



«جوان» ظرفیت‌ها و فرصت‌های اقتصادی – سیاسی راهگذر شمال – جنوب را واکاوی می‌کند

# ریل جدید جهان

راهگذر شمال – جنوب با ظرفیت ترانزیت

۳۰میلیون تن بار و جابه‌جایی حدود ۹۹۰هزار نفر مسافر در سال می‌تواند رقیبی جدی برای کانال سوئز در مبادلات تجاری بین شرق و غرب باشد

توافقینامه‌ی احداث خط‌راه‌آهن رشت – آستارا در مراسمی با حضور رؤسای جمهوری اسلامی ایران و روسیه به صورت تصویری به امضا رسید و اسناد اجرایی شروع این پروژه به عنوان تنها گسستگی کریدور شمال – جنوب نیز در مذاکرات حضوری مسئولان ایران و روسیه در تهران نهایی شد. کریدور حمل‌ونقل شمال – جنوب از مهم‌ترین شاهراه‌های ارتباطی نیمکره شرقی و در زمره ۱۰کریدور ترانزیتی ریلی و ترکیبی تعریف شده در نشست کشورهای عضو اتحادیه اروپایی در هلسینکی در سال ۱۹۹۲ است که به عنوان شاهراه ترانزیتی شماره ۹ میان سه کشور ایران، روسیه و هند به تصویب رسید.
توافقینامه این کریدور در سپتامبر سال ۲۰۰۰ میلادی بین سه کشور یاد شده به عنوان مؤسسان کریدور شمال – جنوب در سن پترزبورگ به امضا رسید. سپس با پذیرفتن ۱۱ کشور دیگر شامل جمهوری آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان خود را به عنوان مسیری جایگزین و قابل اعتماد به اثبات رساند. این کریدور بناسط قاره‌های آسیا و اروپا را به همدیگر پیوند دهد و ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج‌فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا برقرار سازد. محور قزوین – رشت – آستارا به عنوان تنها گسستگی کریدور شمال – جنوب سال‌ها در انتظار اراده و اقدام دولت‌ها بود که با آغاز دولت سیزدهم به طور جدی در دستور کار قرار گرفت و بناسط راه‌آهن رشت – آستارا با همکاری کشورهای روسیه و آذربایجان در تأمین مالی پروژه احداث شود.

راه‌آهن رشت – آستارا به طول ۱۶۲/۵ کیلومتر در دو قطعه طراحی شده و شامل ۹ ایستگاه صومعه‌سرا، ماسال، رضوانشهر، پرمسر، اسالم، لیسار، حویق، لوندویل و آستار است. تکمیل راه‌آهن رشت – آستارا

## ظرفیت‌های راهگذر

- کریدور شمال – جنوب پل ارتباطی کشورهای اروپایی با اقیانوس هند و خلیج فارس به‌شمار می‌رود. در این کریدور ارتباط کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا برقرار می‌شود.
- شبکه بزرگ‌راه‌ها، مسیرهای دریایی و ریلی به طول ۷ هزار و ۲۰۰ کیلومتر، کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال – جنوب را تبدیل به کوتاه‌ترین مسیر ارتباطی (حدود ۲۵ تا ۳۷ روز) بین روسیه و هند می‌کند.
- کریدور شمال – جنوب دسترسی مستقیم بیشتری را به هند در آسیای مرکزی و روسیه و در عین حال به ایران امکان تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه‌ای را می‌دهد.
- کریدور شمال – جنوب می‌تواند رقیبی جدی برای کانال سوئز در مبادلات تجاری بین شرق و غرب باشد.
- هزینه حمل کالاهای ترانزیتی از این مسیر، ۳۰ درصد نسبت به سایر مسیرهای منطقه ارزان‌تر است و زمان حمل‌ونقل کالاهای هندی به روسیه هم از طریق کانال سوئز به نصف کاهش می‌یابد.
- کریدور شمال – جنوب که حتی پیش از جنگ در شرق اروپا و ناامنی بنادر روسیه در دریای سیاه مورد توجه بود با بحران انرژی و بحران غله ناشی از جنگ اوکراین، اهمیت ژئواستراتژیک خود را بیش از پیش نمایان تر کرد.
- به‌طور کلی کشورهای آسیای مرکزی و جنوب قفقاز به شدت با کمبود فضا در توسعه روابط تجاری با یکدیگر روبه‌رو هستند و هر گونه فرصت برای توسعه روابط تجاری بین آنها به‌خصوص در حوزه حمل و نقلی با استقبال این کشورها مواجه شود.

