

پایان تلخ جاده ابریشم در ایران

دلیل مخالفت عراق با راه اندازی راه آهن شلمچه بصره چیست؟!

کارشناسان حمل و نقل در هشدار جدی به وزیر راه و شهرسازی اعلام کردند: پروژه فاو رقیب جدی برای کریدور شمال جنوب ایران است.

به گزارش خبرنگاران صنعت و تجارت گزارش خبر، کارشناسان همچنین معتقدند پروژه فاو حمل و نقل و لجستیک ایران را در بن بست قرار می دهد.

مهرداد تقی زاده در این زمینه در جمع متخصصان تاکید کرد: به دلیل همین استراتژی عراق مخالف اتصال ریلی شلمچه بصره است و ایران فقط پول خود را حرام می کند.

به گفته مهرداد تقی زاده، حتی اگر ایران تمام هزینه پروژه راه آهن شلمچه بصره را تقبل کند باز هم عراقی ها مانع ترانزیت کالا در این مسیر خواهند شد مگر این که فقط برای صادرات محصولات ایرانی از آن استفاده شود.

عباس قربانعلی بیک نیز گفت: بیشتر مدیران به این خبر منفی می نگرند ولی به نظر می رسد ابعاد فنی کریدور ریلی عراق - ترکیه که ظاهرا مورد حمایت شدید اروپا و آمریکا است می تواند علاوه بر سوق دادن ما به واقع گرایی بیشتر نسبت به درآمد ترانزیت، درک بهتر انتظارات شرکت های فورواردر از کریدور، سبب پژوهش برای یافتن گزینه هایی که سریعتر به بهره برداری می رسند شده، رویکرد سنتی وزارت راه، راه آهن، شرکت ساخت، شرکت های مشاور، پیمانکاران و ... را به ظرفیت خطوط، تعداد قطار، سرعت، ترکیب بار و مسافر، تعامل با بنادر و ... را تغییر دهد که آثار آن برای حمل و نقل انبوه در صنایع، معادن، انرژی، ایمنی و جابجایی مسافر ارزشمند خواهد بود.

وی افزود: این پروژه برای ما پندهای فراوانی دارد، برای نمونه ظرفیت راه آهن رشت آستارا (با استقراض ۱۶۰۰ میلیون دلار) قابل توجه است؛ در حالی که ظرفیت بار رشت تا قزوین، زیر ۳ میلیون تن اعلام شده که ۱.۵ میلیون آن یا ۱۰ درصد بار وارده از آستارا (۱۵ میلیون) بدون بارهای بنادر انزلی و کاسپین قابل استفاده است که در مقایسه با ظرفیت ۱۰۰ میلیون تنی (۹۰ زوج قطار) کریدور فاو نیاز به اندیشه فراوان دارد.