

قسمت بیست و یکم

دوخطه‌ی محور کرج- قزوین

این مسیر که به طول ۱۰۳ کیلومتر و دارای ۳۵ تقاطع می‌باشد، با انجام سرمایه گذاری به مبلغ ۶ هزار میلیارد ریال اخیراً افتتاح شده است. میزان تقاضای حمل بار این محور قبل از دوخطه شدن این مسیر، بیشتر از ظرفیت باقیمانده (یعنی ۱۹ زوج قطار مسافری اختصاص یافته به آن) بوده است.



چنانچه حمل و نقل ترانزیتی از بندرعباس (یا بندر امام) به سوی بندر کاسپین انزلی (یا آستارا) هم در نظر گرفته شود، آنگاه دو خطه بودن این مسیر یک الزام بوده است، مگر آنکه خطوط میانبر قم- قزوین یا همدان- قزوین احداث گردند.

دوخطه کردن قزوین- زنجان

مسیر قزوین- زنجان پس از کرج- قزوین در حال دو خطه شدن است. زیرسازی این مسیر به طول ۱۷۱ کیلومتر دارای ۷۵ درصد پیشرفت فیزیکی است. بخشی از مصالح روسازی نظیر ریل و بالاست تأمین گردیده است و قرار است که روسازی خط از سمت قزوین شروع شود. تاکنون برای آن ۴۰۰۰ میلیارد ریال هزینه شده است. اما به خاطر محدودیت اعتبارات، مدت‌هاست که مطالبات هنگفت پیمانکاران پرداخت نشده است. در صورت تأمین اعتبار کافی، دو خطه شدن آن ظرف یک سال، به لحاظ اجرایی قابل حصول است.



موضوع قابل تأمل اینست که این مسیر چرا دوخطه می‌شود؟ در حال حاضر از این مسیر روزانه ۹,۲ زوج قطار مسافری عبور می‌کند. میزان ظرفیت خط برای حمل بار ۴,۳ میلیون تن و میزان تقاضا برای حمل بار ۲ میلیون تن در سال است. بنابراین ظرفیت خط موجود برای نیازهای فعلی و حتی چند سال آتی کفایت می‌کند. در حالی که در بسیاری از سایر نقاط شبکه‌ی ریلی که با تقاضای بسیار بالای حمل مسافری روبرو هستند، به دلیل تک خطه و گلوگاه بودن مسیر، امکان افزایش تعداد قطارهای مسافری وجود ندارد. پس چرا این مسیر برای دوخطه شدن انتخاب گردیده است؟ گویا یک مقام ارشد قبلی وزارت راه و شهرسازی بدون توجه به نبود تقاضای مؤثر در این مسیر و بدون در نظر گرفتن سایر مسیرهای شبکه‌ی ریلی، دستور داده که بهتر است محور تهران- تبریز کلاً دو خطه شود.

با وجود این دستور نسنجیده و تبعیت محض مسئولین زیربخش ریلی از مقامها، اگر روزی قرار بر این باشد که از سرخس به رازی یا چشمه ثریا یک دالان ترانزیتی بین المللی راه اندازی شود، آنگاه امر دوخطه کردن کل دالان (از جمله مسیر قزوین- زنجان) هم ضروری می‌شود. حال که بخشی از این سرمایه گذاری انجام شده، چرا در مورد امر فوق العاده مهم برقراری ترانزیت این دالان شرقی- غربی هیچ فعالیت محسوسی انجام نمی‌گردد؟

چهار خطه کردن تهران- گرمسار

امر ۴ خطه کردن محور ۱۱۴ کیلومتری تهران- گرمسار (که هم اکنون دو خطه است)، تا پایان سال جاری به اتمام می‌رسد. اجرای این خط در سال ۸۶ کلید خورده است و پس از مدتی بنا به دلایل سیاسی و بنا بر دستور مقامات ارشد کشور مالکیت آن از راه‌آهن به شهرداری تهران منتقل شد. به سبب نامناسب بودن کاربری مسیر

این خط برای حمل و نقل درون شهری، مجدداً شهرداری آن را به راه‌آهن تحویل داد. اجرای این خط با مشکلات زیادی (از جمله معارضات اراضی) مواجه بوده است.