## راه آهن رشت – آستارا مثل چاه‌های نفت جدید!

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل ولجستیک‌اتاق ایران می‌گوید با آغاز پروژه ریلی رشت آستارا شاهد رشد ترافیک کالاهادر بنادر شمالی کشورمان خواهیم بود که می‌تواند در آمندایی قابل توجهی برای کشورمان به‌همراه‌داشته‌باشد. علی حسینی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق ایران در گفت‌وگو با «جوان» درخصوص توافق آغاز پروژه ریلی رشت – آستارا می‌گوید: «به جرئت می‌توان گفت، پروژه ریلی رشت – آستارامهم‌ترین و تأثیرگذارترین پروژه ریلی کشورمان است، چون به‌شدت افزایش سهم ایران از حمل‌ونقل دریای خزر را در آینده‌ی نزدیک شاهد خواهیم بود. از این پروژه می‌توان به عنوان حلقه مفقوده توسعه کریدور شمال به جنوب یاد کرد، به طوری که انتظار می‌رود ترانزیت محصولات و کالاهای مختلف با توسعه‌ای چند برابری روبه‌رو شود، چون ورود ریل به آستارا و پروژه ریلی رشت – آستارا نویدبخش اتصال خط‌آهن کشورمان به کشورهای حوزه اوراسیاست.»

به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی (NOSTRAC) می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند. از سوی دیگر تکمیل این مسیر ریلی مزایایی از جمله تسهیل در مبادلات بازرگانی از مبادی و مقاصد بندر هلسینکی فنلاند، هامبورگ آلمان، باتومی گرجستان یا بنادر جنوبی ایران، دهلی هند، کراچی پاکستان و بانکوک تایلند را به دنبال دارد.

■ **ظرفیت‌های باری و مسافری**

راهندازی این خط ریلی با آسان‌تر کردن سفر گردشگران خارجی و داخلی می‌تواند منجر به توسعه گردشگری کشور شود. به طور کلی حمل‌ونقل ریلی به عنوان ترابری سازگار با محیط‌زیست شناخته می‌شود و احداث راه‌آهن رشت – آستارا در بخش باختری استان گیلان، هم در توسعه استان نقش ایفا می‌کند و هم موجب کاهش سوانح و تصادفات می‌شود. از سوی دیگر این پروژه در کاهش عوارض زیست محیطی و جلوگیری از رشد بی‌رویه شهرها در کرانه راه‌انیز تأثیرگذار است. ظرفیت حمل بار این راه‌آهن در سال نخست بهره‌برداری ۱۰ میلیون تن برآورد شده که در حال حاضر به میزان ۹/۶میلیون تن تقاضای حمل بار دارد. همچنین راه‌آهن رشت – آستارا ظرفیت جابه‌جایی حدود ۹۹۰ هزار نفر مسافر را در سال بیستم بهره‌برداری خواهد داشت.

