیل شود.

□ نقش ایران در راه ابریشم جدید :

ابتکار کمربند-راه چین از طریق مسیرهای پیشنهادی زیر می‌تواند در مسیر شرق به غرب از چین به سمت اروپا امتداد یابد :

۱- اتصال بنادر چین از طریق دریا به بنادر جنوبی کشور، به ویژه بندر چابهار در دریای عمان، و در ادامه اتصال آن به اروپا، آسیای میانه و قفقاز.

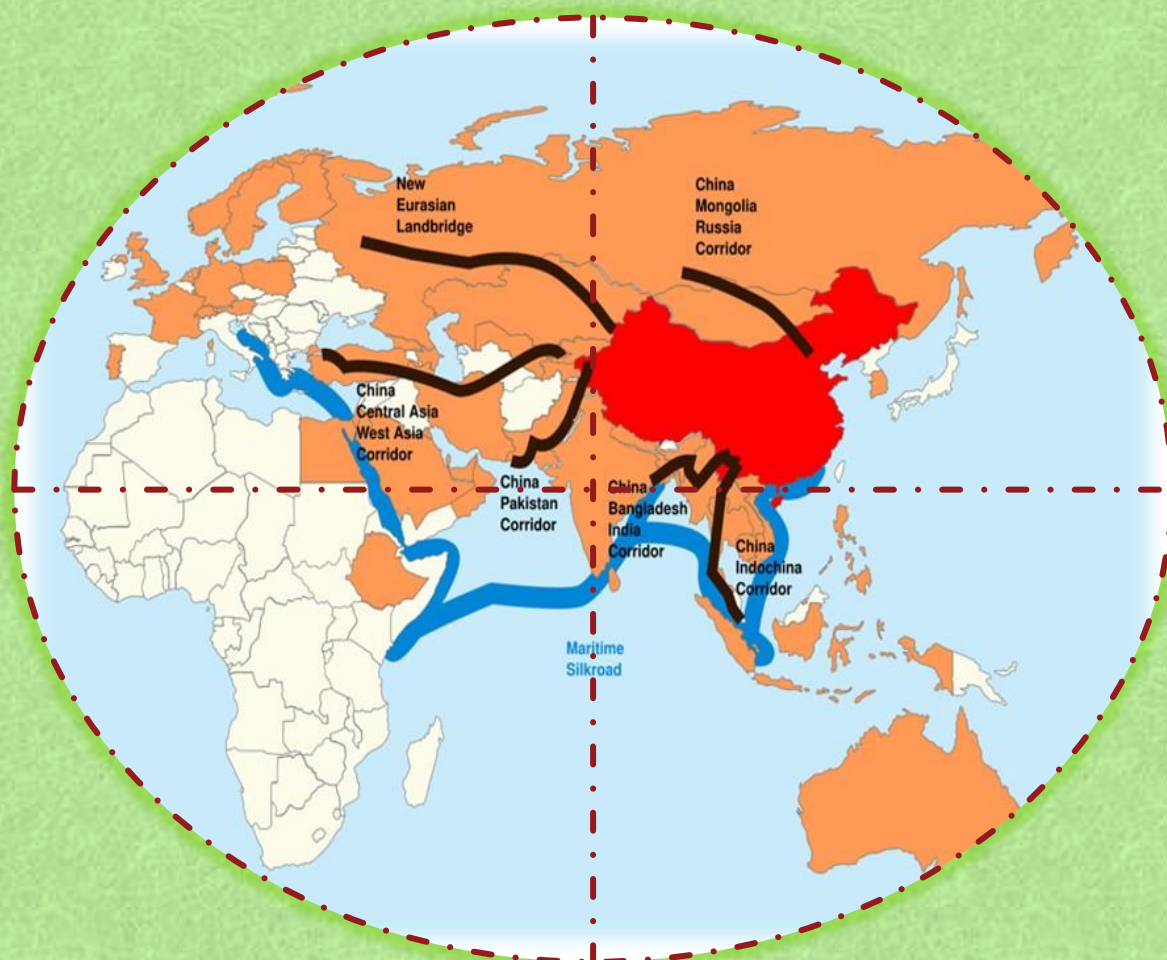
۲- مسیر ریلی چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران - ترکیه - اروپا

۳- مسیر چین - قزاقستان - قرقیزستان - ازبکستان - ترکمنستان - ایران - ترکیه - اروپا

۴- مسیر چین - قرقیزستان - ازبکستان - ترکمنستان - ایران - ترکیه - اروپا

□ راهگذر چین-قزاقستان-ایران

□ اتصال چین به اروپا با ۵ مسیر ترانزیتی ایران



کریدور اسلام آباد- تهران- استانبول

این کریدور، به طول ۶ هزار و ۵۶۶ کیلومتر، دیگر کریدور عبوری مهم کشور است که مبدأ آن اسلام آباد پاکستان و مقصد آن استانبول ترکیه است. قطار باری کانتینری از پاکستان به مقصد استانبول به زاهدان می‌رسد، پس از ورود به این شهر، خط ریلی زاهدان- کرمان کار خود را به طور رسمی شروع می‌کند.

