



نویسنده: ولی کالیجی «Vali Kaleji».
منبع و تاریخ نشر: کریدل «2025-11-07».
برگردان: پوهندوی دوکتور سیدحسام «مل»

توافق راه آهن ایران و روسیه سنگ بنای کریدور شمال-جنوب را بنا نهاد

Iran–Russia railway pact sets keystone in North–South Corridor

توافق راه آهن رشت-آستا را که مدت ها به تعویق افتاده بود، بخش
نهایی یک شریان حمل و نقل اوراسیا را افتتاح می کند و محور
مقاومت را تقویت کرده و تحریم های غرب را دور می زند.

*Tehran and Moscow's long-delayed Rasht–Astara rail
deal unlocks the final segment of a Eurasian freight
artery, bolstering the Axis of Resistance and bypassing
western sanctions*



عکاسی توسط کریدل

در یک تحول مدت‌ها مورد انتظار، فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی ایران، در ۲۶ اکتبر اعلام کرد که قرارداد نهایی با روسیه برای ساخت راه‌آهن رشت-آستارا ماه آینده امضا خواهد شد.

این خط ۱۶۴ کیلومتری که از استان گیلان می‌گذرد و در جنوب غربی دریای خزر قرار دارد، آخرین بخش گمشده در کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) را نشان می‌دهد و آماده است تا مسیرهای تجاری اوراسیا را به طور اساسی متحول کند.

فراتر از جنبه اقتصادی، این پروژه همچنین تلاشی برای برقراری مجدد ارتباط ریلی ایران با قفقاز جنوبی برای اولین بار در ۳۵ سال گذشته است.

در دوران شوروی، راه‌آهن تبریز-جلفا که به خط جلفا (نخجوان)-مغری-زنگیلان-باکو-مسکو و همچنین مسیر جلفا-نخجوان-ایروان متصل می‌شد، یکی از مسیرهای اصلی ترانزیت ایران با اتحاد جماهیر شوروی محسوب می‌شد.

اما جنگ اول قره باغ کوهستانی در دهه ۱۹۹۰، شبکه خطوط ریلی منطقه‌ای را از هم گسیخت، نخجوان را منزوی کرد و ارتباط ریلی چند دهه‌ای ایران با قفقاز را قطع کرد.

سی و پنج سال بعد، ایران دوباره به قفقاز متصل می‌شود

از اوایل دهه «۲۰۰۰»، تهران راه‌های متعددی را برای برقراری مجدد این پیوندهای از دست رفته بررسی کرده است. مسیر پیشنهادی ایران-ارمنستان از طریق مرند و مغری هرگز محقق نشد. تلاش‌ها برای احیای خط جلفا-نخجوان-زنگیلان مربوط به دوران شوروی در بجهت اختلاف مداوم ایروان و باکو بر سر کریدور زنگزور متوقف شده است.

در مقابل، خط رشت-آستارا، به عنوان بخشی از محور بزرگتر قزوین-رشت-آستارا (ایران)-آستارا (آذربایجان)، اکنون تنها پروژه ریلی فعال است که ایران را به قفقاز متصل می‌کند. همچنین در امتداد مسیر آستارا-باکو-داغستان امتداد می‌یابد و جمهوری اسلامی را دوباره به بخش کلیدی شبکه حمل و نقل اوراسیا متصل می‌کند.

این ایده جدیدی نیست. اتحاد جماهیر شوروی در سال ۱۹۴۱ شبکه راه‌آهن خود را به آستارا، آذربایجان، گسترش داده بود و به مرز ایران رسیده بود. اما در داخل ایران، بخش حیاتی از آستارا تا قزوین ناقص مانده بود.

ساخت و ساز در مسیر رشت - قزوین تنها در سال ۲۰۰۹ آغاز شد و یک دهه بعد تکمیل شد و در مارس ۲۰۱۹ با حضور حسن روحانی، رئیس‌جمهور وقت ایران و شاهین مصطفی‌اف، وزیر اقتصاد وقت آذربایجان، رسماً افتتاح شد.

با این حال، ساخت راه آهن رشت-آستارا با چالش‌های قابل توجهی روبرو شد. قرارداد سال «۲۰۱۶» با بانک بین‌المللی آذربایجان برای وام ۵۰۰ میلیون دلاری پس از خروج یکجانبه دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا - در دوره اول ریاست جمهوری خود - از برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) در ماه مه ۲۰۱۸ به حالت تعلیق درآمد. باکو از ترس تحریم‌های ثانویه ایالات متحده، تعهدات مالی خود را مسدود کرد. تهران متعاقباً به مسکو روی آورد. هنگامی که ابراهیم رئیسی، رئیس‌جمهور فقید ایران، در ژانویه ۲۰۲۲ از روسیه بازدید کرد، هر دو طرف یک خط اعتباری ۵ میلیارد دلاری را برای تأمین مالی پروژه‌های کلیدی زیرساختی ایران، از جمله راه آهن رشت-آستارا، نهایی کردند. نیازهای تجاری خود روسیه تحت فشار تحریم‌های غرب به طور فزاینده‌ای فوری شده بود و مسکو را بر آن داشت تا INSTC را به عنوان شاهراه ارتباطی با هند، ایران و خلیج فارس دو برابر کند.

