حمل و نقل: راه آهن سرخس - مشهد مرکز ثقل تجارت آسیا و اروپا

نوری زاده، شیدا

ایران پل استراتژیک شرق و غرب.

خط آهن سرخس-تجن،پل ارتباطی آسیای میانه با جهان

قلب تاریخ در راه آهن ابریشم می‏تپد.

راه آهن مشهد-سرخس-تجن کشورهای آسیای میانه را از بن‏بست خارج کرد.

راه آهن ابریشم،آسیا را به اروپا متصل می‏کند.

لحظه‏های پرشکوه پیوند آسیا و اروپا در سرخس‏ راه آهن سرخس-تجن فصلی جدید در خودباوری ملی.

تاریخچه جاده ابریشم

جاده ابریشم پل ارتباطی شرق و غرب‏ (آسیا-اروپا)از شهر چانگ ان (شی ان‏ امروزی)واقع در شرق چین شروع می شد و قدمت استفاده از آن از سال 200 قبیل‏ از میلاد تا 1600 میلادی یعنی به 18 قرن‏ می سید/.این راه طی قرون مذکور اصلی‏ترین راه تجاری و مسافرتی دنیا بوده و طول آن به هشت هزار کیلومتر مربع‏ بالغ می‏شده است.شاخه‏ای از این راه‏ از شهر"شی ان‏"شروع شده و به فلات پامیر می‏رسید و از آنجا به شهرهای مروو سمرقند و بلخ در ماوراء النهر می‏پیوست.نیشابور نخستین شهر از ایران امروز بود که بر روی‏ این جاده قرار می‏گرفت.شهرهای دامغان، گرگان،ری،قزوین و همدان شهرهای دیگر کشورمان بودند که این راه پس از عبور از آنها و پس از گذشتن از سلوکیه و انطاکیه‏ به سواحل دریای مدیترانه می‏پیوست‏ و سپس از طریق دریا به رم و نیز ختم‏ می‏گشت.

شاخه‏ای دیگر از این جاده هندوستان‏ را به طوس در ایران وصل نموده و اکثر رفت‏ و آمدهای تجاری در این مسیر انجام‏ می‏گرفت و سبب توسعه مبادلات اقتصادی‏ می‏شد.در مسیر آن نیر انبارها و مسافرخانه‏های بزرگ در شهرهایی نظیر ختن،بخارا و سمرقند وجود داشت.این‏ مسیر به قدری اهمیت داشت که اکثر کشورهای جهان از آن به عنوان راهی‏ برای توسعه صادرات خود استفاده‏ می‏کردند از جمله آنها هندوستان بود که‏ از این طریق به صادرات پنبه-ادویه- دارو و سنگ‏های قیمتی آهن و فولاد مشغول بود.علاوه بر آن حکومت پارتها که‏ در ایران سلطنت می‏کردند از طریق مالیات‏ و گمرکات بر روی کالاهایی که از این مسیر می‏آمدند سود بسیاری برده و در حقیقت‏ این جاده عامل ارتباط تجاری شرق و غرب و شمال و جنوب بود.علاوه بر آن جادهء ابریشم نقش مهمی در توسعه تمدن‏ بشری داشت و با تاریخ ایران،عجین‏ گردیده و سبب توسعه روابط اقتصادی‏ و فرهنگی بین ایران،چین و روم شرقی‏ گردید.در زمان هخامنشیان داریوش برای‏ حفاظت از جاده و تأمین امنیت کاروانیان‏ اقدام به ایجاد مراکز نگهبانی نمود که‏ با این عمل ایران به توسعه تجارت در شرق و غرب و ارتباط شهرهایی نظیر شوش و سارد کمک بزرگی کرد.در زمان‏ پارتها نیز این جاده رونق بسیاری داشته و در زمان پادشاهی مهرداد دوم نخستین‏ قرارداد تجاری ایران و چین در زمان‏ پادشاهی هن‏ها منعقد گردید و پس از آن‏ یک هیات صد نفره به سرپرستی چانکین‏ از ایران بازدید کرد.سپس او از طریق شهر صد دروازه(همدان)به بابل رفت و پس‏ از آن نظر داشت که از طریق خلیج فارس به‏ بندر عقبه در دریای سرخ برود.در زمان‏ پارتها ایران نقش اساسی در ارتباط چین‏ با اروپا چین با اروپا بازی کرد و هم‏اکنون‏ با احیاء این جاده نقش تاریخی ایران‏ در توسعه تجارت و ارتباط فرهنگها و تمدنها با یکدیگر از سر گرفته خواهد شد.

استفاده از جاده ابریشم توسط چینی‏ها از زمان سلطنت از خاندان هن‏ها، 140 سال قبل از میلاد آغاز شد و نخستین‏ فرستاده چانگ چین بود.این جاده که 2 تمدن چین و ایران را به هم متصل می‏کرد سبب ارتباط فرهنگی و هنری 2 کشور گردید،از جمله ایرانیان علاوه بر ابریشم‏ کالاهایی نظیر پوست آهو،آینه، ظرف‏های فلزی،سوزن،قیچی و همچنین‏ باروت خریداری کرده و در مقابل‏ پارچه‏های بافته شده یزد و کاشان‏ صادر می‏کردند.تاثیر هنری آن‏چنان بود که رنگ‏های آبی تیره-که توسط چینی‏ها بر روی ظرف‏های سفالی استفاده‏ می‏شد توسط هنرمندان ایرانی اقتباس‏ و برای نوشتن آیات قرآن و تزئین آن به‏ کار رفت.بر اثر این روابط و ادامه تجارت، رابطهء ایران و چین در زمان سلطنت‏ مغول‏ها به اوج خود رسید و سبب شد که‏ چینی‏ها یک لغت‏نامه فارسی به چینی‏ برای استفاده تجار چاپ کنند که نمونهء آن‏ در موزه بریتانیا موجود است.تاثیر فرهنگ‏ متقابل سبب شد تا یک نوع نقاشی ایرانی‏ که از چینی‏ها الهام گرفته شده بود،رایج‏ گردد و علاوه بر آن بر روی بناهای باقی‏ مانده در کناره‏های جاده ابریشم آثاری به‏ سبک ایرانیان ک توسط هنرمندان چینی‏ کشیده شده به وجود آید.این جاده حتی‏ در زمان صفویه فعال بوده و باروت، قطب‏نما و همچنین لباس‏های چینی‏ از این طریق وارد می‏شد.نخستین کاروان‏ که از چین از طریق جاده ابریشم وارد ایران‏ شد 106 سال قبل از میلاد بود و یزدگرد سوم نیز در سال 638 بعد از میلاد عده‏ای‏ از بازرگانان مبلغین دین زرتشت را به چین‏ فرستاد.برای نخستین بار نام ابریشم را برای این‏ جاده در آثار فردیناندفون ریچتفن‏ جغرافیدان و زمین‏شناس برجسته آلمانی‏ می‏یابیم و دلیلد نامگذاری مذکور این بود که ابریشم اصلی‏ترین و عمده‏ترین‏ کالایی بوده است که در طول این جاده‏ حمل‏ونقل می‏شده است و منبع اصلی آن‏ شهرهای کشور چین بوده و پارت‏ها این‏ کالا را پس از تأمین نیاز به روم صادر می‏کردند.

جاده مذکور که به عنوان یک خط ارتباطی بزرگ جهان در روزگار قدیم عمل‏ می‏کرده است در اثر تحولات تاریخی از قرن هفدهم میلادی متروک شد.پس‏ از آن کشورهای واقع در مسیر تاریخی جاده‏ ابریشم در فکر احیا و تجدید آن افتادند.از سال 1988 یونسکو سه گردهمایی‏ مختلف در شهرهای دهلی نو،پاریس و تاشکند در این رابطه برگزار کرد که آخرین‏ آن در سال 1995 میلادی در شهر اصفهان‏ برگزار شد و عزم بین المللی را جهت احیای‏ این راه عظیم باستانی تقویت کرد.

نقش ایران در احیای‏ جاده ابریشم

جمهوری اسلامی ایران پس از گذار موفقیت‏آمیز از برنامه پنجساله اول توسعه‏ اقتصادی و احداث راههای ارتباطی‏ مدرن،یک از توسعه یافته‏ترین‏ کشورهای خاور میانه در زمینه‏های‏ اقتصادی،صنعتی و صادراتی شده است. اکنون جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از منابع عظیم اولیه و تولیدات‏ روزافزون صنعتی درصدد بسط و گسترش‏ روابط خود با کشورهای منطقه است.ایران‏ علاوه بر توانمندی‏های اقتصادی و صنعتی‏ چشمگیر خود که راههای ارتباطی بزرگتر و جدیدتری را جهت صدور و ورود کالاها و تکنولوژی طلب می‏کند،دارای جاذبه‏های‏ متعدد توریستی و جهانگردی است که‏ احیا و مرمت آثار باستانی و میراث فرهنگی‏ کشور بر جذابیت چهره آن افزوده است.به‏ همین خاطر باید راههای ارتباطی‏ گسترده‏تری جهت تبادل توریست و جهانگردی،بویژه با کشورهای مسلمان‏ این منطقه که از فرهنگ غنی و غالبا مشترکی برخوردارند،برقرار گردد.احداث‏ راه آهن در مسیر مشهد-سرخس-تجن‏ در حقیقت احیای راه ابریشم با بهره‏گیری‏ از تکنولوژی مدرن است.

وجود این راه جدید ابریشم علاوه‏ بر توسعه روابط دوستانه بین جمهوری‏ اسلامی ایران و کشورهای واقع در مسیر جاده مذکور در پیشرفت امور اقتصادی و جلب سیاحان اکثر کشورهای آسیای میانه‏ که غالبا محصور در خشکی هستند،تأثیر جدی خواهد داشت زیرا به واسطه عبور از سرزمین ایران امکان دسترسی به‏ آبهای آزاد و گرم برای آنان فراهم خواهد گشت و این گروه از کشورها نه تنها قادر به‏ بهره‏گیری از بازار پررونق و محصولات‏ صنعتی و کشاورزی با کیفیت ایران هستند، بلکه می‏توانند به بازارهای عمده جهانی‏ نظیر شبه ارده هند،آسه آن،کشورهای‏ عربی و اروپا دست یابند.

تاریخچه راه آهن‏ در آسیای مرکزی وقفقاز

با افزایش اهمیت استراتژیک و اقتصادی‏ آسیای مرکزی به عنوان پلی میان مناطق‏ شرقی امپراتوری روسیه و شهرهای بزرگ‏ غربی ایجاد راه آهن برای حمل‏ونقل‏ در آسیای مرکزی توسط ارتش روسیه‏ اهمیت فراوانی یافت.صحراهای‏ دورافتاده و بدون آب و علف دیگر موانع‏ طبیعی بزرگ به حساب نمی‏آمدند. با گسترش خطوط آهن در آسیای مرکزی‏ بر این خطوط به مرزهای ایران‏ و افغانستان نزدیک‏تر می‏شد.

سربازان روسی خلاء قدرت را تا قلهء کوههای آسیای مرکزی پر کردند.پس‏ از استقرار آنها در پامیر،مناطق بود که موج‏ دیگر قزاقهان روسی به آمو دریا رفته‏ و مرز هند و کوش را تصرف کنند.ساکنان‏ اروپایی روسیه از پی قزاقها روان شدند و عزیمت آنها با تکمیل خطوط آهن جدید چندین برابر شد و ماورای خزر و ترکستان‏ نیز که قبلا باز شده بود به امپراتوری‏ درحال گسترش اور آسیا نزدیکتر شد.

نقش ترانزیتی ایران‏ در منطقه

ترانزیت در لغت به معنی عبور،گذر وراه‏ ترانزیت کالا به معنی ورود کالا از مرز یک‏ کشور و خروج از مرز دیگر که ممکن است‏ با استفاده از امکانات حمل‏ونقل آن‏ کشور نیز همراه باشد.ترانزیت کالا ممکن‏ است از طریق زمین یا عبور از آبهای‏ ساحلی کشور و استفاده از امکانات بندری‏ آن باشد یا اینکه از طریق هوا و از امکانات‏ فرودگاهی کشور استفاده کند.

کشوری که امکان ترانزیت کالا برای‏ محصولات دیگر کشورها را فراهم می‏کند هم خود استفاده می‏برد و هم محموله‏ را از مسیر مناسب‏تری به مقصد می‏رساند. محصولات ترانزیت که از کشورها عبور می‏کنند از امکانات زیربنائی حمل‏ونقل کشورها و همچنین از وسایل حمل‏ونقل‏ آنها استفاده می‏کنند.امکانات زیربنائی‏ حمل‏ونقل شامل: جاده‏ها،ریلها،بنادر،فرودگاهها که‏ سرمایه‏گذاری عده‏ای روی آنها شده مورد استفاده بیشتر قرار می‏گیرد و در نتیجه‏ درآمد ارزی بیشتری حاصل کشور می‏گردد که می‏توان در همان زمینه‏ها سرمایه‏گذاری کرد و زیربنای حمل‏ونقل‏ کشور را تقویت کرد.از وسایل حمل‏ونقل‏ موجود در کشور که دارای ظرفیت‏های راکد می‏باشند بیشتر استفاد و درآمد ارزی‏ بیشتری عاید مملکت می‏شود.در نتیجه‏ در هردو مورد فوق اهمیت اقتصادی‏ ترانزیت را برای کشورهای که امکانات‏ اولیه را دارند،نشان می‏دهد.

ترانزیت در ایران

کشور ایران با موقعیت ویژهء خود در طول‏ قرون متمادی محل عبور مال التجاره بوده‏ و به عنوان پلی بین شرق و غرب عمل‏ بوده است.ایرانیان از زمانهای گذشته از اسب و ارابه جهت حمل و محموله‏ها استفاده‏ کرده و از نخستین اقوامی بودند که از اختراع‏ بزرگ آن زمان یعنی چرخ استفاده می‏کردند و کالاها را با ارابه حمل می‏کردند.موضوع‏ راهسازی نیز در ایران مورد توجه بوده‏ است و حکومتها برای اداره و نگهداری‏ مملکت بزرگ ایران راههای متعددی‏ ایجاد می‏کردند و جاده معروف ابریشم، جاده مروارید و راه هند و سند از ایران قدیم‏ عبور می‏کرد.این جاده که از چین شروع‏ می‏شد بعد از عبور از ترکستان شرقی‏ و کاشمر به دو شاخه تقسیم شده و شاخه‏ جنوبی آن از سمرقند و بخارا و مرو عبور کرده و از طریق اکباتان(همدان فعلی)به‏ طرف غرب ادامه پیدا می‏کرده است. شاخه شمالی از شمال دریای خزر عبور نموده و به روم متصل می‏شده است.

ابریشم و محصولات مختلفی از این جاده‏ گذر کرده و پس از عبور از ایران در غرب‏ فروخته می‏شد و با بهای آن،کالاهای مورد استفاده مردم از چین و سایر نقاط مسیر خریداری می‏شد که در جهت معکوس‏ حرکت می‏کرد،لذا شهرهای مسیر این‏ جاده تبدیل به مراکز بزرگ داد و ستد گشته‏ بود.راههای متعدد دیگری در ایران‏ باستان وجود داشت که شرق و غرب و شمال و جنوب را به هم متصل می‏کرد و این‏ سرزمین را به صورت مرکز عمده عبور کالا و تجار کرده بود.محمولات بسیاری‏ از سرزمینهای شمالی بطرف ایران و بنادر جنوبی کشور در خلیج فارس نیز در حرکت‏ بوده و بالعکس از جنوب به شمال تردد می‏کردند.

