

دالان های منطقه ای

مقدمه

انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در نظر دارد با نگارش سلسله مقالاتی، دیدگاههایی را در رابطه با مسائل مختلف زیر بخش ریلی، در معرض نظر کارشناسان حوزه ی عمومی این صنعت قرار دهد، تا شاید با ایجاد فضای تضارب آراء ، راهکارهای مناسب تری پیش روی تصمیم گیرندگان حوزه ی اجرایی حمل و نقل قرار داده شود. خاطر نشان می سازد موارد مطروحه در این مقالات، دیدگاه رسمی انجمن نمی باشد.

۱ دالانهای رقیب خارجی

۱,۱ موضوعات کلی

قبل از آنکه به بررسی انواع دالانهای رقیب خارجی پرداخته شود، ضرورت دارد که برای درک آنها، مقدمتاً به برخی موضوعات کلی اشاره گردد.

۱,۱,۱ شاخص های عمده ی توسعه ی خطوط ریلی

یکی از مهمترین شاخص های توسعه ی خطوط ریلی، اتصال به مراکز بزرگ بار و مسافر و دیگری هماهنگی این خطوط با دالان های بین المللی است. با این شاخص ها عمدتاً اهداف اقتصادی-اجتماعی را مد نظر قرار می گیرند. با کمال تأسف دو هدف غیر اصولی ارتقاء تکنولوژی و دیگری اتصال به مراکز استانها، هدف برنامه های توسعه ی راه آهن ایران قرار گرفته که در جهان بی سابقه است. خاطر نشان می سازد که بهره گیری از تکنولوژی های پیشرفته (مثلاً برقی کردن شبکه یا راه اندازی قطارهای پر سرعت) ابزاری برای دستیابی به دیگر اهداف مهم هستند و خود نمی تواند هدف اصلی قرار گیرد. ضمن اینکه این تکنولوژی ها مؤخر بر اقداماتی چون دو خطه کردن شبکه و تجهیز آن به تراک بندی و ATC در محل های بسیار پرتقاضا و پر تردد در کل شبکه

است. ضمن اینکه اتصال به مراکز استانها نیز یک هدف سیاسی است که بر اثر فشارهای غیرکارشناسی خارج از حوزه ی حمل و نقل، در اهداف ریلی گنجانده شده است. برای توسعه ی شبکه ی بسیار پر ظرفیت و سرمایه بر راه آهن، این نوع هدفگذاری از اوایل قرن بیستم به بعد هرگز به کار برده نشده است. شوربختانه این نوع طرحها نه تنها وارد فهرست پروژه های مهم توسعه ی ریلی شده اند، بلکه به مرور زمان در صدر آن قرار گرفته و حتی برخی از پروژه های حیاتی را هم از آن خارج نموده اند. چنین انحراف از معیارهای بین المللی موجب گردیده که از یک طرف نیمی از شبکه ی ریلی ایران عملاً فاقد بازدهی کافی و زیانده بوده و از آن طرف نیز نیمی دیگر با تقاضای بالا و کمبود شدید ظرفیت مواجه می باشند.

موضوع مهم دیگر اینست که ضرورت دارد شبکه های کلیه ی شیوه های حمل و نقل درون و برون شهری اولاً در مراکز بزرگ تولید یا توزیع بار و مسافر به یکدیگر متصل شده و ثانیاً ظرفیت آنها متناسب با یکدیگر تنظیم، سرمایه گذاری و رشد یابند. این موضوع از جمله وظایف شورای عالی راه و ترابری کشور طی چهار دهه گذشته بوده و ناهماهنگی های کنونی نتیجه ی کارکرد ناصحیح آن طی این مدت طولانی بوده است.

در این بخش سعی بر این است تا نشان داده شود، در حالیکه راه آهن ایران در زمینه ی نحوه ی انتخاب گزینه های متنوع و تأمین منابع برای توسعه ی شبکه ی ریلی کشور با غفلت فکری و رکود شدید اجرایی مواجه است، راه آهن های سایر کشورها منطقه در راستای دستیابی به بازارهای قابل دسترس، از طریق ارتقاء محورهای ریلی داخلی خود به یک دالان بین المللی، چه اهداف بلند مدتی را پیگیری می نمایند. لازم به توضیح است که موضوع اتصال به مراکز بزرگ بار و مسافر به نوشتاری دیگر موکول می گردد.