■ **مشخصات فنی**

برای ساخت این پروژه ریلی، احداث ۶۳ دستگاه پل به طول حداکثر ۴۰ کیلومتر و یک دستگاه تونل در نظر گرفته شده است. عملیات زیرسازی ۱۰ کیلومتر ابتدایی مسیر به‌صورت دوخطه در قالب راه‌آهن قزوین – رشت – بندر کاسپین در مرحله پایانی و آماده ریل‌گذاری است. راه‌آهن رشت – آستارا به بیش از ۲۱ هزار تن ریل نیاز دارد. این پروژه ریلی دارای یک ایستگاه درجه یک (آستارا)، سه ایستگاه درجه ۲ (صومعه‌سرا، اسالم – تالش و لوندویل) و پنج ایستگاه

درجه ۳ (ضوانشهر – پونل، ماسال، پرمسر، حویق و لیسار) است.

■ **راه‌هایی که کاهش می‌یابد**

مسیر ریلی رشت – آستارا می‌تواند مدت حمل بار را از مبدأ و مقصد فنلاند به مبدأ یا مقصد ایران به‌صورت ترکیبی دریایی – ریلی به ۱۲ روز کاهش دهد، در حالی که حمل دریایی در این مسیر ۳۳ روز زمان نیاز دارد. همچنین مسیر فنلاند به پاکستان را به ۱۸ روز و مسیر فنلاند به هند را به ۲۰ روز کاهش خواهد داد. حمل بار از فنلاند به تایلند و بالعکس از طریق ناوگان دریایی ۴۵روز زمان می‌برد، در حالی که با تکمیل راه‌آهن رشت – آستارا این مسیر به صورت دریایی – ریلی به ۲۱ روز کاهش می‌یابد.

مسیر ریلی رشت – آستارا حلقه نهایی کریدور شمال – جنوب محسوب می‌شود. این کریدور نیز به عنوان پل ارتباطی کشورهای اروپایی با اقیانوس هند و خلیج‌فارس به شمار می‌رود و ارتباط کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج‌فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا فراهم خواهد کرد.

تکمیل کریدور شمال – جنوب فرصت بی‌نظیری برای جذب بالاترین حجم از بار روسیه و ترانزیت آن از طریق ایران فراهم می‌کند که با افزایش درآمد‌های ترانزیتی در رشد شاخص‌های اقتصادی کشور نیز تأثیرگذار است.

■ **اسناد اجرایی شروع پروژه راه آهن رشت – آستارا**

■ **نهایی شد**

وزیر راه و شهرسازی شامگاه گذشته در دیدارهای جداگانه با معاون نخست‌وزیر و وزیر حمل‌ونقل روسیه در مذاکرات با یکدیگر، اسناد اجرایی شروع پروژه راه‌آهن رشت – آستارا را بین ایران و روسیه نهایی کردند.

مهراد بدریشاد در دیدارهای جداگانه با الکساندر نواک معاون نخست‌وزیر روسیه و ویتالی ساولیف وزیر حمل‌ونقل روسیه اسناد