حتی قبل از آنکه در سال 1497 میلادی‏ و اسکودوگاما راه دریایی هندوستان‏ را کشف کند،تاجران روس از طریق دریای‏ خزر و راههای ایران با شبه قاره هند داد و ستد تجاری داشتند.علاوه بر راه‏ مشهور ابریشم که از داخل ایران می‏گذشت‏ و از طریق آسیای صغیر و سوریه به اروپا وصل می‏شد،راه دیگری هم از مسیر ایران‏ و منطقه قفقاز،تجارت رویه را با هند برقرار می‏ساخت.پس از آنکه تجارت از طریق‏ دماغه امیدنیک به وسیله پرتغالی‏ها به‏ اروپا برقرار شد،منافع تجاری روس‏ها برای نقل و انتقال کالاهای نسبتا سبک‏ تحت الشعاع قرار گرفت و تزارهای روس‏ درصدد یافتن راههای ترانزیتی جدید از طریق جنوب برآمدند.

در اواخر قرن شانزدهم روس‏ها کوشیدند از طریق کارگزار انگلیسی خود(آنتونی‏ جنکینسن)مامور به شرکت تجاری‏ مسکو،راه ترانزیتی از طریق دریای خزر و ولایات شمالی ایران را برقرار کنند تا بدان‏ وسیله با تجار پرتغالی که تجارت ابریشم‏ ایران از راههای آبی خلیج فارس به اروپا در انحصار داشتند،رقابت کنند.از آن زمان‏ به بعد رقابتهای سیاسی-اقتصادی میان‏ روس و انگلیس برای دستیابی به راههای‏ ترانزیتی از طریق خاک ایران به شرق، غرب و جنوب،تاریخ پرفراز و نشیب این‏ منطقه را رقم زد.ویژگی خاص سرزمین‏ ایران به عنوان یک منطقه حائل و راه‏ عبوری بین آبهای آزاد جنوب و سرزمین‏ گسترده آسیای مرکزی و قفقاز سبب توجه‏ روس‏ها به ایران بود،علاوه بر آن‏ انگلستان نیز با تاسیس کمپانی هند شرقی،راه تجارت از طریق خلیج فارس را به وسیله کشتی‏های تجاری خود و تجارت‏ نواحی شمالی ایران در شرق و غرب دریای‏ خزر و از مسیر خاک روسیه با اروپا باز نمود. علاوه بر قراردادهای فوریه 1921 و مارس 1940 بین ایران و شوروی که در آن‏ به همکاریهای ترانزیت بین دو کشور اشاره گردیده،قرارداد مربوط به ترانزیت‏ کالای تجاری بین ایران و شوروی در تاریخ‏ 16/9/1359 با قید دو فوریت تقدیم‏ مجلس شورا گردید و در 15 آوریل 1957 تنظیم و پروتکل و پیوستهای چهارگانه‏ منضم به آن از تصویب گذشت.

در ماده دوم این قرارداد،ایران متعهد گردید که حمل‏ونقل کالای ترانزیت‏ شوروی ار در نقاط خشکی و بنادر زیر تأمین‏ کند:

الف-نقاط خشکی شامل:جلفای ایران، آستارای ایران باجگیران زاهدان

ب-بنادر شامل:انزلی-نوشهر- خرمشهر-بندر امام-بندر عباس و بوشهر اتحاد جماهیر شوروی سابق نیز متقابلا متعهد گردید که حمل‏ونقل کالا به مقصد ایران را در نقاط متعددی در قلمرو خشکی‏ و بنادر خود تضمین کند،جهت‏گیریها و اتخاذ مواضعی که ایران در گذشته در قبال‏ شناسایی حق ترانزیت در چارچوب حقوقی‏ عرفی یا امتیازی در قالب حقوق قراردادی‏ در قبال اتحاد جماهیر شوروی سابق‏ داشت،توام با احتیاط و خرم سیاسی بود.به‏ همین اعتبار هیات نمایندگی جمهوری‏ اسلامی ایران در اجلاس پایانی کنفرانس‏ سوم حقوق دریاها در موتگوبی جامائیکا در دسامبر 1982 به مصلحت تشخیص داد تا اعلامیه محدودکننده خود را درباره حق‏ ترانزیت کشورهای محاط در خشکی برای‏ دسترسی به دریای آزاد صادر کند.

امروزه با تحولات شگرفی که در مطنقه‏ آسیای مرکزی وقفقاز پیش آمده با رفع‏ تهدیدات سنتی که همواره ایران از جانب‏ مرزهای شمال احساس می‏کرد،شرایط و زمینه همکاری،همبستگی و همگرایی‏ با جمهوریهای مستقل این منطقه فراهم‏ شده است.یکی از روشهای مناسب‏ همگرایی توسل به برقراری ارتباطات‏ گسترده برای مبادلات تجاری است. فکر احیای جاده سنتی ابریشم که در قرون‏ گذشته باعث اشاعه فرهنگ و تمدن و گسترش دین اسلام در منطقه شد، نشانه‏ای از این کوشش‏هاست که در قالبهای جدید متناسب با پیشرفت علوم و دانش فنی زمان حاضر در شرف شکل‏گیری‏ است.

با پیوستن جمهوریهای تازه استقلال‏ یافته آسیای مرکزی به پیمان‏"اکو" دورنمای روشنتری برای بهره‏گیری آنها در خطوط ترانزیت خاکی ایران جهت‏ دسترسی به بنادر خلج فارس و دریای عمان پدید آمده است.در مسافرت رئیس‏ جمهوری ایران به منطقه آسیای مرکزی‏ در سال 1372،موافقنامه ترانزیت بین‏ ایران و کشورهای قزاقستان،ازبکستان، ترکمنستان و قرقیرستان امضا شد و مقرر گردید با احداث خط راه آهن مشهد- سرخس-تجن کشورهای محاط در خشکی این منطقه از طریق خط آهن‏ سراسری ایران به دو بندر امام خمینی و بندر عباس متصل شوند.در اواسط سال‏ گذشته در اجلاس وزیران راه و ترابری‏ کشورهای عضو اکو در آلماتی-قزاقستان‏ پیشنهاد احداث راه آهن بافق-مشهد مطرح شد.با احداث این خط کشورهای‏ آسیای مرکزی قادر خواهند بود بدون نیاز به ترانزیت کالاهای خود را از طریق تهران‏ مستقیما به بنادر جنوب ایران دسترسی‏ پیدا کنند.بدین ترتیب کشورهای محاط در آسیای مرکزی قادر خواهند بود کالاهای‏ صادراتی خود را از طریق ایران به‏ بازارهای جهانی عرضه کنند و تنگنای‏ جغرافیایی این منطقه که مانعی در راه‏ توسعه و پیشرفت آنهاست تا حدودی‏ هموار خواهد شد و از این طریق هم‏ جمهوری اسلامی ایران و هم جمهوریهای‏ تازه استقلال یافته آسیای مرکزی‏ متقابلا بهره خواهند گرفت.

ترانزیت راه آهن‏ در ایران

یکی از وسایل مهم حمل‏ونقل که‏ می‏تواند در رابطه با ترانزیت کالا مورد استفاده قرار گیرد،خطوط آهن است.در دورنمای آینده خطوط مواصلاتی، کشورهای آسیایی توجه خاصی به ایجاد راهروهای ترانزیتی مبذول داشته‏اند که‏ به قرار زیر است:

کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و حوزه اقیانوس آرام مربوط به سازمان ملل‏ متحد موسوم به اسکاپ از سال 1960 پروژه راهرو ترانزیتی جنوبی شرق به‏ غرب را در منطقه تحت عنوان (Trans Asian RaiIway) ṣTAR ،مورد مطالعه‏ قرار داده است که با اجرای این پروژه‏ ارتباط سنگاپور تا اروپا از طریق راه آهن‏ برقرار می‏شود.این خط ترانزیت راه آهن‏ در خاک ایران با اتصال 547 کیلومتر بین‏ بنگلادش و تایلند تحقق خواهد یافت

همچنین یک راهرو ترانزیتی میانی‏ از چین شروع و پس از عبور از کشورهای‏ آسیای میانه و ایران از طریق راه آهن‏ سرخس-تجن امکان حمل‏ونقل را از دو مسیر زیر به وجود خواهد آورد:

الف-مسیر شمالی از طریق جلفا و راه آهن‏ کشورهای جمهوری آذربایجان- ارمنستان-گرجستان-روسیه-اوکراین‏ به دریای سیاه و اروپای شرقی و شمالی.