ایگور لوتین، دستیار رئیس‌جمهور روسیه، به همراه مقامات راه آهن ایران، در ژانویه ۲۰۲۳ با هلیکوپتر مسیر را بررسی کرد. چهار ماه بعد، در ۱۷ مه، دو طرف قراردادی ۱/۶ میلیارد دلاری برای تکمیل راه آهن امضا کردند. رئیسی ریاست مراسم در تهران را بر عهده داشت و ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه، از طریق ارتباط ویدیویی به آن پیوست.



نقشه کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC)

اتصال ریلی استراتژیک به پایتخت روسیه و سرزمین ایران وابسته است

با وجود این چشم‌اندازهای باشکوه، پروژه رشت-آستارا با موانع بزرگی روبرو است. زمین‌های کوهستانی، جنگلی و از نظر زیست محیطی شکننده در شمال ایران، چالش‌های جدی مهندسی و زیست محیطی را به همراه دارد. برای پیمایش مناطق مستعد رانش زمین و محافظت از اکوسیستم‌های حساس مانند جنگل‌های هیرکانی و تالاب‌های منطقه‌ای، به پل‌ها، تونل‌ها و سیستم‌های تثبیت تخصصی نیاز است.

هزینه‌ها بسیار زیاد است. با میانگین 10 میلیون دلار در هر کیلومتر، کل خط حدود 1.6 میلیارد دلار هزینه خواهد داشت. مسعود شکبیا بی‌فر، متخصص برنامه‌ریزی حمل و نقل در ایران، معتقد است که «درآمد ناخالص پروژه در این سناریوی خوش‌بینانه می‌تواند از 500 میلیون دلار در سال اول بهره‌برداری به 1 میلیارد دلار در سال‌های بعدی افزایش یابد. در این صورت، بازگشت سرمایه در یک دوره 10 ساله قابل دستیابی خواهد بود.»

اما دیگران، مانند سید حسین میرشفیع، مشاور سابق زیرساخت وزارت راه، معتقدند که پیمانکاران ایرانی می‌توانند راه‌آهن را با کمتر از 700 میلیون دلار تکمیل کنند. هنوز مشخص نیست که آیا رقم جدید و متفاوتی در قرارداد جدید ایران و روسیه که قرار است ماه آینده امضا شود، تعیین خواهد شد یا خیر.

تملك زمین یکی دیگر از موانع بوده است. بخش عمده‌ای از مسیر از میان زمین‌های کشاورزی می‌گذرد و مستلزم مذاکرات زمان‌بر با مالکان خصوصی زمین است. تحت تقسیم کار فعلی، ایران هزینه‌های تهیه زمین را بر عهده دارد در حالی که روسیه بودجه ساخت و ساز را تأمین می‌کند.

در این زمینه، وزیر صادق اظهار داشت: «با وجود شرایط آب و هوایی چالش‌برانگیز و محدودیت‌های اعمال شده توسط تحریم‌ها، تاکنون تقریباً ۸۰ کیلومتر از زمین‌های امتداد مسیر تملک و تأمین شده و بیش از ۳۰ کیلومتر به طرف روسی تحویل داده شده است. ما آماده‌ایم تا نیمی از مسیر را برای شروع عملیات فنی ظرف چند هفته آینده واگذار کنیم.»

علاوه بر این، برای غلبه بر این چالش‌ها و کاهش نگرانی‌های زیست‌محیطی در ایران، هادی حق‌شناس، استاندار استان گیلان، اعلام کرد که به دنبال تأکید مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور ایران، مسیر ۱۶۰ کیلومتری رشت-آستارا بر روی یک پل مرتفع ساخته خواهد شد.

این پیچیدگی‌ها، راه‌آهن رشت-آستارا را به پروژه‌ای متمایز از سایر پروژه‌های زیرساختی در تاریخ معاصر ایران تبدیل می‌کند.



نقشه راه آهن رشت-آستارا

کریدور شمال-جنوب، گلوگاه‌های آتلانتیک را به چالش می‌کشد

اهمیت استراتژیک خط رشت-آستارا را نمی‌توان نادیده گرفت. برای ایران که تحت تحریم‌های بی‌رحمانه قرار دارد و برای روسیه که به دنبال جایگزین‌هایی برای مسیرهای تجاری اروپایی تحریم‌شده خود است، این راه‌آهن نمایانگر یک شریان حیاتی در نظم جهانی چندقطبی است. همچنین این خط‌آهن، ارتباط ریلی از دست رفته تهران با قفقاز جنوبی و به تبع آن، با مسکو و سن پترزبورگ را احیا می‌کند. به این ترتیب، نمایانگر یک توسعه ژئواکونومیک و ژئوپلیتیکی بزرگ است.