۱.۱.۲ درآمد زایی دالانها در اقتصاد بین الملل

یکی از مطالب مهم، سطح سرمایه گذاری در زمینه ی توسعه ی دالان های (corridors) داخلی و خارجی است. کشور ایران قابلیت آن را دارد تا از محل عبور و مرور قطارها در دالانهای پر ظرفیت داخلی، درآمدهای قابل ملاحظه ی ارزی کسب نماید. این مهم هنگامی میسر می شود که با کشورهای مبدأ و مقصد بار و مسافر هماهنگی مقدماتی صورت گرفته باشد. اینکار نیازمند ایجاد روابط حسنه ی سیاسی-اقتصادی-اجتماعی است. ضمن اینکه از سایر دالانهای بین المللی حوزه ی جغرافیایی منطقه نیز بهره گیری مناسب به عمل آورده شود. از طرف دیگر برای رقابت با سایر دالانهای کنونی و آتی منطقه، حجم کافی و سرعت سرمایه گذاری در

زیرساختهای ملی، قبل از قبضه ی کامل بازار ترانزیتی توسط آنها، از اهمیت زیادی برخوردار است. در این نوشتار به بررسی وضعیت برخی از دالانها و بازارهای منطقه پرداخته می شود.

۱.۱.۳ رقابت های شدید برای توسعه شبکه ریلی

خاطر نشان می سازد که مطالب این نوشتار در رابطه ی با دوره ی پیش از همه گیری ویروس کرونا تهیه و تنظیم شده است. تمامی کشورهای جهان در تلاش هستند که در این دوران سخت و نفس گیر، با تحمل نازل ترین تلفات جانی و مالی، دچار کمترین عقب گرد اقتصادی شوند تا بتوانند نه تنها سهم خود از بازارهای قبلی را حفظ کنند، بلکه به سرعت بازارهای رقبای شدیداً خسارت دیده و عقب مانده را هم به تسخیر خویش درآورند. امید است مسئولین کشور بتوانند از موقعیت طبیعی و بسیار راهبردی جغرافیای سیاسی ایران و ظرفیتهای بالقوه آن بهره برداری های بهینه نمایند و در این رقابت گوی سبقت را از رقبای خود ببرایند.

۱.۱.۴ دالانها و بازارها

دالانهای بین المللی، رابط بین بازارهای بزرگ تولید، توزیع و مصرف می باشند. بنابراین بدون شناخت و در نظر گرفتن قابلیتها، امکانات و اهداف این بازارها، نمی توان بازاریابی مؤثری برای حمل کالاهای مربوطه انجام داد. و در صورت نبود بازار حمل، بحث درباره ی ایجاد دالان بین المللی کاری بیهوده است.

مطلب ناگوار اینست که به دلیل غفلت مسئولین راه آهن، در حال حاضر دالان های شرقی- غربی داخلی ایران، تقریباً گوی رقابت را به حریفان خود باخته است. امید است که مسئولین فعلی از آخرین فرصت های باقی مانده برای توسعه محورهای شمالی- جنوبی استفاده کرده و جایگاه راه آهن ایران را تا حدی حفظ نمایند.

در این نوشتار در باره ی دالانهای مرتبط با سه بازار بزرگ عمده: خلیج فارس و دریای عمان- چین- و اروپا در خارج از ایران به طور مختصر و صرفاً به منظور آشنایی بحث می گردد. بررسی دقیق هر یک از آنها نیازمند مقالات جداگانه ای می باشد. بعد از آن به موضوع کلیدی توسعه ی دالانهای ایران که می توانند شبکه ریلی ایران را قدرتمند و رقابت پذیر نمایند، پرداخته می شود.