ب-مسیر غربی از طریق ترکیه به‏ کشورهای عربی خاور میانه و اروپا.

علاوه بر آن راهرو ترانزیتی شمالی تحت‏ عنوان پروژه( NRR (Northen Rail Routes حمل و نقل از ژاپن-کره با استفاده‏ از مسیر فدراسیون روسیه به اروپا را ممکن‏ خواهد ساخت.با استفاده از این‏ مسیر و انحراف به سمت شبکه‏ راه آهن‏های آسیای میانه امکان حمل‏ و نقل ترانزیتی از خاک ایران به سمت‏ کشورهای خاور میانه نیز به وجود خواهد آمد.

شبکه راه آهن جمهوری اسلامی ایران به‏ طول 5264 کیلومتر که 146 کیلومتر آن‏ مابین ایستگاه جلفا،ایستگاه تبریز،برقی‏ می‏باشد و با عرض خط 1435 میلیمتر که‏ عرض استاندارد بین المللی است در دو محور جنوب-شمال و غرب به شرق عبور داده شده است.

محور غرب به شرق:این محور از مرز ایران و ترکیه در ایستگاه رازی شروع و پس‏ از عبور از شهرهای سلماس،تبریز، زنجان،تهران،شاهرود تا ایستگاه راه آهن‏ مشهد ادامه یافته و از طریق راه آهن‏ مشهد-سرخس به ایستگاه تجن در جمهوری ترکمنستان متصل می‏شود.

روی این محور در استان آذربایجان‏ غربی،راه آهن برقی تبریز-جلفا شبکه‏ راه آهن ایران را به شبکه راه آهن‏ جمهوریهای شمالی متصل کرده و امکان‏ حمل‏ونقل به اروپای شمالی و جنوبی را به‏ وجود آورده است.علاوه بر آن از ایستگاه‏ گرمسار خط آهن شمال با عبور از منطقه‏ کوهستانی فیروزه کوه تا شهرهای ساری- بندر ترکمن و گرگان ادامه یافته است.

محور شمال-جنوب:خط آهن شمال‏ پس از عبور از تهران و قم،اراک منطقه‏ کوهستانی لرستان به بنادر جنوبی‏ خرمشهر و بندر امام خمینی متصل شده‏ است.این محور در زمان انتقال نیروهای‏ متفق به صورت راهروی ترانزیت مورد استفاده قرار گرفت.

هم‏اکنون با اتصال خط آهن بافق به‏ بندر عباس و سپس از طریق مشهد به‏ سرخس و تجن یکی از قطبهای حمل‏ونقل‏ ترانزیتی به وجود آمده و راهروی ترانزیتی‏ بندر عباس-بافق-یزد-تهران- مشهد جهت خروج از مرزهای سرخس‏ و تجن نقش مهمی را در حمل بار ایفا خواهد کرد.

ایستگاههای مبادله‏ کالا در مرزهای جمهوری‏ اسلامی ایران

-مرز میر جاده:خط آهن زاهدان- میر جاوه به طول 92 کیلومتر از عرض‏ 1670 میلیمتری و متفاوت از عرض‏ استاندارد شبکه به خطوط راه آهن‏ پاکستان و سایر کشورهای شرقی متصل‏ است.

-مرز لطف آباد:با اتصال خط آهن آرتیق‏ -لطف آباد،خطوط راه آهن ترکمنستان که‏ با عرض خط متفاوت از خطوط راه آهن‏ ایران است(1520 میلیمتر)تا داخل خاک‏ ایران ادامه دارد.در این منطقه یک‏ ترمینال تخلیه و بارگیری جهت حمل‏ ونقل ترکیبی با استفاده از شبکه خطوط کشورهای شمالی به وجود خواهد آمد.

بنابراین از کل خطوط شبکه راه آهن‏ محورهای زیر می‏تواند به عنوان راهرو ترانزیتی تعیین گردد.

1-مسیر بندر خرمشهر،بندر امام از طریق‏ اهواز،اندیمشک،دورود،اراک،قم،تهران، گرمسار،ساری،بندر ترکمن.

2-مسیر فوق و ادامه تا گرگان با حمل‏ونقل‏ ترکیبی راه آهن-جاده و از مرز خروجی‏ پل.

3-مسیر بندر خرمشهر،بندر امام از مسیر راه آهن جنوب-تهران-زنجان-تبریز -جلفا با استفاده از شبکه راه آهن جمهوری‏ آذربایجان،ارمنستان،گرجستان به شمال‏ و جنوب اروپا.

4-مسیر رازی،مرز ترکیه-تبریز-جلفا با استفاده از راه آهن جمهوری آذربایجان- ارمنستان به ترکمنستان و شرق آسیای‏ میانه با استفاده از فری موت و خطوط راه آهن.

5-مسیر بندر عباس-بافق-کرمان- تهران-مشهد-سرخس-تجن به طول‏ تقریبی 1500 کیلومتر که شبکه راه آهن‏ جمهوری اسلامی ایران را به ترکمنستان‏ متصل و از آنجا پس از عبور از کشورهای‏ آسیای مرکزی تا چین ادامه خواهد یافت‏ از اهمیت ویژه‏ای برخوردار بوده و ضمن‏ احیاء راه تاریخی ابریشم جمهوری‏ اسلامی ایران را به پل دوستی و ارتباطات‏ و همکاریهای منطقه‏ای تبدیل خواهد کرد.

ویژگیهای راه آهن‏ مشهد-تجن

خط آهن مشهد-تجن به طول 167 کیلومتر در هفت قطعه از ایستگاه سنگ‏ بست مسیر راه آهن مشهد-تهران به‏ سمت سرخس منشعب می‏شودو با عبور از رودخانه تجن 130 کیلومتر در خاک‏ ترکمنستان ادامه می‏یابد.در طول‏ مسیر این خط آهن هشت ایستگاه،سه‏ تونل،2 هزار و 700 متر پل شامل 15 دهنه‏ پل کوچک و متوسط ساخته شده که‏ قطارهایی با سرعت بیش از 120 کیلومتر نیز می‏توانند از روی آنها عبور کنند.

این طرح برای نخستین بار،ایران‏ را از شرق به کشورهای تازه استقلال یافته‏ آسیای میانه و شمال شرقی آسیا متصل‏ می‏کند و ارتباط کشورمان را با اروپا و کشورهای حاشیه خلیج فارس برقرار می‏سازد.افزون بر اینکه عبور راه آهن‏ از برخی مناطق کشور امکان رشد و پیشرفت مضاعفی به این مناطق‏ می‏دهد،اقتصاد و تجارت کشورهای‏ منطقه بویژه اکو نیز شکوفا می‏شود،روابط اقتصادی،سیاسی و فرهنگی کشورهای‏ منطقه نیز به سوی نوعی همگرایی‏ تدریحی سوق پیدا می‏کند.

به گفته کارشناسان،ایجاد راه آهن‏ سراسری آسیا(که این طرح بخش مهمی‏ از آن به شمار می‏رود)زمان انتقال کالا از شرق به غرب آسیا را 5 تا 8 روز کاهش‏ می‏دهد و فاصله میان آسیای شرقی تا اروپای غربی را نیز به 6 تا 10 روز می‏رساند.با راه‏اندازی این خط آهن‏ از مسیر بافق-بندر عباس،ایران کالاهای‏ خود را از خلیج فارس به پکن و یا شمال‏ روسیه ارسال می‏کند و در درازمدت‏ بندرهای ایران را به مکانی برای تلاقی‏ کشتیهای باری تبدیل می‏کند که این‏ امر می‏تواند تجارت دریایی بین‏ هندوستان،چین و اروپا را تحت تاثیر خود قرار دهد.