این کریدور می‌تواند کشورهای جنوب آسیا را به آسیای مرکزی، خلیج فارس و اروپا متصل کند. همچنین این کریدور به کاهش ترافیک جاده‌ای کمک کرده و با اتصال زاهدان به رازی و سپس به ترکیه، افزایش حمل و نقل را به همراه دارد.

سرانجام قطار کریدور (ITI) اسلام آباد- تهران- استانبول با حضور مقامات عالی‌رتبه پاکستان، سفرای ایران، ترکیه، قزاقستان و ازبکستان در اسلام آباد، در تاریخ ۳۰ آذرماه ۱۴۰۰ رأس ساعت ۱۶ به وقت محلی پاکستان، حرکت خود را به سمت ایستگاه راه‌آهن زاهدان آغاز و وارد کشورمان شد.

سازمان راه‌آهن ایران در خصوص نحوه سیر و مسیر این قطار توضیح داد که واگن‌ها و کانتینرهای پاکستانی با ورود به ایستگاه زاهدان، پس از انجام عملیات ترانشیپ، به مسیر خود به سمت ترکیه ادامه خواهند داد.

این کریدور می‌تواند جایگزین مسیر دریایی کانال سوئز شود که قبل از این، کالا از بنادر پاکستان از مسیر دریایی و اقیانوس هند، کانال سوئز و دریای مدیترانه به ترکیه می‌رسید؛ اما این مسیر جایگزین بسیار کوتاه‌تر و ارزان‌تر خواهد بود.

زمان پیش‌بینی شده برای سیر این قطار بین استانبول و اسلام‌آباد نیز، ۱۲ روز پیش‌بینی شده است و این در حالی است که حمل دریایی کالا از بندر کراچی پاکستان به ترکیه حدود ۳۰ روز به طول می‌انجامد.



نخستین قطار کانتینری اسلام‌آباد-تهران-استانبول (ITI) در سال ۲۰۰۹ میلادی کار خود را آغاز کرد و در سال ۲۰۱۰ نیز برای ارسال کمک‌های بشردوستانه سازمان ملل به سیل‌زدگان پاکستان مورد استفاده قرار گرفت. اما پس از آن، به علت وجود موانع مختلف از جمله مشکلات فنی و عملیاتی، فعالیت آن متوقف گردید.

کریدورهای ریلی به لحاظ بهره‌مندی و پتانسیل بالای آن‌ها در حمل بار، ایمنی و هزینه حمل، بیشترین میزان توجه را در بخش ترانزیت به خود اختصاص داده‌اند که در این میان، کریدور ریلی موسوم به اسلام‌آباد-تهران-استانبول (ITI) یا همان کریدور سازمان اکو، یکی از شاخص‌ترین و مهم‌ترین‌ها به حساب می‌آید.

به گزارش مانا، سید میعاد صالحی، مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، در پانزدهمین اجلاس رؤسای راه‌آهن‌های کشورهای عضو اکو، در حاشیه یازدهمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی کشور، با بیان اینکه کشورهای عضو سازمان اکو در یکی از حساس‌ترین مناطق جهان واقع شده‌اند، گفت: "۱۰ کشور عضو این سازمان هستند و در این کشورها جمعیتی بالغ بر ۵۰۰ میلیون نفر قرار دارد که باعث شده است به یکی از قطب‌های اقتصادی جهان تبدیل شود".



• مدیرعامل راه‌آهن ایران با بیان اینکه موقعیت خاص راه‌آهن ایران باعث شده که به عنوان پل ارتباطی شرق به غرب آسیا و همچنین به عنوان گذرگاه دو قاره مهم اروپا و آسیا مطرح شود، گفت: "در حقیقت، خاک ایران کوتاه‌ترین مسیر اتصال کشورهای آسیای میانه با آب‌های بین‌المللی و اروپا محسوب شده و همواره از امنیت و ایمنی بالایی برخوردار است".