## مزیت‌های راهگذر

- با توجه به اینکه برخی از همسایگان نظیر قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و افغانستان به نحوی محصور در خشکی هستند، برای رسیدن به دریا باید از طریق ایران کالاهای خود را حمل کنند. به‌همین‌دلیل ایران از کریدور راه‌جمله کریدور شمال – جنوب این منظر بسیار حائز اهمیت است.
- این کریدور می‌تواند دیپلماسی سیاسی – اقتصادی ایران در قفقاز را از بیش از پیش فعال و نقش‌آفرین کند.
- تکمیل کریدور شمال – جنوب علاوه بر توسعه ترانزیت بین‌المللی و استفاده از ظرفیت‌های سرمایه‌نی یک منبع درآمد پایدار برای ایران است. پیش‌بینی می‌شود با عملیاتی شدن کریدور شمال – جنوب، ایران بتواند سالانه حدود ۲۰ میلیارد دلار درآمد از این مسیر ترانزیتی کسب کند که می‌تواند تا حدی وابستگی کشور به درآمد‌های نفتی را کاهش دهد.
- ظرفیت ترانزیت کریدور شمال – جنوب ۳۰ میلیون تن در سال است، اما در حال حاضر ایران از ۱ میلیون تن این ظرفیت بهره می‌برد.
- اگر ایران به هدف خود در تبدیل شدن به هاب منطقه‌ای دست یابد، نیازی به خام‌فروشی مواد معدنی و نفتی نخواهد داشت و منافعی که از راه ترانزیت و گردشگری کسب می‌شود، کشور را از فروش مواد نفتی و معدنی خام‌ی‌نیاز می‌کند.
- از این کریدور سالانه حدود ۲۵۰ میلیارد دلار محصولات هندی و چینی و آسیای شرقی به مقصد اروپا ترانزیت خواهد شد. پیش‌بینی شده سهم ایران در ترانزیت کالا حدود ۴ درصد و تولید حدود ۱۵ درصد باشد.
- تکمیل و راه اندازی این طرح بزرگ بین‌المللی جایگاه ایران در اقتصاد بین‌الملل را از صادر کنندگی «مواد خام» به جایگاه «ترانزیت» تغییر خواهد داد.
- این کریدور از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی اوراسیا با خلیج‌فارس است که با توجه به نگاه دولت سیزدهم به دیپلماسی همسایگی و توسعه ارتباطات و مناسبات با کشورهای منطقه، می‌تواند نقش مهمی در ترانزیت کالاهای کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ایفا کند.
- استفاده از ظرفیت ترانزیتی کریدور‌ها و نهادهای منطقه‌ای همچون سازمان همکاری شانگهای و – از جمله اقدامات مهم دولت سیزدهم برای گسترش دایره دیپلماسی اقتصادی و پیشبرد راهبرد تقویت ارتباط با منطقه و همسایگان در راستای منافع ملی است.

- تکمیل و راه اندازی این طرح بزرگ بین‌المللی جایگاه ایران در اقتصاد بین‌الملل را از صادر کنندگی «مواد خام» به جایگاه «ترانزیت» تغییر خواهد داد.
- این کریدور از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی اوراسیا با خلیج‌فارس است که با توجه به نگاه دولت سیزدهم به دیپلماسی همسایگی و توسعه ارتباطات و مناسبات با کشورهای منطقه، می‌تواند نقش مهمی در ترانزیت کالاهای کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ایفا کند.
- استفاده از ظرفیت ترانزیتی کریدور‌ها و نهادهای منطقه‌ای همچون سازمان همکاری شانگهای و – از جمله اقدامات مهم دولت سیزدهم برای گسترش دایره دیپلماسی اقتصادی و پیشبرد راهبرد تقویت ارتباط با منطقه و همسایگان در راستای منافع ملی است.

- تکمیل و راه اندازی این طرح بزرگ بین‌المللی جایگاه ایران در اقتصاد بین‌الملل را از صادر کنندگی «مواد خام» به جایگاه «ترانزیت» تغییر خواهد داد.
- این کریدور از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی اوراسیا با خلیج‌فارس است که با توجه به نگاه دولت سیزدهم به دیپلماسی همسایگی و توسعه ارتباطات و مناسبات با کشورهای منطقه، می‌تواند نقش مهمی در ترانزیت کالاهای کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ایفا کند.
- استفاده از ظرفیت ترانزیتی کریدور‌ها و نهادهای منطقه‌ای همچون سازمان همکاری شانگهای و – از جمله اقدامات مهم دولت سیزدهم برای گسترش دایره دیپلماسی اقتصادی و پیشبرد راهبرد تقویت ارتباط با منطقه و همسایگان در راستای منافع ملی است.

شویم. در حال حاضر روسیه ظرفیت زیادی برای ترانزیت کالاها از مسیر ایران دارد، ولی آنچه واقعیت دارد، این است که کشورمان به لحاظ زیرساختی در بنادر و راه‌ها امکانات زیادی ندارد، به همین دلیل باید تأمین شناورهای رو – رو در دریای خزر را هر چه سریع‌تر پیگیری و در دستور کار خود قرار دهیم.» حسینی می‌افزاید: «وصل نشدن رشت به بندر کاسپین در انزلی نیز یکی از معضلات دیگری است که باید سریع‌اً صورت گیرد، هر چند که مسئولان قرار است این امر را در آینده‌ای نزدیک محقق سازند تا شاهد آن باشیم که سهم کشورمان در حمل‌ونقل دریای خزر افزایش یابد. باید تمامی بنادر شمال کشور از مزیت‌های ریلی برخوردار شوند، کشورمان ظرفیت زیادی برای حمل‌ونقل نفت، محصولات کشاورزی، پتروشیمی و مواد شیمیایی از این پروژه ریلی را دارد، با این حال باید کشورمان زیرساخت‌ها را یکی پس از دیگری فراهم و زمینه ایجاد یک نظام لجستیک قوی و هماهنگ را ایجاد کرد.»

وی می‌افزاید: «طبیعتاً با آغاز این پروژه میزان ترانزیت کالاها، واردات و صادرات آنها با افزایش چشمگیری روبه‌رو خواهد شد که این امر می‌تواند آرزای زیادی را برای کشورمان به همراه داشته باشد. در کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق ایران، جلسات مختلف و نشست‌هایی که با مسئولان کشورمان داشته‌ایم و همواره بر آغاز این پروژه تأکید می‌کردیم، به طوری که همواره این توصیه را به مسئولان می‌دادیم که پروژه‌های دیگر را تعطیل کرده تا بتوانیم زودتر از مزایای گسترده این پروژه بهره ببریم.»

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق ایران تأکید می‌کند: «طبیعتاً با توسعه حمل‌ونقل ایران در دریای خزر با آغاز پروژه ریلی رشت – آستارا شاهد رشد ترافیک کالاها در بنادر شمالی کشورمان خواهیم بود که می‌تواند درآمدزایی قابل توجهی برای کشورمان به همراه داشته باشد، با این حال باید به توسعه زیرساخت‌های این بنادر بیردازیم تا بتوانیم از همه مواهب آن بهره‌مند

## گفت‌وگو

### «باید» های همکاری بار روسیه در راهگذر شمال – جنوب

مدیر اندیشکده حمل‌ونقل ایران معتقد است پروژه راه‌آهن رشت – آستارا اتفاق مهمی است و بیشتر از اینکه نیاز ایران باشد نیاز روس هاست و قرار است روس‌ها را از تنگنای جغرافیایی نجات دهد و به همین دلیل نیاز به دقت بیشتری است.

علی ضیایی، کارشناس ترانزیت و مدیر اندیشکده حمل‌ونقل ایران درباره اسناد اجرایی شروع پروژه راه‌آهن رشت – آستارا به عنوان تنها گسستگی کریدور شمال – جنوب به «جوان» می‌گوید: «این راه‌آهن مجدداً قرار است یکی از حصرهای جغرافیایی را بعد از چند دهه از میان بردارد. به این معنی که تا ۳۵ سال پیش اتحاد جماهیر شوروی که یکی از کشورهای گسترده با دسترسی‌های متعدد به کشورهای مختلف بوده‌بعد از فروپاشی، کشورهایی که جدید به وجود آمدند بالذاته دچار یکسری محدودیت شدند که بیشتر این محدودیت مربوط به کشورهای «C.I.S» \* کشورهای مستقل مشتر‌المنافع بود که دسترسی به آب‌های آزاد نداشتند و در سال ۱۳۷۴ که راه‌آهن مشهد به سرخس و سال‌های بعد سرخس به تجن در ایران احداث و یک راه تنفسی پیدا شد و در سال‌های آتی محورهای جاده‌ای ایران کشورها را به ترکیه و اروپا و خلیج‌فارس وصل کرد و در سال ۱۷ این اتصال را یک راه تاریخی برای خود می‌دانستند.»