رقابت با زمان

کارشناسان وزارت و ترابری با توجه به‏ تحولات سالهای اخیر در کشورهای آسیای‏ میانه و ظهور معادلات جدید در منطقه، پیش‏بینی کرده‏اند که در نخستین سال‏ بهره‏برداری از این خط آهن حدود 2 میلیون‏ تن بارو 500 هزار نفر مسافر از این محور حمل می‏شود.این درحالی است که‏ ظرفیت نهایی خط مذکور با نصب تجهیزات‏ مدرن تا حدود 8 میلیون تن بار و یک‏ میلیون نفر مسافر در سال قابل افزایش‏ است.

کل هزینه‏های احداث این خط آهن بالغ‏ بر 320 میلیارد ریال برآورد می‏شود. همچنین عملیات اجرایی طرح که از نیمه‏ دوم سال 71 آغاز شد،قرار بود در پایان‏ سال 75 به اتمام برسد،اما با توجه به‏ اهمیت آن در ایجاد راه ارتباطی مطمئن‏ میان کشورهای تازه استقلالی یافته‏ آسیای میانه،خلج فارس و اروپا،ساخت‏ آن با سرعت بیشتری انجام گرفت و با اتمام زود هنگام طرح می‏توان گفت که‏ این سرمایه ملی 18 ماه زودتر به گردش‏ می‏افتد.

فصلی جدید در خود باوری ملی

96 کیلومتر از مسیر خط در دشت،29 کیلومتر در تپه ماهورو 42 کیلومتر آن‏ در منطقه کوهستانی سخت گذر واقع شده‏ که سه تونل در قطعات 4 و 5 به طول حدود 6 کیلومتر در آنها احداث شده است.تونل‏ اول در قطعه چهار به طول 2 هزار و 312 و دو تونل دیگر در قطعه پنج به طول‏های 2 هزار و 605 متر و یک هزار و 12 متر ساخته‏ شده‏اند.مقطع این تونل‏ها 68 متر مربع و به‏ شکلی ساخته شده است که مورد استفاده‏ قطارهای برقی نیز قرار بگیرد.

کلنگ نخستین قطعه در سال 1371 به‏ زمین خورد،اما به دلیل برگزاری مناقصه‏ بین المللی برای انجام قطعات 4 و 5 که‏ دارای تونل بودند،طرح با تأخیر شروع شد. دشوارترین قسمت کار مربوط به این‏ دو قطعه بود که در مجموع حدود 6 کیلومتر تونل را در برمی‏گرفت.در مناقصه‏ بین المللی این دو قطعه،کشورهای‏ گرجستان-اتریش-کره جنوبی-روسیه‏ و چین شرکت داشتند.کشورهای شرکت‏ کننده ارقام بالایی برای ساخت این‏ دو قطعه پیشنهاد دارند.به طور مثال‏ اتریس 25 میلیارد تومان پیشنهاد کرد، اما در نهایت این پیمانکاران ایرانی بودند که با یک چهارم مبلغ پیشنهادی‏ طرف‏های خارجی حاضر به ساخت سریع‏ این دو قطعه شدند.

تاکنون تونل‏سازی در کشورمان اغلب به‏ وسیله خارجی‏ها یا مشارکت آنان می‏شد و شرکتهای ایرانی با نوعی هراس از وارد شدن در این زمینه روبرو بودند اما با احداث موفقیت‏آمیز این تونل‏ها، در واقع جواز ورود شرکتهای داخلی در مناقصات بین المللی تونل را دریافت‏ کردیم.

درمورد مشکلاتی که در این زمینه‏ وجود داشته می‏توان از تهدید گسل‏های‏ لغزنده،جنس سنگ‏ها از نوع‏"مارن‏" یعنی مخلوطی از رس و آهک بود نام برد که این نوع خاک پس از انفجار وقتی‏ در معرض تماس با هوا یا آب قرار می‏گرفت، خراب می‏شد و ریزش می‏کرد.همچنین‏ آبهایی که از عمیق 650 متری با فشار 5 اینچ بیرون می‏زد،ارتفاع آب را در سینه کار تا 5/3 متر می‏رساند،بنابراین برخی‏ کارها با شنا کردن انجام می‏گرفت.تراوش‏ آب نیز موجب سختی تخلیه ریزش بسیار و صعبوت کار می‏شد،بویژه پس از انفجار سنگ‏های خرد شده به گل تبدیل و تخلیه‏ آنها به کاری شبیه لجن‏کشی تبدیل‏ می‏شد.از سوی دیگر به دلیل محدودیت‏ زمان بسیاری از کارها بدون حفاظت‏ و ایمنی کافی برای پرسنل درگیر در کار انجام می‏شد.

راه آهن بین المللی مشهد-سرخس- تجن مرهون پتک توانمند کارگران، تخصص بالای کارشناسان و مطالعات‏ دقیق،سازمانی مشخص و هدفمند و بهره‏وری کامل از امکانات،تجهیزات و بهره‏وری کامل از امکانات،تجهیزات و بویژه زمان است.بدون شک راه‏اندازی‏ این خط آهن نشان از آغاز دوره جدیدی‏ در خودباوری ملی است که باید با سیاست‏ها و برنامه‏ریزیهای سنجیده و اصولی و برقراری روابط تجاری محکم با کشورهای منطقه دنبال شود.

آثار فرا منطقه‏ای‏ احداث راه آهن

وضع منطقه سرخس به گونه‏ای است که‏ تاکنون حتی بسیاری از اهالی شهرهای‏ اطراف به آنجا سفر نکرده‏اند و با اوضاع‏ و احوال آن بیگانه‏اند،چه رسد به این‏که‏ هموطنانمان از دیگر نقاط کشور به سرخش‏ سفر کرده و از جاذبه‏های توریستی آن‏ بهره‏مند شده باشند.

اگرچه اجرای پروژه عظیم گاز سرخس تا حدودی نام این منطقه را در ایران و جهان‏ مطرح کرده و سبب تحرکی و پویایی اوضاع‏ اقتصادی و اجتماعی آن شده است و به نظر می‏رسد تنها پس از اجرای طرح‏های‏ زیربنایی احداث راه آهن و فرودگاه است که‏ رشد و توسعه سرخس به سراشیبی‏ می‏افتد و به تحولات عمیق و دامنه‏دار می‏انجامد.

ایجاد منطقه آزاد تجاری و نیز احداث‏ و سد هریرود در پیشرفت عملیات عمرانی‏ سرخس از جنبه‏های مختلف حائز اهمیت‏ است و آثار نتایج خط آهن مشهد- سرخس-تجن فرامنطقه‏ای است زیرا سبب می‏شود کشورهای آسیای میانه‏ کالاهایشان را از طریق راه آهن به مقصد برسانند و احتیاجاتشان را وارد کنند.

فردگاه بزرگ سرخس

عملیات احداث فردگاه بین المللی‏ سرخس ازبیست و یکم ماه مبارک رمضان‏ سال قبل آغاز شده است که 4 کیلومتر طول و 45 متر عرض دادر.فازاول فردگاه‏ سرخس پایان یافته و با تصویب هیات‏ دولت،مرزهای باربری در نظر گرفته شده‏ است و از اینرو در طرح جامعه 1650 هکتاری آن،احداث سردخانه‏های مجهز برای نگهداری و حمل ونقل 120 هزار تن‏ بار در سال در نظر گرفته شده است‏ و از آنجا که سرخس در دروازه کشورهای‏ آسیایی قرار دارد جاده ابریشم نیز کوتاهترین مسیر تجاری شرق و غرب‏ محسوب می‏شود،خط هوایی سرخس در آینده می تواند اهمیت بسیاری داشته‏ باشد.

به گفته کارشناسان،احداث فرودگاه‏ سرخس در کنار خط آهن این منطقه، ترانزیت کالا از ایران را به نحو چشمگیری‏ افزایش می دهد و به خصوص با تکمیل‏ خط آهن زاهدان-کرمان-بافق- سرخس-راه آهن کشورهای هندوستان‏ پاکستان و به طور کلی شرق دور نیز از طریق‏ مرز میر جاوه می تواندبه شبکه گسترده‏ راه آهن جهان وصل شوند و از مزایای‏ حمل کالا از این طریق استفاده کنند.