پیشنهاد شده که این خط به امر جابجایی مسافریین حومه‌ای تهران اختصاص داده شود. ولی در صورت انجام طرح‌های زیر بخش مهمی از ظرفیت آن لزوماً اشغال می‌شود:

- برقی شدن محور گرمسار- اینچه برون و افزایش حمل ترانزیتی شمالی- جنوبی به میزان ۵ میلیون تن.
- تبدیل شدن محور سرخس- رازی به یک دالان شرقی- غربی بین المللی مهم.
- افزایش تردد قطارهای مسافری به مقصد مشهد در زمانهای اوج تقاضا (تردد قطارهای مسافری تقریباً اکثر ظرفیت دو خطه‌ی فعلی را به خود اختصاص می‌دهد).

برای اجرای این دو خط جدید، به تقریب ۵۰۰۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری شده است.

سه خطه‌ی کاشمر- فریمان

با توجه به اشغال ظرفیت دوخط موجود مسیر کاشمر- فریمان توسط قطارهای مسافری و بروز معضل حمل کالاهای ترانزیتی در این مسیر، در سال ۹۳ احداث خط سوم کاشمر- فریمان به طول ۵۰ کیلومتر در دستور کار راه‌آهن قرار گرفت. ولی اختصاص بودجه‌ی ناکافی و نیمه رها کردن آن، به گونه‌ای رقم خورده که حتی هنوز هم زیرسازی این پروژه به اتمام نرسیده است. امید است تا قبل از رفع تحریمها و مجدداً رونق گرفتن ترانزیت شمالی- جنوبی، برای ساخت این خط مهم هر چه زودتر مبالغ کافی بودجه اختصاص داده شود.

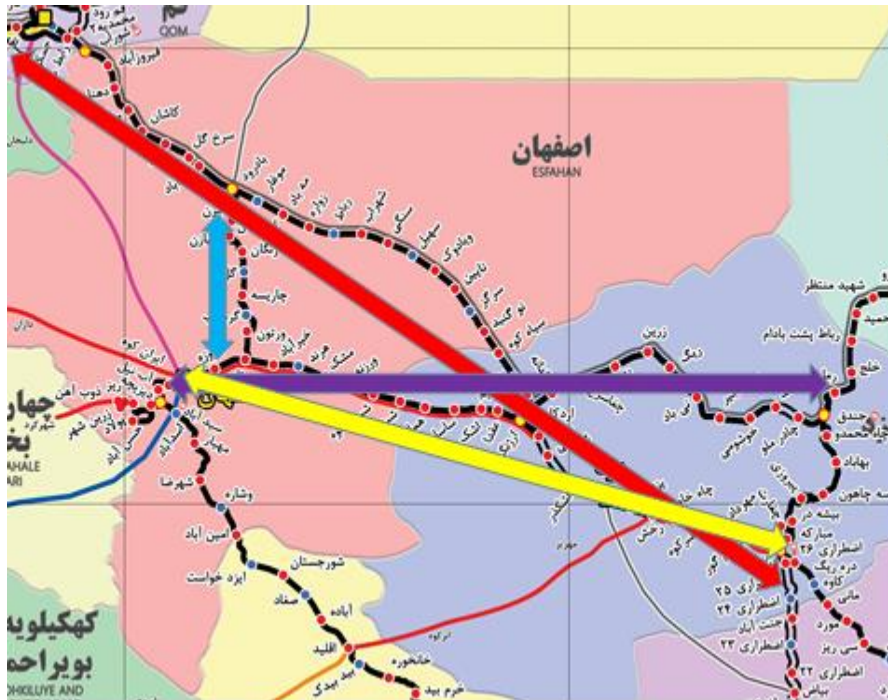


دوخطه کردن بافق- زرین شهر

شاید به جرأت بتوان گفت که دو خطه کردن این محور یکی از مهمترین فعالیتهای توسعه‌ی ظرفیت حمل شبکه‌ی ریلی کشور است. عملیات اجرایی آن در سال ۹۳ شروع شد و قرار بود که حداکثر ظرف سه سال به بهره‌برداری برسد. اما از این محور ۴۲۵ کیلومتری که با احتساب طول خطوط ایستگاهها به ۴۷۰ کیلومتر بالغ می‌شود، تا کنون صرفاً یک پنجم آن (یعنی سه بلاک یزدگرد- یزد- اشکذر- شمسی به طول تقریبی ۶۲ کیلومتر در محور بافق- میبد و دو بلاک سیستان- فیروزه- اصفهان به طول تقریبی ۴۰ کیلومتر در محور ارژنگ- زرین شهر) دوخطه شده و تحت بهره‌برداری قرار گرفته است (نقشه‌ی زیر). طبق برآوردها، حدود ۸۰ درصد از زیرسازی کل طرح مزبور ساخته شده است.



به لحاظ وضعیت کاربری حمل و نقلی، این محور به ظاهر یکپارچه، دارای سه قسمت متفاوت است. قسمت "بافق- میبد" دارای دو کاربری حمل بار و مسافر (به/از) سمت تهران و بار (به/از) سمت اصفهان است. قسمت "ارژنگ- سیستان" دارای دو کاربری حمل بار و مسافر (به/از) سمت سنگان یا مشهد و بار (به/از) از سوی بافق یا اصفهان است. قسمت "سیستان- اصفهان" علاوه بر داشتن دو کاربری باری و مسافری از سمت مبادی و مقاصد ذکر شده قبلی، کاربری حمل بار و مسافر مستقیم (به/از) تهران از طریق سیستان- بادرود را هم دارد. همانطور که در نقشه‌ی زیر ملاحظه می‌شود، با وجود اینکه این سه قسمت به ظاهر یک محور را تشکیل می‌دهند، ولی به عنوان دالان‌های مرکزی، نقش کلیدی در حرکت بخش بزرگی از قطارهای باری و مسافری در جهت‌های مختلف ایفا می‌کنند.



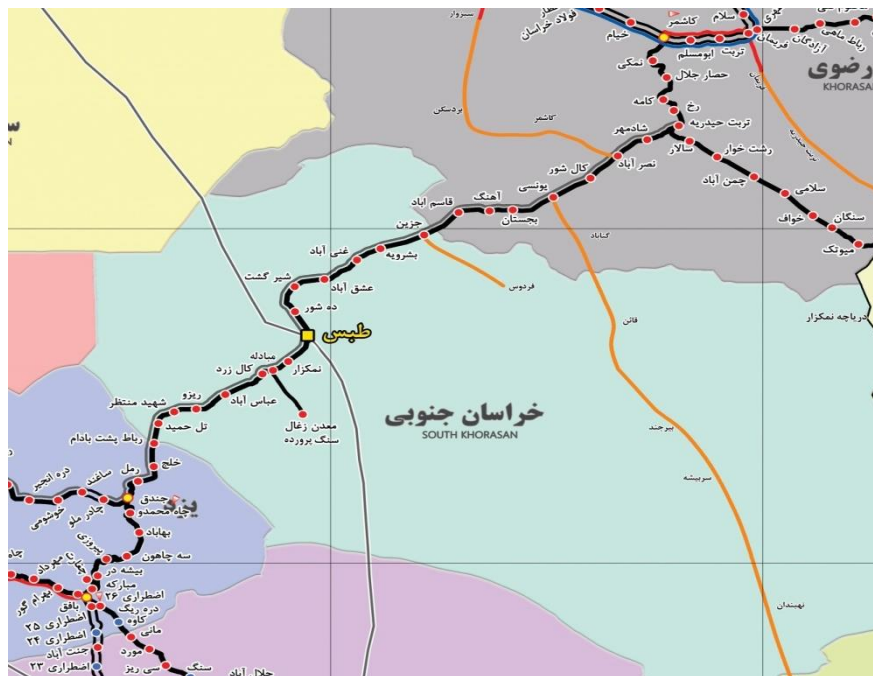
میزان حمل مسافر در سه قسمت "بافق- یزد- میبد"، "ارژنگ- سیستان" و "سیستان- زرین شهر" به ترتیب برابر ۷,۴، ۰,۷ و ۴,۷ زوج قطار در روز است. ملاحظه می‌شود که حرکت قطارهای مسافری از مبدأ تهران به سمت یزد (و بالعکس) بیشترین ظرفیت را به خود اختصاص می‌دهند.