وی می‌افزاید: «روسیه کشور دیگری که در یک جغرافیای خاص محدود شده و دسترسی زیادی به دریاهای مختلف از جمله بالتیک و اقیانوس آرام شمالی دارد، اما به صورت تجاری مسیری است که روسیه به سمت آب‌های جنوبی نیاز دارد. اتحاد جماهیر قبل از فروپاشی از طریق مرزهای جلفا به ایران ارتباط و اتصال داشت و راه‌آهن جلفا به شوروی متصل بود و کالاهای این کشور به ایران می‌آمدند. در زمان جنگ تحمیلی حدود ۴ تا ۵ میلیون تن این خط مرز جلفا کار کرد داشت، منتها بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی جنگ اتفاق افتاد و راه‌آهن جلفا به خاطر درگیری بین آذربایجان و ارمنستان مسدود شد و عملاً از آن موقع تا الان روسیه راه کوتاهی که به ایران داشت را هم از دست داد، در صورتی که اگر آن مسیر برقرار می‌بود اکنون روسیه هم می‌توانست از طریق ایران به آب‌های گرم جنوب دسترسی داشته باشد. این شد که روس‌ها بعد از ۹ سال از فروپاشی شوروی وارد یک ابتکار ژئولیتیک و ترانزیتی با ایرانی‌ها و هندی شدند و این اتحاد سه جانبه اتحاد (کریدور) شمال و جنوب در سال ۲۰۰۰ منعقد شد.»

ضیایی تصریح می‌کند: «تاکون این کریدور آنطور که باید عملیاتی نشده است و مقصر این عملیاتی نشدن هم هر سه کشور عضو معاهده هستند، به صورتی که هندی‌ها کوتاهی کردند، روس‌ها اقبال نشان ندادند و ایران مشکلات عدیده‌ای در بحث ترانزیت داشت. در این مسیر، هندی‌ها از دهه ۹۰ به بندر چابهار ورود کردند و تعهدات خود را عملیاتی نکردند. پس با این وجود از هند تجربه خوبی نداریم، از انطرف روس‌ها هم به بندر دلگرم می‌ناید مسیر ایران را تا الان دستکم می‌گرفتند، کما اینکه اگر روس‌ها اقبال بیشتری نشان می‌دادند، ترانزیت‌شان را از خاک ایران شکل وزیرساخت‌های لازم را خصوصاً از طریق دریا متمرکز می‌کردند و اتصال غرب خزر را تشکیل می‌دادند و در این صورت با مصائب تجاری کمتری مواجه بودند.»

وی با بیان اینکه سه اتصال به روسیه می‌توان فرض کرد، می‌گوید: «یک مورد اتصال ریلی از شرق دریای خزر که از طریق کشورهای ترکمنستان، قزاقستان و ازبکستان برقرار است، یک اتصال از طریق دریای خزر که از نظر ریلی قوی نیست و فعلاً فقط بندر امیرآباد متصل به عملیاتی است که آن هم حجم کار کرد ترانزیتی پایینی دارد و یک عاملش هم محدودیت ریلی این مسیر است. اتصال غرب دریای خزر هم در این میان که از مهم‌ترین اتصالات است باید تا الان به وجود می‌آمد، چراکه مراکز جنوبی روسیه در غرب این کشور متمرکز شده‌اند و در عین حال کشورهای اروپایی خصوصاً اسکندیناوی که قصد اتصال به ایران و حتی کشورهای شمال اروپا را دارند،



سال‌های سال در انتظار بودند که مسیر غرب دریای خزر از طریق ایران احداث شود و اگر رسانه‌های آنها را رصد کنید، نشان می‌دهد این انتظار کاملاً مشهود بوده و حتی رسانه‌های آلمان پیگیر خط رشت – آستارا بودند تا بدانند چه زمانی احداث می‌شود و برایشان جذابیت داشت که مسیر میانبری به نقاط مختلف جهان از جمله کشورهای جنوب آسیا و حوزه خلیج‌فارس ایجاد می‌شود و حتی مسیر تجارت با شرق آفریقا می‌تواند هموار باشد.»