تجمع بین المللی‏ ابریشم

به گفته کارشناسان،آنچه بهره‏برداری‏ از فرودگاه و راه آهن سرخس را اقتصادی‏تر می‏کند،ایجاد منطقه آزاد تجاری است که‏ خوشبختانه به آن نیز در چارچوب‏ طرح‏های عمرانی سرخس بها داده شده‏ است.

منطقه‏ای آزاد تجاری سرخس در 6 کیلومتری ایستگاه راه آهن این شهر و در منطقه‏ای مرتفع که بر سیلاب‏های منطقه‏ اشراف دارد،ایجاد شده و چادر سپید رنگ‏ بسیار بزرگی که تأسیسات آن را در برمی‏گیرد،از فاصله دور قابل رؤیت‏ است.این چادر به قیمت 3 میلیون و 500 هزار فرانک از سوئیس خریداری شده‏ و برای نصب آن 10 هزار متر مکعب‏ بتون‏ریزی 600 هزار متر مکعب خاکریزی‏ و 300 هزار متر مکعب خاکبرداری شده‏ و نیز عملیات محوطه‏سازی آن در 35 هکتار زمین به اجرا درآمده است. منطقه آزاد تجاری سرخس به مثابه‏ شهری تجاری و صنعتی است که در فاز اول‏ آن پروژه مجتمع بین المللی ابریشم‏ در زیر چادری به ارتفاع 69 متر و 18 هزار متر مربع مساحت به اجرا درمی‏آید و به‏ این ترتیب منطقه سرخس به صورت‏ مرکز تجاری و بازرگانی کشورهای‏ عضو اکو درمی‏آید و محور بازار کشورهای‏ آسیای میانه قرارمی‏گیرد.از سوی دیگر در چارچوب تعاریف اتحادیه اسکاپ‏ (اتحادیه طراحی کریدورهای حمل‏ونقل‏ کشورهای آسیایی)،اتصال راه‏آهن تجن‏ به سرخس پروژه موسوم به آلیتده تعریف‏ شده است که تاریخ گذشته پررونق جاده‏ ابریشم را احیا می‏کند و سبب رونق تجارت‏ کشورهای منطقه می‏شود.

اهداف ملی طرح‏ راه آهن سرخس-تجن

ارتباط قطب‏ای اقتصادی و صنعتی به‏ یکدیگر در داخل کشور و همچنین با کشورهای همسایه به منظور ایجاد زیربنای حمل‏ونقل انبوه،سریع،ارزان‏ و مطمئن بار و مسافر با بیشترین ایمنی‏ و کمترین آلودگی زیست محیطی یکی، از هدفهای طرح است.دیگر هدفهای طرح‏ را به طور خلاصه می‏توان به شرح زیر دانست:

-افزایش درآمدهای ارزی کشور از طریق‏ ترانزیت کالاهای جمهوریهای آسیای‏ مرکزی،شمال شرق آسیا،اروپا،جنوب‏ شرق آسیا،هند و کشورهای حاشیه جنوبی‏ خلیج فارس ازایران.

-امکان دسترسی ریلی ایران به‏ کشورهای آسیای مرکزی و چین و همین‏ طور مسیر جدید دیگری برای ارتباط حمل‏ ونقل ریلی با روسیه،منطقه بالتیک و همچنین اروپا از طریق روسیه.

-توسعه تجارت وتوریسم با کشورهای‏ آسیای مرکزی. -ایجاد استحکام روابط سیاسی، اجتماعی و اقتصادی کشورهای منطقه‏ و ثبات سیاسی و امنیت کشورها و مقابله‏ با ترفند سیاسی و امنیت کشورها و مقابله‏ با ترفندهای دشمنان انقلاب.

اهداف منطقه‏ای و بین المللی طرح

-دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به‏ بنادر آبهای آزاد خلیج فارس(بندر عباس‏ و بندر امام خمینی)

-امکان ارتباط ریلی کشورهای آسیای‏ مرکزی چین با اروپا با مسافت حدود 3 هزار کیلومتر کمتر در مقایسه بامسیر تزانزایت ریلی سیبری

-ارتباط ریلی کشورهای آسیای مرکزی‏ با بنادر موجود در دریای مدیترانه.

توسعه تجارت و توریسم بین کشورهای‏ آسیای مرکزی با جهان.

-احیای جاده ابریشم به صورت راه آهن‏ ابریشم.

راه آهن سرخس- تجن،شکستن چرخه‏ وابستگی به درآمدهای‏ نفتی

تردیدی نیست که گشایش راه آهن‏ مشهد-سرخس تجن به عنوان اقدامی‏ مهم در جهت رشد و شکوفایی اقتصادی‏ کشورهای منطقه و همچنین همکاریهای‏ منطقه‏ای در چارچوب اکو به شمار می‏رود، به همین منظور پروژه عظیم راه آهن مذکور روز بیست و چهارم اردیبهشت ماه سال‏ جاری با حضور آقای هاشمی رفسنجانی‏ رئیس جمهور و جمعی از رهبران و مقام‏های‏ عالیرتبه بیش از پنجاه کشور جهان افتتاح‏ شد.

در مراسم افتتاحیه راه آهن ابریشم،آقای‏ هاشمی رفسنجانی،اقدام مذکور را نقطه‏ عطفی در تاریخ ایران و منطقه دانست که‏ آثار مثبت آن با گذشت زمان نمایان خواهد شد.

نامبرده در بخش دیگری از سخنانش این‏ طرح بزرگ را به عنوان پل ارتباطی‏ سرزمین پهناور ایران با کشورهای آسیای‏ مرکزی،شمال شرق آسیا و کشورهای‏ حاشیه خلیج فارس دانست و گفت:احیای‏ جاده ابریشم که قرن‏ها شرق و غرب عالم‏ را به یکدیگر متصل کرده بود،کار بسیار عظیمی است که توسط ایران و ترکمنستان انجام شده است آقای‏ نور سلطان نظر بایف رئیس جمهور قزاقستان گشایش طرح راه ابریشم را یک‏ رویداد تاریخی دانست و افزود:با افتتاح آن، کشورهای آسیای مرکزی از یک‏سو به‏ آب‏های خلیج فارس و از سوی دیگر به‏ قفقاز و اروپا،دسترسی می‏یابند.

در ادامهء این مراسم آقای امامعلی‏ رحمانف رئیس جمهور ترجیکستان‏ بهره‏برداری از خط راه آهن بین المللی‏ مشهد-سرخس-تجن را لحظه‏ای‏ تاریخی برای مردم کشورهای آسیای‏ مرکزی توصیف کرد و گفت:اجرای این‏ طرح‏ها،دوستی‏ها را عمیق‏تر می‏کند و همکاری‏های سیاسی-اقتصادی‏ منطقه را بیش از پیش توسعه می‏دهد.

صفر مرادنیازاف رئیس جمهور ترکمنستان گفت:این طرح به طور قطعی‏ بر مذاکرات چهارمین اجلاس سران‏ اکو در عشق آباد تاثیر به سزایی دارد و بهره‏برداری از پروژه مذکور را لحظه‏ای‏ تاریخی برای مردم آسیای مرکزی و ایران‏ دانست.

عبد العزیز مراد سخنگوی ریاست‏ جمهوری افغانستان هدف از این سفر را شرکت در مراسم گشایش خط آهن جاده‏ ابریشم و تلاش برای توسعه روابط دو جانبه،جلب توجه ایران برای مشارکت‏ در بازسازی افغانستان و شرکت در اجلاس‏ سازمان همکاری‏های اقتصادی اکو ذکر کرد.

وی همچنین اظهار امیدواری کرد که‏ همکاری‏های دو کشور از سطح موجود فراتر رود و جمهوری اسلامی ایران‏ در عرصه‏های اقتصادی و بازسازی‏ افغانستان نیز نقش موثر و عمده‏تری را برعهده گیرد.

نامبرده در بخش دیگری از سخنانش‏ با مناسب توصیف کردن روابط کابل- تهران،بهره‏برداری از خط آهن مشهد- سرخس-تجن را عامل موثری در توسعه‏ اقتصادی،فرهنگی منطقه و استقرار صلح‏ و دوستی بین کشورهای عضو دانست.