ظرفیت حمل بار در سه قسمت "بافق- یزد- میبد"، "ارژنگ- سیستان" و "سیستان- زرین شهر" به ترتیب ۱۰,۸، ۱۷,۳ و ۱۴,۷ میلیون تن در سال است. در مقابل تقاضای حمل بار در این سه قسمت به ترتیب

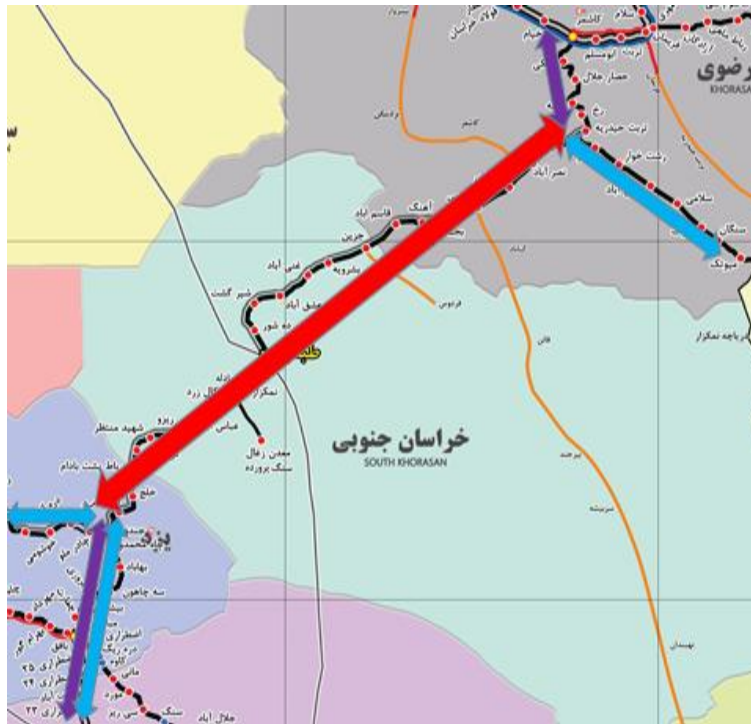
۱۷، ۲۱،۶ و ۲۲،۹ میلیون تن در سال برآورد می شود. یعنی اگر این محور بسیار مهم حتی دوخطه هم شود، باز تمام ظرفیت جدید به سرعت اشغال می گردد. حال باید پرسید در حالی که مهمترین محور حمل و نقلی راه آهن چین تحت فشار سنگین قرار گرفته و حمل ریلی را با محدودیت شدید مواجه ساخته است، چرا باید برای دوخطه کردن محور مزبور تا این اندازه دیر اقدام شده باشد؟ و به دنبال آن چرا باید آن قدر منابع ناچیز به این طرح تزریق شود که پس از سپری شدن ۶ سال از شروع عملیات هنوز امر دو خطه کردن به نصف هم نرسیده باشد؟

دو خطه کردن سنگان - تربت حیدریه - بافق

گویا برای نخستین بار دروازه های مشارکت برای سرمایه گذاری در زیرساخت ریلی هم گشوده شد. و اولین بار مدیران بخش فولاد کشور، سرمایه گذاری در توسعه ی ظرفیت حمل ریلی را به نفع آن صنعت تشخیص داده اند. به منظور دو خطه کردن مسیرهای ۸۱۲ کیلومتری سنگان - تربت حیدریه - جندق - بافق، گروه فولاد مبارکه و زیربخش ریلی با یکدیگر سرمایه گذاری می کنند. مشارکت در قالب ۷۰ درصد گروه فولاد مبارکه و ۳۰ درصد زیربخش ریلی انجام می پذیرد. با توجه به محدود ماندن میزان جابجایی قطارهای مسافری تقریباً در اندازه های فعلی، پس از دوخطه کردن مسیرهای مربوطه، افزایش ظرفیت حمل بار این خط از ۷،۴ به ۲۰ میلیون تن در سال بالغ می گردد.



مطلب مهم اینست که طبق نقشه‌ی زیر محور اصلی تربت حیدریه- جندق دارای ورودی‌ها یا خروجی‌های دوگانه‌ی قطارهای باری و مسافری در دو سوی آن می‌باشد. بارهای معدنی سنگان به سمت جندق رفته و در آنجا به سمت صنایع فولاد اصفهان رهسپار می‌شوند. یا اینکه برای تولید یا صدور به سوی بندر عباس حمل می‌گردند. بارهای ترانزیتی از کاشمر به سمت بندر عباس جابجا می‌شوند. علاوه بر آن قطارهای مسافری از مبادی استانهای کرمان، هرمزگان، اصفهان و فارس به مقصد مشهد (و بالعکس) حرکت می‌کنند. بدین ترتیب تربت حیدریه- جندق، محور مشترک حمل مسافرین و چندین نوع بار است. به همین دلیل لازم است که برای اجرای عملیات دوخطه کردن، ابتدا باید این محور ۵۴۰ کیلومتری در اولویت اجرا قرار گیرد. حال چنانچه در این فاصله‌ی زمانی محور زاهدان- یونسی احداث شود، می‌توان به جای دوخطه کردن سنگان- تربت حیدریه، با سرمایه گذاری در ساخت انشعاب قائن به خواف، نیازهای این صنعت را مرتفع نمود.