کمال ابراهیمی کاوری، کارشناس ارشد مناطق آزاد تجاری و اقتصادی ایران، معتقد است که «پروژه راه‌آهن رشت-آستارا صرفاً یک خط‌آهن ساده نیست، بلکه یک شریان حیاتی است که ایران را به کریدورهای تجاری بزرگ متصل می‌کند - مسیری که بنادر شمالی و جنوبی کشور، مناطق آزاد تجاری و کشورهای همسایه را به یک زنجیره حمل و نقل یکپارچه و رقابتی متصل می‌کند.»

برای آذربایجان، که رسماً در این پروژه مشارکت ندارد، این اتصال ریلی تکمیل شده، دسترسی سریع‌تر به پاکستان - یک متحد استراتژیک کلیدی - و کشورهای عربی خلیج فارس را فراهم می‌کند. با توجه به گسترش تجارت باکو با این شرکا، مزایای آن حتی بدون سرمایه‌گذاری مستقیم نیز آشکار است.

در حال حاضر، فقدان اتصال ریلی مستقیم در آستارا به این معنی است که محموله‌ها باید به صورت دستی بین راه‌آهن و جاده منتقل شوند، که باعث مسدود شدن پایانه‌های مرزی و کند شدن ترانزیت بین روسیه، آذربایجان و ایران می‌شود. به محض عملیاتی شدن خط رشت-آستارا، بار می‌تواند به طور یکپارچه از شهرهای شمالی روسیه به بندر عباس در جنوب ایران منتقل شود.

نکته مهم این است که کریدور شمال-جنوب سه مسیر اصلی دارد: مسیر شرقی (آسیای مرکزی)، مسیر مرکزی (دریای خزر) و مسیر غربی (قفقاز جنوبی). اگرچه هر سه مسیر در سال‌های اخیر، به ویژه پس از جنگ اوکراین و تحریم‌های غرب علیه روسیه، شتاب قابل توجهی یافته‌اند، اما حجم اصلی ترانزیت و تجارت در امتداد بخش غربی کریدور شمال-جنوب رخ می‌دهد که هند، ایران، آذربایجان و روسیه را به هم متصل می‌کند.

در نتیجه، ترافیک سنگین کامیون‌ها، به ویژه در پایانه‌های مرزی آستارا (ایران-آذربایجان) و پایانه مرزی سامور (آذربایجان-روسیه) وجود دارد. بنابراین، ساخت و تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا می‌تواند نقش مهمی در کاهش ازدحام جاده‌ها، کاهش هزینه‌های حمل و نقل و تسریع ترانزیت و تجارت در امتداد این کریدور داشته باشد.

در سال اول بهره‌برداری، انتظار می‌رود راه‌آهن رشت-آستارا تقریباً 10 میلیون تن بار را جابجا کند. در درازمدت، ظرفیت بار این مسیر می‌تواند به تقریباً 15 میلیون تن برسد.

با افزایش شتاب، توافقنامه تجارت ترجیحی ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا (EAEU) که در اکتبر 2019 امضا شد، در ماه مه 2025 به یک توافقنامه تجارت آزاد تبدیل شد. اگرچه آذربایجان بخشی از EAEU نیست، اما همچنان در محور غرب INSTC قرار دارد. بنابراین، راه‌آهن رشت-آستارا به ساده‌سازی تجارت بین ایران و شهرهای بزرگ روسیه مانند مسکو و سن پترزبورگ کمک خواهد کرد.

تنها چند روز قبل از بازگشت تحریم‌های سازمان ملل علیه ایران، روسیه در ۲۴ سپتامبر میزبان یک توافق هسته‌ای بزرگ با ایران بود و دو طرف یک یادداشت تفاهم ۲۵ میلیارد دلاری برای ساخت چهار نیروگاه هسته‌ای کوچک در سیریک، در استان هرمزگان جنوبی، امضا کردند. پس از آن، قرارداد راه‌آهن رشت-آستارا اعلام شد.

این اقدامات نشان‌دهنده یک تغییر اساسی است. برخلاف دوره {۲۰۰۶ تا ۲۰۱۳} که روسیه از تحریم‌های سازمان ملل علیه ایران حمایت می‌کرد، مسکو اکنون در کنار تهران در برابر زورگویی غرب ایستاده است. هر دو مشروعیت مکانیسم ماشه سازمان ملل را رد می‌کنند.

مشارکت ایران و روسیه به جای تضعیف شدن توسط تحریم‌ها، در حال گسترش است - که با همکاری در زمینه انرژی، کریدورهای حمل و نقل استراتژیک و چالش مشترک در برابر جنگ اقتصادی غرب تقویت می‌شود.

----- **با تقدیم احترام «2025-11-12»**