مدیر اندیشکده حمل‌ونقل ایران می‌گوید: «تاکون کشورهای مختلفی برای احداث این خط آمده‌اند و مذاکراتی با جمهوری آذربایجان صورت گرفته و این موافقتنامه را امضا کرده‌اند که ۵۰۰ میلیون دلار برای این راه‌آهن سرمایه‌گذاری کنند، منتها بعدعی کردند و این کار را با وجود پیگیری‌هایی که ایران انجام داد، نکردند و این خط احداث نشده، باقی ماند. قبل از آن هم با چین مذاکره شده، اما به نتیجه نرسیده بود. مذاکرات با روسیه بعد از جنگ با اوکراین جدی‌تر شد و روس‌ها بخشی از حیات تجاری خود را در اتصال زمینی با آب‌های خلیج‌فارس می‌بینند و این شد که اقبال بیشتری برای احداث این خط نشان دادند. این انتظار می‌رفت روس‌ها با برنامهریزی وارد این خط بشوند و آن را احداث کنند و با بحث سرمایه‌گذاری منافع‌شان بیش از پیش به بحث راه‌آهن رشت – آستارا که شاخه غربی کریدور شمال – جنوب و شاخه غرب خزر به شمار می‌رود، بگردد و خود را در اثر این درهم تنیدگی اقتصادی و رفتارهای جمهوری آذربایجان را هم تا حدی کنترل کند. چیزی که در حال حاضر مطرح است، پلن (نقشه) سرمایه‌گذاری نیست و موضوع فاینانس (ساز و کار تأمین مالی بین سرمایه‌گذار و سرمایه‌پذیر) در دستور کار قرار گرفته است، با این حال اگر هم سرمایه‌گذاری در دستور کار قرار گیرد، باید پلن (نقشه) اخذ تحویل بار از طرف روس‌ها در دستور کار باشد و تضمین بار را هم از روسیه داشته باشیم و تعهد بدهند که حداقل ۱۰ میلیون تن بار را از این خط عبور بدهند. روس‌ها در مذاکرات موارد مختلفی را به عنوان نیاز مطرح کردند از ۱۵ میلیون تن تا ۵۰ میلیون تن و تفاقم‌نامه‌های ۱۵ تن تأکید و بار از تمایل کردند. برخی مواقع مثل ظرفیت ریل جمهوری آذربایجان وجود دارد که همراهی این کشور از طرق سیاسی باید پیگیری شود.»

مدیر اندیشکده حمل‌ونقل ایران می‌گوید: «ایران تقریباً در ده‌های گذشته طرحی را در ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی تحت عنوان طرح جهش ریلی کریدور شمال – جنوب تصویب کرد که حدود شش طرح به تصویب رسید که یک مورد راه‌آهن رشت – آستارا و بند ۶ بحث افزایش بهره‌وری ریلی در محور شمال – جنوب بود. احداث این خط‌آهن اتفاق مهمی است و بیشتر از اینکه نیاز ایران باشد نیاز روس هاست و قرار است روس‌ها را از تنگنای جغرافیایی نجات دهد و به همین دلیل نیاز به دقت بیشتری است. اگر قرار است روس‌ها آن را احداث کنند، چه بهتر که به جای فاینانس، سرمایه‌گذاری شود اگر هم فاینانس بود، باید دقت زیادی روی بحث عدد و رقم صورت گیرد و شرایط طرف ایرانی از نظر نرخ لحاظ شود. برآورد احداث این خط حدود ۸۰۰ میلیون دلار تا یک میلیارد دلار از طرف شرکت ساخت جمهوری اسلامی ایران بوده و باید مراقب باشیم مانند راه‌آهن گرمسار تجربه تلخ تکرار نشود و تبدیل به بحران سیاسی نشود. بیشتر کالاهای خدمات باید ایرانی باشد و باید مدنظر قرار بگیرد تا قرار دادی متوازن و برد برد داشته باشیم نه قراردادی که فقط یک طرفه باشد.»

