

## کشتیرانی در دریاچه ی خزر

متأسفانه در زمینه ی توسعه بنادر و ایجاد نظام کشتیرانی پر ظرفیت و در مسیرهای مختلف این دریاچه ی راهبردی برای ایران، سرمایه گذاری قابل قبولی انجام نشده است و لذا هم اکنون ایران نقش اندکی در این رابطه دارد. در حال حاضر بنادر اصلی دریاچه ی خزر یعنی ترکمن باشی (ترکمنستان)، آکتاو (قزاقستان)، باکو (آذربایجان) و ماخاچ کالا و آستاراخان (روسیه) دارای قابلیت های زیاد بندری و کشتیرانی هستند. در نقشه ی زیر، مسیرهای معتبر بین المللی در این دریاچه دیده می شود.



برای نمونه ظرفیت کشتیرانی کشور آذربایجان شامل ۲۹ کشتی مسافری، ۳۸ تانکر، ۱۳ شناور فری، ۱۴ شناور فله بر کالای خشک، ۲ دستگاه رورو، است. علاوه بر آن ۳۵ دستگاه کشتی جانبی، ۲۱ جرثقیل شناور، ۲۲ یدک کش، ۲ دوبه، ۷ شناور زمین شناسی، ۱۱ شناور پشتیبانی غواصی و ۸۴ شناور پشتیبانی دیگر در اختیار دارد. خاطر نشان می سازد که این کشور با بازرگانان ایرانی برای حمل کالاهایشان از بنادر انزلی و امیر آباد هیچگونه همکاری نمی کند. ضمن اینکه مرز زمینی کشور ترکمنستان نیز که تقریباً تنها درگاه صادراتی، وارداتی و ترانزیتی ایران به کشورهای حوزه ی شرق دریاچه ی خزر است، گاه و بیگاه و با اهدافی متفاوت، تنگناهایی را برای بازرگانان ایران ایجاد می کند. بنابراین برای افزایش گذر از این نوع سدهای مصنوعی سیاسی-اقتصادی بر سر راه ترانزیت کالا، حضور فعال ایران برای ایجاد مسیرهای جایگزین از طریق این دریاچه ضروریست و برای

پیشبرد این هدف، ایجاد مشوق های مالی برای بخش خصوصی در راستای سرمایه گذاری در این زمینه، بسیار حیاتی است.

اهداف اصلی اتصال ریلی به بندر انزلی عمدتاً به شرح زیر است:

✓ ایجاد دالان شمالی- جنوبی از طریق اتصال خلیج فارس به بندر آستارا خان و از آنجا به ولگا و سنت پترزبورگ در شمال اروپا.

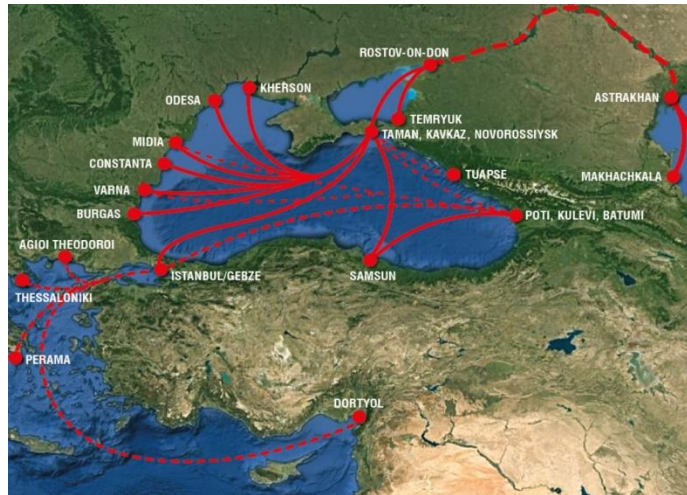
✓ ایجاد دالان شرقی - غربی از طریق اتصال به بندر آکتاو برای حمل کالاها به سمت قزاقستان و چین.

یادآور می شود که به بررسی دالانهای ریلی شرقی- غربی بین المللی مرتبط با ایران متعاقباً پرداخته خواهد شد.

بدین ترتیب ملاحظه می شود که یکی از مهمترین اهداف ترانزیتی حمل کالاها، از بندر انزلی به سوی بندر آستارا خان (در مصب رودخانه ی ولگا) است. ولگا طولانی ترین رودخانه ی اروپا به طول ۳۵۳۱ کیلومتر است. عمق آن در تابستانها کم و در زمستانها عمیق ولی در برخی مسیرهای انشعابی نسبتاً یخزده است. در هر حال این رودخانه توسط لایروبی های مداوم و احداث سدهای خاص مهندسی هیدرولیک (با دارا بودن حداقل عمق ۴/۵ متر)، همواره قابل استفاده برای کشتی هایی با عرض ۳۰ و طول ۲۹۰ متر است. ظرفیت فعلی برای پذیرش بار تقریباً نامحدود است. یک شاخه ی فرعی این رودخانه در شمال آن، به کمک کانالهای مصنوعی به دریاچه های لادوگا و اونگا و از آنجا به بندر بزرگ سنت پترزبورگ در دریای بالتیک مرتبط شده است. موقعیت ممتاز دسترسی تجاری بندر سنت پترزبورگ (در منتهای علیه سمت راست نقشه زیر) به بنادر معتبر اروپای شمالی نشان داده شده است.



با ایجاد یک کانال مصنوعی، شاخه ی انشعابی دیگر جنوب این رودخانه به دریاچه ی آزوف پیوند زده شده است. در نقشه ی زیر شاخه ی فرعی رودخانه ی ولگا به صورت نقطه چین نشان داده شده است.



در این رودخانه ی بزرگ، دو گونه مجموعه کالا جابجا می شود: گروه اول شامل مواد معدنی و شیمیایی، غلات، چوب، نمک، مصالح ساختمانی، زغال سنگ، سولفور، مواد اولیه ی صنعتی، کالاهای عمومی، بارهای سنگین و حجیم و گروه دوم مقادیر قابل ملاحظه ی نفت خام و فرآورده های نفتی، مواد شیمیایی مایع، روغن آلات صنعتی و خوراکی تماماً با تانکرهای ویژه حمل می گردند. حمل کالا در این رودخانه اغلب به فواصل طولانی انجام می پذیرد. طی چند سال اخیر حمل و نقل در این رودخانه بر حسب این دو نوع کالا به شرکتهای تخصصی روسی سپرده شده است. بدین ترتیب از طریق این رودخانه حمل هر گونه کالای ترانزیتی به شمال اروپا و دریای آزوف میسر گردیده است. در نقشه ی زیر موقعیت خاص رودخانه ی ولگا و شاخه های فرعی آن نشان داده شده است.



مطلب بسیار مهم اینست که برخی از کشتی های رودخانه ی ولگا توانایی کشتیرانی در دریاچه ی خزر، دریای بالتیک (در شمال رودخانه) و آزوف (در جنوب روخانه) را هم دارند. هم اکنون استاندارد آبخور ۴/۵ متری رودخانه ی ولگا برای بنادر دریاچه ی خزر رعایت می شود. بدین ترتیب اگر برخی از شرایط نظیر موارد زیر مهیا باشند:

- نبود تحریم هایی که کشورهای صادر کننده یا واردکننده را از حمل کالا از طریق ایران منصرف کند.
- آماده بودن بندر انزلی برای بارگیری و تخلیه ی انواع کالاهای ترانزیتی به هر تناژ درخواستی.
- وجود ظرفیت خطوط ریلی از بنادر جنوبی ایران به سمت بندر انزلی.

آنگاه از بنادر هند یا کشورهای عضو آسه آن و حتی بنادر عربی خلیج فارس، محمولات ترانزیتی با کشتی به سوی یکی از بنادر خلیج فارس (بندر امام، بندرعباس و در آینده بوشهر) حرکت کرده و سپس با حمل ریلی به بندر انزلی روانه می شوند. از آنجا نیز محمولات بر شناورهای عمومی اجاره ای ایرانی یا ویژه ی ولگای روسی بارگیری شده و پس از گذر از دریای خزر، و گاهی بدون تغییر نوع شناورها، از طریق رودخانه ی ولگا، مستقیماً به مقاصد مورد نظر صادر کننده به شمال اروپا منتقل می

گردد ( و بالعکس). خاطر نشان می سازد تغییر وسیله ی نقلیه از ریلی به دریایی در بندر انزلی، احتمالاً خیلی گرانتر و کندتر از تعویض بوژی در مرز آستارا نخواهد بود، خاصه آنکه بارها نیز از نوع کانتینری باشد.

این دالان دریایی- ریلی- آبی به دلیل مزایای مطلوب، شامل بسیار کوتاه تر شدن طول مسیر در مقایسه با حمل تماماً دریایی و همچنین کاهش شدید مدت زمان حمل، می تواند جایجایی کالاها (به ویژه از نوع کانتینری) را بین کشورهای شمال اروپا با منطقه ی خلیج فارس، هند و کشورهای جنوب آسیا، بسیار رقابتی کند. پدیدار شدن ارزش واقعی این دالان طلایی هنگامی مشخص می شود که موارد زیر اعمال شده باشد:

✚ کاملاً رقابتی شدن هزینه های حمل.

✚ توسعه یافتن ظرفیتهای حمل کالا شامل زیر ساختهای بنادر جنوبی، شبکه ی ریلی و بنادر شمالی و همچنین ناوگان دریایی و ریلی به میزان کافی.

✚ توسعه یافتن ظرفیت حمل کانتینری ریلی.

✚ پیشرفته و مکانیزه شدن بخش نرم افزاری حمل شامل سیستمها، روشها و سازوکارهای اجرایی.

✚ فعال گردیدن دیپلماسی ملی و قوی تر گردیدن بازرگانی حمل ریلی.

همانگونه که ملاحظه می شود، فعال کردن یک دالان بین المللی مستلزم انجام فعالیت های گسترده و هماهنگ بین دستگاههای مختلف است.

## **بندر انزلی**

بندر انزلی به لحاظ تجهیزات و خدمات بندری و دریایی در سطح متوسط کشور است. قرار است که خط راه آهن در دست ساخت کنونی، با دور زدن مرداب انزلی از قسمت شرقی، در نزدیکی بندرگاه فعلی به مجتمع بندری انزلی و کنارگذر شهرستان بندرانزلی ویژه ی حمل ریلی وارد شود. این مجتمع هم اکنون دارای برج کنترل ترافیک دریایی (VTS)، موج شکن غربی، پایانه مسافربری دریایی، محوطه بندری و چند پروژه ی در حال ساخت جهت بهره برداری خط ریلی می باشد.

## ۱,۱ طرح های توسعه ی ظرفیت خطوط (در راستای فعال سازی دالانهای شمالی - جنوبی شرق

### دریاچه خزر)

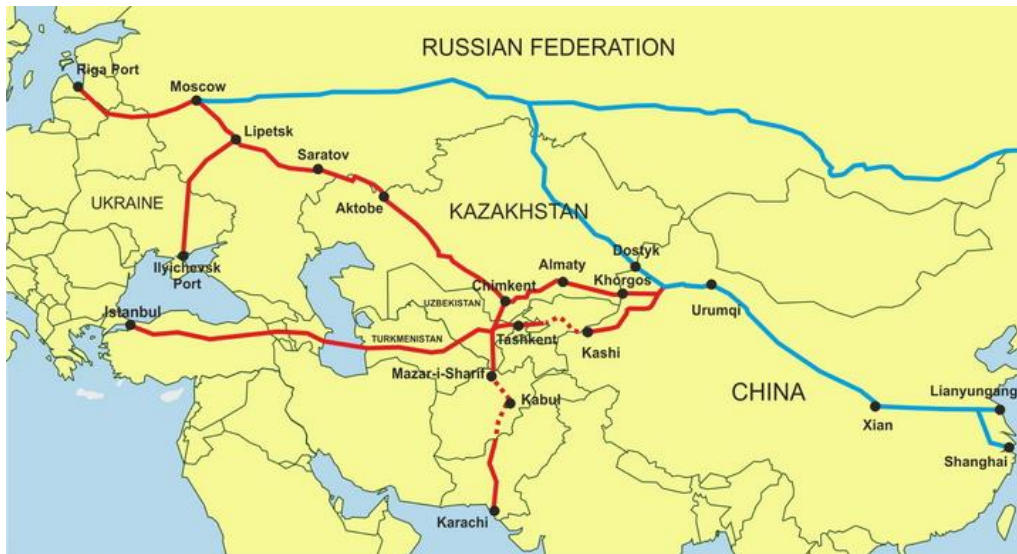
قبل از آنکه به موضوع دالانهای شمالی- جنوبی کشور ایران پرداخته شود، لازم است که نگاهی به دالانهای شرقی- غربی شمال ایران افکنده شود.

### ۱,۱,۱ طرحهای شرقی- غربی در کشورهای شرق دریاچه ی خزر

در نقشه ی ریلی زیر وضعیت خطرناک حذف تدریجی ایران از نقش آفرینی در دالان های بین المللی تا حدودی نشان داده شده است. همانطور که ملاحظه می شود، راه آهن سراسری چین، در نزدیکی مرزهای شرقی آن به سه قسمت تقسیم می شود. مسیر شمالی از قزاقستان به سمت راه آهن سراسری روسیه رفته و به آن می پیوندد. مسیر میانی از قزاقستان به سوی شرق امتداد یافته و خود به دو قسمت تقسیم می شود. یک شاخه از بالای دریاچه ی خزر مستقیماً به سمت جنوب روسیه، اوکراین، روسیه ی سفید و کشورهای میانی اروپا امتداد می یابد. شاخه ی دیگر در بندر اوکتاوا این کشور به دریاچه ی خزر متصل می گردد(این دو مسیر در نقشه نشان داده نشده و متعاقباً با تفصیل بیشتری به آن پرداخته می شود). مسیر دیگر راه آهن شرقی چین به شهر کاشغر و از آنجا هم قرار است از قرقیزستان، ازبکستان و ترکمنستان عبور کرده و در بندر ترکمن باشی به دریاچه ی خزر متصل گردد.

نکته ی مهم اینست که برخی از کشورهای شرق دریاچه ی خزر با همراهی افغانستان و پاکستان در صد احداث خط شمالی- جنوبی از بندر کراچی و اخیراً بندر گوادر به کابل و مزار شریف و از آنجا به ازبکستان هستند. کشور چین نیز در رقابت با هند در پی دستیابی به معادن بسیار غنی افغانستان (به ویژه مس و سنگ آهن واقع در نزدیکی کابل) است، لذا از اجرای این نوع طرحها پشتیبانی کامل مالی و اجرایی می کند. همانگونه که متعاقباً بررسی خواهیم کرد، در حال حاضر راه آهن ایران در زمینه ایجاد دالانهای شرقی- غربی داخلی بسیار ضعیف عمل کرده و ناکام مانده است. حال اگر با احداث مسیرهای موازی با دالانهای شمالی- جنوبی ایران نیز رقابت شود، برای حمل و نقل ترانزیتی ایران طی دهه های آینده وضعیت بسیار ناگواری رقم خواهد خورد. خاطر نشان می سازد کشورهای عراق در غرب و پاکستان و افغانستان در شرق ایران توانایی اخذ تأمین منابع بین المللی را دارند و می توانند در زمینه هایی که تاکنون بسیار عقب مانده بودند، به سادگی گوی رقابت را برابند.

بنابراین ساخت راه آهن شمالی جنوبی چابهار- زاهدان- زابل و از آنجا زابل- میلک و زابل- بیرجند- کال شور از اهمیت راهبردی برخوردار است. ضمن اینکه رفع تحریم ها و بهبود ارتباطات دیپلماتیک با کشورهای کشورهای مزبور بسیار مهم است.



### بندر امیرآباد

از بندر امیرآباد می توان به عنوان دسترسی مستقیم به بندر اکتاو قزاقستان استفاده نمود. این بندر به لحاظ تجهیزات بندری، دریایی و مخابراتی نسبتاً کوچک است. از ۸ اسکله ی آن فقط یک مورد به حمل ریلی اختصاص یافته است. طول اسکله ی ریلی ۳۰۰ متر، عمق آب در کنار اسکله ۶/۵ متر، آبخور ۵/۲ متر است. این اسکله ویژه ی شناورهای رورو است و دارای ظرفیت پایین ۶۰۰۰ تن می باشد.

برای اینکه دالان شمالی - جنوبی ریلی در سطح بین المللی فعال شود، باید ظرفیت بندر امیرآباد در بخش ریلی آن توسعه ی زیادی پیدا کند. ضمن اینکه شناورهای کافی نیز به اینکار اختصاص داده شود.

### ۱.۱.۲ نقد راهبردی

قبل از آنکه به موضوع توسعه ی ظرفیت های خطوط ریلی داخلی پرداخته شود، می بایست مقدماً چند مطلب مهم و راهبردی مطرح گردد:

○ راه آهن کمی کمتر از سه برنامه ی پنجساله است که تغییر ساختاری حقوقی، تشکیلاتی و پرسنلی قابل توجهی نداشته است. متوقف شدن تحولات ساختاری ذریبط در میانه ی راه خصوصی سازی، نه تنها باعث نزول سطح بهره وری کارکردهای راه آهن گردیده، بلکه به تدریج آن را درون یک دور منفی تباه کننده قرار داده است. شاید یکی از مهمترین راهکارها برای انجام تغییرات ساختاری، پرداختن راه آهن دولتی به امور حاکمیتی وانهاده شده طی یک دهه ی اخیر، و دست برداشتن از انجام تمامی امور تصدی گری است. راه آهن باید قبول کند که شرکت دولتی ایرانی عموماً دارای مدیریت عملیاتی و بازرگانی ضعیفی است.