در همین مراسم فاروق احمد خان لغاری‏ رئیس جمهور پاکستان اعلام کرد که‏ ساخت و راه‏اندازی طرح خط آهن مشهد- سرخس-تجن یک طرح مهم و اساسی در منطقه است که زمینه را برای افزایش‏ همکاری‏های منطقه‏ای به ویژه در زمینه‏ ارتباط ممالک آسیای میانه با دیگر کشورها فراهم می‏کند.

وی افزود:طرح راه آهن مشهد-سرخس- تجن امکان حضور بیشتر و فعالتر کشورهای آسیای میانه را در اقتصاد جهانی‏ فراهم می‏کند و منافع فراوانی برای‏ کشورهای منطقه اکو دارد،همچنین بخش‏ حمل‏ونقل و ارتباطات از اهمیت فراوانی‏ در اقتصاد برخوردار است و اقدام اساسی‏ و پراهمیت ایران به همین دلیل جایگاه‏ ویژه‏ای در اقتصاد منطقه و بین الملل دارد.

آقای لغاری با اشاره به فاز دوم این طرح‏ که قرار است میان زاهدان و کرمان خط آهن کشیده شود گفت:پاکستان پس از تکمیل مرحله دوم طرح مذکور،منافع‏ بیشتری به دست خواهد آورد که در برنامه‏های توسعه اقتصادی بسیار کارساز خواهد بود.

وی همچنین گفت:در بخش اقتصادی‏ و بازرگانی،مناسبات دو کشور به سرعت‏ درحال گسترش است و کار مشترک در طرح‏هایی چون ساخت پالایشگاه نفت- احداث خط لوله گاز و بخش حمل‏ونقل به‏ شکل رضایت‏بخش پیش می‏رود.

انعکاس گشایش خط آهن ابریشم در اخبار رسانه‏های گروهی جهان

رسانه‏های گروهی جهن گشایش خط آهن مشهد-سرخس-تجن را همچنان‏ به عنوان مهمترین خبر تلقی کرده و درباره‏ آن تحلیل‏ها و تفسیرهایی را ارائه می‏کنند. براساس گزارش‏های رسیده به نوشته‏ روزنامه‏"لوفیگارو"گشایش خط آهن‏ سراسری سرخس-تجن و نوعی مبارزه‏جویی‏ ایران با تحریم اقتصادی آمریکا به شمار می‏رود.

روزنامه لیبر اسیون نوشت:از این پس‏ با گشایش خط آهن سرخس-تجن، ارتباط میان پکن و استانبول از یک‏سو و خلیج فارس از سوی دیگر امکان‏پذیر شده‏ است.

آلمان:شبکه‏های تلویزیونی آلمان در برنامه‏های خبری خود،موضوع احیای‏ جاده ابریشم را جزء خبرهای مهم همراه با تصویر پخش کردند.شبکه اول تلویزیون‏ آلمان(ا-ار-د)در بخش اصلی خبری،به‏ عنوان یک خبر بین المللی،با پخش‏ تصاویری از جریان گشایش این راه آهن‏ به وسیله رئیس جمهور اسلامی ایران، آن را به عنوان یک واقعه مهم منطقه‏ای‏ که از اهمیت بین المللی برخوردار است، خواند.دومین شبکه سراسری آلمان(زو- د-اف)نیز در بخش اصلی اخبار خود این‏ خبر را به نحوی چشمگیری پخش کرد. گزارشگر این تلویزیون گفت:با گشایش‏ راه آهن مشهد-سرخس-تجن،ایران‏ عملا به آسیای مرکزی می‏پیوندد و از این‏ پس نقش سیاسی و اقتصادی بالاتری‏ برعهده دارد.

روزنامه‏"فرانکفور ترروندشاو"آلمان نیز در مقاله‏ای با عنوان جاده ابریشم روی ریل‏ نوشت:هفتصد سال بعد از مارکو پولو،جاده‏ ابریشم در فاصله‏ای میان چین تا آسیای‏ مرکزی و اروپا،دوباره احیا شد.

روزنامه اقتصادی‏"هاندلزبلات‏"نیز در مقاله‏ای با عنوان جاده ابریشم میان‏ اروپا و چین دوباره گشایش یافت‏"و تهران‏ می‏خواهد روابط خود را با آسیای مرکزی‏ فعال‏تر کند،مطلبی همانند مطالب‏ روزنامه فرانکفورتر روندشاو به چاپ‏ رساند.

انگلستان:دیلی تلگراف نیز نوشت: جاده ابریشم قرن بیست و یکم که خلیج‏ فارس را به ترکمنستان ارتباط می‏دهد، توسط رئیس جمهوری ایران گشایش‏ یافت.

به نوشته روزنامه دیلی تلگراف،ایران‏ با گشودن راه آهن سرخس،سالانه‏ میلیون‏ها دلار از محل عوارض ترانزیت‏ درآمد خواهد داشت.

تایمز مالی نیز نوشت:گشایش گذرگاه‏ راه آهن سرخس،تجدید حیاتی برای‏ ارتباط تاریخی ایران در جاده ابریشم‏ است.این روزنامه افزود:ایران در هفته‏ جاری با گشایش رسمی این معبر و عقد دو قرارداد نفتی در منطقه،تلاش خود را برای تقویت نفوذ اقتصادی در جمهوریهای سابق شوروی افزایش داده‏ است.

به نوشته‏"ایندی پندنت‏"با گشایش خط آهن ایران به ترکمنستان،رقابتهای نفت، تجارت و قدرت در آسیای مرکزی چرخش‏ جدیدی در مسیر جدایی از روسیه پیدا کرده‏ است.این روزنامه افزود:با برقراری ارتباط خط آهن 300 کیلومتری مشهد به تجن، برای نخستین‏بار،راه جدیدی برای‏ ارتباط بنادر جنوبی ایران،تولیدکنندگان‏ ترکیه و حتی انگلیس به آسیای مرکزی تا مرز چین باز شده است."گاردین‏"نیز نوشت: حلقه مفقود میان اروپا و آسیا با گشایش‏ خط آهن مشهد-تجن برقرار شد.

این روزنامه افزود:گذرگاه سرخس یک‏ راه ارتباطی مهم است که منجر به‏ شکل‏گیری مناسبات اقتصادی جدیدی‏ در جمهوریهای آسیای مرکزی خواهد شد. آمریکا:خبرنگار رادیو آمریکا نیز از سرخس گزارش داد مقام‏های ایران و ترکمنستان یک خط آهن تاریخی که خط بازرگانی حیاتی را به سوی آسیای مرکزی‏ خواهد گشود،افتتاح کردند.

براساس گزارش رادیوآمریکا،با ایجاد خط آهن تازه،ترکمنستان خواهد توانست به‏ طور مستقیم به بندر عباس که یک بندر بین المللی است،دسترسی داشته باشد و انواع کالاهای بازرگانی از کنسرو تا تلویزیون را از این مسیر وارد کند.

ایتالیا:شبکه دوم تلویزیون دولتی‏ ایتالیا،خبرگزاری انسا و چند روزنامه‏ معتبر این کشور نیز نسبت به پوشش‏ خبری این رویداد عظیم اهتمام ورزیدند. "ایل سوله ونتی کواترواوره‏"روزنامه‏ اقتصادی معتبر ایتالیا تأکید کرد که این‏ طرح بزرگ و مثال‏زدنی،براهمیت‏ جمهوری اسلامی ایران و وجهه بین المللی‏ آن بیش از پیش افزوده است.به نوشته‏ این روزنامه،راه جدید ابریشم نقش‏ سیاسی ایران را نیز در آسیای مرکزی رونق‏ خواهد بخشید.

یونان:روزنامه‏های یونان نیز گزارش‏هایی درباره گشایش راه آهن‏ مشهد-سرخس-تجن با عناوینی مانند تأسیس قطار صلح و گشایش جاده ابریشم‏ جدید منتشر کردند.

روسیه:شبکه دوم تلویزیون روسیه نیز در برنامه خبری خود با پخش خبر مربوط به‏ گشایش خط آهن مشهد-سرخس- تجن تصاویری از این مراسم را به نمایش‏ گذاشت.

روزنامه‏"کامر سانت دیلی‏"چاپ روسیه‏ نیز نوشت:با گشایش خط آهن مشهد- سرخس-تجن،سازمان همکاری‏های‏ منطقه‏ای اکو نقش برجسته و بزرگی را در معادله‏های اقتصادی منطقه به دست‏ خواهد آورد.این روزنامه در تحلیلی‏ نوشت:اکو که تا سال 1992 تنها با حضور ایران،ترکیه و پاکستان فعالیت می‏کرد، اکنون بسیاری از جمهوریهای شوروی‏ سابق را به عضویت خود درآورد،و شمار جمعیت حوزه فعالیت آن به 300 میلیون‏ نفر بالغ شده است.

امارات:رسانه‏های گروهی امارات‏ متحده عربی و دیگر کشورهای منطقه در چند روز اخیر به انعکاس اخبار و گزارش‏های مربوط به گشایش راه آهن‏ سراسری مشهد-سرخس-تجن پرداختند.

مطبوعات رادیو و تلویزیون امارات به نقل‏ از خبرگزاریها،اخبار و گزارشهای مربوط به‏ بهره‏برداری از جاده جدید ابریشم را منعکس کردند.

سوریه:مراسم گشایش راه آهن‏ مشهد-سرخس تجن،بازتاب‏ گسترده‏ای در مطبوعات و رسانه‏های‏ سوریه داشت.کانال‏های تلویزیونی‏ سوریه و شبکه ماهواره‏ای این کشور در برنامه‏های اخبار سراسری خود در چند نوبت،این مراسم شکوهمند را پخش کردند.

لبنان:رسانه‏های خبری لبنان‏ نیز با انعکاس حضور گسترده بین المللی در مراسم گشایش راه آهن سرخس-تجن‏ این پروژه مهم ارتباطی را گامی برای‏ تاسیس بازار مشترک آسیا خواندند.

رادیو و تلویزیونهای رسمی و محلی لبنان‏ نیز بدون تحلیل اخبار،این رویداد مهم را به‏ نقل از خبرگزاریها پخش کردند.

پاکستان:روزنامه‏های پاکستان‏ نیز با چاپ گزارش‏هایی درباره گشایش‏ خط آهن مشهد-سرخس-تجن،اقدام‏ جمهوری اسلامی ایران را برای گسترش‏ ارتباط میان کشورهای منطقه ستودند.

رومانی:شبکه اول تلویزیون رسمی‏ رمانی نیز در برنامه اصلی اخبار سراسری‏ با پخش گزارش مفصلی از مراسم گشایش‏ پروژه خط آهن مشهد-سرخس-تجن، گفت:با حضور روسای جمهور ایران،ترکیه، پاکستان،افغانستان و یازده کشور آسیای‏ مرکزی،جاده ابریشم مدرن گشایش‏ یافت.

فرانسه:روزنامه‏"لیبراسیون چاپ‏ پاریس نیز در مقاله‏ای با عنوان جاده‏ ابریشم بر روی ریل به افتتاح خط آهن‏ مشهد-سرخس-تجن اشاره کرده است.

این روزنامه نوشت هنگامی که نخستین‏ عملیات ساخت راه آهن در منطقه خاور میانه و آسیای مرکزی ار اوائل قرن بیستم‏ آغاز،اتصال آسیا به اروپا به منزله طرحی‏ رویایی بود،اما اکنون این رویا به واقعیت‏ پیوسته است به نحوی که ارتباط خلیج‏ فارس به روسیه و چین از طریق ایران‏ برقرار شده است.

شرق آسیا:گشایش راه آهن مشهد- سرخس-تجن و اتصال آسیای مرکزی‏ به اروپا از طریق ایران،انعکاس گسترده‏ در رسانه‏های گروهی شرق آسیا داشته‏ است.شبکه‏های تلویزیونی مالزی، اندونزی،برونئی،تایلند،ویتنام،ژاپن‏ و استرالیا در بخشهای خبری خود به طور مشروح فیلمها و گزارشهای این رویداد تاریخی را پخش کردند.

ترکیه:سلیمان دمیرل رئیس جمهوری‏ ترکیه نیز گفت:خط آهن مشهد-سرخس‏ نه تنها ایران و ترکمنستان را به هم متصل‏ می‏سازد،بلکه غرب را نیز از طریق ایران به‏ آسیای مرکزی مرتبط می‏کند.

به گزارش آناتولی از عشق آباد،دمیرل‏ در محل سفارت ترکیه در ترکمنستان به‏ خبرنگاران گفت که برخی موانع‏ بوروکراتیک در عبور ترانزیت از ایران وجود داشت،و وی یقین دارد که با راه‏اندازی این‏ خط،این موانع نیز برطرف خواهد شد.

هند:رادیو سراسری هند نیز در یک‏ گزارش خبری گفت:راه آهن مشهد- سرخس-تجن-عشق آباد که با حضور هیات‏های بلندپایه از کشورهای مختلف‏ جهان گشایش یافت،شبکه راه آهن ایران‏ را به روسیه،چین و کشورهای عمده آسیای‏ مرکزی وصل می‏کند و بدین ترتیب جاده‏ ابریشم احیا شد.

اظهارنظر شخصیت‏های‏ جهانی درباره راه آهن‏ مشهد-سرخس

دکتر"لرگارد کرن ثالر"رئیس بخش‏ آسیای جنوبی و ایران‏"اتاق بازرگانی‏ و اقتصاد جمهوری فدرال اتریش‏"نیز در مصاحبه‏ای گفت:مسلما گشایش خط آهن سرخس-تجن،اهمیت خاصی‏ برای کشورهای منطقه اروپا دارد،وی‏ تاکید کرد:این خط آهنی یک اتصال ارتباط بسیار مهم برای اروپا نیز محسوب‏ می‏شود.

به گفته کاردار سفارت قرقیرستان در هند، راه آهن مشهد-سرخس-تجن فرصت‏ خوبی برای کشور متبوعش فراهم کرده‏ است تا روابط خود را با ایران و هند گسترش‏ دهد.

صاحبنظران و کارشناسان برجسته‏ اقتصادی در پاکستان نیز گشایش خط آهن مشهد-سرخس-تجن را موفقیت‏ بزرگی برای جمهوری اسلامی ایران‏ دانستند و افزودند:این خط آهن،امکان‏ همکاریهای گسترده اقتصادی در منطقه‏ را فراهم کرده است و به نزدیکی هرچه‏ بیشتر مردم و کشورهای منطقه منجر خواهد شد.

پروفسور"صالح علی اف‏"استاد روابط بین الملل و تاریخ ایران در آکادمی علوم‏ روسیه نیز معتقد است که جمهوری اسلامی‏ ایران با ساخت خط آهن مشهد-سرخس‏ -تجن،پا شکستن یک تحریم بلند مدت‏ تاریخی در اتصال شرق به غرب،خدمت‏ بزرگی را به جامعه شرقی به ویژه در رشد و توسعه منطقه آسیای مرکزی انجام داده‏ است.

"سید عقیل سالم العطاس‏"دبیر اول‏ سفارت اندونزی در کوالا لامپور نیز گفت: هرچند موقعیت جغرافیایی آخرین قطعه‏ اتصالی جاده ابریشم به خاطر بعد مسافت‏ با کشور اندونزی منافع مستقیمی عاید آن‏ کشور نخواهد کرد،اما منافع غیرمستقیم‏ فراوانی از باز شدن راه ارتباط تجاری میان‏ شرق و غرب آسیا می‏تواند نصیب اندونزی‏ نیز بکند.

پی‏نویس:

(1)روزنامه‏ایران،مورخ 17 و 23 و 24 اردیبهشت ماه 1375

(2)روزنامه اخبار،مورخ 22 و 24 اردیبهشت ماه 1375

(3)روزنامه اطلاعات،مورخ 23 و 25 و 26 اردیبهشت ماه 1375

(4)-روزنامه همشهری،مورخ 25 اردیبهشت ماه 1375