۱,۲ دالان های حوزه ی خلیج فارس

۱,۲,۱ وضعیت اقتصادی بازار خلیج فارس

بازار خلیج فارس یکی از پررونق ترین بازارهای جهان است. واردات انواع کالاها از سراسر جهان و صادرات عمدتاً نفت، این منطقه را از اهمیت فوق العاده ای برخوردار کرده است. سرعت توسعه ی بنادر، فرودگاهها و راههای ریلی و جاده ای درون و برون شهری بسیار زیاد است. رقابت سنگین برای دستیابی به رشد و افزایش سهم بیشتر، کشورهای مختلف را مجبور به سرمایه گذاری های هنگفت می نماید. موضوع جالب توجه سهم اندک ایران از این بازار با وجود جمعیت زیاد، نیروی انسانی ماهر و منابع نفتی و معدنی بسیار غنی است.

در جدول زیر وضعیت این مجموعه کشورها بر حسب جمعیت و تولید ناخالص داخلی (حسب قدرت خرید یا Purchase Power Parity p.p.p) طی سال ۲۰۱۸ مد نظر قرار می گیرد. یادآور می شود مقادیر جمعیت به میلیون نفر و تولید ناخالص ملی به میلیارد دلار است. در این جدول دو کشور آمارهای عراق و ایران که در شرایط کاملاً متفاوتی قرار دارند، نیامده است و در بخش بررسی کشورهای همسایه زمینی ایران آورده می شود.

کشورهای دارای مرز مشترک دریایی در جنوب با ایران		
کشور	جمعیت	تولید ناخالص ملی
عمان	۴.۵۷	۱۷۳.۰۷
امارات متحده عربی	۵.۷۸	۶۹۸.۵۳
بحرین	۱.۳۸	۶۶.۳۷
قطر	۲.۵۸	۳۵۳.۱۴
عربستان سعودی	۳۳	۱۸۰۳
کویت	۴.۳۵	۳۱۷.۰۷
جمع	۵۱.۶۶	۳۴۱۱.۱۸

این کشورها به طور میانگین دارای درآمد سرانه ی خیره کننده ی ۶۶ هزار دلاری می باشند. منطقه ی خلیج فارس علاوه ی بر موقعیت منحصر به فرد تولید و فروش مواد نفتی از یک طرف و خرید مقادیر زیادی تسلیحات

و ایجاد امکانات نظامی از طرف دیگر، یکی از مهمترین کانون های تجاری جهان محسوب می شود. این کشورها سعی دارند تا خود را از اقتصاد تک محصولی وابسته به نفت رها کنند تا بتوانند پس از اتمام مخازن نفت زیرزمینی طی سه دهه ی آینده، همچنان اقتصادی پویا داشته باشند.

در دوران پس از انقلاب، روابط آنها با ایران دارای فراز نشیب های زیادی بوده است. هم اکنون روابط سیاسی فی مابین نسبتاً تیره است و به همین دلیل در شرایط فعلی، ایفای نقش محوری توسط ایران در راستای ارتقاء سطح تجاری منطقه، قابل تحقق به نظر نمی رسد. بر اثر رقابت های ایران و عربستان برای گسترش نفوذ در منطقه ی خاورمیانه که ملامال از نزاع های مذهبی، قومی و عقیدتی است و همچنین با وجود اعمال دخالت های کشورهای قدرتمند، نه تنها امکان دستیابی به اهداف مورد نظر نامحتمل به نظر می رسد، بلکه چشم انداز بهبود شرایط نابسامان منطقه را هم دور از انتظار می نماید. نادیده گرفتن کشورهای پر رونق منطقه ی خلیج فارس از این نظام مبادلاتی موجب می گردد که نقش ایران به شدت کمرنگ گردد.

۱.۲.۲ کانال سوئز

با وجودی که بخش اعظم کالاهای شرق و جنوب آسیا از این کانال می گذرد، اما عبور و مرور قسمت عمده ی کالاهای حوزه خلیج فارس نیز به همین گذرگاه دریایی بسیار راهبردی جهان وابسته است. به دلیل بسیار ارزان تر بودن حمل دریایی نسبت به حمل های جاده ای و هوایی، این گذرگاه، نقش کلیدی در اقتصادهای بین قاره ای (اوراسیا) ایفا می کند. اما یکی از معضلات این گذرگاه، محدودیت ظرفیت عبور شناورها و عدم تطابق آن با رشد تجارت جهانی بوده است.

در سال ۲۰۱۴، سرمایه گذاری ۸/۴ میلیارد دلاری از محل منابع خرد مردمی و انجام عملیات احداث برای دو برابر کردن ظرفیت مسیر ۳۹ کیلومتری کانال سوئز از ۴۹ کشتی به ۹۷ کشتی در روز، شروع شد و طی یک سال و نیم به افتتاح این طرح انجامید. با اجرای اینکار بسیار موفقیت آمیز که منجر به ایجاد قابلیت تخلیه و بارگیری در اسکله، افزایش سرعت و کاهش هزینه های حمل دریایی شد، کشور مصر توانست تمامی دالانهای موازی با آن و رقیب احتمالی آینده را به چالش بکشد. با افزایش ظرفیت این گذرگاه دریایی، دالان های زمینی رقیب آن تحت تأثیر قرار گرفته اند، زیرا بازرگانان، برای بارهایی که ارزانی تعرفه مقدم بر مدت زمان حمل است، حمل دریایی را بر سایر شیوه های حمل ترجیح می دهند. این گذرگاه با حداکثر ظرفیت در حال فعالیت است و برای عبور و مرور بارهای بین المللی فعلاً رقیب جدی ندارد.

۱,۲,۳ دالان جده- دمام

عربستان سعودی تفاهم نامه ی بلند پروازانه ی احداث ۹۹۰۰ کیلومتر شبکه ریلی طی سه فاز (۵۵۰۰، ۳۰۰۰ و ۱۴۰۰ کیلومتری و در مقاطع زمانی متفاوت) را با شرکت بزرگ هواوی چین به مبلغ کل ۹۷/۳ میلیارد دلار در قالب مدل سرمایه گذاری (PPP) به امضاء رسانده است. این طرح بزرگ شامل اتصال دمام- ریاض و سپس دمام- جُبیل- رأس الخیر و خط سریع السیر مدینه- جده- مکه (که قبلاً به اتمام رسیده)، می باشد. در نقشه زیر، محورهای دیگر در دست مطالعه ی راه آهن عربستان نیز نشان داده شده است.

هدف بلند پروازانه ی اتصال ریلی ۱۱۰۰ کیلومتری دو بندر دمام و جده در دو سوی شرق و غرب شبه جزیره عربستان به عنوان یک پل سرزمینی (Land Bridge) مطرح است. احداث مسیر جده- ریاض مراحل طراحی را طی نموده است. ضمن اینکه سرمایه گذاری های عظیمی نیز برای ارتقاء ظرفیت بنادر جده و دمام در حال انجام است. در مرحله ی اول، ظرفیت دالان برای جابجایی کالا به میزان ۷۰۰ هزار کانتینر در سال پیش بینی شده است. هدف از طراحی این پل سرزمینی، اولاً کاهش مسافت حمل دریایی برای دور زدن شبه جزیره عربستان و دسترسی سریع و ارزان به بازارهای حوزه ی خلیج فارس است. هدفی که نه تنها کشور عربستان سعودی را از حمل دریایی درون منطقه ی پرتلاطم و پر خطر خلیج فارس بی نیاز می کند، بلکه در صورت توسعه ی ظرفیت، رقیبی جدی نیز برای بنادر معظم منطقه می گردد. بدین ترتیب عربستان سعودی ضمن اینکه نیازهای خود را مرتفع می سازد، می تواند در مواقع خاص، خدمات قابل قبولی را به سایر کشورهای حوزه ی خلیج فارس ارائه دهد. علاوه بر آن در همین مسیر یک خط لوله ی بزرگ نفتی منطقه ی شرق به غرب شبه جزیره را در می نوردد تا کشور عربستان را از خطر احتمالی بسته شده تنگه هرمز تا حدودی درامان نگهدارد.



سید منصور محمودی مشاور انجمن

(این نوشتار ادامه دارد)