

## ۱ بازارهای شرق آسیا و اروپا

مطلب بسیار مهم اینست که برای پیوند یافتن هر یک از دو بازار حوزه‌ی خلیج فارس و همچنین حوزه‌ی شمالی اقیانوس هند (کشورهای عضو آسه آن و هند) به روسیه و اروپا، دالان‌های عبوری از ایران که تا کنون به آنها پرداخته شده، تماماً از نوع شمالی- جنوبی بوده اند. اما دو بازار بزرگ شرق آسیا و اروپا در منتهی الیه حوزه‌ی عظیم اوراسیا واقع شده اند، لذا اغلب دالان‌های بزرگ زمینی بین المللی که از سوی مجامع جهانی تعریف شده‌اند، از نوع شرقی- غربی هستند. در این قسمت به معرفی مهمترین آنها پرداخته می‌شود. ضمن اینکه درباره‌ی امکان قرار گرفتن دالان شرق- غربی ایران در مسیرهای تماماً زمینی دو بازار چین و اروپا بحث می‌گردد.

خلاصه ای از مشخصات این دو بازار بزرگ در سال ۲۰۱۹، به شرح زیر است:

- حجم مبادلات تجاری کشورهای عضو اتحادیه‌ی اروپایی با کشورهای عضو آسه آن حدود ۱۲۵/۱ میلیارد یورو (واردات) و ۸۵/۵ میلیارد یورو (صادرات) بوده است
- حجم مبادلات تجاری کشورهای عضو اتحادیه‌ی اروپایی با کشور چین ۳۶۲ میلیارد یورو (واردات) و ۱۹۸/۳ میلیارد یورو (صادرات) بوده است.
- حجم کل تجارت بین این دو بازار بالغ بر ۷۷۱ میلیارد یورو می‌باشد.

در نظر است که بخش کوچکی از این مبادلات تجاری از طریق راههای زمینی (جاده ای و ریلی) صورت پذیرد. این نوشتار بر آن می‌باشد که آیا از این خوان بزرگ، بهره ای هم نصیب حمل و نقل ریلی کشور ما می‌شود؟

### ۱.۱ راه ابریشم (یک کمربندی، یک راه)

به منظور ایجاد راههای ارتباطی (زمینی- دریایی) مابین شرق آسیا- اروپا، در سال ۲۰۱۳، طرح بلند پروازانه‌ی راه ابریشم از طرف رئیس جمهور فعلی چین پیشنهاد شده است. کشور چین با در دست داشتن مقام اولی تجارت خارجی در سطح جهان و به عنوان موتور محرکه‌ی اقتصاد بین الملل، برای این پروژه‌ی عظیم (که بازار ۳ میلیارد نفری حدود ۶۵ کشور با ۳۰ درصد تولید ناخالص جهانی و یک سوم تجارت جهانی را در بر می‌گیرد)، اهداف تجاری بزرگی را طرح ریزی کرده و ۳۰۰۰ شرکت غول آسای خود را برای اجرای آن به کار گرفته است.

بدین ترتیب چین در نظر دارد تا با یک سرمایه گذاری ۴ تا ۸ هزار میلیارد دلاری، چهار مسیر زمینی و دریایی را به عنوان راههای ابریشم به جهان مدرن معرفی کند. سرمایه گذاری برای مرحله اول توسعه‌ی ظرفیت حمل مسیره‌های اولیه‌ی جاده‌ی ابریشم بین ۵۰ تا ۱۰۰ میلیارد دلار برآورد شده بود.

در بعضی از این طرح‌ها، کشورهای شرق آفریقا و اقیانوسیه نیز از طریق کمربند دریایی مد نظر قرار گرفته اند. شاهراه‌های دریایی شامل ارتقاء ظرفیت بندرگاه‌های بزرگ کشورهای اندونزی، ویتنام، کامبوج، تایلند، میانمار، بنگلادش، سریلانکا، مالدیوز، پاکستان در شمال اقیانوس هند و سودان و جیبوتی در شرق این اقیانوس است که همچون دانه‌های مروارید انتخاب شده اند تا برای توسعه‌ی روابط با جهان، پایگاه‌های تجاری مستحکمی را برقرار کنند.

در طرح عظیم زمینی منطقه‌ی اوراسیا، ابتدا قرار بود که کمربندی شمالی از شرق آسیا به روسیه و قزاقستان و اروپا، کمربندی میانی از آسیای مرکزی و خلیج فارس و کمربندی جنوبی هم در مسیر چین به آسیای جنوب شرقی، آسیای جنوبی و اقیانوس هند گذر کند.



اهداف اصلی ابراز شده از طرف دولت چین، چند جانبه گرایی و ایجاد یک جهان چند قطبی است. اهدافی که علناً هژمونی آمریکا را به چالش می‌کشد. در واقع طرح‌های یک کمربندی- یک راه، در مقابله با تفاهم نامه‌ی تجاری T.P.P. به محوریت آمریکا مطرح گردیده است. در طرح مزبور قرار بود ۳۰ کشور حوزه‌ی اقیانوس آرام

(شامل کشورهای غرب قاره‌ی آمریکا همراه با کشورهای شرق آسیا و اقیانوسیه) بدون لحاظ چین یک بازار مشترک تشکیل دهند. ضمن اینکه کنترل جریان مواد اولیه‌ی حیاتی نظیر انرژی، مس و نیکل به سمت چین در اختیار آمریکا باقی مانده است. ولی به خاطر پیشدستی چین در سرمایه گذاری‌های سنگین در اکثر کشورهای مزبور و بلا اثر شدن نقشه‌ی طراحی شده، اخیراً طرح مزبور توسط رئیس جمهور فعلی آمریکا (ترامپ) کنار گذاشته شده است. در صورتی که طرح یک کمربند یک راه به خاطر دستاوردهای بزرگش همچنان مورد توجه چین و شرکای ذیربط قرار دارد.

اگر چه کمربندی مرکزی که سرتاسر چین را در می‌نوردد، به دلیل مشکلات پیچیده‌ی دینی و نهضت‌های جدایی طلب (تبتی‌ها و ترک‌های ایالت سین کیانگ) با مشکلاتی روبروست، ولی تلاش می‌شود تا با توسعه‌ی این مناطق و بهبود رفاه مردم از ناخرسندی‌های محلی تا حدی کاسته شود. در واقع جاده‌ی ابریشم یک راه چاره برای حل یک معضل قدیمی پیشنهاد شده است. در این رابطه تلاش می‌شود که ابتدا در شش کشور آسیای مرکزی شامل افغانستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، قزاقستان سرمایه گذاری شود تا زمینه برای ایجاد شاهراه ابریشم و گسترش مبادلات اقتصادی فی مابین فراهم شود. کشور چین در نظر دارد به کشورهای در حال توسعه و نهادهایی که در مسیر جاده ابریشم قرار دارند، مبلغ ۹ میلیارد دلار کمک‌های اقتصادی ارائه نماید.

ضمن اینکه کشورهای اروپایی نیز خود مشوق امر متعدد شدن مسیرهای اتصال دهنده‌ی جمهوری‌های تازه استقلال یافته به جهان خارج می‌باشند تا بدینوسیله بتوانند انحصار کنترل اقتصاد این کشورها توسط دولت‌های چین و روسیه را شکسته و به راحتی به بازارهای بکر آنها دست یابند. ولی عقب ماندگی‌های سیاسی- اقتصادی این جمهوری‌ها و تضادهای مختلف فی مابین و اخذ عوارض سنگین حمل کالا از یکدیگر، مشکلاتی را به وجود آورده که باعث گردیده است تا راههای جدید میانبری در حوزه‌ی همین کشورها نیز احداث شوند. بدین ترتیب کشورهای بلوک غرب و چین برای ترغیب سرمایه گذاری در زیرساختهای ریلی و جاده‌ای این منطقه هم راستا بوده و منافع مشترکی دارند.

اما استقبال بی مه‌لای از سرمایه گذاری‌های توسعه‌ای، اگر قبلاً به میزان سودآوری مناسب آنها اندیشیده نشود، گاهی چندان به صلاح کشور پذیرنده‌ی سرمایه نیست. از خاطر نباید برود که در کشورهای در حال توسعه بارها اتفاق افتاده که یک کشور پروژه‌های زیربنایی با بهره‌وری اندک را برای سرمایه گذاری پیشنهاد داده است. ولی پس از افتتاح آنها، درآمدهای حاصله حتی برای پوشش مبالغ بازپرداخت اصل و بهره‌ی بالای اقساط بدهی‌ها هم

کفایت نمی‌کند. هنگامی که بر اثر افزایش تعداد پروژه‌ها، حجم بدهی‌ها هم بالا می‌رود، آنگاه کشور سرمایه‌پذیر مجبور می‌شود که یا مجدداً وام دریافت کند یا اینکه به کشور سرمایه‌گذار یک امتیاز راهبردی واگذار کند.

با اعمال نفوذ برخی از مسئولین و توسط زیر بخش ریلی ایران، پروژه‌های متعددی از این دست پیشنهاد شده که خوشبختانه به دلیل تحریم‌ها تاکنون اجرایی نشده‌اند. از نشانه‌های بارز ضعف بهره‌وری این گونه طرح‌های پیشنهادی ایران اینست که هیچیک از آنها در قالب BOT قابل اجرا نیستند و اجرای اغلب آنها را به کشورهای چین از طریق EPC و فاینانس پیشنهاد داده‌اند. یعنی به دلیل بازده اندک این گونه پروژه‌ها، کشور سرمایه‌گذار تمامی منافع اجرایی (دریافت بهره‌ی سنگین، صادرات مواد و مصالح، ایجاد اشتغال و ...) را به خود اختصاص داده، ولی ریسک آنها را به هیچ‌وجه نمی‌پذیرند.

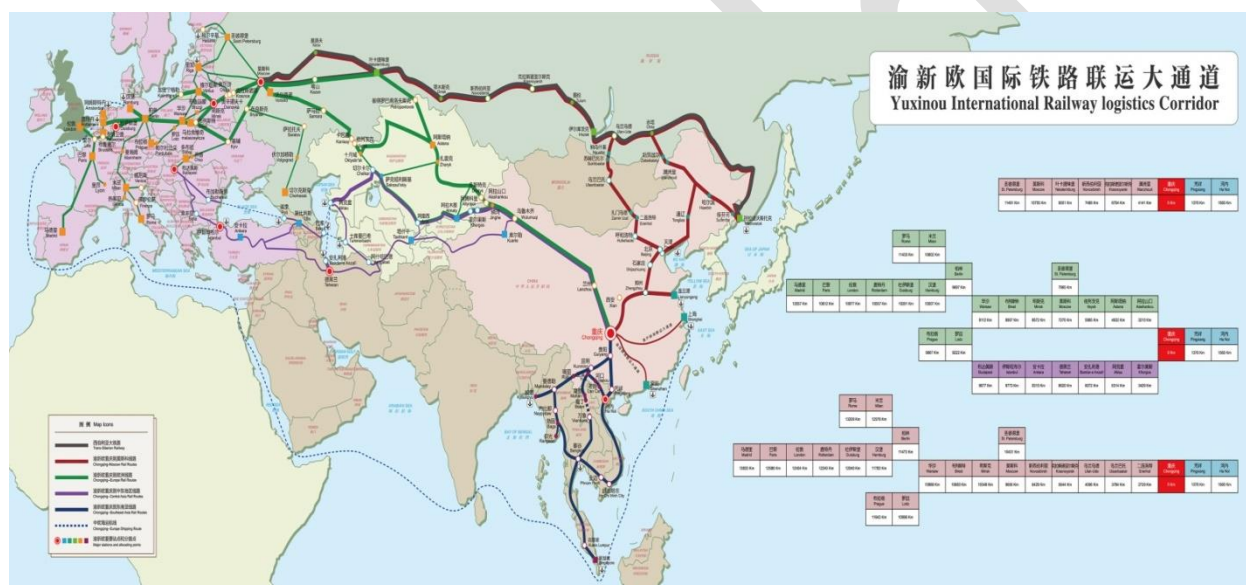
## ۱.۲ دالان‌های ریلی ترانزیتی شرقی - غربی بین‌المللی عبوری از کشورهای شمالی ایران

طبق طراحی پیشنهادی اولیه در سال ۲۰۱۳، قرار بود که راه اصلی ابریشم زمینی از ایران بگذرد. ولی در حال حاضر مهمترین و اصلی‌ترین دالان‌های ریلی شرقی - غربی ارتباط دهنده‌ی بازار بزرگ کشورهای شرق آسیا و چین با بازار اروپا، دو شبکه‌ی بسیار پر ظرفیت شامل: راه آهن سراسری سیبری در شمال و دیگری دالان میانی چین - قزاقستان است.

نکته‌ی جالب توجه اینست که در راستای دالان‌های بین‌المللی مزبور، مدیران راه آهن کشورهای دیگر، به وسیله‌ی افزایش مستمر ظرفیت شبکه ریلی و ارتقاء سطح بازرگانی خود، در حال توسعه‌ی دالان‌های ترانزیتی ملی می‌باشند. از مهمترین آنها می‌توان به دالان ریلی عبوری قزاقستان در شمال دریای خزر به سمت اروپا و دیگری از میانه‌ی دریای خزر شامل بنادر قزاقستان (اوکتاو) یا ترکمنستان (ترکمن باشی) در شرق دریای خزر و آذربایجان (باکو) در غرب دریای خزر و از آنجا گرجستان (باتومی) در دریای سیاه یا ترکیه (استانبول) اشاره کرد. کشورهای مزبور با سرمایه‌گذاری‌های زیاد و مستمر بر ظرفیت این دالان‌های تازه تأسیس می‌افزایند. زیرا چنانچه درکشورشان یک دالان بزرگ بین‌المللی ایجاد شود، این دالان با خود گسترش مبادلات تجاری، درآمد ارزی و فناوری را به ارمغان می‌آورد. صد افسوس که تاکنون راه آهن ایران هیچ توجهی به این گونه مسائل نداشته است.

## ۱,۲,۱ راه آهن سراسری سیبری

یکی از این دالان‌های عظیم ریلی است که از بندر ولادی وستوک روسیه در نزدیکی‌های شبه جزیره کره شروع شده و مستقیماً به اروپای شمالی وصل می‌شود. کشورهای کره جنوبی، ژاپن و تایوان عمدتاً از این دالان استفاده می‌کنند. کالاهای شمال شرقی چین نیز از طریق شاهراهی که در سه نقطه (یکی از آنها از مسیر مغولستان) به دالان ترانزیتی ترانس سیبری وصل می‌شوند، جابجا می‌گردند. علاوه بر آن، از شاهراه دیگری که پس از عبور از سرتاسر کشور چین، با واسطه‌ی کشور قزاقستان، در دو نقطه‌ی دیگر به این دالان متصل می‌گردند، کالاهای وارداتی و صادراتی چین منتقل می‌گردند.



ظرفیت دالان ترانزیتی شرقی- غربی ترانس سیبری، که در حال تبدیل شدن به یکی از منابع اصلی درآمد فدراسیون روسیه است، به سرعت مراحل رشد مداوم خود را سپری می‌کند. در نقشه‌ی بالا میزان ظرفیت شبکه ریلی بر حسب ضخامت خطوط نشان داده شده است. ملاحظه می‌شود که ظرفیت خطوط کشورهای چین و روسیه بسیار زیاد و قزاقستان و تعدادی از کشورهای اروپا متوسط است. به ظرفیت مسیرهای منتهی به ایران توجه شود که تا چه حد محدود می‌باشد.

دلیل توسعه‌ی حمل و نقل ریلی در قالب دالان‌های شرقی- غربی، سرعت حمل و کاهش وابستگی مبادلات تجاری به حمل دریایی (که ممکن است در آینده با مخاطراتی همراه باشد)، است. اما سرعت حمل به تنهایی کارساز نیست و باید قیمت‌ها نیز تا حدی رقابتی شود.

کالاهای کانتینری در مسیرهای لایپزیک (آلمان)- ترانس سبیری- شنیانگ(چین) ۲۳ روزه و مسیر لُدز (لهستان)-ترانس سبیری- شنگ دو (چین) ۱۴ روزه طی می‌شوند. اخیراً قطارهایی از لندن به سمت چین کالاهای لوکس، دارو، شراب و آلات موسیقی را ۱۴ روزه طی کرده‌اند. در شرایط کنونی پیش‌بینی می‌شود که حمل ریلی اوراسیا حداکثر بتواند تا حد یک تا دو درصد از کل حمل جهانی در مسیرهای موازی را به خود اختصاص دهد که بخشی از این مقدار ناشی از کاهش سهم حمل و نقل‌های دریایی و هوایی است.

حمل کانتینرها توسط رقیب دریایی، با قیمتهایی بسیار ارزان ولی با مدت زمانی بین دو تا سه برابر حمل ریلی سبیری، از شرق آسیا به اروپا حمل می‌شوند. یک کانتینر ۴۵ فوتی، از شرق آسیا به غرب اروپا طی ۳۵ تا ۴۲ روز و با مبلغ ۴۰۰۰ دلار از طریق دریا حمل می‌شود. در حالیکه حمل ریلی همان مسافت را طی ۱۴ روز می‌پیماید. بُعد مسافت شرق آسیا به شمال اروپا برای قطارهای باری حدود ۴۰۰۰ کیلومتر کمتر از همتای دریایی است. در حال حاضر عمده کالاهای حمل شده در این مسیرها از نوع قطعات یدکی و کالاهای مصرفی است.

فاصله‌ی بین مسکو تا شرق آسیا حدود ۹۳۰۰ کیلومتر است. از طرف دیگر فاصله‌ی بین مراکز تولید و مصرف چین تا غرب اروپا قریب ۱۲۰۰۰ کیلومتر است. در یک رکورد گیری، مدت زمان حمل از چین، مغولستان، ترانس سبیری وهامبورگ ۱۵ روزه (و با میانگین سرعت سیر ۹۰۰ کیلومتر در روز) طی شده است. در حال حاضر ادعا می‌شود که میانگین سرعت سیر غالب قطارها حدود ۷۰۰ کیلومتر در روز است. اما میانگین مدت سیر از ژاپن و تایوان به اروپا به واسطه وجود یک حمل دریایی مازاد، کمی بیشتر می‌باشد.

کرایه‌ی حمل یک کانتینر ۴۰ فوتی از یوکوهامای ژاپن به لهستان ۲۸۲۰ دلار (قریب ۱۲/۸ سنت با ازای هر تی ای یو- کیلومتر یا به تقریب کمتر از مبلغ ۰/۸۵ سنت با ازای هر تن- کیلومتر) است. اتصال بوسان کره جنوبی به روتردام هلند به کمینه‌ی ۱۶ روز تنزل داده شده که ۸۰۰ دلار به ازای هر کانتینر صرفه جویی به عمل می‌آید. خاطر نشان می‌سازد که کرایه‌ی حمل هر کانتینر ۴۵ فوتی به ازای هر روز ۲۸ دلار است. بدین ترتیب مابه‌التفاوت کرایه حمل کانتینر ۴۵ فوتی در این مسیر قریب ۵۹۰ دلار می‌گردد. این مبالغ و مدت زمانهای حمل بنا بر نوع مسیر، فصل سال و شرایط مختلف دیگر مرتباً تغییر میکند و کاملاً قابل استناد دقیق نیست.

مشکل بزرگ قطارهای عبوری از مسیرهای شمال قزاقستان و سیبری، هوای بسیار سرد منطقه است که حمل برخی از کالاها را ناممکن می‌سازد. راه آهن سراسری سیبری به لحاظ کوتاهی مسیر و نبود کشورهای مختلف برای تعویض بوژی و انجام تشریفات گمرکی متعدد، به ویژه برای دسترسی به اروپای شمالی، بسیار موفق تر از

سایر دالان‌های رقیب عمل کرده است. ولی فصول سرد، عوامل یخبندان (مضر برای برخی کالاها) و برف (راهبندان در بعضی نقاط شبکه ریلی)، شبکه‌ی مزبور را به حمل فقط انواع خاصی از کالاها و به فصول گرم محدود کرده است.

## ۱,۲,۲ دالان زمینی سراسری میانی شرقی - غربی آسیا

مسیر رقیب برای دالان قطارهای سراسری سیبری، دالان سراسری چین است. این دالان پس از عبور از ایالات شرقی چین (سین کیانگ) در نقاط مرزی آلاشنگو و خورگاس به مرز کشور قزاقستان متصل می‌شود. در منتهی الیه غرب چین، یک خط انشعابی نیز به سمت جنوب درکاشغر نزدیک مرز قرقیزستان کشیده شده است. این مسیر می‌بایست با طی حدود ۲۷۰ کیلومتر در سلسله جبال مرتفع فرغانه به قره سو قرقیزستان برسد. احداث آن به دلیل کوهستانی بودن منطقه به ۲ میلیارد دلار سرمایه گذاری نیاز دارد. ضمن اینکه، کشور قرقیزستان یکی از فقیرترین کشورهای جهان است و مبادلات تجاری چندانی در انتظار چین نیست.

دالان اصلی میانی، در آنسوی نقطه‌ی مرزی چین به دروژپای قزاقستان می‌رسد. در ادامه و از میانه‌ی راه قزاقستان یک خط به سمت شمال کشیده شده و به راه آهن سراسری سیبری می‌پیوندد تا از آنجا به شمال اروپا متصل گردد (نشان داده شده در نقشه‌ی قبلی). دالان دیگر پس از عبور از کشور قزاقستان، با گذر از "شمال" دریاچه خزر و دریای سیاه، از مسیر نسبتاً کوتاهی به اروپای مرکزی می‌رسد. این دالان که خود از چندین کشور و مسیر مختلف تشکیل شده، برای اهداف نسبتاً خاص منطقه‌ای (کشورهای قزاقستان، جنوب روسیه و همسایه‌های اروپای شرقی) مورد استفاده قرار می‌گیرد و به طور مستمر در حال گسترش ظرفیت حمل می‌باشد. مسیر سوم (نقشه‌ی زیر) مستقیماً به بندر اکتاو قزاقستان یا ترکمن باشی ترکمنستان وصل می‌شود و از آنجا به باکو (آذربایجان)، باتومی (گرجستان) و ترکیه امتداد می‌یابد و در نهایت کشورهای حوزه‌ی دریای سیاه و اروپای جنوبی را پوشش می‌دهد.



مسیر دیگر هم قرار است که از کاشغر به قرقیزستان و ازبکستان و سپس به همین بنادر میانه‌ی دریای خزر متصل گردد.

دالانی که به دریاچه‌ی خزر می‌رسد، محدودیت‌های ناشی از سرمازدگی دالان‌های شمالی‌تر را ندارد. ولی محمولات در راستای گذر از دریاچه‌ی خزر و دریای سیاه و رساندن آنها به اروپای شرقی و جنوبی، می‌بایست شاهد چند مرحله تخلیه و بارگیری بوده و همچنین قطارها یک تا سه مرحله‌ی تعویض بوژی را طی کنند. همین موضوع باعث محدودیت ظرفیت این دالان می‌شود. ضمن اینکه کشتیرانی منظم در دریاچه‌ی خزر در تمامی فصول سال برای شناورهای کوچک و حتی متوسط به سادگی مقدور نیست.

یکی از مشکلات مهم حمل کالا بین چین و اروپا (با عرض خطهای استاندارد) در دوسوی این دالان‌های شرقی- غربی، گذر از کشورهای CIS (با عرض خط عریض) می‌باشد. برای تعویض بوژی وقت و هزینه‌ی زیادی باید صرف شود که حمل ریلی را در رقابت با سایر شیوه‌های حمل و نقلی تضعیف می‌کند. اما در آزمایشاتی که اخیراً برای تعویض کانتینر از یک قطار (با عرض استاندارد) به قطار دیگر (با عرض عریض) انجام گردیده، توسط به کار بردن تجهیزات مدرن (جرثقیل‌های دروازه‌ای بزرگ به تعداد واگنهای قطار)، ظرف مدت ۴۷ دقیقه اینکار صورت پذیرفته است. بدین ترتیب با استفاده از حمل کانتینری و تجهیزات مدرن، مشکل اجرایی و هزینه‌های مربوطه‌ی تعویض بوژی تقریباً حل گردیده است. البته هنوز برای حمل مایعات (مثل سوخت)، کالاهای یخزده (مانند گوشت) و کالاهای خطرناک در مسافتات طولانی و سردسیر، نمی‌توان به راحتی از کانتینر استفاده نمود.



## دالان شرقی - غربی (بخش غربی دریاچه‌ی خزر)

در دهه‌های اخیر دالانهای نوین شرقی و غربی از چین، به سوی ترکیه و گرجستان ایجاد شده است. جمهوری آذربایجان از طریق گرجستان به دریای سیاه راه می‌یابد. همان طور که قبلاً عنوان شد، ارتباط بین کشورهای دو سوی دریای خزر به وسیله ایجاد خطوط کشتیرانی کارآمد، تقریباً میسر شده و در حال بهبود است. ضمن اینکه در نظر بوده که کشورهای شرق دریای خزر توسط چند خط لوله‌ی بزرگ از ترکمن باشی به باکو و از آنجا با دو خط لوله‌ی نفتی باکو - تفلیس - جیهان (در سواحل جنوبی ترکیه) و باکو - تفلیس - سوپسا (در شرق دریای سیاه) و همچنین یک خط لوله‌ی گاز باکو - ارزروم - بلغارستان به دریاهای سیاه، مدیترانه و سرزمین اروپا دست یابند. (نقشه‌ی زیر)



از طرف دیگر، خط آهن ترکیه در کارس (قارص) به تفلیس و از آنجا به باکو متصل شده است (طبق نقشه‌ی زیر). این خط آهن شرقی - غربی، می‌تواند رقیب اصلی راه آهن شرقی - غربی ایران باشد. زیرا این خط آهن جدید، محدودیت ظرفیت دریاچه وان ترکیه با سقف یک و نیم تا دو میلیون تن بار در سال (که مورد استفاده‌ی مسیر ایران است) را ندارد.

خاطر نشان می‌سازد که ترکیه در قرن ۲۱ با شعار پان ترکیسم و توسعه‌ی مراودات فرهنگی - اقتصادی تمایل دارد تا نفوذ خود بر کشورهای تازه استقلال یافته در شرق و غرب دریاچه‌ی خزر را گسترش بخشد. مسئولین بلند پایه‌ی این کشور سعی دارند تا ترکیه را به پل بزرگی مبدل سازند تا از طریق دریای مدیترانه و گرجستان،

اروپا را به کشورهای آذربایجان و از آنجا به شرق دریای خزر متصل کنند. البته تا زمان موفقیت کامل، همچنان حمل و نقل جاده‌ای ایران به عنوان یک پل ظرفیت، کشورهای دو طرف دریاچه خزر را به هم پیوند می‌دهد. در راستای توسعه‌ی هر چه بیشتر ظرفیت مسیر دریاچه‌ی خزر، کشورهای مربوطه مرتباً برای حمل و نقل ایران موانع غیر تعرفه‌ای ایجاد می‌کنند تا بدین وسیله بازرگانان را از نامطمئن بودن دالان ایران آگاه سازند.



نقش راه آهن شرق- غربی ایران به عنوان پل ارتباطی بین چین و شرق آسیا با اروپا (که در نقشه‌ی اولیه یک کمر بند، یک راه ملحوظ گردیده بود)، به سبب دالانهای رقیب به کلی کمرنگ شده است. از این پس باید با تلاشهای جدی مسئولین این نقش به تدریج تقویت شود.

### **چالش رقابت دالان‌های ریلی شرقی- غربی ایران با دالان‌های عبوری از کشورهای شمالی**

در ابتدا قرار بود که بنا بر سابقه‌ی تاریخی راه ابریشم و همچنین طبق طرح راهبردی یک کمر بندی یک راه، دالان اصلی قرن بیست و یکمی از شمال ایران عبور کند. اما با اینکه طرح یک کمر بند یک راه در سال ۲۰۱۳ مطرح شده است، کشور ایران تا سال ۲۰۱۸ موضوع را جدی نگرفته و به آن توجهی ننمود. در این سال نیز در سطح وزارت امور خارجه تفاهم نامه‌ای به امضاء رسیده است. در حالیکه دولت چین برای انجام یک معاهده‌ی راهبردی برد- برد با کشورهای مربوطه، خواهان امضای آن در سطح دولت و تصویب آن در مجالس قانونگذاری کشور ذینفع است. سایر کشورهای منطقه به ویژه روسیه و قزاقستان با جدیت تمام نه تنها در رابطه با این

ابتکار، بلکه در چارچوب پیمان شانگهای، روابط تنگاتنگی را با کشور چین برقرار کرده‌اند. آنها ضمن سرمایه‌گذاری در سیستم‌های مختلف حمل و نقل زمینی و انتقال انرژی توسط خطوط لوله، دالانهای کشور خود را به سطح بین‌المللی ارتقاء بخشیده‌اند.

در حالی که ایران و چین دو کشور اصلی تشکیل‌دهنده‌ی جاده‌ی ابریشم باستانی بوده‌اند، و هم‌اکنون نیز سطح روابط سیاسی-اقتصادی دو کشور خوب توصیف می‌شود، معلوم نیست چرا کشور ایران برای پیوستن به این ابتکار، همچنان تعلل می‌ورزد. متأسفانه هنوز ایران رسماً به برنامه‌ی راهبردی یک کمربندی یک راه نپیوسته است و نتیجتاً نمی‌تواند انتظار سرمایه‌گذاری ارزنده و واگذاری یک نقش مهم ترانزیتی به راه آهن ایران را هم داشته باشد. اخیراً شنیده شده که دولت‌های ایران و چین به طور پنهان یک معاهده‌ی مهم را به امضاء رسانده‌اند. امید است که این پیمان در جهت پیوستن به طرح یک کمربندی یک راه باشد.

یادآور می‌شود که کشور ترکیه طی سه دهه‌ی گذشته عمدتاً با تکیه بر ایجاد دالان‌های انرژی و حمل و نقل و همچنین توسعه‌ی جهانگردی شاهد چنین رشد خیره‌کننده‌ای بوده است. ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی عالی خود حتماً می‌بایست به درآمدهای حاصل از ایجاد دالانهای بین‌المللی پر رونق چشم بدوزد.

همانگونه که قبلاً اظهار شد، کشور ایران در حال حذف شدن کامل از دالان‌های بین‌المللی شرقی-غربی موسوم به اوراسیا است. هنگامی که کشورهای شمالی ایران در پی راه اندازی دالان‌های بزرگ انرژی و حمل و نقل از میانه‌ی دریایچه‌ی خزر بودند، هم‌تایان ایرانی صرفاً نظاره‌گر و منفعل باقی ماندند. حالا راه اندازی یک دالان تماماً ریلی موازی با آن دالان از طریق ایران بسیار دشوار گردیده است. زیرا هم‌اکنون ایران برای سرمایه‌گذاری در دالان جدید خود، باید دست همکاری به سوی همان کشورهای منتفع از دالان عبورکننده از میانه‌ی دریایچه‌ی خزر یعنی قزاقستان، ترکمنستان و ترکیه دراز کند. ضمن اینکه این سرمایه‌گذاری (به ویژه برای ترکیه) سود زیادی هم در بر ندارد. از طرف دیگر یقیناً کشور آذربایجان با اعمال فشارهای مختلف خواهان عدم همکاری آنان در این رابطه خواهد شد.

(این نوشتار ادامه دارد)

**سید منصور محمودی - مشاور انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی**