

۱.۱.۱ رویکرد علمی نسبت به طرح های توسعه

قبل از آنکه به طرح های توسعه ی داخلی راه آهن پرداخته شود، لازم است که رویکردهای فعلی آن از طریق برخی از معیارهای علمی نقد گردد.

۱.۱.۱.۱ معیارهای کنونی انتخاب طرح ها و نحوه ی تخصیص اعتبارات به آنها

۱. بر اساس تعیین اهداف اشتباه

امروزه یکی از اهداف اشتباه، اتصال شبکه ی ریلی به مراکز استان ها تعیین شده است. احداث راه آهن که از امور زیربنایی پرطرفیت و بسیار سرمایه بر است، به جز برای اهداف اقتصادی (حمل بارهای انبوه) و خدمات اجتماعی (حمل مسافر انبوه) هرگز نمی بایستی به کار گرفته شود. اتصال شبکه ی ریلی به ارومیه یا سنندج که فاقد بار و مسافر انبوه است، جز ائتلاف منابع هنگفت ملی چیزی در بر ندارد. هنگامی که از مراکز بار و مسافر بزرگ خبری نیست، برای توسعه ی استانهای محرومی چون کردستان می بایست از دیگر طرحهای زود و پربازده برای ایجاد اشتغال ساکنین استفاده شود.

۲. مدرنیزه کردن راه آهن

چنین تصور می شود که اگر به تقلید از برخی راه آهن های پیشرفته ی اروپایی، و بدون در نظر گرفتن شرایط اقتصادی، اجتماعی و جغرافیایی کشور، یک طرح بسیار مدرن انتخاب شود، راه آهن ایران هم در جهان به عنوان راه آهنی مدرن مطرح می گردد. در صورتی که امر مدرنیزه کردن صرفاً یکی از ابزارهای دستیابی به اهداف اقتصادی- اجتماعی است و نه هدفی مستقل. استفاده از تجهیزات تراک بندی و ATC با اینکه بسیار مدرن و نسبت به افزایش ظرفیتی که ایجاد می کنند بسیار ارزان می باشد، در عین حال دارای کاربری مهم افزایش ایمنی هم هست. لذا اجرای چنین طرحهای مدرنی که در کارکرد راه آهن مؤثرتر باشد، مورد تأیید کارشناسان راه آهن قرار می گیرد.

از طرح‌های امروز راه آهن می بایست از خط سریع السیر قم- اصفهان نام برد که نه تنها دارای منافع اقتصادی- اجتماعی در خور توجهی نیست، بلکه با جذب مقادیر عظیمی از منابع کمیاب توسعه ی زیربخش ریلی، اتمام دیگر طرح‌های بسیار مفید را هم کند می نماید. قرار است که این طرح توسط یک شرکت چینی (CREC) به مبلغ ۵۷/۸ میلیارد یوان (معادل تقریبی ۸/۵ میلیارد دلار) ساخته شود. بخشی از آن به مبلغ ۱/۷ میلیارد یوان هزینه شده و طرح در کل پیشرفتی به میزان ۶ درصد دارد. با این مبلغ راه آهن می توانست طی یک برنامه پنجساله بخش بزرگی از مشکلات خود را رفع نماید. مثلاً در ازای فقط ۳ میلیارد یوان راه آهن می توانست ظرف سه سال نزدیک به ۲۳۰۰ کیلومتر از مسیر های پر تقاضا را دوخطه کند. و در ازای ۲ میلیارد یوان میزان ظرفیت تخلیه و بارگیری خود در اغلب مبادی و مقاصد بار را به چند برابر افزایش داده و در کل میزان حمل بار خود را به دو برابر افزایش دهد.

از طرف دیگر برخی از معضلات دنباله ی این خط سریع السیر یعنی تهران- قم همچنان به طور دقیق مطالعه و رفع نگردیده است. در بعضی از کشورهای صنعتی جهان هنوز احداث قطارهای سریع السیر مسافری توجه کافی نیافته است.

۳. بر مبنای محرومیت زدایی

بعد از جنگ جهانی دوم، روش محرومیت زدایی فقط بر اساس سرمایه گذاری در طرح های زود بازده و اشتغال زا صورت می پذیرد. اجرای طرح های سرمایه بر و کم اشتغال در این مناطق که عمدتاً فاقد زیرساختهای لازم برای توسعه هستند، یک اشتباه اقتصادی محسوب می شود. در زمینه احداث شبکه های راههای کشور از راه روستایی تا بزرگراه صرفه ی اقتصادی دارد. بخش مهمی از طرحهای ریلی مثل (راه آهن کرمان- زاهدان) عمدتاً بر این اساس مصوب و اجرا شده اند. لازم به یادآوریست، اگر به جای آن، طرح چابهار- زاهدان احداث می گردید، ضمن دستیابی به اهداف اقتصادی، محرومیت زدایی نیز به ثمر می رسیده است.

۴. بر اثر فشارهای سیاسی

ممکن است بر مبنای فشارهای سیاسی یک طرح فاقد توجیه فنی- اقتصادی در زمره ی طرح های مصوب قرار گیرد و در سالهای بعد تحت تأثیر همان فشارها، اعتباراتی به آن تخصیص داده شود. خاطر نشان می سازد که به دلیل فقدان طرحهای مصوب اولویت بندی شده در برنامه های پنجساله، همه ساله برای

تخصیص بودجه، بر مبنای زورآزمایی های سیاسی- اجرایی، سرنوشت طرحهای عمرانی بزرگ تعیین می شود.

۵. بر مبنای تقاضاهای استانی و محلی

در کلیه ی کشورهای پیشرفته، توسعه ی فرودگاهها، آزاد راهها و راه آهن به دلیل ظرفیتهای زیربنایی بسیار زیاد و همچنین نیاز به سرمایه گذاری های کلان، در سطح ملی و به صورت شبکه های بهم پیوسته مد نظر قرار می گیرند و از دخالت کردن مقامات محلی در این خصوص، جلوگیری به عمل آورده می شود. در حالی که تعداد زیادی از فرودگاههای بدون بازده و طرح های آنتنی راه آهن به دلیل تقاضا و مقتضیات محلی به تصویب رسیده و در حال ساخت می باشند.

۱،۱،۱،۲ نتایج حاصل از این نوع رویکردها

۱. بی توجهی به اولویت بندی طرح ها

در کشورها صنعتی، برای تمامی طرح هایی که از محل منابع ملی سرمایه گذاری می شوند، بر اساس معیارها و ضوابط علمی، اولویت بندی صورت می پذیرد و بر همین مبنا هم اجرای آنها به ترتیب و بر حسب بودجه های قابل تخصیص، تحقق می یابد. اما در زیربخش ریلی ایران، اجرای طرح ها نه بر مبنای معیارهای علمی و نه اولویت بندی دقیق انجام می پذیرد. دیده می شود که ناگهان یک طرح بدون داشتن هر گونه اولویت اجرایی وارد فهرست بلندبالای طرحهای توسعه ی ریلی شده و متأسفانه تعدادی از آنها با جذب منابع کافی اضطراری، به سرعت خاتمه می یابند (مانند هفت تپه- شوشتر یا برقی کردن تبریز- آذر شهر).

۲. تعداد زیاد طرح های در دست ساخت

در حال حاضر تعداد زیادی از طرح های توسعه ی ریلی وجود دارند که گروهی از مقامات پر نفوذ، وزیران، نمایندگان مجلس، استانداران، مقامات و مردم محلی مستمراً آنها را پیگیری می کنند. متأسفانه بسیاری از رسانه ها هم بدون آنکه از محتوای منافع ملی آنها باخبر باشند، به این هیاهوها دامن می زنند. برای درک این مهم، فقط کافی است به تعداد فراوان طرح های مصوب سازمان برنامه و بودجه و طرحهای در دست مطالعه فاز ۲ مربوطه مراجعه شود.

۳. دیده نشدن کلیه ی نیازهای طرحهای توسعه شبکه: در کشورهای پیشرفته کلیه نیازهای طرح اعم از ناوگان، تجهیزات تخلیه و بارگیری، انبار و بارانداز، ساختمانهای اداری، و غیره معین و در طرح گنجانده می شوند. بدین ترتیب پس از اتمام طرح، به طور هم زمان کلیه نیازها برآورده شده و طرح با حداکثر ظرفیت آماده ی بهره برداری می شود.

۴. تخصیص اعتبار ناچیز

با توجه به محدودیت اعتبارات ریلی و فشار فزاینده از طرف افراد یاد شده در بند بالا برای تخصیص اعتبار به طرح مربوطه، به ناچار در هر سال به هر یک از طرحهای انبوه مصوب، اعتباری ناچیز تعلق می گیرد که موجب گله و شکایت دائمی مقامات پیگیر و ناامیدی مردم از کارایی مسئولین کشور می گردد.

۵. طولانی شدن مدت اجرای طرح ها

هم اکنون بسیاری از طرح های در دست ساخت ریلی دارای قدمتی به میزان چند دهه می باشند. اگر میانگین اعتبارات سالانه هر طرح به نسبت کل اعتبار مورد نیاز آنها تقسیم شود، معلوم می گردد که چند دهه ی دیگر نیز تا اتمام آنها باقی مانده است. طبق معیارهای بین المللی، میانگین مدت زمان لازم برای شروع تا اتمام طرحهای سرمایه بر (برحسب مطالعات فنی- اقتصادی مربوطه)، بین ۳ تا ۷ سال است. هر یک سالی که بر مدت زمان اجرای هر طرح مصوب افزوده شود، به همان نسبت نیز مدت زمان برگشت سرمایه ازدیاد می یابد. خاطر نشان می سازد طبق محاسبات مالی، اگر مدت اجرای هر طرح فقط چند سال زیادتر شود، ممکن است دیگر طرح مزبور هرگز به بازدهی اقتصادی نرسد و این یک ضایعه ی ملی برای این گونه طرحها و مجریان مربوطه محسوب می شود.

۶. تغییر یافتن اهداف طرح

طولانی شدن مدت زمان مطالعات و اجرای طرحها، ممکن است که باعث ایجاد تغییرات مهم در اهداف طرحهای مصوب شود. مثلاً پس از طی شدن مدت طولانی از زمان شروع اجرای طرحها، فناوری های مورد نظر در مطالعات اولیه کهنه شده و می بایست در مشخصات فنی طرحها مجدداً تعدیل هایی صورت گیرد. حتی در این مدت ممکن است که مراکز بار و مسافر جابجا شود و مسیرهای اولیه، دیگر کارایی قبلی خود را از دست داده باشند.

گاهی مواقع بی توجهی دستگاه سازنده (شرکت ساخت و توسعه ی زیربنای کشور) به سیاستهای دستگاه بهره بردار (راه آهن) مشکلاتی را ایجاد می کند. مثلاً در یک برهه از زمان دستگاه بهره بردار سیاست دوخطه کردن سازه های فنی (پلها و تونلها) به هنگام ساخت خطوط جدید را به وزارتخانه پیشنهاد کرد که به تصویب رسید. بر مبنای این سیاست، هرگاه که مسیر یک خطه ی جدید پس از بهره برداری نتوانست پاسخگویی تقاضای حمل گردیده و نیاز به دوخطه شدن مسیر باشد، آنگاه امر دوخطه کردن فقط مشمول طولخط می شود.

اما ناگهان ملاحظه شد بر اساس یک دستور ساده، این سیاست به کناری نهاده شده و متعاقباً اقدام به دوخطه کردن کل مسیر میانه - تبریز شد. چنین کاری موجب گردید که اولاً هدف طرح یعنی یک خطه بودن مسیر تغییر کند و ثانیاً افتتاح طرح حداقل به مدت یک برنامه ی پنجساله به تعویق افتد. از این مسیر قطارهای باری عبور نمی کند و شاید تا سالها تقاضای حمل مسافر هم به ظرفیت دو خطه کردن نرسد.

۷. به دلیل تأخیرهای طولانی در اجرای طرح ها و کمبود اعتبارات، حدود یک دهه قبل دو سیاست نادرست اتخاذ گردیده است:

۷،۱. افتتاح هر قسمت از خط در فاصله ی بین دو شهر و در نتیجه افتتاح مکرر یک طرح در زمانهای مختلف. این موضوع باعث ایجاد تقاضای بیجا و فشار زیاد محلی برای راه اندازی زود هنگام قطارهای مسافری می گردد که به دلیل ناکافی بودن تعداد مسافری، هزینه های زیادی را برای راه آهن به بار می آورد.

۷،۲. افتتاح شدن طرح فقط پس از ساخت خطوط و سالن ایستگاه ها، عدم ساخت و تجهیز کلیه ی اجزای طرح در همان ابتدا، واگذاری اعتبار برای اتمام آنها به مدت فقط چند سال پس از افتتاح و سپس رها کردن طرح بدون داشتن کلیه ی تجهیزات و امکانات مورد نیاز. اینکار باعث می شود که دستگاه سازنده از حجم اعتبارات تخصیصی به طرح کاسته و بار مالی مربوطه را به بهره بردار منتقل کند.

۸. گران شدن اجرای طرح ها

پرداخت قطره چکانی تخصیص اعتبارات، بلاتکلیفی و منتظر ماندن پیمانکاران و فشار آوری روز افزون به مسئولین اجرایی برای دریافت مطالبات، معطلی و بیکاری موقتی کارگران و کارکنان کارگاه های اجرایی، جابجایی های ناخواسته تجهیزات کارگاه ها، تورم قیمتها و افزایش تعدیل های هنگفت سنواتی، گران شدن

مصالح و اراضی مورد نیاز طرح حین ساخت از جمله مواردیست که اجرای پروژه ها را نسبت به مطالعات انجام شده بسیار گرانتر می کند.

چنین رفتارهایی سبب می گردد که از یک طرف پیمانکاران برای جبران بخشی از زیانهای وارده به حساب سازی در صورت وضعیت های خویش روی بیاورند. از طرف دیگر گاهی دولت مبالغی را فقط بابت این گونه معطلی ها پرداخت می کند، بدون آنکه پیشرفت واقعی فیزیکی صورت گرفته باشد. اگر قیمت تمام شده ی طرحها به قیمت ثابت محاسبه شود، آنگاه این افزایش سنگین هزینه ها نسبت به برآوردهای اولیه به خوبی مشخص می گردد.

۱،۱،۳ معیارها علمی انتخاب طرحها برای تخصیص اعتبارات

ایجاد خطوط جدید

۱. بازنگری و انطباق یافتن ارقام طرح های توسعه خطوط با میزان تقاضا و سطح سرمایه گذاری های واقعی

در بسیاری از مطالعات فنی- اقتصادی راه آهن، بدون هرگونه پشتوانه ی علمی، میزان تقاضای بار و مسافر تعیین شده اغراق آمیز و بر عکس آن میزان سرمایه گذاری ها مورد نیاز اندک تعیین می شوند. در این صورت طرح مربوطه دارای توجیه می گردد. در بسیاری از این مطالعات، برای تعیین میزان تقاضای واقعی، حتی از مدل‌های شناخته شده ی جهانی که امر بررسی را تسهیل می سازد، بهره گیری نمی شود. ضمن اینکه بررسی کارشناسی هر یک از آنها بسیار وقت گیر، پیچیده و نیاز به تعداد زیادی کارشناسان خیره دارد.

یکی از روشهای راستی آزمایی شاخص ها، ارقام و مبالغ مطالعات طرحهای اقتصادی، درگیر کردن اشخاص و بانکهای خصوصی (بدون هرگونه اعمال نفوذ مقامات) است. زیرا آنها با ملاحظه ی تمامی جنبه های پر اهمیت، لحاظ هزینه های جانبی، تعیین میزان ریسک سرمایه گذاری و بر مبنای ارقام و مبالغ واقعی، مطالعات را مورد بررسی قرار می دهند. هنگامی که سوددهی طرح توسط سرمایه گذاران بخش خصوصی مورد تأیید قرار گیرد، آنگاه می توان از محل منابع عمومی بر روی آنها سرمایه گذاری نمود. چنین راهکاری نیاز به استفاده از مدل‌های سرمایه گذاری مشارکتی دارد. بدیهی است برای بررسی طرحهایی با منافع اجتماعی (نظیر حمل مسافری)، می بایست بر مبنای منافع اقتصادی (و نه مالی) امکانسنجی شوند. از آنجایی که عمده خطوط ریلی ایران با کاربری دوگانه ی باری و مسافری می باشند، سهم سرمایه گذاری طرح بابت حمل مسافری باید از محل منابع عمومی تأمین شود.

۲. توسعه ی خطوط در راستای یکی از روشهای افزایش سطح تقاضا

۲,۱. امکان ایجاد ارتباط با دالان های بین المللی: چنانچه توسعه ی شبکه ی ریلی ایران در جهت اتصال به شبکه های بین المللی قرار گیرد و امکان حمل بین المللی (واردات، صادرات و ترانزیت) فراهم شود، ضمن تأمین تقاضای کافی، ممکن است که ارزآوری مناسبی هم برای راه آهن به ارمغان آورد.

۲,۲. انتقال بار و مسافر از خطوط بسیار پرتردد به آن: کم کردن بار ترافیکی خطوط بسیار پرتردد شبکه ی موجود و انتقال بخشی از آن به خط جدید، می تواند یکی از اهداف توسعه ی خطوط باشد.

۲,۳. از طرف دیگر باید موضوع انتقال بار و مسافر از جاده به ریل هم مد نظر قرار گیرد. از آنجایی که میزان مصارف انرژی، قطعات یدکی و اراضی و همچنین هزینه های جانبی حمل جاده ای نسبت به ریلی بسیار سنگین تر است و برتری راه آهن بدین لحاظ برای مسئولین محرز می باشد، این انتقال در راستای مصالح ملی قابل توجیه است.

۲,۴. کم کردن فاصله از مبادی به مقاصد بار و مسافر: چنانچه با احداث یک خط بتوان فاصله ی حمل را کوتاه تر نمود، به دلیل افزایش قدرت رقابت راه آهن در برابر حمل جاده ای، میزان تقاضای حمل نیز به تناسب بهبود می یابد.

۲,۵. اتصال به مراکز عمده ی بار و مسافر: اگر خطی واجد شرایط دسترسی به مراکز عمده بار یا مسافرانبوه باشد، می بایست در فهرست گزینه های توسعه قرار گیرد.

۳. ایجاد ارتباطات شبکه ای و بین شبکه ای

۳,۱. خطوط باید به گونه ای توسعه داده شوند که به جای ایجاد تعداد زیادی خطوط آنتنی کم فایده (به نسبت سرمایه گذاری انجام شده)، در قالب شبکه ای از مسیرهای بهم پیوسته گسترش یابند.

۳,۲. در توسعه ی خطوط ریلی، لازم است به امر اتصال به شبکه های سایر شیوه های حمل و نقل در هاب های تعیین شده در آمایش سرزمین، توجه شود.

ارتقاء ظرفیت خطوط موجود

۱. تعیین اولویت طرحها بر حسب بالاتر بودن نسبت درآمد به سرمایه گذاری

مبلغ درآمد حاصل از اجرای هر طرح پس از بهره برداری، به میزان ظرفیت ایجاد شده (توسط سرمایه گذاری مربوطه) بستگی دارد. از آنجایی که در برخی از مسیرها به سبب فقدان تقاضای مؤثر، از محل ظرفیت های ایجاد شده درآمد چندانی حاصل نمی گردد، بنابراین در صورت کسر به جای میزان ظرفیت ایجاد شده، مبلغ درآمد قابل تحقق منظور می گردد تا در اولویت بندی پروژه ها اشتباهی رخ ندهد.

۱.۱. بررسی طرح به لحاظ درآمدی (بالا بودن ارقام صورت کسر)

۱.۱.۱. ظرفیت سازی در خطوط بسیار پرترددی که دیگر جوابگوی تقاضای موجود نباشد.

۱.۱.۲. ظرفیت سازی در جایی که تقاضای بالفعل بالا یا انتقال حمل بار و مسافر از جاده ای به ریلی وجود داشته باشد.

۱.۲. بررسی طرح به لحاظ سرمایه گذاری (پایین بودن ارقام مخرج کسر)

۱.۲.۱. انتخاب مسیرهایی با کمترین سازه های فنی و با کمترین شیب و فراز و قوس.

۱.۲.۲. انتخاب مسیرهایی به لحاظ کمتر بودن سطح سرمایه گذاری ها بابت توسعه ی ظرفیت ایستگاه های مربوطه

۱.۲.۲.۱. به لحاظ میزان افزایش ظرفیت مورد نیاز هر ایستگاه بر حسب خطوط (تعمیری، مانوری، پارکینگ، خط مثلث، تجاری و غیره).

۱.۲.۲.۲. به لحاظ میزان خرید و نصب علائم الکتریکی، تأسیسات و امکانات، تجهیزات تخلیه و بارگیری، تعمیرگاه ها و غیره.

طبقه بندی و اولویت گذاری

✓ افزایش ظرفیت خط عمدتاً توسط یکی از پنج طریق گشایش ایستگاه ها، اصلاح مسیر، دوخطه کردن، تراک بندی و ATC و بالاخره برقی کردن مسیر، امکان پذیر است.

✓ به لحاظ نسبت میزان درآمد به سرمایه گذاری، بهترین گزینه ها به ترتیب: گشایش ایستگاه ها، تراک بندی و ATC، دو خطه کردن، اصلاح مسیر و برقی کردن است.

بنابراین تا ایستگاه های بین راه گشوده نشده باشند، نباید به دو خطه کردن آن مسیر روی آورد. ضمن اینکه تراک بندی در صورت دو خطه کردن مسیر بازده اقتصادی دارد، پس باید اجرای آن را پس از دوخطه کردن قرار داد. یا اینکه تا مسیری دو خطه و تراک بندی و اصلاح مسیر نشده باشد، نباید به برقی کردن آن اقدام نمود.

✓ بدین ترتیب اولویت بندی اقتصادی به ترتیب گشایش ایستگاه ها، دو خطه کردن، تراک بندی و ATC، اصلاح مسیر و برقی کردن است.

البته در این رابطه استثناهایی هم وجود دارد. مثلاً در بعضی از خطوط کوهستانی (نظیر شمال)، شاید برقی کردن مسیر از دوخطه کردن آن به لحاظ سهولت، سرعت پیشرفت فیزیکی و میزان سرمایه گذاری به صرفه تر باشد.

طبق مطالعاتی که در سال ۹۱ صورت گرفته، کلیه ی طرح های توسعه ی ظرفیت خطوط موجود بر اساس همین معیارها رتبه بندی و اولویت گذاری شده اند. متأسفانه با وجود تأیید کارشناسی این معیار در سطح وزارتخانه ی متبوع، باز هم نفوذ مسئولین باعث گردید که طرح های کم بازده در اولویت قرار داده شوند. مثلاً به جای دو خطه کردن تربت حیدریه به بافق که مسیر حمل بارهای انبوه معدنی سنگان و ترانزیتی سرخس است و با کمبود شدید ظرفیت مواجه می باشد، طرح کم بازده دو خطه کردن قزوین - میانه در اولویت اجرا قرار گرفته است.

انتخاب گزینه ها

۱. بهترین گزینه: مطلب مهم اینست که در انتخاب طرحهای توسعه (خطوط جدید یا موجود) ممکن است هر طرح یک یا دو مزیت یاد شده را در بر داشته باشد. ولی اصل اساسی در انتخاب گزینه ها، مقایسه مزایای آنها با یکدیگر و همچنین مقایسه مجموعه امتیازات هر یک با تمامی گزینه های رقیب است. بدین ترتیب به دلیل محدودیت شدید منابع (مالی، زمانی و اجرایی) در گزینش طرحها، نمی توان از خوب یا خوبتر سخن گفت، بلکه با توجه به مقدورات باید بهترین گزینه را انتخاب نمود.

۲. توسعه ی منطقه ای: اگر دو طرح رقیب دارای شرایط مساوی بوده و اعتبار برای اجرای همزمان آنها محدود باشد، لازم است که با نگاهی به منافع ملی، طرحی را برگزید که در توسعه ی منطقه ی ذیربط نقش مهمتری را داشته باشد.

در مطالب بعدی این نوشتار، هنگامی که درباره ی طرحهای توسعه ی داخلی بحث می شود، می بایست معیارهای مزبور مد نظر قرار گیرند.

۱,۱,۱,۴ وضعیت اقتصادی کشورهای منطقه

در ابتدای مبحث توسعه ی خطوط ریلی لازم است که به طور خلاصه به وضعیت اقتصادی مجموعه کشورهای درگیر کلیه ی دالانهای شمالی- جنوبی (به عنوان همکار یا رقیب)، پرداخته می شود. ارقام و مبالغ جداول بر حسب جمعیت و تولید ناخالص داخلی (حسب قدرت خرید یا Purchase Power Parity p.p.p) طی سال ۲۰۱۸ ارائه شده است. یادآور می شود مقادیر جمعیت به میلیون نفر و تولید ناخالص ملی به میلیارد دلار است.

کشورهای دارای مرز مشترک زمینی با ایران

کشور	جمعیت	تولید ناخالص ملی
پاکستان	۲۰۲	۱۰۵۹
افغانستان	۳۳.۳	۶۵.۳
ترکمنستان	۵.۲	۹۳.۲۷
آذربایجان	۹.۷۵	۱۶۷.۹۱
ارمنستان	۳	۲۶.۵۶
عراق	۳۸.۱۴	۶۱۲
ترکیه	۷۹.۸۱	۱۷۵۶
جمع	۳۷۱.۲	۳۷۸۰.۰۴

همانگونه که در جدول فوق مشاهده می شود، به جز کشور ترکیه، اکثر کشورهای منطقه با وجود داشتن منابع غنی معدنی یا کشاورزی، از بنیه ی اقتصادی نسبتاً ضعیفی برخوردارند. کشور آذربایجان طی قرن ۲۱ توانسته با استفاده از سرمایه گذاریهای خارجی و انجام اصلاحات اقتصادی، به رشد مناسبی دست یابد و به تدریج از زیر نفوذ روسیه خارج گردد. ضمناً، این مجموعه کشورها، عمدتاً دارای تراکم جمعیتی نسبتاً بالایی بوده و لذا درآمد

سرانه ی اندکی دارند. بدین ترتیب کشور ایران می تواند در زمینه ی انتقال محصولات برخی از آنها به دیگر نقاط مورد نظرشان فعالیت کرده و از این طریق دست بالا را در میان آنها داشته باشد.

کشورهای دارای مرز مشترک دریایی در شمال با ایران		
کشور	جمعیت	تولید ناخالص ملی
روسیه	۱۴۴.۵۵	۳۹۰۰
قزاقستان	۱۸.۱	۴۶۰
جمع	۱۶۲.۶۵	۴۳۶۰

این دو کشور از موقعیت اقتصادی نسبتاً مناسبی برخوردارند. دولت روسیه تمایل دارد که مبادلات بازرگانی با کشورهای منطقه خلیج فارس، هند و آسه آن را با واسطه ی حمل زمینی ایران به شدت گسترش دهد و ضمن انتقال کالاهای صادراتی و وارداتی کشور خود، کالاهای آنها را به اروپای شمالی یا سایر نقاط ذیربط ترانزیت نماید. اما روسیه مخالف هر گونه خط لوله ی نفت و گاز رقیب به سمت اروپاست. ضمن اینکه روسیه با انعقاد یک قرارداد تاریخی سعی داشته تا بخش مهمی از نفت و گاز چین را از طریق خط لوله های عظیم و به قیمت‌های ارزان تأمین کند و با کشورهای منطقه ی خلیج فارس به رقابت برخیزد. قزاقستان نیز به لطف منابع غنی خود و همچنین با انجام یک سری اصلاحات اقتصادی توانسته رشد مناسبی را در دهه ی اخیر تجربه کند.

(این نوشتار ادامه دارد)

سید منصور محمودی مشاور انجمن