



رئیس جمهور روسیه در دیدار با مقام معظم رهبری، بر اهمیت تکمیل راه آهن رشت-آستارا و استفاده از کریدور شمال-جنوب تأکید کرد.

مدیرکل دفتر ساخت راه آهن منطقه ۲ شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور از برآورد هزینه ۱۱.۵ هزار میلیارد تومانی راه آهن رشت-آستارا خبر داد.

به گزارش آران نیوز به نقل از **خبرنگار مهر**، در سفر اخیر ولادیمیر پوتین رئیس جمهور روسیه به تهران و در دیدار با حضرت آیت الله خامنه ای رهبر معظم انقلاب، رئیس جمهور روسیه بر اهمیت تکمیل راه آهن رشت-آستارا و استفاده از کریدور شمال-جنوب تأکید کرد.

تأکید رهبر انقلاب بر ساخت راه آهن رشت-آستارا

در ادامه این دیدار نیز **مقام معظم رهبری** با تأیید سخنان رئیس جمهور روسیه درباره ضرورت راه اندازی خط آهن رشت-آستارا، این کار را موجب تکمیل خط حمل و نقل شمال-جنوب و به نفع هر دو کشور دانستند.

تکمیل شبکه ریل غرب خزر مهم تر از شرق خزر

دو هفته قبل نیز قطار روسیه-هند از شرق دریای خزر در مسیر تمام ریلی حرکت کرد و و از مرز سرخس وارد کشور شد تا به بندر شهید رجایی برسد. اتفاقی که برای اولین بار رخ داد و یک قطار روسی بدون جایگزینی با قطارهای ایرانی در مرز ریلی سرخس، توانست وارد کشور شده و با عبور از شبکه ریلی ایران، تا بندر شهید رجایی برای جابه جایی کالاهای روسی به هند از مسیر دریا، سیر و حرکت داشته باشد.

برخی کارشناسان ترانزیت معتقدند با توجه به اینکه بخش زیادی از جمعیت روسیه در غرب این کشور و در شهرهای مسکو و سن پترزبورگ ساکنند و همچنین شبکه ریلی روسیه در غرب این کشور به فنلاند و دیگر کشورهای شمال اروپا متصل است، تکمیل راه آهن رشت-آستارا بار و مسافر بیشتری نسبت به ریل شرق دریای خزر و عبور از کشورهای قزاقستان و ترکمنستان دارد. ضمن اینکه مسیر کوتاه تر بوده و زمان کمتری برای حمل کالا از کریدور شمال-جنوب با عبور از آذربایجان به روسیه صرف می شود.

وزیر راه: شده ساختمان وزارت خانه را بفروشیم، باید هزینه احداث رشت-آستارا تأمین شود

رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه ورود قطار روسیه-هند به کشورمان، راه اندازی کریدور شمال-جنوب را کلید زده، از سایر مسیرهای احتمالی برای استفاده از این کریدور ریلی همچون مرز ریلی اینچه برون به گرمسار و سپس بندر شهید رجایی و همچنین راه آهن آستارای آذربایجان-آستارای ایران و سپس جابه جایی با کامیون تا راه آهن رشت و دوباره ادامه مسیر با قطار تا بندر شهید رجایی تأکید کرد.

این در حالی است که رستم قاسمی وزیر راه پیش از ورود قطار کانتینری ترانزیتی روسیه-هند به کشور، در مراسم ورود ۳۱۰ دستگاه ناوگان ریلی به کشور بر اهمیت تکمیل راه آهن رشت-آستارا تأکید کرده بود.

قاسمی در این مراسم گفت: «من به همکارانم گفته ام که شده ساختمان وزارت راه و شهرسازی را بفروشیم، باید هزینه ساخت راه آهن رشت-آستارا را تأمین کنیم.»

وزیر راه اسفند سال قبل، از **هزینه یک میلیارد دلار**، ساخت راه آهن رشت-آستارا خبر داده بود.

مدیرکل ساخت راه آهن منطقه ۲ شرکت ساخت: قرارگاه خاتم راه آهن رشت-آستارا را می سازد

در همین ارتباط محمد منجمی مدیرکل ساخت و توسعه راه آن منطقه دوی کشور شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور در گفت و گو با **خبرنگار مهر** درباره آخرین وضعیت راه آهن رشت-آستارا اظهار کرد: در حال حاضر این مسیر به طول ۱۶۰.۵ کیلومتر در دو قطعه ۱۴۰ و ۱۰ کیلومتری، در ساز و بساز، ۱۶۰ کیلومتر آن، بساز و بساز خواهد شد.

وی افزود: قطعه آخر این مسیر شامل ۱۴۹ تا ۱۶۰.۵ به طول ۱۱.۵ کیلومتر را قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص) می سازد؛ فرآیند تحویل زمین به قرارگاه خاتم انجام شده و پیمانکار پروژه در حال تجهیز کارگاه است.

این مقام مسئول در شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور گفت: ۱۰ کیلومتر هم از سمت رشت به آستارا زیرسازی شده است؛ بنابراین ۱۴۰ کیلومتر زیرسازی و ۱۶۰ کیلومتر روسازی مسیر باقی مانده که دنبال برگزاری مناقصه برای قطعه ۱۴۰ کیلومتری هستیم اما احتمال کل مسیر را قرارگاه خاتم احداث خواهد کرد؛ البته سازمان برنامه و بودجه باید آن را تأیید کند.

تهاتر با نفت؛ سازوکار احتمال، تأمین، مال، راه آهن، رشت-آستارا

وی با اشاره به تأکید رهبر معظم انقلاب بر تکمیل راه آهن رشت-آستارا و کریدور ریلی شمال-جنوب یادآور شد: بحث هایی که مطرح شده، این است که دولت قرار است ساخت این مسیر ریلی را از محل تنها تر با نفت تأمین مالی کند؛ اما هنوز قراردادهای مربوطه امضا نشده و مکانیزم تنها تر با نفت نیز پس از امضاء، قرارداد با بیمانکار و با تأیید سازمان برنامه و بودجه طراحی خواهد شد. منجمی درباره احتمال سرمایه گذاری روس ها در ساخت راه آهن رشت-آستارا تصریح کرد: مباحث مربوط با فاینانس را باید معاونت اقتصادی وزارت امور خارجه و معاونت برنامه ریزی وزارت راه و شهرسازی، بگردد؛ هنوز جلسات، در این خصوص برگزار نشده است.

۴۰ کیلومتر از مسیر ریلی در ارتفاع ۳۰ متر

وی درباره ساخت بخشی از مسیر ریلی رشت-آستارا بر روی پل گفت: همانگونه که بخشی از راه آهن قزوین-رشت برای حفظ محیط زیست دریاچه سد منجیل، بر روی پل برده شد، یکی از پیشنهادها طرح راه آهن رشت-آستارا این است که ۴۰ کیلومتر از مسیر ریلی که احتمال ورود به اراضی کشاورزی یا جنگلی را دارد، برای حفظ محیط زیست بر روی پل احداث شود که باید هزینه های آن با هزینه های روش های دیگر مانند انتقال خاک از سایر استان ها به محل پروژه یا جابه جایی بخشی از جنگل به محلی دیگر مقایسه شده و سازمان برنامه و بودجه ساخت مسیر بر روی پل را تأیید کند. احتمالاً در این ۴۰ کیلومتر، مدولار (دهانه پل) های ۳۰ متری ایجاد شود تا ریل از روی آن عبور کند.

۱۱.۵ هزار میلیارد تومان هزینه ساخت پروژه

به گفته این مقام مسئول در شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، قطعه ۱۴۰ کیلومتری پروژه حدود ۱۱.۵ هزار میلیارد تومان برآورد قیمت از سوی مشاور طرح در سال جاری دارد؛ ساخت قطعه ۱۱.۵ کیلومتری انتهایی نیز که پیچیدگی های خاص خود را دارد، هزار و ۵۰ میلیارد تومان برآورد هزینه شده که ممکن است به این رقم، تعدیل های فصلی سازمان برنامه و بودجه هم وارد شود. اما زیرسازی ۱۴۰ کیلومتر و روسازی ریلی ۱۶۰ کیلومتر مابقی، ۱۱.۵ هزار میلیارد تومان هزینه در بر خواهد داشت.

۱۰ کیلومتر آخر مسیر؛ ۱.۰۵۰ میلیارد تومان

منجمی تأکید کرد: قرارگاه خاتم بر اساس فهرست بهای سال جاری، برای آن ۱۱.۵ کیلومتری که هزار و ۵۰ میلیارد تومان تعیین هزینه شده، ۳۹.۶ درصد پیشنهاد پلاس (افزایش هزینه) داده که سازمان برنامه و بودجه باید آن را تأیید کند.

کریدور ریلی شمال، جنوب سال ۷ میلیون تن بار دارد

وی درباره پیش بینی میزان عبور بار از کریدور شمال-جنوب در صورت تکمیل راه آهن رشت-آستارا گفت: بر اساس مطالعات مشاور پروژه، کریدور ریلی شمال-جنوب از کشورهای شمال اروپا، روسیه و منطقه قفقاز پیشنهاد عبور ترانزیت، ۷ میلیون تن بار را خواهد داشت.

دبیر انجمن شرکت های ریلی؛ باید منافع روس ها را در ساخت راه آهن رشت-آستارا درگیر کنیم

سبحان نظری دبیر انجمن شرکت های حمل و نقل ریلی در گفت و گو با خبرنگار مهر درباره اولویت داشتن ساخت راه آهن رشت-آستارا اظهار کرد: قطعه ریلی رشت-آستارا قطعاً اولویت برای بار ترانزیتی دارد و برای حمل بار داخلی، مسیرهای دیگری همچون اتصال چشمه های بار یا شرکت های بزرگ معدنی و فولادی به شبکه ریلی در اولویت هستند.

وی درباره علت اینکه چرا قطار اخیر ترانزیتی روسیه-هند که از استان مسکو در غرب روسیه بارگیری کرده بود، از شرق دریای خزر و از کشورهای قزاقستان و ترکمنستان وارد ایران شد؛ افزود: به نظر می رسد مشکلاتی که آذربایجان برای بارهای ترانزیتی ایجاد می کند و سهم خواهی هایی که از ترانزیت منطقه دارد سبب شده تا روسیه این قطار را از غرب کشورش به شرق دریای خزر منتقل کند.

B.O.T بهترین روش، برای درگیر کردن منافع روس ها با راه آهن رشت-آستارا

نظری ادامه داد: برای آنکه حمل بار روسیه از کریدور ریلی شمال-جنوب از قلمروی ایران تضمین شود، نیازمند درگیر کردن روس ها در هزینه احداث این خط هستیم آن هم نه به صورت فاینانس بلکه به صورت B.O.T که منافع این کشور را برای مدت طولانی با عبور از خط آهن ایران خصوصاً راه آهن رشت-آستارا گره بزند. بنابراین بهترین روش، سرمایه گذاری در ساخت و مشارکت در بهره برداری است.

وی خاطرنشان کرد: مشکلاتی که روس ها با اروپا بر سر جنگ اوکراین پیدا کرده اند، موقتی است و ممکن است ظرف مدت کوتاهی این مشکلات بین شرق و غرب اروپا رفع شود؛ لذا این احتمال وجود

دارد که روسیه بعد از حل مشکلات خود با اروپایی ها، بار دیگر برای حمل کالا به راه آهن اروپا برگردد؛ بنابراین باید کاری کنیم که تمایل روسیه برای انتقال بخشی از بار ترانزیتی خود به شبکه ریل، ایران، طولانی مدت شود.

عضو هیئت عامل صندوق توسعه حمل و نقل با اشاره به احداث راه آهن آستارا-آستارا (اتصال ریل آستارای آذربایجان به آستارای ایران) با هزینه جمهوری آذربایجان گفت: از آنجایی که آذری ها هزینه ساخت این پروژه هر چند اندک و مسیر کوتاه چند کیلومتری در خاک ایران را داده اند، لذا این کشور در صورت تکمیل خط آهن رشت-آستارا با استفاده از B.O.T روس ها و همچنین با توجه به همکاری باکو-مسکو، از ترانزیت بار از مسیر مذکور حمایت خواهد کرد و مسیر مذکور تضمین بار خواهد داشت.

کارشناس حمل و نقل ریل: تفاهم وزارت راه با روس ها برای ۱۰ میلیون تن بار ریل است
علی ضیایی کارشناس حمل و نقل ریلی در گفت و گو با خبرنگار مهر درباره راه آهن رشت-آستارا اظهار کرد: ایران و روسیه از ۴ معبر ریلی و ریلی-دریایی به روسیه متصل می شوند که برای تکمیل مسیر ریلی دریای خزر، باید قطعه رشت-آستارا تکمیل شود. سایر مسیرها نیاز به بهسازی یا تغییر ساختار دارند.

اراز علاقه روس ها به مشارکت در ساخت رشت-آستارا
وی با بیان اینکه پروژه رشت-آستارا به یک پروژه فرسایشی تبدیل شده که در دولت های قبلی برای ساخت آن تعلل شد، گفت: شنیده ها حاکی است روس ها حاضر به مشارکت در ساخت این طرح شده اند اگر روس ها وارد پروژه شوند؛ باید با فهرست بهای ایران کار کنند که گفته می شود ۸۰۰ میلیون دلار هزینه ساخت این طرح است و طرح گرانی محسوب می شود.