

۱.۱ دالان های خلیج فارس به غرب دریاچه ی خزر

برای حمل بارهای ترانزیتی، علاوه بر کشورهای حوزه ی خلیج فارس، ممکن است بازرگانان ذیربط هند و کشورهای آسه آن به دنبال عبور دادن کالاهای خویش به اروپای شمالی (و بالعکس)، از طریق حمل ریلی ایران باشند. برای این امر، چند دالان بسیار مهم بین المللی ریلی در ایران قابل بررسی است که بعضی از آنها دارای گلوگاههای ظرفیتی هستند یا اینکه بخشهایی از آنها هنوز ساخته نشده یا در دست ساخت می باشند.

۱.۱.۱ بررسی مقدماتی مشکلات ترانزیتی در ایران

۱. بررسی وضعیت ظرفیت های موجود با این فرض صورت می گیرد که شرایط تحریم و همچنین بحران اخیر کرونا در ایران وجود نداشته باشد. زیرا در حال حاضر این تحریم ها تمامی شرکتها را ملزم می کند که با شرکتهای تحت تحریم رابطه ی اقتصادی نداشته باشند، در غیر این صورت خود نیز مشمول تحریم واقع می شوند. فهرست بلند بالایی از این شرکتهای تحریم شده توسط آمریکا در اختیار کلیه ی دولتها و شرکتهای بین المللی بزرگ تا کوچک قرار داده شده است. با وجود این تحریمهای سخت، هیچ یک از دولتها و شرکتهای بین المللی تمایل ندارند که مشمول تحریمهای طولانی مدت شده و منافع خود را فدای سودهای مقطعی کنند.

۲. از دیگر مشکلات همیشگی راه آهن، در ارتباط با بنادر کشور است. با وجود قراردادن در یک وزارتخانه ی مشترک، مشکلات راه آهن در رابطه ی با بنادر ایران زیاد است:

۲.۱. اکثر اسکله های بنادر ایران با محوریت کامیون و تریلر طراحی شده اند. برای انتقال مستقیم کالاهای کشتی به قطار، کوشش های ۴۰ ساله به نتیجه ی مطلوبی نرسیده است. بنابراین هم اکنون فرایندهای سه گانه ی: تخلیه ی بار از کشتی به کامیون یا تریلر، حمل به انبار یا بارانداز و توقف چند روزه در آنجا، سپس بارگیری مجدد به قطار، بسیار وقت گیر و پرهزینه است.

۲.۲. از دلایل عدم تمایل سازمان بنادر برای رفع این مشکل، موضوع درآمدزایی انبارداری است. زیرا یکی از مهمترین منابع در آمدی بنادر ایران، عمدتاً بر انبارداری متمرکز است. بنابراین تمایل زیادی وجود دارد که به هر ترتیب بارها تا حد ممکن در انبارها و باراندازها متوقف باقی بمانند. در بنادر کشورهای

پیشرفته، تعرفه های حاصل از انبارداری و تخلیه و بارگیری برای سازمانهای ذیربط بسیار اندک تنظیم شده تا بنادر بیشتر به درآمدهای حاصل از افزایش تعداد کشتی های پهلو گرفته در بنادر توجه نمایند.

۲,۳. بعضی از بنادر ایران برای تخلیه و بارگیری محمولات ترانزیتی ریلی مهیا نیستند و راه آهن در رقابت با حمل جاده ای با معضلات بیشتری روبروست. ضمن اینکه بنادر شمالی ایران فاقد شناورهای لازم (اعم از ملکی یا استیجاری) برای انجام کشتیرانی مورد نیاز بازرگانان کشور در پهنه ی این دریاچه ی بزرگ هستند.

۳. مراحل دیوانسالاری در گمرکات ایران بسیار سخت و طولانی است. تعداد گمرکات، کارکنان مربوطه و شیفتهای کاری به نسبت حجم حمل و نقل به ویژه ترانزیتی محدود است. گمرکات کشور از انعطاف پذیری کمی برخوردار است و الزامات مربوط به نظام های پیشرفته ی لجستیکی و ترانزیتی را به رسمیت نمی شناسد. ضمن اینکه اکثر گمرکات به دستگاههای پیشرفته پرتونگاری برای مشاهده و کنترل محمولات درون کانتینرها و وسایل نقلیه (تریلر یا واگن)، مجهز نمی باشند.

۴. راه آهن ایران فاقد ظرفیت های لازم برای حمل بارهای انبوه ترانزیتی است:

۴,۱. کمبود تجهیزات تخلیه و بارگیری در مبادی و مقاصد بار، یکی از گلوگاههای مهم حمل و نقل ریلی است. ضمن اینکه برای سرمایه گذاری در این امور، موانع بزرگی سد راه مشارکت بخش خصوصی است.

۴,۲. اصولاً امر ترانزیت در جهان به سمت کانتینری شدن حرکت می کند. واگنهای موجود راه آهن برای حمل کانتینرها طراحی نشده اند. تعداد واگنهای قابل اختصاص به این امر نیز بسیار اندک است.

۴,۳. در شرایط غیر تحریمی و غیر کرونایی، ظرفیت تعدادی از خطوط موجود حتی تکافوی نیازهای داخلی را هم نمی دهد. تنها دالان ترانزیتی سرخس- بندرعباس نیز پس از اتصال شبکه ریلی به معادن سنگان، فاقد ظرفیت کافی ترانزیتی شده است.

۴,۴. در بسیاری از نقاطی که به طور بالقوه تقاضای حمل ترانزیتی وجود دارد، اصولاً شبکه ی ریلی به دالانهای بین المللی متصل نیست.

۴,۵. اغلب مسئولین راه آهن حسب سابقه ی تاریخی، دیدگاه های تک بعدی اداری- فنی دارند و توجه چندانی به بازرگانی خارجی نمی نمایند. ضمن اینکه در امر احداث خطوط جدید یا دوخطه کردن

خطوط موجود، به جای توسعه ی دالان های بین المللی و بهبود ظرفیت های لجستیکی، به رفع فشارهای سیاسی می اندیشند.

۴,۶. تعرفه های حمل ریلی به تناسب دالانهای رقیب، انعطاف کافی نداشته و به موقع تنظیم نمی گردد.

با توجه به موارد فوق، به نظر می رسد که راه آهن ایران حتی پس از رفع تحریم ها و گذر از بحران کرونا نیز برای حضور موفق در حوزه ی ترانزیت بین المللی، هیچگونه فرصت رقابتی ندارد. برای ورود به این صحنه ی پیچیده باید اصلاحات گسترده ای در همه ی ابعاد سخت افزاری و نرم افزاری صورت پذیرد. چند دهه ی قبل چنین انگاشته می شد که کشورهای تازه مستقل شده ی شمالی ایران که به آبهای آزاد راهی ندارند، وابستگی زیادی به سایرین خواهند داشت. اما با توجه به سیر تحولات گسترده ی سیاسی- جغرافیایی دو دهه ی اخیر، امروزه آنها با انجام سیاستهای راهبردی توانسته اند در حوزه ی تجارت بین الملل از موقعیت مستحکم تری نسبت به سایر کشورها برخوردار شوند. امروزه بسیاری از آنها قادر شده خود را در مسیر دالانهای شرقی- غربی بین المللی متصل کننده ی بازارهای چین و اروپا قرار دهند.

خاطر نشان می سازد مدیران کشور روسیه با وجود تحمل برخی از تحریمهای اعمال شده از سوی کشورهای غربی، هیچگاه ناامید نشده و برای فعال کردن راه آهن خود در راستای انتقال کالاهای ترانزیتی بین دو بازار بزرگ اروپا و شرق آسیا، طی بیست سال گذشته اقدامات گسترده ای را برای توسعه ی راه آهن سراسری خود به عمل آورده اند. آنها توسعه ی دالانهای داخلی در راستای دالانهای بین المللی و مشارکت گسترده در امر بازرگانی جهانی را امری راهبردی می انگارند. بهبود بازرگانی خارجی، اصلاحات بوروکراتیک و سرمایه گذاری های مداوم موجب کاهش مستمر زمان و تعرفه های حمل ریلی و افزایش ظرفیتها و گستردگی نوع محمولات شده است.

موضوع مهم اینست که آیا چنین دالانهای بین المللی از اهمیت اقتصادی- سیاسی کافی برخوردارند یا خیر؟ اگر برخوردارند، چرا رفع گلوگاهها و احداث قسمتهای ساخته نشده ی آنها هرگز جزء اولویت های بالای راه آهن قرار نگرفته است؟ شاید دلیل آن را باید در اهداف توسعه شبکه ی ریلی ایران جستجو نمود که احتمالاً درست تعریف نگردیده اند.

در اینجا، برای درک بهتر اهمیت آنها، و به منظور بررسی دالان های شمالی- جنوبی غرب دریای خزر، ابتدا به بخش شمالی آن پرداخته می شود. ضمن اینکه موضوعات اصلی در مباحث بعدی، ابتدا دالانهای موجود بین المللی، نواقص شبکه ی داخلی ریلی و نحوه رفع مشکلات ظرفیتی آنها می باشد.

۱،۱،۲ محورهای شمالی- جنوبی راه آهن در غرب ایران

پرسشی که معمولاً مطرح می شود اینست که ایجاد و توسعه ی محورهای شمالی- جنوبی ایران بهتر است یا شرقی- غربی؟ این موضوع به سه عامل اصلی زیر بستگی دارد:

- اندازه ی مبادلات تجاری بین بازارهای بزرگ جهانی.
- امکان ارتباط این بازارها به یکدیگر از طریق دالان های ایران.
- و مزایای حمل کالاهای بین الملل توسط دالان های داخلی در مقایسه ی با دالان های رقیب.

بدیهی است در صورتی که دالان های ایران دارای مزایای مناسبی باشند، به طور خودجوش یا از راه تبلیغات مؤثر، صادرکنندگان و وارد کنندگان خارجی آنها را برای حمل کردن محمولات خود بر می گزینند. تاکنون به جز یک دالان شمالی- جنوبی اصلی ایران یعنی سرخس- بندر عباس، دالان بین المللی معتبری در ایران به وجود نیامده است. ضمن اینکه متأسفانه هیچ یک از دالان های شرقی- غربی معتبر ریلی بین دو بازار بزرگ چین و اروپا، برای عبور از ایران تعریف نشده اند.

هم اکنون هیچیک از دالان های شرقی- غربی ریلی ایران به شبکه های ریلی در کشورهای عراق (خسروی و شلمچه) و افغانستان (شمیخ) متصل نیستند. ظرفیت خطوط اتصالی به ترکیه (رازی- دریاچه ی وان) و پاکستان (میرجاوه) بسیار محدود بوده و فاقد مشخصات یک دالان بین المللی می باشند. در حال حاضر تمامی حمل و نقل (در حال کاهش) ترانزیتی کشور در دالان های شرقی- غربی ایران، در اختیار حمل و نقل جاده ایست. بنابراین به دلیل ضعف جایگاه حمل و نقل ریلی در ایجاد دالان ها و حمل کالاهای ترانزیتی برای بازارهای مختلف، این پرسش (که کدام نوع از دالان ها بهتر است)، تقریباً بی پاسخ باقی می ماند. با توجه به موارد بالا، در این نوشتار امکان دستیابی مجدد به بخشی از نقش تاریخی ایران به عنوان یک پل ارتباطی بسیار مهم در تجارت بین الملل مورد بررسی مقدماتی قرار می گیرد تا شاید بتوان از این طریق توجه مسئولین تصمیم گیرنده در برنامه ریزی کشور را به این امور خطیر جلب نمود.

نقاط اتصال به دالانهای شمالی کشور در غرب دریاچه ی خزر

در این قسمت بحث بر سر اینست که دالان های شمالی- جنوبی حوزه ی غرب دریاچه ی خزر دارای چه ویژگی هایی هستند؟ در حال حاضر دو دالان ریلی از دو بندر جنوبی کشور یعنی بندر عباس و بندر امام به سمت

شمال وجود دارد. برای اتصال به شبکه های ریلی و آبی بین المللی غرب دریای خزر، می توان خطوط ریلی ایران را از دو محل مهم "رشت" یا "جلفا" به شبکه ی بین المللی مرتبط نمود. در ادامه ی این نوشتار به خصوصیات این نقاط پرداخته می شود.



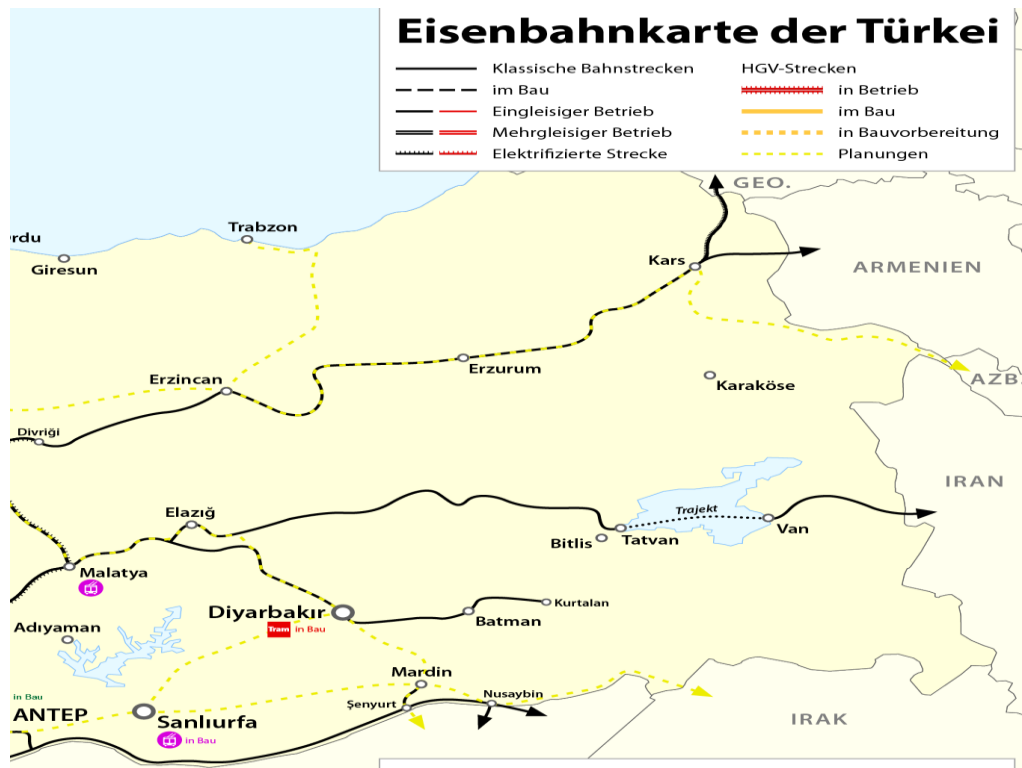
خط ریلی جلفا- نخجوان- کارس

قبل از جنگ دو جمهوری تازه استقلال یافته ی آذربایجان و ارمنستان در سال ۱۳۶۷، قطارهای عمدتاً وارداتی مرز ریلی جلفای ایران، از جمهوری های شوروی سابق به آذربایجان و سپس به وسیله ی یک خط ریلی مرزی به ارمنستان و در انتها به نخجوان (جلفا) می رسید (نقشه پایین). تا قبل از این جنگ، میانگین میزان بار این محور قریب ۳/۵ میلیون تن بوده است. اما با قطع کامل روابط دو کشور ارمنستان و آذربایجان بر سر حوزه ی راهبردی ناگورنو- قره باغ، حمل بار از این مسیر نیز به کلی متوقف شده و پس از چندی، تجهیزات تعویض بوژی جلفا هم به ایستگاه سرخس منتقل شد. منطقه ی خود مختار

نخجوان آذربایجان که تقریباً تحت محاصره ی زمینی ارمنستان و ایران است، فقط یک مرز زمینی ۱۵ کیلومتری با ترکیه دارد که از همین طریق نیز اغلب نیازهای خود را تأمین می کند. همانگونه که در نقشه ی زیر دیده می شود، راه آهن نخجوان از دو سوی آن در مرز ارمنستان مسدود شده است.



با توجه به موارد یاد شده ی بالا، در حال حاضر دو راهکار برای فعال سازی مسیر تبریز جلفا وجود دارد. اول اینکه قطارهای باری ایران بر خلاف گذشته، به جای حرکت به سمت شرق، به سوی غرب حرکت کنند تا اینکه به مرز نخجوان- ترکیه برسند. در حال حاضر راه آهن ترکیه به راه آهن نخجوان متصل نیست. ولی در فوریه ی سال ۲۰۲۰، بین سران جمهوری آذربایجان و ترکیه تفاهمی به عمل آمده تا از شهر کارس در ترکیه، خط آهنی به سمت راه آهن نخجوان احداث شود (مسیر خط چین زرد رنگ در نقشه ی پایین). در این مورد با مسئولین ایران نیز برای سرمایه گذاری مذاکرات اجمالی به عمل آمده است.



البته آقای اردوغان سرمایه گذاری یک میلیارد دلاری احداث این خط در منطقه ی کوهستانی را به کشیدن خط لوله ی گاز آذربایجان منوط نموده تا منافع احداث آن سربه سر شود. هم اکنون گاز مورد نیاز نخجوان از طریق ایران تأمین می شود و در عوض ایران در قالب معاملات سوآپ، به همان میزان گاز از آذربایجان دریافت می کند. ضمن اینکه تقاضای همتای راه آهنی ترک از راه آهن ایران برای مشارکت مالی در احداث این خط، با توجیه انتقال بارهای عمده به مقاصد افغانستان (وحتی پاکستان) صورت گرفته است.

این خط ریلی دارای مزایا و معایبی چند است. اولاً به دلیل عرض خط متفاوت نخجوان با عرض خط استاندارد ایران و ترکیه، حرکت قطارها در این مسیر با دو تعویض بوژی به فاصله ای حدود صد کیلومتر تا مرز ترکیه (سدرک) همراه خواهد بود. اما مزایای اتصال خط راه آهن ایران به شبکه های ریلی نخجوان و ترکیه به شرح زیر است:

✓ این خط از طریق ترکیه به آخالکالاکی شهر مرزی گرجستان و از آنجا به روسیه، اوکراین و اروپای شرقی متصل می شود.

✓ حجم مبادلات ایران و ترکیه در قالب بارهای وارداتی یا ترانزیتی بسیار زیاد است که عمدتاً توسط وسایل نقلیه ی جاده ای حمل می شود. با این خط، بخش مهمی از این بارها به راه آهن منتقل شده و خط جلفا- تبریز- تهران مجدداً بسیار فعال می گردد.

البته روش بسیار ارزان تر دیگری که برخی کارشناسان پیشنهاد می دهند، افزایش ظرفیت خط فعلی از محور رازی می باشد که در سال ۱۳۵۰ افتتاح شده است. در حال حاضر قطارها به وسیله ی شناورهای خاص (ferry) فاصله ی ۹۱ کیلومتری بین وان و تاوان در دو سوی این دریاچه را ۴/۵ ساعته طی می کنند. با اینکه سه سال پیش راه آهن ترکیه ۲ شناور جدید و پرسرعت تر بر مجموعه ی ۳ شناور قبلی دریاچه وان افزوده است، و سرعت پیمایش طول دریاچه را به ۳/۵ ساعت تنزل داده، ولی همچنان میزان ظرفیت حمل بار از این مسیر محدود بوده و در آینده جوابگوی نیازهای فزاینده ی حمل ریلی بین دو کشور بزرگ ایران و ترکیه در قالب یک دالان بین المللی نیست. ضمن اینکه احداث یک خط جدید ریلی در کنار دریاچه ی وان به دلیل کوهستانی بودن منطقه، به حدود ۴/۵ میلیارد دلار سرمایه گذاری نیاز دارد، و کشور ترکیه علاقه ای به اینکار ندارد.

بدین ترتیب، به دلیل ارتقاء روز افزون نقش ترانزیت بین المللی، ممکن است که راه اندازی این خط جدید به موازات مسیر رازی- وان صرفه ی اقتصادی داشته باشد. هم اکنون کالاهای ترانزیتی زیادی توسط کامیونهای ایرانی و ترک، از مبدأ ترکیه به مقاصد مختلف در کشورهای شرق دریای خزر حمل می شوند. یقیناً ساخت این خط در ترکیه کمک خواهد کرد که تقاضای حمل مقادیر قابل توجهی بار ریلی به مقاصد اینچه برون و بندر امیرآباد به وجود بیاید.

خط ریلی جلفا- ارمنستان

راه دیگر، احداث یک خط جدید در ایران به طول تقریبی ۱۱۰ کیلومتر به موازات مرز، ساخت یک پل بر روی رودخانه ی ارس و سپس اتصال به مگری ارمنستان است. ولی تنگنای اصلی، احداث یک خط طولانی از مرز ایران به شمال ارمنستان با عبور از کوههای قفقاز است. اینکار به یک سرمایه گذاری ۲ تا ۳ میلیارد دلاری نیاز دارد که تأمین منابع لازم برای کشور نسبتاً فقیری چون ارمنستان فعلاً مقدور نیست. روسیه قول داده که در قالب وام، از احداث این خط پشتیبانی کند. با وجودی که روابط بین ایران و ارمنستان خوب است، ولی تا زمانی که تقاضای بار و مسافر کافی وجود نداشته باشد، بعید است که این مسیر فعال شود.

۱,۱,۳ خطوط رشت - آستارا یا رشت - انزلی

یکی دیگر از محورهای اتصال دهنده ی راه آهن ایران به شبکه های بین المللی غرب دریاچه ی خزر، از طریق ایستگاه رشت است.

خط ریلی رشت - آستارا

بر اساس طرح مصوب، این مسیر به طول ۱۵۲ تا ۱۶۷ کیلومتر است که تاکنون ۴۴۰ میلیارد ریال برای آن هزینه شده است. مطالعات آن در فاصله ی بین سالهای ۵-۱۳۸۲ انجام گردیده ، و پس از آن طی ۱۴ سال فقط ۵ درصد پیشرفت اجرایی داشته است. در همان ابتدا بر اساس یک پیشنهاد غیر کارشناسی، قرار شد که سرمایه گذاری برای این مسیر از طریق مشارکت کشورهای ایران، آذربایجان و روسیه صورت پذیرد. مجوز سرمایه گذاری شرکت G.C.C ، در قالب B.O.T از شورای اقتصاد نیز اخذ گردیده است. با توجه به کندی بیش از حد پروژه، در ظاهر امر به نظر می رسد که عدم انجام سرمایه گذاری، با هدف دور نگهداشتن ایران از دسترسی به دالانهای بین المللی شمالی از طریق: بوروکراسی کند، انجام مذاکرات بی نتیجه، وعده و وعید های توخالی و به تأخیر انداختن مداوم انجام پروژه، صورت گرفته باشد. رکود مطلق و از دست رفتن فرصت نقش آفرینی در ترانزیت کالا طی سه برنامه ی پنجساله، برای راه آهن ایران بسیار سنگین به نظر می رسد.

اما از منظری دیگر، احتمال دارد که گرانی اراضی مورد نیاز پروژه، موجب انصراف سرمایه گذاران خارجی شده باشد. برخی برآوردها نشان می دهد که برای تصرف اراضی طول مسیر (که عمدتاً از نوع مزارع خاص و برنجکاری است) به حدود ۶۰ تا ۷۰ هزار میلیارد ریال سرمایه گذاری نیاز باشد. ضمن اینکه علاوه بر ساخت راه آهن و ایستگاههای متعدد بین راه، به یک سرمایه گذاری سنگین برای ایجاد تأسیسات و امکانات تعویض بوژی در مرز ایران و آذربایجان نیز نیاز است. نیاز به منابع قابل ملاحظه در مقایسه با سرمایه گذاری انجام شده بابت راه آهن ۲۰۰ کیلومتری قزوین - رشت خودنمایی می کند. برای راه آهن قزوین - رشت با ۲۵ کیلومتر تونل، ۹ کیلومتر پل (با بزرگترین پل کشور به طول ۱۴۳۰ متر بر روی سد منجیل)، ۲۳ میلیون متر مکعب خاکبرداری و خاکریزی، ۱/۲۷ میلیون متر مکعب بتن ریزی، دارای ۹ ایستگاه و با ظرفیت ۱۰ میلیون تن بار و ۳ میلیون مسافر، کلاً "به قیمت روز"، حدود ۵۰ هزار میلیارد ریال سرمایه گذاری شده است.

از طرف دیگر با احداث این خط، کشور آذربایجان یک واسط ریلی بین ایران و روسیه می گردد که با توجه به وجود روابط نه چندان دوستانه فی مابین و همچنین اولویت دادن این کشور به منافع خود ، ممکن است همچون ترکمنستان همواره مانعی بر سر راه توسعه ی کامل روابط تجاری ایران با سایر کشورهای منطقه گردد.

بدین ترتیب با وجود تمامی مزایای قابل تصور اتصال رشت به آستارا، سرمایه گذاری برای این پروژه ی تقریباً بی سرانجام، به لحاظ اقتصادی فعلاً به صرفه به نظر نمی آید. و تا آینده ای نامعلوم که میزان بار بالفعل به طرز قابل توجهی فزونی گیرد و سرمایه گذاران مناسبی برای اجرای آن پیشقدم شوند، باید از هر گونه تزریق منابع عمومی به آن صرفنظر شود.

خط رشت- انزلی

مسیر رشت - کاسپین- انزلی به طول ۴۰ کیلومتر است. تاکنون زیرسازی آن ۵۳ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. تا پایان سال ۹۷ بابت این پروژه مبلغ ۲۶۷ میلیارد ریال جذب گردیده و در سال ۹۸ اعتباری به مبلغ ۸۹۲ میلیارد ریال داشته است. برآورد شده که با تأمین اعتباری به مبلغ ۵۶۰ میلیارد ریال، زیر سازی آن در سال ۹۹ به اتمام برسد. پیش بینی می شود که با تخصیص ۳۵۰ میلیارد ریال دیگر احتمالاً روسازی و احداث ایستگاه های پروژه هم به اتمام یابد.

اما هیچ معلوم نیست که چرا احداث خط راه آهن بسیار مهم قزوین- رشت باید ۱۱ سال طول بکشد و در همان حال طرح های بسیار کم منفعت تر، خیلی سریع تر از آن به اتمام برسند؟ از آنجایی که احداث راه آهن قزوین- رشت بدون اتصال به دریاچه ی خزر (از طریق مسیر رشت- انزلی) ارزش اقتصادی چندانی ندارد، هیچ توضیح موجهی برای عدم اتمام همزمان این دو خط وجود ندارد. لازم به یادآوریست که برای ایجاد یک دالان بین المللی پر ظرفیت، احداث یک خط ریلی در پسرکرانه، بدون پیش بینی نظام کشتیرانی مناسب در دریاچه ای بزرگ هم چندان کار ساز نیست.

(این نوشتار ادامه دارد)

سید منصور محمودی مشاور انجمن