در هر حال این طرح از بهترین سرمایه گذاری‌های قابل انجام در یکی از پرتددترین محورهای راه‌آهن برای توسعه ظرفیت شبکه‌ی ریلی است. خاطر نشان می‌سازد، با دو خطه شدن مسیرها و روان گردیدن حرکت قطارها، به سرعت سطح تقاضای حمل‌ازدیاد می‌یابد و لذا دیری نمی‌پاید که پس از تکمیل ظرفیت بخشهایی از آن، نیاز به تراک بندی مطرح می‌گردد. به هر حال امید است که این طرح حیاتی هرچه زودتر شروع و در حداقل زمان ممکن به سرانجام برسد.

۱.۱. محورهای دارای اولویت بالا برای دو خطه شدن

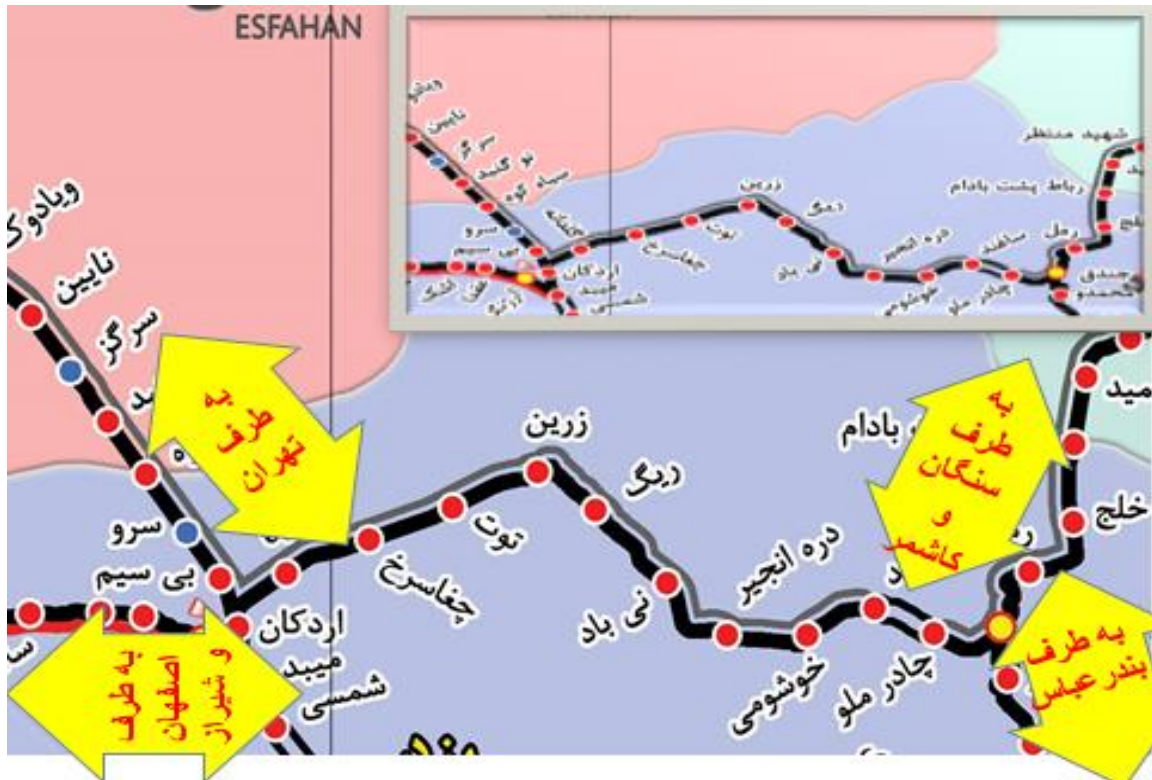
برای آنکه بتوان از خطوط موجود بهره برداری بهینه نمود، لازم است که علاوه بر موارد ذکر شده قبلی، تعدادی از خطوط گلوگاهی راه‌آهن دوخطه شوند. بخش عمده‌ای از خطوط مزبور دارای چند مشخصه‌ی زیر هستند:

- ✓ از نوع مرکزی اند، یعنی محل گذر قطارهای مسافری و باری از محورهای گوناگون می‌باشند.
- ✓ از نوع گلوگاهی هستند، یعنی ظرفیت محدود آنها بر بخش بزرگی از سایر محورهای شبکه‌ی ریلی تأثیر منفی باقی می‌گذارد.