• وی افزود: "بسیاری از کریدورهای ریلی بین‌المللی منطقه اکو از مسیر ریلی ایران عبور می‌کنند که از جمله آن‌ها می‌توان به کریدور شمال-جنوب، کریدور آلماتی-استانبول-تهران، کریدور آلماتی-بندرعباس، کریدور اسلام‌آباد-تهران-استانبول (ITI)، کریدور قزاقستان-ترکمنستان-ایران (KTI)، کریدور قرقیزستان-تاجیکستان-افغانستان-ایران (KTAI) و کریدور تاجیکستان-ازبکستان-ترکمنستان-ایران-ترکیه اشاره کرد".

- ذاکری مدیرعامل وقت راه آهن درباره برنامه‌های پیشنهادی راه‌آهن ایران گفت: "تسهیل عملیات عبور مرزی و تقویت مراکز لجستیکی و پایانه‌های مرزی از برنامه‌های راه‌آهن ج.ا.ای برای افزایش ظرفیت ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی است".
- عادل کارا اسماعیل اوغلو، وزیر وقت حمل و نقل ترکیه پس از دهمین نشست وزرای حمل و نقل و ارتباطات سازمان همکاری اقتصادی در استانبول، گفت: راه‌آهن پاکستان، ایران و ترکیه به صورت دوجانبه توافق کرده‌اند که به زودی فعالیت منظم این خط آهن را از سر بگیرند.
- او بیان کرد: "عملیاتی کردن و احیای مسیر جاده ابریشم سنتی از طریق ریل و راه‌اندازی قطارهای برنامه‌ای از مسیر چین به ایران در کریدور جنوبی تمام ریلی راه ابریشم در دستور کار ما قرار دارد و اخیراً نیز توافقات خوبی با راه‌آهن‌های چین، قزاقستان و ایران در خصوص تعرفه قطارهای کانتینری به ایران صورت گرفته است و امیدواریم از سرگیری قطارهای باری برنامه‌ای به ایران صورت گیرد".
- به نوشته این گزارش، فعالیت آزمایشی خط آهن ITI در سال ۲۰۰۹ تحت پروژه سازمان همکاری‌های اقتصادی آغاز شد. مسیر این خط آهن از سوی سازمان بین‌المللی به عنوان کریدور بین‌المللی این سه کشور شناخته و تاکنون فقط برای سفرهای آزمایشی استفاده شده است.

کاهش مسیر زمان و هزینه انتقال بار

این خط آهن قصد دارد به میزان چشمگیری مسیر ترانزیت کالا از استانبول به اسلام‌آباد را کاهش دهد. در زمان آزمایش آن، قطار باری از اسلام‌آباد پس از نزدیک به ۱۳ روز و طی مسافت ۶۵۰۰ کیلومتر به استانبول رسید. این مسیر بعدها بیشتر و به ۱۱ و نیم روز کاهش یافت.



در مقایسه، انتقال کالا از کشورهای اروپایی به پاکستان از طریق راه دریایی تقریباً ۴۵ روز زمان می‌برد. حداکثر ظرفیت این قطار ۲۰ واگن ۴۰ فوت است.

طول مسیر خط آهن

❖ مجموع طول خط آهن پروژه اسلام‌آباد-تهران-استانبول ۶۵۰۰ کیلومتر است .

❖ ایران: ۲۶۰۰ کیلومتر

❖ ترکیه: ۱۹۵۰ کیلومتر

❖ پاکستان: ۱۹۹۰ کیلومتر



تقویت مبادلات تجاری

گفته می‌شود تمامی این خط آهن برای هر سه کشور «فوق‌العاده پرمفعت» است. هدف این خط ریلی در ابتدا تقویت همکاری اقتصادی میان پاکستان، ایران و ترکیه و پس از آن با سایر کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی است.

در کنار ایران، پاکستان و ترکیه که از خط ریلی (ITI) سود خواهند برد، کشورهای افغانستان، آذربایجان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان نیز منتفع خواهند شد.

امکان توسعه تا اروپا

- هرچند این پروژه با هدف تقویت روابط اقتصادی میان کشورهای مؤسس عضو «اگو» راهاندازی شده است، با این حال، یک مسیر کوتاه، امن و مقرون به صرفه انتقال کالا میان آسیا و اروپا ارائه می‌دهد و منافعش به کشورهای دیگر هم می‌رسد. این کریدور از ترکیه از طریق تونل زیر آبی «مارمارای» می‌تواند به شبکه ریلی اروپا متصل شود.
- کشورهای دیگر نیز از ابتدا نسبت به پیوستن به این پروژه ابراز اشتیاق کردند و پیشنهاد دادند این خط آهن تا بازارهای اروپایی و خاورمیانه توسعه یابد.