○ در برنامه های پنجساله ی توسعه، اولاً تقاضای بار (به ویژه معدنی) و مسافر(گردشگری) داخلی، مسائل لجستیکی، دالانهای بین المللی به دقت مورد توجه قرار نمی گیرند. ثانیاً برخی از اهداف مصوب نیز فاقد شاخص های کمی و زمانبندی اجرایی بوده و لذا قابل اندازه گیری مقادیر پیشرفت در طول زمان نیستند. میزان پیشرفت مواردی هم که دارای شاخص های کمی می باشند، عموماً فاقد زمانبندی دقیق اجرایی هستند یا اینکه در نهایت از طرف دستگاه های ناظر پیگیری نمی شوند. بدین ترتیب مدیران راه آهن تقریباً به برنامه های مصوب وقعی ننهاده و در صورت طرح هرگونه پرسش، مشکل را به کمبود بودجه تخصیص یافته مرتبط می کنند.

○ شاید دلیل اصلی کم عنایتی مدیران ارشد راه آهن به آینده ی این زیربخش، ناشی از مفاد دو بند فوق باشد. تمرکز بیش از حد به امور ترابری و جاری، آنان را از فکر کردن بر روی اهداف بلند مدت و مسائل راهبردی دور می کند. عدم واگذاری لکوموتیوها به بخش خصوصی و صرف وقت و انرژی بسیار برای امور نگهداری و راهبری آنها نه تنها مشکلات فوق را دربردارد، بلکه مدیریت توانمند بخش خصوصی را هم فلج می کند. چنانچه مدیران راه آهن کل ترابری ریلی را به بخش خصوصی واگذار کنند و ساختار راه آهن در قالب یک شرکت مادر تخصصی زیرساخت تحول یابد، آنگاه می توان بخش توسعه ی خطوط ریلی از شرکت ساخت و توسعه ی زیربنای کشور منفک شده و به آن منتقل شود. در این صورت سطح کارایی راه آهن جهش خوبی را شاهد خواهد بود.

○ موضوعات مربوط به نرم افزار، اطلاعات افزار و انسان افزار جایگاه کاملاً جانبی وحاشیه ای در برنامه های توسعه دارند. گویی چنین فرض می شود که اهداف سخت افزاری بدون توسعه ی موارد مزبور هم انجام شدنی است. به همین دلیل هم هست که همواره برنامه ها هرگز با موفقیت پیش نمی روند.



○ با توجه به شرایط موجود کشور، راه آهن برای توسعه ی ظرفیت های شبکه ی خود، "باید" به جای تکیه بر منابع عمومی، به رویکرد جذب منابع بخش خصوصی معطوف شود. تقریباً طی سه برنامه ی پنجساله ی اخیر، عمده سرمایه گذاری های انجام شده از سوی بخش خصوصی، در زمینه ی خرید ناوگان ریلی بوده است. با وجود ارائه ی پیشنهادهای متعدد بابت انجام سرمایه گذاری های هنگفت در زمینه های مختلف، هنوز راه آهن نتوانسته نسبت به جذب سرمایه های قابل توجه از طریق B.O.T یا سایر روشهای مشابه اقدام مؤثری انجام دهد.

○ سرمایه گذاری های انجام شده از محل منابع عمومی به سبب تعدد زیاد آنها (۳۲۰ طرح احداث خطوط جدید که یک سوم آنها حتی دارای پیشرفتی کمتر از ۲۰ درصد هستند)، به نازل شدن میزان تخصیص اعتبار سالانه بابت هر طرح و لذا طولانی شدن مدت اجرای همه ی آنها منجر می گردد. مضافاً اینکه، انتخاب های نابجای طرحها به سبب اعمال فشارهای برونسازمانی، موجب می شود که عمده ی آنها پس از افتتاح، از بازدهی و اثربخشی اندکی برخوردار باشند. برخی از آنها طی دهه های متعددی پس از راه اندازی، درآمدهای بسیار کمتری نسبت به هزینه های استهلاک، نگهداری و بهره برداری دارند و بر افزایش تعرفه های حمل ریلی آثار منفی باقی می گذارند. در اینجا به چند روش متفاوت برای به تصویب رساندن تعداد زیاد طرحهای بی (یا کم) فایده اشاره می شود:

- یکی از شگردهای مسئولین استانی در گنجاندن یک پروژه ی ریلی کم فایده با ابعاد محلی به عنوان یک طرح ملی اینست که ابتدا با اعمال فشار، پروژه ی محلی مزبور را صرفاً برای انجام مطالعات به وزارت راه و شهر سازی و سازمان برنامه و بودجه می قبولانند و در پیوستهای مطالعاتی بودجه قرار می دهند. ولی در حالی که هنوز مرحله ی دوم مطالعات (برای تهیه نقشه ها و محاسبات، تعیین مسیر دقیق، حجم عملیات شامل ساختمانی، خاکی و سازه ها و هم چنین برآورد میزان سرمایه گذاری لازم) شروع نشده، مسئولین مزبور با تخصیص اعتبارات استانی، پروژه را شروع می کنند. پس از تکمیل مطالعات و معلوم شدن عدم توجیه اقتصادی کافی اکثر آنها، با کمک گروهی از مسئولین اهل آن منطقه اما مقیم مرکز، نمایندگان مجلس و غیره، سازمان برنامه و بودجه را مجبور می کنند که پس از چندی، پروژه ی هزینه شده را تصویب نموده و برای آن ردیف بودجه مشخص کند. اینکار مجوز رسمی را در اختیار آنان قرار می دهد تا همه ساله از طریق رسانه های مختلف برای اخذ تخصیص بیشتر بودجه فشار وارد

آوردند. هیچ سازوکاری برای جلوگیری از این گونه مداخلات مخرب در امر عمران ملی شناخته و اعمال نگردیده است.

- ساده کردن فرایند مطالعات فنی- اقتصادی طرح ها در شرکت ساخت و توسعه ی زیربناهای کشور در یک دهه ی قبل، راه را برای به تصویب رساندن طرحهای کم فایده هموار کرده است. بهبود این فرایند علمی می بایست در دستور کار وزارتخانه ی متبوع قرار گیرد. از طرف دیگر لازم است که سازمان برنامه و بودجه منافع اقتصادی راه آهن(شامل هزینه های ملی در زمینه های کم کردن میزان مصرف سوخت و قطعات، تصادفات و آلودگی ها) را فقط به هنگام اختصاص بودجه به کل طرحهای زیربخش ریلی در نظر بگیرد. در این صورت نمی بایستی به هنگام تصویب هر طرح، منافع اقتصادی (که برای توجیه شدن آن توسط مطالعه کننده لحاظ شده) به طور مجزا مورد توجه قرار گیرد تا راه برای ورود طرح های کم فایده بسته شود. باید برای تصویب طرح ها فقط منافع مالی (سود و زیان در دوران بهره برداری ناشی از سرمایه گذاری) بررسی گردد.

- روش جدیدی که طی یک دهه ی اخیر باب گردیده است، درج مستقیم یک طرح کاملاً جدید و عموماً غیر قابل توجیه که حتی مطالعات فنی- اقتصادی آنها انجام نشده، در قانون بودجه ی سالانه است. اینکار با اعمال نفوذ مجموعه ای از نمایندگان مجلس صورت می پذیرد. تقریباً یک دوجین طرح بدین طریق در فهرست طرحهای دارای ردیف بودجه منظور گردیده اند که طرح های همدان- سنندج یا رودهن- لاریجان- آمل از آن جمله اند. مثلاً مقاومت کارشناسان وزارت راه و شهرسازی و سازمان برنامه و بودجه برای جلوگیری از ورود طرح آنتنی بسیار پرهزینه و کاملاً بی فایده ی رودهن- لاریجان- آمل به طول ۱۳۶ کیلومتر در منطقه ی کوهستانی با ۷۸ کیلومتر تونل و ۵ کیلومتر پل و نیاز به سرمایه گذاری دست کم ۷۸ هزار میلیارد ریال کاملاً بی نتیجه بوده است.

- گاهی اعمال نفوذ فقط یک فرد قدرتمند نیز برای تصویب رساندن طرح های کاملاً بی فایده کفایت می کند. طرحهای هفت تپه - شوشتر و یزد- اقلید فقط بر مبنای اصرار صرفاً یک نفر به تصویب رسیده و بودجه گرفته اند. هفت تپه- شوشتر پس از ساخته شدن فعلاً بلااستفاده باقی مانده و مستهلک می شود. مسیر یزد- اقلید که در موقع تصویب آن، هیچ فایده اقتصادی

به جز کوتاه تر کردن راه زوار مردم شیراز برایش متصور نبود، هم اکنون مراحل پایانی ساخت را طی می کند. خوشبختانه اخیراً قرار است که در این مسیر معادنی فعال شوند.

- یکی از دستاویزهای اصلی در تصویب طرح ها، مقابله نامه ها، معاهدات، تفاهم نامه ها و مصوبات مجامع بین المللی در احداث دالان های ریلی بین الدول است. طرفداران احداث یک طرح با این استدلال که ایران در راستای انجام تعهدات خود باید فلان مسیر را احداث کند، سعی می کنند که به اهداف خود نائل شوند. در حالیکه این گونه مصوبات و معاهدات، توصیه هایی بیش نیستند و جنبه ی اجبار ندارد. کما اینکه راه آهن کرمان- زاهدان بر همین مبنا و با فرض بارهای بسیار زیاد کشورهای عضو آسه آن و هند به سمت پاکستان، ایران، ترکیه و اروپا احداث شده است. ولی در واقع نه تنها هیچ باری وجود نداشته، بلکه کشورهای طرف مقابل یعنی هند در باره ی احداث خط مربوطه و پاکستان در بازسازی محور تفتان- کویته همواره طفره رفته اند.

- در مطالعات مرحله اول و دوم برای توجیه کردن طرح، ضمن نشان دادن تقاضای "آرمانی"، از اعلام بسیاری از نیازهای اساسی طرح صرفنظر می شود. اما در مواقعی که قرارداد با طرف خارجی بسته می شود، طرح به صورت یک مجموعه (گلوبال) دیده می شود و در نتیجه حجم سرمایه گذاری های واقعی نشان داده می شود.

اما این مطلب (نمایان گشتن نبود توجیه اقتصادی آن طرح) نه تنها موجب متوقف شدن فرایند تصویب نمی شود، بلکه با استناد به تفاهم نامه ی مزبور با طرف خارجی (که با وام یا فاینانس همراه است)، فرایندهای تصویب طرح یکی پس از دیگری به سادگی طی می شود.

در یک کلام، برای تعیین نیازهای واقعی این زیربخش واپس نگهداشته شده، صدای کارشناسان اصلی راه آهن در پس صدای کارشناسان و قدرتمندان شنیده نمی شود و بخشی از منابع عمومی اثر بخشی و بازدهی کافی در بر ندارد. بهترین روش برای حل این معضل بزرگ راه آهن که طی دو دهه ی اخیر عارض گردیده به شرح زیر پیشنهاد می شود:

- اولویت بندی طرحها بر حسب هزینه- فایده آنها در برنامه ی پنجساله ی بعدی (فارغ از محل منابعی که دریافت می کنند).

- در اولویت بندی طرحها، علاوه بر معیار هزینه- فایده، باید تمامی آنها با یکدیگر مقایسه شده و بهترین ها برگزیده شوند.
- تجميع منابع (عمومی، وام و فاینانس).
- اختصاص بودجه به فهرست طرحها با فرض اتمام موارد اولویت دار حداکثر طی ۵ سال.
- با اتمام هر طرح، طرح بعدی وارد فهرست قابل تخصیص می شود.

در این راستا دو شرط باید در نظر گرفته شود:

- طرح های نیمه تمامی که به لحاظ اجرایی حداکثر یکسال دیگر به مرحله ی افتتاح می رسند، در فهرست اولویتهای قرار داده شوند.
- بابت رفع کمبودهای بسیار لازم اجرایی طرحهای راه اندازی شده ی قبلی نیز به تدریج اعتبار تخصیص داده شود.

در هر حال، در این نوشتار، پیشنهادهای سرمایه گذاری که متعاقباً ارائه می گردد، با فرض ایجاد تغییرات اساسی در رویکردهای راهبردی یاد شده ی بالا می باشد.

### ۱,۱,۳ پروژه های توسعه از مبدأ بندرعباس به سوی غرب دریاچه ی خزر

#### ۱,۱,۳,۱ دو خطه کردن محورهای مرکزی راه آهن

از جمله امور حیاتی که مد نظر اکثر کارشناسان خبره ی ریلی است، توسعه ی ظرفیت محورهای گلوگاهی است که تقاضای حمل از عرضه (ظرفیت شبکه) بیشتر شده باشد. از منظر این کارشناسان، الویت اجرایی ابتدا با گشایش ایستگاهها و در صورت تداوم کمبود ظرفیت، دو خطه کردن و تراک بندی آنهاست. از مهمترین محورهایی که دارای این خصوصیت است، حوزه ی مرکزی شبکه ی ریلی (معروف به پایبونی) شامل محورهای بسیار مهم جندق- اردکان، جندق- بافق و میبد- بادرود (نقشه ی زیر) است. خوشبختانه محورهای بافق-

ارژنگ- سیستان با کندی زیاد در حال دوخطه شدن است. ضمن اینکه توسعه ی ظرفیت محور سیستان- بادرود منوط به اجرای یک طرح توسعه ی دیگر است که متعاقباً به آن پرداخته خواهد شد.



به نظر می رسد به دلیل غفلت زیاد مسئولین، محورهای مزبور با وجود اهمیت بسیارشان، در انتظار دریافت اعتبار همچنان باید سالهای سال باقی بمانند. دو خطه کردن این محورها در راستای جابجایی بارهای معدنی (از مبادی معادن بزرگی مثل سنگان، پرواده، گل گهر و چادرملو به مقاصد صنایع فولاد اصفهان)، کالاهای ترانزیتی (بارهای هند و کشورهای آسه آن به شمال اروپا از طریق بندرعباس- قزوین- انزلی) و همچنین حمل مسافری (استانهای فارس، اصفهان یزد و کرمان به مشهد و بالعکس) از اهمیت فوق العاده ای برخوردارند.

### دو خطه کردن یزد- محمدیه

برای ازدیاد ظرفیت خطوط ریلی در راستای حمل بارهای ترانزیتی از بندر عباس به سمت بندر انزلی، دو خطه کردن محورهای یزد- میبد، میبد- بادرود و بادرود- محمدیه بسیار ضروریست (نقشه ی زیر). از این سه قطعه (که حد فاصل تهران، بافق، بندرعباس یا کرمان می باشند)، فعلاً محور بافق- میبد در دست دوخطه شدن است. ولی دو محور دیگر با وجود اجرای پروژه های گشایش ایستگاهها در آنها، تقریباً تحت حداکثر بهره برداری از

ظرفیت قرار دارند. بدیهی است دوخطه کردن یک یا دو قطعه (از سه قطعه ی مزبور)، به هیچوجه برای ایجاد یک دالان ترانزیتی بین المللی کارساز نیست.



### ایستگاه باری بندر عباس

یکی از معضلات کنونی راه آهن، عدم انجام سرمایه گذاری ها به تناسب نیازهای عملیاتی می باشد. عرضه و تقاضا باید در سرلوحه ی فعالیتهای توسعه ی ظرفیتهای قرار بگیرد. در این خصوص میزان ظرفیت پذیرش و اعزام، مانور و تشکیل قطار، تخلیه و بارگیری ایستگاه بندر عباس تکافوی اوج تقاضای قبل از بحران کرونا را ندارد. همچنین این ایستگاه به دلیل کمبود ناوگان مانوری، مدیریت نسبتاً ضعیف، ناکارآمدی برخی از کارکنان عملیاتی، ظرفیت کم خطوط اصلی بین ایستگاههای انشعاب و مانوری، امکانات ناکافی، تجهیزات قدیمی، سازو کار تخلیه و بارگیری دستی و نیمه مکانیزه، همتراز توسعه ی سایر بخشها، به ویژه ظرفیت سازی بندر شهید رجایی، رشد نکرده است. بنابراین در حالت اوج فعالیتهای حمل و نقلی، همواره قطارهای اعزامی از مبادی بار در ایستگاه های بین راه متوقف باقی می مانند تا پس از چندی توسط ایستگاه مزبور پذیرش شوند. از طرفی مسئولین به هیچوجه حاضر به قبول سرمایه گذاری بخش خصوصی در این مگا ایستگاه و انتقال مدیریت اجرایی به آن نمی باشند. قطعاً با چنین نگرشهایی نمی توان انتظار داشت که پس از رفع تحریم ها، راه آهن بتواند علاوه

بر بارهای وارداتی و صادراتی موجود، حدود ۵ میلیون تن محمولات ترانزیتی را در بندر عباس از کشتی به قطارهای باری منتقل و آنها را به سمت شمال اعزام کند.

در رابطه ی با نیازهای سرمایه گذاری ایستگاه معظم باری بندرعباس و نحوه ی واگذاری مدیریت عملیاتی آن به بخش خصوصی، مطالعات متعددی انجام شده ولی تا کنون به جز سرمایه گذاری بسیار محدود از محل منابع عمومی، اقدامی اساسی دیگری انجام نگرفته است. در حالی که فقط برای ارتقاء سطح توان تخلیه و بارگیری، انبارها و باراندازها، ظرفیت ناوگان و خطوط و غیره حدوداً به ۲۰ هزار میلیارد ریال منابع سرمایه ای نیاز است. اگر قرار باشد صرفاً به میزان تخصیص منابع عمومی محدود کنونی چشم دوخته شود، این گونه ظرفیت سازی ها نه تنها همواره عقب تر از نیازها باقی خواهند ماند، بلکه باید از ایجاد دالانهای ترانزیتی شمالی- جنوبی نیز تقریباً صرفنظر شود.

(این نوشتار ادامه دارد)

سید منصور محمودی مشاور انجمن