✓ برخی از نوع ترانزیتی هستند، لذا برای حصول امر ارزآوری لازم است که از طریق دوخطه کردن آنها ظرفیت سازی شوند.

دو خطه کردن محور جندق- چادر ملو- اردکان- ارژنگ

این محور همان طور که در نقشه‌ی زیر نمایان است، یکی از خطوط مرکزی شبکه‌ی ریلی است که تک خطه‌ی آن در سال ۷۷ افتتاح شده است.



این محور که عمدتاً کاربری حمل مواد معدنی دارد، دارای قابلیت‌های زیادی به شرح زیر است:

۱. مبادلات کالایی بین معادن سنگ آهن و محصولات معدنی منطقه‌ی سنگان با کارخانجات فولاد واقع در اصفهان از این طریق انجام می‌شود.
۲. قطارهای مسافری استانهای فارس و اصفهان به سمت مشهد (و بالعکس) از این محور عبور می‌کنند.
۳. یکی از بزرگترین معادن سنگ آهن کشور یعنی چادر ملو در نزدیکی ایستگاه جندق قرار دارد که خود منشأ بارهای زیادی برای حمل و نقل ریلی به سمت صنایع فولاد کشور (واقع در اصفهان و خوزستان) است. مشخصات کلی صنایع و معادن چادرملو به شرح زیر است:

۳،۱. ذخیره اقتصادی قابل استخراج آن ۳۲۰ میلیون تن با عیار ۵۵،۲ است و کل عملیات معدنی شامل باطله برداری و استخراج سنگ آهن از ۱۹ میلیون تن در سال ۱۳۸۳ به بیش از ۹۰ میلیون تن در حال حاضر افزایش یافته است. برآورد می شود که طی سه تا چهار برنامه‌ی پنجساله‌ی دیگر ذخایر این معدن همراه با معادن سنگان به اتمام برسد و لاجرم از منطقه‌ی هرات افغانستان سنگ آهن وارد شود.

۳،۲. شرکت معدنی و صنعتی چادرملو یکی از بزرگترین تولیدکننده سنگ آهن کشور است که از سال گذشته با بهره برداری از واحدهای فولادی توانسته زنجیره تولید را از سنگ آهن تا محصولات نهایی تکمیل کند. بدین معنی که دارای محصولات معدنی شامل سنگ آهن‌های دانه بندی شده‌ی ریز و درشت (با ظرفیت تولید ۲،۱ میلیون تن) کنسانتره (با ظرفیت اسمی پنج خط تولید کارخانه فرآوری، به میزان ۱۰،۵ میلیون تن)، گندله (با تولید ۳،۴ میلیون تن) و آهن اسفنجی (۸۰۰ هزار تن) در سال است.

۳،۳. دارای کارخانجات فولاد برای تولید شمش شارژ داغ (۱،۳ میلیون تن)، نورد (۸۰۰ هزار تن در سال)، انواع مقاطع فولادی (با ظرفیت ۵۰۰ هزارتن) در سال می‌باشد.

۴. با توجه به مراتب فوق ایستگاه چادرملو یکی از پرتراфик ترین مبادی بارگیری در منطقه‌ی یزد محسوب می‌شود که نقش مؤثری در عملکرد این اداره کل دارد. در این راستا بالغ بر ۵۵ درصد عملکرد راه آهن یزد را به خود اختصاص داده و روزانه حدود ۴۵۰ واگن از این محور به وزن ۴۰ هزار تن مواد معدنی و محصولات معدنی از چادرملو به سمت کارخانجات ذوب آهن اصفهان، مبارکه، فولاد اهواز، گندله سازی اردکان و بخشی نیز جهت صادرات به بندرعباس حمل می‌شود.

