



قطار خلیج فارس به خزر رسید | نقش راه آهن رشت کاسپین در کریدور نوستراک

با بهره‌برداری از خط راه‌آهن رشت - بندر کاسپین، اتصال ریلی خلیج فارس - خزر برقرار شد. البته کریدور شمال - جنوب با احداث مسیر ریلی رشت - آستارا تکمیل خواهد شد؛ اما فعلاً این می‌تواند روی ترانزیت به مقصد اوراسیا مؤثر باشد.

به گزارش **همشهری آنلاین**، کریدور بین‌المللی شمال - جنوب (NOSTRAC) مسیر استراتژیک و پرطرفداری است که می‌تواند ضمن کاهش ۴۵ درصدی زمان انتقال کالا از هند تا اروپا، هزینه انتقال را نیز ۳۰ درصد کاهش دهد. به‌صرفه‌ترین شیوه حمل‌ونقل در مسیر، حمل ترکیبی دریایی - ریلی است که بخش ریلی آن در فضای ایران از بندرعباس در منتهی‌الیه جنوب کشور آغاز می‌شود و تا آستارا در منتهی‌الیه شمال شرقی کشور امتداد دارد. فعلاً **راه آهن رشت - کاسپین** تا زمان بهره‌برداری از راه آهن رشت آستارا، بار ترانزیتی این کریدور را بر دوش خواهد کشید.

البته در قالب این کریدور مسیرهای ریلی دیگر نظیر بندر چابهار نیز وجود دارد که با اتصال به شبکه ریل سراسری، امکان پذیرش و انتقال بار از مبادی بیشتر را پشتیبانی خواهد کرد.

در این میان، گرچه احداث راه‌آهن رشت آستارا به طول ۱۶۲.۵ کیلومتر در دو قطعه با همکاری ایران و روسیه در دستور کار قرار گرفته؛ اما پیچیدگی این قطعه، بهره‌برداری از مسیر در کوتاه‌مدت را غیرممکن می‌کند. در این وضعیت، بهره‌برداری از مسیر ریلی رشت کاسپین، گرچه حلقه مفقوده کریدور NOSTRAC را تکمیل نمی‌کند؛ اما امکان فعال‌سازی ظرفیت‌های این کریدور را در ابعادی محدودتر فراهم خواهد کرد.

ذینفعان نوستراک

مقصد نهایی کریدور ریلی شمال جنوب، بندر هل‌سینکی فنلاند و هامبورگ آلمان است و در این مسیر از بنادر جمهوری آذربایجان، گرجستان، آستراخان روسیه و حتی مسکو عبور می‌کند تا به کشورهای اسکاندیناوی و شمال اروپا رسد. مبادی این کریدور نیز می‌تواند در همه بنادر مطرح آسیای دور باشد. از تایلند و چین و هند گرفته تا پاکستان که در همسایگی ایران قرار دارد.

در شرایط فعلی، تجارت کالایی شرق و غرب جهان از مسیر دریایی اقیانوس هند - دریای سرخ - کانال سوئز - دریای مدیترانه انجام می‌شود و در مسیر طولانی‌تر باید ضمن دور زدن قاره آفریقا، از طریق اقیانوس اطلس به اروپا یا آمریکا منتقل شود.

این در حالی است که با کریدور نوستراک، محموله‌های تجاری پس از بارگیری در بنادر آسیای شرقی یا اروپای شمال، با سرعت بیشتر و هزینه کمتر می‌توانند به مقصد برسند و تکمیل مسیر ریلی در کریدور، کلید اصلی موفقیت است. طبق برآوردها، کریدور نوستراک می‌تواند زمان انتقال کالا در مسیر آسیا اروپا را از ۴۵ روز به ۲۵ روز کاهش دهد و هزینه انتقال را نیز ۳۰ درصد پایین بیاورد.

کاهش ۳۰ درصدی هزینه انتقال کالا از هند به اروپا

در شرایط فعلی، تجارت کالایی شرق و غرب جهان از مسیر دریایی اقیانوس هند - دریای سرخ - کانال سوئز - دریای مدیترانه انجام می‌شود و در مسیری طولانی‌تر، باید ضمن دور زدن قاره آفریقا کالاها از طریق اقیانوس اطلس به اروپا یا آمریکا منتقل شود. این در حالی است که با کریدور نوستراک محموله‌های تجاری پس از بارگیری در بنادر آسیای شرقی یا اروپای شمالی با سرعت بیشتر و هزینه کمتر می‌توانند به مقصد برسند و کلید اصلی موفقیت در آن تکمیل مسیر ریلی در کریدور است. طبق برآوردها، کریدور نوستراک می‌تواند زمان انتقال کالا در مسیر آسیا - اروپا را از ۴۵ روز به ۲۵ روز کاهش دهد و هزینه انتقال را نیز ۳۰ درصد پایین بیاورد.



مقصد
مقصد نهایی کریدور ریلی شمال - جنوب، ۲ بندر هلستینکی فنلاند و هامبورگ آلمان است.

مسیر
مسیر آن از بندرهای جمهوری آذربایجان، گرجستان، آستراخان روسیه و حتی مسکو عبور می‌کند تا به کشورهای اسکاندیناوی و شمال اروپا برسد.

۱۸ پل
بزرگ به طول ۷۹۹ متر

۲۴۳ پل
کوچک به طول ۳۷۴۵ متر

۳۷
طول مسیر کیلومتر

مبدأ
این کریدور می‌تواند همه بندرهای مطرح آسیای دور باشد، از تایلند و چین و هند گرفته تا پاکستان که در همسایگی ایران قرار دارد.

ظرفیت جاهه‌جایی مسافر ۶۰۰ هزار نفر	ظرفیت نهایی ۱۰ میلیون تن	سال دوم ۷ میلیون تن	سال اول ۳ میلیون تن	ظرفیت انتقال بار	ارزش روز پروژه ۶ همت	هزینه احداث مسیر ۳ همت	ریل‌گذاری ۴۰ کیلومتر
--	-----------------------------------	---------------------------	---------------------------	------------------------	-------------------------------	---------------------------------	-------------------------