❖ نکات برجسته کریدور راه آهن اسلام آباد-تهران-استانبول

- خدمات برای تسهیل حمل بار و کانتینر
- ظرفیت حمل بار با ۲۰ کانتینر ۴۰ فوتی
- برآورد زمان سفر ۱۱ روز، که در مقایسه با زمان ۴۵ روزه مسیر دریایی بسیار کمتر است.



کریدور جاده ابریشم

این کریدور به دلیل مسائل سیاسی و نظامی اکنون در حال تغییر است که به ۲ دسته قدیم و جدید تقسیم می‌شود؛ جاده ابریشم یا همان راه ابریشم در واقع شبکه‌ای است از راه‌های به هم پیوسته که با هدف بازرگانی در آسیا به وجود آمده است و توانست خاور، باختر و جنوب آسیا را به هم و به شمال آفریقا و خاور اروپا پیوند دهد.

در حقیقت، این جاده مسیری است که تا سده پانزدهم میلادی به مدت ۱۷۰۰ سال، بزرگ‌ترین شبکه بازرگانی دنیا محسوب می‌شد. جالب است بدانید، یکی از مهم‌ترین قسمت‌های نوار شمالی ایران که جاده ابریشم از آن می‌گذشت، از نوار ساحلی ایران از شهر گرگان نیز عبور می‌کرد و به سمت گیلان می‌رفت و از آن سمت از ایران خارج می‌شد.



جاده ابریشم نو (Belt and Road Initiative) (BRI)

پس از این شاهراه بین‌المللی قدیمی، درست در ۱۶ مه سال ۲۰۱۷ بود که در مراسمی با حضور رؤسای نزدیک به ۳۰ کشور جهان در چین، جاده ابریشم نو افتتاح شد.

➤ افتتاح این راه در واقع حکمی بود به‌منظور رفع جاه‌طلبی‌های اقتصادی بیشتر و هموار کردن راه چین!

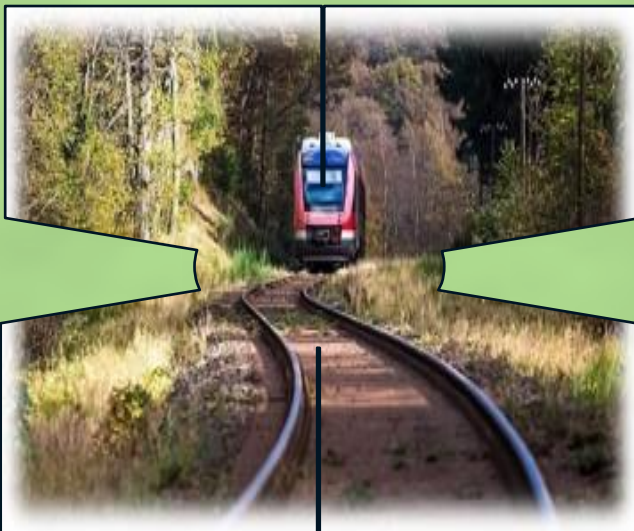
جاده ابریشم نو می‌توانست امکانی جدید را در اختیار کشورهای قرار دهد که در مسیر آن قرار گرفته‌اند تا تجارت خود را در آسیا، اروپا و آفریقا بیش از گذشته توسعه دهند.

در آن زمان، رئیس‌جمهور چین درباره جاده ابریشم جدید این‌طور گفته بود که:

"در دوره‌ای که کشورها وابسته به یکدیگرند و تهدیدها بی‌وقفه در جهان ادامه دارد، هیچ کشوری به تنهایی ظرفیت و توانایی رویارویی با مشکلات جهانی را ندارد".

از این رو، متأسفانه غرب به دلیل ترس از اتصال این مسیر ترانزیت و کم شدن منافعهش، با ایجاد ناامنی در شمال افغانستان و ایران و سایر کشورهای مسیر جاده ابریشم، کارشکنی‌های بسیاری را در این

باره انجام می‌دهد.



زمزمه حذف ایران و روسیه از جاده ابریشم

البته در این میان باید به این نکته نیز توجه داشت که پیش از آغاز جنگ اوکراین، مسیر اصلی کریدورهای ابریشم، چین را از طریق قزاقستان و روسیه به اروپا متصل می‌کرد.

این کریدور با شروع جنگ اوکراین و روسیه با مشکلات جدی مواجه شد و در واقع این تحول، فرصت خوبی برای کشورهای آذربایجان و ترکیه ایجاد کرد تا کشورهای آسیای مرکزی استفاده از پتانسیل ترانزیت آذربایجان را برای ورود به بازارهای جهانی در دستور کار خود قرار دهند.

همچنین این کریدور در رقابت با موقعیت ژئواکونومیک ایران، به ویژه کریدور شمال-جنوب و کریدور چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا قرار می‌گیرد و پیشرفت آن به معنای تضعیف موقعیت ژئواکونومیک ایران خواهد

بود.

جنگ اوکراین و روسیه، دسترسی به مسیر اصلی کریدور ابریشم را که چین را از طریق قزاقستان و روسیه به اروپا متصل می‌کرد، با مشکلات بسیاری روبه‌رو کرد. از این رو، تصمیم گرفته شد تا کریدور جدیدی راه‌اندازی شود تا بتوان زمینه دسترسی چین و آسیای مرکزی از مسیر آذربایجان به ترکیه و اروپا را فراهم کرد.

کریدوری که در آن شاهد حذف ایران و روسیه از جاده ابریشم خواهیم بود.

بر اساس گزارش‌هایی که از سوی دولت قزاقستان منتشر شده است، گویا حمل و نقل کالا از مسیر کریدور میانجی، کریدوری جدید که چین و آسیای مرکزی را با عبور از خزر و از طریق آذربایجان به ترکیه و اروپا وصل می‌کند، در ۱۰ ماه نخست سال ۲۰۲۲ دارای رشد

۸۰۰ درصدی بوده است و حجم کالای حمل و

نقل ریلی بین آذربایجان و قزاقستان از ژانویه تا

اکتبر ۲۰۲۲ در مجموع ۹۵۰ هزار تن بوده

است.



کریدور کتای - (KTAI) ایران-افغانستان-تاجیکستان-قرقیزستان-چین

کریدور جاده‌ای قرقیزستان-تاجیکستان-افغانستان-ایران (KTAI) به طور مشترک توسط سازمان همکاری اقتصادی (ECO) و اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل جاده‌ای (IRU) مطرح شده است.

این کریدور با توجه به اهمیت مسیر افغانستان در کریدورهای منتهی به آسیای میانه، در نیمه دوم سال ۱۳۹۸ در دو مرحله از مسیر هند-چابهار-افغانستان و مسیر بندرعباس-افغانستان-تاجیکستان با استفاده از سند «کارنه تیر» به صورت آزمایشی افتتاح و به دلیل شناخت و مزایای آن برای شرکت‌های حمل و نقل، برای اولین بار دو دستگاه کامیون که از مبدأ بندرعباس بارگیری شده بود، با خروج از گمرک دوغارون، با عبور از افغانستان و تاجیکستان به مقصد قرقیزستان ادامه مسیر دادند.

کریدور چندوجهی از خلیج فارس و جنوب ایران آغاز می‌شود، سپس به سمت شمال کشور رفته و به ارمنستان یا آذربایجان ادامه می‌یابد و از آنجا به بنادر پوتی و باتومی گرجستان در دریای سیاه می‌رسد. از آنجا، کشتی‌های رو-رو از دریای سیاه عبور و به بنادر بلغارستان (بورگاس و وارنا) می‌روند. در نهایت، محموله‌ها مجدداً از طریق جاده به یونان و فراتر از آن به اتحادیه اروپا انتقال می‌یابند.

ایجاد کریدور خلیج فارس-دریای سیاه، برای ایران مزایای راهبردی از جمله کاهش وابستگی ترانزیتی به ترکیه و تقویت روابط با اتحادیه اقتصادی اوراسیا را فراهم می‌سازد. این کریدور راهبردی چهار حوضه دریایی کلیدی شامل «خلیج فارس و دریای عمان»، «دریای خزر»، «دریای سیاه» و «دریای مدیترانه» را به هم وصل می‌کند.



کریدور آلماتی - بندرعباس و آلماتی - استانبول

کریدور بندرعباس-آلماتی یکی از مهم‌ترین کریدورهای بین‌المللی در راستای اتصال کشورهای حوزه خلیج فارس و جنوب شرق آسیا به آسیای مرکزی است که از بندرعباس آغاز و با عبور از ترکمنستان و ازبکستان به سمت قزاقستان امتداد می‌یابد.



□ مدت زمان و طول طی مسیر کریدور بندرعباس-آلماتی :

■ ۱۴۹ ساعت و ۳۲ دقیقه، یعنی کمی بیش از شش روز پیش‌بینی شده است. این مدت زمان

نسبت به سایر کریدورهای موجود برای انتقال کالا به آسیای میانه بسیار مطلوب است.

این قطار در مسیر خود با عبور از کشورهای ترکمنستان و ازبکستان به سمت قزاقستان حرکت خواهد کرد.

■ طول کریدور بندرعباس-آلماتی سه هزار و ۷۵۶ کیلومتر است که هزار و ۶۱۹ کیلومتر آن در

خاک ایران، ۴۴۹ کیلومتر آن در خاک ترکمنستان، ۷۳۲ کیلومتر آن در ازبکستان و ۹۵۶

کیلومتر آن در کشور قزاقستان قرار دارد. استانبول-آلماتی مصوب سازمان (اکو) با مبدأ

استانبول ترکیه و مقصد قزاقستان آلماتی به طول ۶ هزار و ۲۰۸ کیلومتر است که در ایران محل

تلاقی با کریدور بندرعباس-آلماتی دارد؛ این کریدور هزار و ۶۱۹ کیلومتر آن در ایران قرار دارد.

کریدور تراسیکا

همان گونه که از نام کریدور (کریدور حمل و نقلی اروپا-قفقاز-آسیای مرکزی) مشخص است، ایران در برنامه های اولیه این کریدور مطرح نبوده است. به عبارت دیگر، مسیر اصلی این کریدور از قفقاز گذشته و از طریق دریای خزر، قفقاز و آسیای مرکزی را به هم متصل می کند. با پیوستن ایران به این توافق نامه در سال ۲۰۰۹، تنها مسیر جاده ای و ریلی در این محدوده مطرح شد. علاوه بر آن، با عضویت ایران در کریدور تراسیکا، راه برای عضویت کشورهای افغانستان و پاکستان که مایل به پیوستن به این کریدور هستند، هموار شد.

با تصویب منطقه آزاد سیستان در شرق کشور با وسعت ۲۰ هزار هکتاری و در همجواری با افغانستان به عنوان تنها منطقه آزاد شرق کشور، نقش ایران در این کریدور بیشتر نمایان شده است. وجود ریل، جاده، مرز رسمی هوایی و فرودگاه در اراضی منطقه آزاد به عنوان سه مد حمل و نقلی و منطقه آزاد چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور در استان سیستان و بلوچستان، کلیه وجوه حمل و نقل بین المللی (راه، ریل، هوا و دریا) را کامل کرده و امکان ترانزیت کالاها از این دو منطقه به کشورهای افغانستان و پاکستان را فراهم می کند. همچنین دسترسی مناسب منطقه آزاد چابهار به آب های آزاد بین المللی، این موقعیت را بیش از پیش حائز اهمیت کرده است.

کریدور تراسیکا (اروپا-قفقاز-آسیا) از اروپای شرقی (بلغارستان، رومانی، اوکراین) شروع شده و پس از عبور از دریای سیاه وارد بنادر پوتی و باتومی در گرجستان می شود، ضمن آنکه از شبکه حمل و نقل قفقاز جنوبی و ارتباط زمینی ترکیه هم استفاده می کند. سپس از آذربایجان با استفاده از فری بوت های دریای خزر (باکو-ترکمن باشی، باکو-آکتائو) مسیر تراسیکا به شبکه های ریلی کشورهای آسیای میانه، ترکمنستان و قزاقستان می رسد.

هدف این کریدور حمایت سیاسی و اقتصادی از استقلال جمهوری‌ها و افزایش ظرفیت‌های آن‌ها از طریق دسترسی به بازارهای اروپایی و جهانی به کمک مسیرهای متعدد حمل‌ونقل یادشده و البته اهداف دیگری از جمله افزایش همکاری‌های منطقه‌ای میان کشورهای عضو، استفاده از تراسیکا به عنوان کاتالیزوری برای جذب حمایت سازمان‌های مالی بین‌المللی و بخش‌های خصوصی و اتصال تراسیکا به شبکه ترانس-اروپا را هم دنبال می‌کند.

برنامه کریدور تراسیکا در ماه مه ۱۹۹۳ میلادی در نشست وزرای حمل‌ونقل و تجارت هشت کشور عضو (پنج کشور جمهوری آسیای میانه و سه جمهوری قفقاز) در بروکسل ارائه و طی آن یک کریدور حمل‌ونقل شرق-غرب از طریق دریای سیاه، جمهوری قفقاز، دریای خزر و آسیای میانه، میان اروپا و آسیای میانه تعریف شد.

تراسیکا به عنوان مسیری که کمترین هزینه و زمان را برای اتصال جمهوری‌های آسیای میانه به بازارهای جهانی و بنادر اروپایی دارد، معرفی شده است و آذربایجان، ایران، ارمنستان، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، بلغارستان، مولداوی، رومانی، ترکیه و اوکراین اعضای این کریدور هستند.

❖ موقعیت ویژه جغرافیایی ایران و قرار گرفتن در کریدورهای بین‌المللی شمال-جنوب و شرق-غرب و اتصال‌دهنده خاورمیانه، آسیا و اروپا، جایگاه ویژه‌ای برای کشورمان در حوزه ترانزیت فراهم کرده است که می‌تواند درآمدهایی قابل توجهی برای کشور داشته باشد.



کریدور تراسیکا به عنوان یکی از مسیرهای مهم عبوری برای حمل و نقل انواع محموله های تجاری و شخصی شناخته می شود. در واقع، این مسیر خطی ایمن، کاربردی، استراتژیک و سریع، از قلب اروپای شرقی تا دل قاره آسیا امتداد دارد. به همین خاطر، سهم زیادی از کل محموله های تجاری جهان از این مسیر عبور خواهد کرد. برای درک بهتر، مسیرهایی را که این راهروی تجاری طی می کند به تفکیک بررسی خواهیم کرد :

▪ نقطه ابتدایی حمل ریلی از کریدور تراسیکا: اروپای شرقی شامل کشورهای بلغارستان،

اوکراین و رومانی

▪ ورود به حوزه دریای سیاه؛

▪ دسترسی به بندرهای پوتی و باتومی در کشور گرجستان؛

▪ استفاده از شبکه حمل و نقل زمینی قفقاز و اتصال به ترکیه؛

▪ ورود به کشور آذربایجان از طریق دریای خزر؛

▪ منتهی شدن به شبکه ریلی آسیای میانه در ترکمنستان و قزاقستان.

❖ با استفاده از امکان حمل ریلی از کریدور تراسیکا، پلی کاملاً امن و مهندسی شده میان

قاره های اروپا و آسیا ایجاد می شود. البته توجه به این نکته اهمیت دارد که ایران از سال

۲۰۰۹، به عنوان عضو سیزدهم تراسیکا شناخته می شود. به دلیل وجود تحریم های اقتصادی

تحویل شده از سوی آمریکا، در حال حاضر امکان بهره برداری از این کریدور توسط محور

دریای خزر وجود ندارد. با این حال، به منظور کاهش حجم بالای مبادلات شرق دور به اروپا از

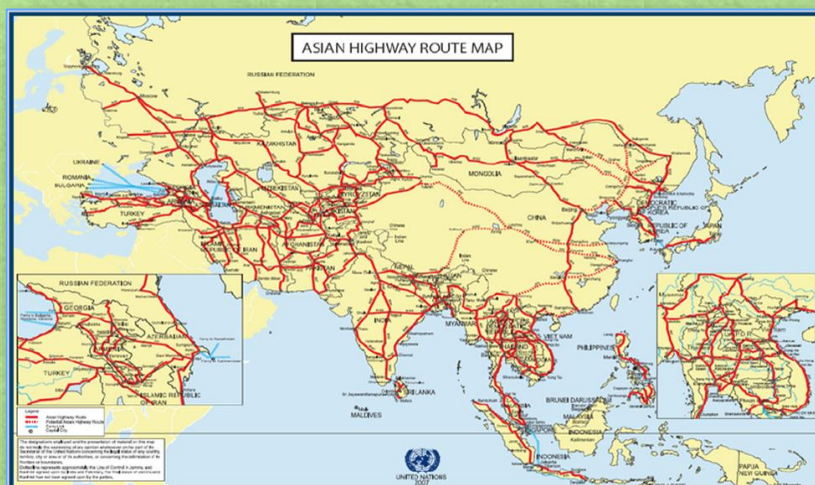
طریق آذربایجان و جلسه سال گذشته جانشین وزیر امور خارجه، جناب مهدی صفری، با

دبیرکل تراسیکا، انتظار می رود به زودی محدودیت های دسترسی و بهره برداری از میان

برداشته شود.

کریدور آلتید

در سال ۱۹۹۲، کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه طرح زیرساخت حمل و نقل زمینی آلتید را آغاز نمود. آلتید شامل سه کریدور شمال، مرکز و جنوب است؛ بدین صورت که در کریدور شمالی، کشورها از طریق روسیه و قزاقستان به اروپا متصل می‌شوند، در کریدور جنوبی با گذر از مرز شمالی ایران و کشور ترکمنستان به ترکیه، بلغارستان و در انتها به اروپا متصل می‌گردند و در نهایت، کریدور مرکزی شامل مسیری از ترکمنستان، دریای خزر، بندر ترکن، شهر باکو و مرکز اروپا است.



□ کریدورهای شرقی-غربی، شمالی-جنوبی و مرکزی آلتید

از سوی اسکاپ (ESCAP) پیشنهاد شد :

۱ - کریدور شمالی: به موازات راه‌آهن سراسری سبیری و از طریق قزاقستان، روسیه و بلاروس به اروپا.

۲ - کریدور مرکزی: با عبور از ترکمنستان و دریای خزر (بندر ترکمن‌باشی و باکو) به قفقاز و بنادر شرقی دریای سیاه (پوتی و باتومی) و از آنجا به اروپا.

۳ - کریدور جنوبی: با عبور از ترکمنستان و قلمرو شمال ایران به ترکیه و بلغارستان و شمال اروپا.

کریدور جنوبی آسیا

مسیر این کریدور با شروع از آسیای جنوب شرقی و گذر از شبه‌قاره هند از طریق میرجاوه استان سیستان و بلوچستان در مرز جنوب شرقی ایران وارد قلمرو کشور شده و نهایتاً از طریق مرزهای شمال غربی شامل بازرگان، رازی و خسروی در مرز کشورهای ترکیه و عراق از قلمرو ایران خارج و به سمت حوزه‌های اروپا و دریای مدیترانه امتداد می‌یابد. به منظور توسعه ارتباط ریلی-ترانزیتی کشور و به جهت برقراری ارتباط ریلی ایران با کشور عراق و حوزه دریای مدیترانه، ۶۲۰ کیلومتر راه‌آهن در محور اراک-خسروی احداث خواهد شد که این امر سبب گسترش ترانزیت در کریدورهای ترانزیتی شرق-غرب و کریدور جنوبی آسیا به سمت کشورهای آسیای غربی و حوزه دریای مدیترانه می‌شود.

در حقیقت، این کریدور یکی از راه‌های اصلی اتصال آسیا به مدیترانه، عراق و اروپا است. آن چیزی که در این بین قابل توجه است، طراحی و ایجاد یک راه‌آهن سراسری در محور اراک به خسروی است. این امر می‌تواند حمل و نقل به کشور عراق و ترکیه را بهبود بخشد. علاوه بر این، نه تنها از نظر اقتصادی مزایای کثیری را ایجاد می‌کند، بلکه از نظر سیاسی نیز سبب بهبود روابط دو کشور خواهد شد.



UIC

اتحادیه بین المللی راه آهن ها (به انگلیسی: International Union of Railways) به طور مخفف: (UIC) در سال ۱۹۲۲ پس از برگزاری کنفرانسی متشکل از نمایندگان بسیاری از دولت ها، با هدف یکنواخت نمودن مقررات و شرایط بهره برداری از راه آهن تأسیس شد. مقر این اتحادیه در کشور فرانسه و در شهر پاریس می باشد. این اتحادیه تنها سازمان تجاری است که در سطح جهانی به نیازهای حمل و نقل ریلی می پردازد و برای همکاری های بین المللی میان شرکت های راه آهنی اعم از دولتی و غیردولتی به وجود آمده است.

راه آهن جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۲۶ هجری شمسی مطابق با سال ۱۹۴۷ میلادی، رسماً به عضویت اتحادیه بین المللی راه آهن ها در آمد.



OSJD

اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها) به انگلیسی (International Union of Railways: با نام اختصاری UIC ، در سال ۱۹۲۲ پس از برگزاری کنفرانسی متشکل از نمایندگان بسیاری از دولت‌ها، با هدف یکنواخت نمودن مقررات و شرایط بهره‌برداری از راه‌آهن تأسیس شد. مقر این اتحادیه در کشور فرانسه و در شهر پاریس می‌باشد. این اتحادیه تنها سازمان تجاری است که در سطح جهانی به نیازهای حمل و نقل ریلی می‌پردازد و برای همکاری‌های بین‌المللی میان شرکت‌های راه‌آهنی اعم از دولتی و غیردولتی به وجود آمده است .

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۲۶ هجری شمسی مطابق با سال ۱۹۴۷ میلادی، رسماً به عضویت اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها درآمد.





دانشگاه صنعتی
کرمانشاه



خط



❖ صاحب امتیاز نشریه
انجمن علمی مهندسی راه آهن
دانشگاه صنعتی کرمانشاه

❖ قیمت: ۱۰۰۰۰۰۰۰ ریال