۵. کارخانه گندله سازی چادرملو در ۲۵ کیلومتری اردکان یزد با ظرفیت تولید سالانه ۴،۳ میلیون تن در سال ساخته و راه اندازی شده است. خوراک این کارخانه، کنسانتره سنگ آهن به میزان ۳،۴ میلیون تن، آهک ۲۴ هزار تن، بنتونیت ۲۴ هزار تن است. علاوه بر آن کارخانه ۳۰ هزارتنی الکتروگرافیتی اردکان در دست ساخت است و به زودی افتتاح می‌شود.

یادآور می‌گردد که با ساخته شدن هر کارخانه در زنجیره‌ی محصولات معدنی و فولادی، محصولات قبلی نهاده‌ی کارخانه‌ی بعدی گردیده و به همان نسبت نیز از میزان حمل و نقل کاسته می‌شود. ولی مجتمع عظیم چادرملو با چنان سرعتی رشد و توسعه می‌یابد که همچنان خوراک کارخانجات عظیم فولاد مبارکه و ذوب آهن را در

صورت نیاز تأمین می‌کند. بخشی از نهاده‌های کارخانجات فولاد خوزستان از طریق حمل و نقل ریلی و با گذر از همین محور و سپس اردکان - بادرود - قم - اهواز - میاندشت انجام می‌پذیرد.

ضمن اینکه کارخانجات فولاد سازی منطقه در حال رشد سریع است و بر نیازهای حمل این مسیر مرتباً افزوده می‌شود. به عنوان مثال کارخانجات عظیم فولاد مبارکه در سال قبل ۱۶ درصد رشد تولید داشته است. همچنین مرحله‌ی دوم طرح توسعه‌ی ۵ میلیون تنی آن در سالجاری به بهره‌برداری می‌رسد. مدیریت این کارخانجات با بهره‌گیری از سیستم تصفیه‌ی پساب‌های شهرستانهای لنجان و مبارکه و استفاده از آن در تولید فولاد توانسته تا حدودی بر کمبود آب شدید منطقه فائق آید. از طرف دیگر کارخانجات تولید فولاد سفید دشت به زودی راه اندازی می‌شود و احتمالاً بخشی از خوراک آن باید از همین خط عبور کند.

در حال حاضر ظرفیت حمل بار در محور جندق - اردکان قریب ۱۷,۱ و تقاضای حمل آن ۱۴,۲ میلیون تن در سال است. افزونتر بودن ظرفیت خط به سبب وجود گلوگاههای دیگری در دو سوی آنست که بر تقاضای حمل این محور اثر منفی می‌گذارد. از جمله پایین بودن ظرفیت محوره‌های اردکان - بادرود و قم - اندیمشک است که تقاضای حمل ریلی ۷,۵ میلیون تنی فولاد خوزستان را به ۲ میلیون تن کاهش داده است. و همچنین بخش عمده‌ای از ظرفیت ۷,۴ میلیون تنی محور تربت حیدریه - جندق توسط حمل و نقل‌های ترانزیتی به اضافه‌ی سنگ آهن و محصولات معدنی سنگان به مقصد بندر عباس (برای فولاد هرمزگان یا صادرات) اشغال می‌شود. در نتیجه تقاضای بالای حمل از شیوه‌ی ریلی به سمت جاده‌ای گرایش پیدا کرده است.

۶. حال اگر ظرفیت‌های حمل دو محور اراک - اندیمشک (با برقی کردن) و تربت حیدریه - جندق (با دوخطه کردن) دو برابر شود، آنگاه تقاضای حمل از این مسیر (جندق - اردکان) به شدت فزونی گرفته و دیگر ظرفیت موجود پاسخگوی نیازهای حمل نخواهد بود. با عنایت به اینکه قرار است محور تربت حیدریه - بافق به زودی دوخطه می‌شود، جا دارد که این محور نیز قبل از آنکه با مشکل کمبود ظرفیت حمل مواجه شود، دوخطه گردد. ضمن اینکه با تغییر ایستگاه مبادله از جندق به چادرملو و حذف توقف قطارها در جندق، می‌توان باعث افزایش بهره‌وری، کاهش زمان فرآیند مبادله قطارها، ارتقاء ایمنی و سیر روان قطارهای مناطق شرق، یزد و اصفهان و بالعکس گردید.

دو خطه کردن مسیر میبد- بادرود

این مسیر تک خطه به طول ۳۵۰ کیلومتر است که در سال ۷۶ افتتاح شده و دارای کاربری‌های متفاوتی به شرح زیر است:

۱. بارهای مصرفی منطقه‌ی تهران از مبادی بندرعباس (وارداتی) و تولیدات داخلی از استانهای هرمزگان، کرمان و یزد از این محور عبور می‌کنند.
۲. بارهای صادراتی از مبدأ مناطق شمالی کشور به سمت بندرعباس نیز از همین محور می‌گذرند.



۳. بارهای از مبدأ مجتمع صنعتی- معدنی چادر ملو و اردکان به مقصد قم- اهواز هم می‌بایست از اردکان- بادرود عبور کنند.

۴. مهمتر از همه بارهای ترانزیتی بین بندرعباس تا بندر انزلی یا اینچه برون است که می‌بایست از این محور بگذرند. فعلاً تا ساخته شدن مسیر رشت- انزلی و برقی کردن گرمسار- اینچه برون حمل این نوع بار کلاً

منتفی است. ولی در صورت راه اندازی ترانزیت ریلی شمالی- جنوبی، احتمال افزایش تقاضا (حداقل به میزان ۵ میلیون تن در سال) از دو مسیر ترانزیتی مزبور وجود دارد.

۵. کلیه قطارهای مسافری بین تهران تا شهرهای یزد، کرمان و بندرعباس نیز از همین مسیر عبور می کنند. در حال حاضر بخش عمده‌ای از ظرفیت حمل این مسیر به عبور و مرور نزدیک به ۷ زوج قطار مسافری در روز اختصاص داده می‌شود. ظرفیت حمل بار این محور در حد ۵,۶ میلیون تن و در مقابل تقاضای حمل بیش از ۶,۳ میلیون تن است. یعنی بدون اینکه حمل ترانزیتی ایجاد و راه اندازی شده باشد، این محور با مشکل جدی حمل مواجه است. بدین ترتیب برای رفع مشکل برآورده کردن تقاضای حمل ترانزیت، قطعاً نیاز به دوخطه کردن این محور است.

دوخطه کردن بادرود - محمدیه ۲ (قم)

این محور به طول ۱۹۸ کیلومتر یکی از مهمترین مسیرهای راه‌آهن است، زیرا تمامی قطارهای باری و مسافری نیمه‌ی شمالی شبکه ریلی به سمت استانهای فارس، اصفهان، یزد، کرمان، هرمزگان و حتی سیستان و بلوچستان از آن عبور می‌کنند (تصویر زیر). ظرفیت حمل قطارهای مسافری عبوری از آن حدود ۱۱,۵ زوج در روز است. حرکت قطارهای مسافری از سمت شمال به جنوب در ایستگاه بادرود به دو قسمت تقسیم می‌شود. قریب دو سوم آنها به سمت اردکان و یک سوم دیگر به سمت اصفهان حرکت می‌کنند (و بالعکس).



در سالهای اخیر با اجرای طرح گشایش ایستگاههای بسته، ظرفیت این مسیر به طور قابل ملاحظه‌ای ازدیاد یافته و به ۱۱,۴ میلیون تن در سال رسیده است. اما ظرفیت بلاک شوراب- محمدیه ۲، قریب ۵,۵ میلیون تن در سال است و گلوگاه کل مسیر به حساب می‌آید. دو خطه کردن این بلاک به تنهایی ظرفیت کل مسیر را به طور قابل ملاحظه‌ای افزایش می‌دهد. مسیر بادرود- شوراب دارای تقاضای ۷,۸ میلیون تن است، زیرا از دو طرف (بلاک شوراب- محمدیه ۲ و همچنین بادرود- اردکان) با ظرفیتهای پایین ۵,۵ میلیون تن در سال روبروست. بنابراین به دلیل ناتوانی از بهره‌گیری از ظرفیت کامل خود، تقاضای صاحبان بار را بلاجواب باقی می‌گذارد.

موضوع مهم اینست که ظرفیت حمل این مسیر برای حمل بارهای ترانزیتی بین بندرعباس به مرزهای آبی (بنادر انزلی و امیرآباد) و زمینی (اینچه برون) شمال کشور کفایت نمی‌کند. بنابراین دوخطه و تراک بندی آن یک ضرورت تام است.

(این نوشتار ادامه دارد)

سید منصور محمودی مشاور انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته