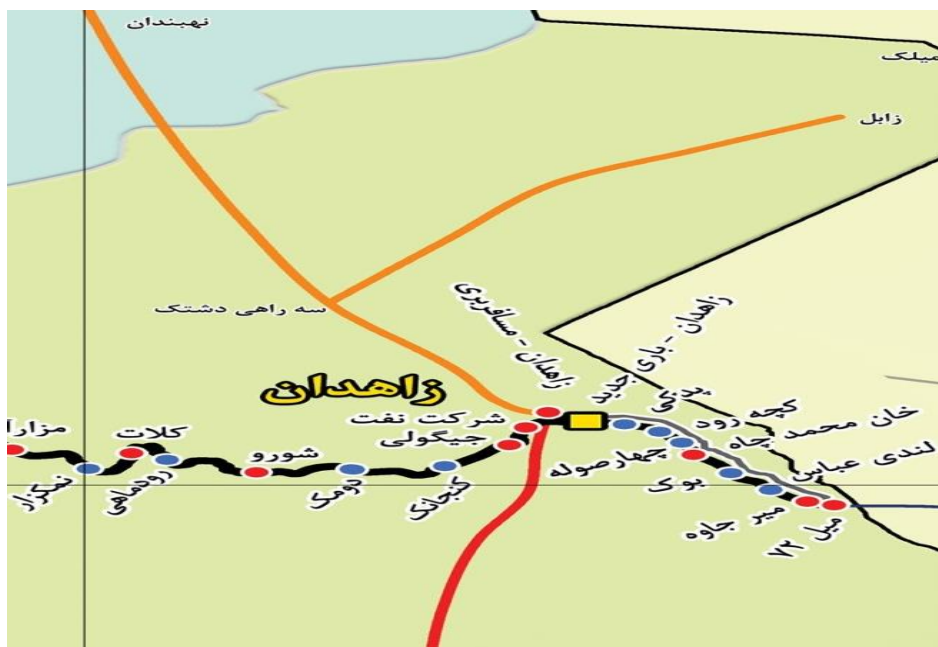


۱.۱ دالان بندرچابهار به سمت افغانستان (جنوب یا شمال آن)

در حال حاضر راه آهن ۶۳۵ کیلومتری چابهار- زاهدان با یک تأخیر بیست ساله در حال ساخت است. تاکنون زیر سازی آن ۶۰ درصد و کل طرح ۴۳ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. پیمانکار آن قرارگاه خاتم الانبیاء است و از طرف مسئولین قول داده شده که با تزریق منابع کافی از محل صندوق توسعه ملی، احداث خط به زودی به اتمام برسد. این طرح که از مناطق کوهستانی عبور می کند دارای تونلها و پلهایی به ترتیب به طول ۶/۸ و ۶/۷ کیلومتر، احجام عملیات خاکی و بتن ریزی به ترتیب برابر ۷۵/۶ و ۱/۵ میلیون متر مکعب است. بابت این طرح که در سال ۸۹ شروع شده مبلغ ۱۴ هزار میلیارد ریال هزینه گردیده و به ۶۶ هزار میلیارد ریال دیگر نیاز دارد. با توجه به میزان اعتبارات جذب شده و باقیمانده و همچنین میزان پیشرفت فیزیکی آن، به نظر می رسد حداقل دو تا سه سال دیگر کامل خواهد شد.

اما این محور تا زمانی که به یک دالان بین المللی متصل نگردد، به تنهایی بازدهی بسیار اندکی دارد. در راستای اتصال آن به دالانهای بین المللی یا مراکز عمده ی بار، قرار است که این محور به سمت شمال کشور امتداد یابد. طبق مطالعات انجام شده، کمی بالاتر از زاهدان به سمت شمال، خط به دو شاخه تقسیم می شود، یک شاخه به سمت مرز شرقی (میلک) و دیگری به سمت شمال (یونسی) امتداد می یابد (نقشه ی زیر). دالان چابهار- زاهدان- سه راهی دشتک- زابل- میلک در مرز جنوبی افغانستان از اهمیت اقتصادی- امنیتی فوق العاده ای برخوردار است. دالان دیگر از سه راهی دشتک به نهبندان، بیرجند، قائن، گناباد و ایستگاه یونسی (در میانه ی مسیر فعلی راه آهن تربت حیدریه- جندق) متصل می گردد.



این دالان شمالی جنوبی حائز قابلیت‌های متعدد زیر است:

۱. حرکت قطارها از ایستگاه یونسی به سمت شمال می‌تواند به سوی کاشمر و سرخس (ترکمنستان) تداوم یابد. از سرخس یک دالان بین المللی با گذر از کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان به شبکه‌ی ریلی چین متصل می‌شود.

۲. کشور هندوستان به منظور ایجاد روابط مستحکم اقتصادی با افغانستان و استخراج معادن عظیم به ویژه سنگ آهن آن، به احداث این دو مسیر (از چابهار به میلک در جنوب یا شمتیغ و هرات در شمال افغانستان) توجه زیادی دارد.

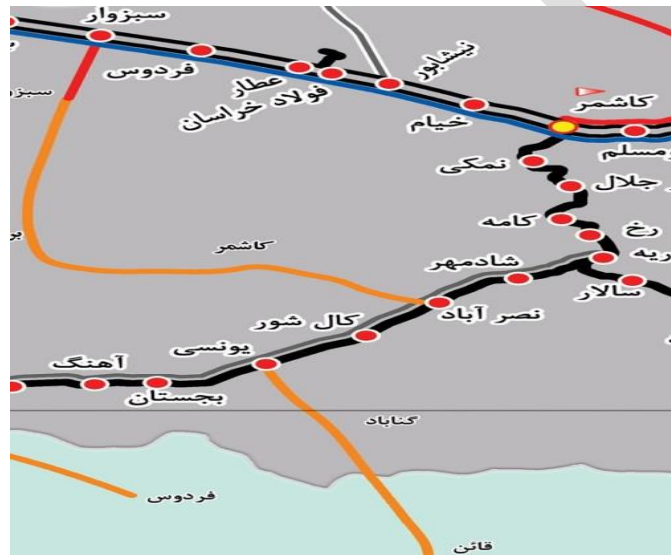
۳. همان‌گونه که قبلاً عنوان گردیده، از طریق این دالان شمالی- جنوبی می‌توان کالاهای ترانزیتی را از ایستگاه کال شور (نصرآباد) به اینچه برون جابجا کرد.

در باره‌ی دو بند اول و دوم متعاقباً با تفصیل بیشتری بحث خواهد شد.

۱,۱,۱ محور زاهدان - بیرجند - گناباد - یونسی

همانطور که قبلاً توضیح داده شد، مسیر چابهار- زاهدان- سه راهی دشتک محور مشترک چهار دالان مهم آتی راه آهن ایران خواهد بود، دو دالان به سمت افغانستان (در جنوب میلک و در شمال شمتیغ) و دو دالان به

سمت ترکمنستان (به سمت سرخس در جنوب شرقی و اینچه برون در جنوب غربی آن). از طرف دیگر با اتصال زاهدان به یونسی، به فاصله یک یا دو ایستگاه راه آهن، چهار راهی بسیار مهم ایجاد می‌شود: دالان گرگان- بجنورد- سبزوار- کال شور(نصرآباد)، محور تربت حیدریه- کال شور(نصرآباد)، محور بافق- یونسی و دالان چابهار- زاهدان- یونسی (نقشه‌ی زیر).



در حد فاصل بین زاهدان به یونسی سه شهر بیرجند، قائن و گناباد قرار دارند. ضمن اینکه با احداث این دالان، بخش مهمی از مصالح اجتماعی و امنیتی شرق کشور نیز برآورده می‌گردد. این طرح دارای سازه‌های فنی و عملیات خاکی زیادی نیست. هم اکنون زیر سازی قطعه‌ی یک گناباد به یونسی و قطعه‌ی چهار زاهدان به زابل در دست اجرا بوده و مجموعاً ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. کل طرح به ۹۳ هزار میلیارد ریال اعتبار نیاز دارد.

در حال حاضر بابت افزودن یک یا دو انشعاب یا تغییر بخشی از مسیر بیرجند- یونسی، سه پیشنهاد داده شده است:

۱. با احداث یک انشعاب ۱۶۰ کیلومتری از قائن (یا گناباد)، این محور به خواف وصل گردد تا طول مسیر معادن سنگ آهن سنگان به چابهار ۲۴۰ کیلومتر کوتاه‌تر شود.

۲. انشعاب ذکر شده‌ی بند بالا را می‌توان پس از خواف امتداد داده تا به سرخس برسد.

۳. مسیر اصلی از گناباد به بعد به جای اتصال به یونسی، مستقیماً به سمت مشهد کشیده شود.



از طرف دیگر بعضی از کارشناسان پیشنهاد کرده‌اند که محور چابهار- زاهدان- خواف را می‌توان راهکاری برای جایگزینی امر دو خطه کردن محور موجود تربت حیدریه- بافق محسوب نمود. آنها چنین استدلال می‌کنند که اگر چه نیاز به سرمایه‌گذاری برای احداث مسیر جدید (زاهدان- یونسی) به دلیل لزوم احداث ایستگاه‌ها و نصب ارتباطات و علائم الکتریکی حدود ۵۰ درصد بیشتر از طرح دوخطه کردن (تربت حیدریه- بافق) است، اما مزایای بسیار بیشتری نسبت به آن را دارد:

- ✓ امکان اتصال به میلک برای راه اندازی دالان جنوبی افغانستان.
- ✓ اتصال سه شهر شرق ایران به شبکه‌ی ریلی.
- ✓ ارتقاء سطح امنیت منطقه‌ی شرقی کشور.
- ✓ با احداث انشعاب قائن- خواف، طول مسیرهای "خواف- زاهدان" و "تربت حیدریه- بافق" اختلاف زیادی با یکدیگر نخواهند داشت. اما انتقال یک بار ترافیکی شدید (سنگ آهن و محصولات معدنی مربوطه) از بندر عباس (منطقه‌ی ای با تراکم تردد بسیار زیاد) به چابهار (یک بندر اقیانوسی با مزایای فراوان) از اهمیت بسیاری برخوردار است.

بنابراین چنانچه حمل بارهای معدنی به خط جدید منتقل شود، نیار مقطعی به دوخطه کردن مسیر مزبور تقریباً منتفی می‌شود.

ولی در پاسخ به این استدلال چنین عنوان می‌شود که:

○ علاوه بر اینکه میزان سرمایه گذاری بابت ساخت دالان بزرگ چابهار- یونسی بسیار بیشتر از دوخطه کردن کاشمر- بافق است، تجربه نشان داده سرعت دو خطه کردن مسیرهای موجود بسیار بیشتر از سرعت احداث خطوط جدید است.

○ بارهای معدنی به سمت کارخانجات فولاد واقع در اصفهان و همچنین بخشی از بارهای ترانزیتی ورودی از سرخس (به دلیل امکانات خاص بندر عباس)، به ناچار باید از مسیر تربت حیدریه- بافق عبور کنند.

○ بر اساس برآوردهای ایمیدرو برای برنامه‌ی هفتم توسعه کشور، میزان تقاضا برای حمل ریلی محمولات سنگ آهن و محصولات معدنی (کنسانتره و گندله) منطقه‌ی سنگان به مرز ۱۰ میلیون تن می‌رسد. ممکن است در شرایط عادی ۴۰ درصد از این تولیدات، از نوع صادراتی باشد و لذا ظرفیت محور چابهار- یونسی به دلیل یک خطه بودن محور و لزوم حمل بارهای ترانزیتی، جوابگوی آن نیست.

○ محور کاشمر- بافق هم اکنون با مشکل کمبود شدید ظرفیت (نسبت به تقاضای فزاینده‌ی حمل) روبروست. هم اکنون در مسیر تربت حیدریه- طبس ۱/۴ و در مسیر طبس- جندق ۳/۲ میلیون تن کسر ظرفیت نسبت به تقاضای حمل وجود دارد. منوط نمودن امر دوخطه کردن به ساخت این دالان جدید، احتمالاً راه آهن را تا مدت‌های طولانی با مشکلات حمل بار و مسافر و تنگناهای کسب درآمد روبرو می‌سازد.

لذا با عنایت به موارد یاد شده‌ی فوق، اولویت بالای دوخطه کردن این محور راهبردی (کاشمر- بافق) باید همچنان محفوظ باقی بماند.

همانگونه که قبلاً ذکر شد، پیشنهاد دیگر اینست که می‌بایست دالان جدید به جای اتصال به یونسی، مستقیماً به مشهد وصل شود. قدرت سیاسی استدلال کنندگان چنان زیاد بوده است که فعلاً نام مقصد نهایی را مشهد نهاده‌اند، با این شرط که این خط می‌تواند از گناباد هم بگذرد. اما دلایل مخالفان پیشنهاد اتصال مستقیم به مشهد به شرح زیر است:

✚ باید اذعان کرد که دالان بزرگ چابهار- زاهدان- یونسی، کاربری مسافری چندانی ندارد و حرکت حداکثر یک زوج قطار مسافری در روز برای رفع نیاز مردمان شرق ایران بیش از کفایت است. بنابراین به لحاظ حمل و نقل مسافر، اتصال مستقیم به مشهد کارایی چندانی ندارد.

✚ همان گونه که قبلاً شرح داده شد، اتصال به یونسی علاوه بر توجه به حمل بار و مسافر به سمت مشهد و سرخس، برای حمل بار و مسافر به سمت گرگان و اینچه برون نیز کاربری خواهد داشت.

✚ توپوگرافی منطقه‌ی شمال شرقی کشور (نقشه‌ی زیر) حاکی از آنست که برای احداث خطوط اتصال دهنده‌ی دالان پیشنهادی (مسیرهای گناباد- مشهد یا خواف- سرخس)، نیاز به اجرای سازه‌های فنی و عملیات خاکی سنگین دارد. بنابراین به جای افزودن مبالغ زیادی به حجم سرمایه‌گذاری‌های برآورد شده‌ی قبلی بابت احداث این دالان طویل (چابهار- زاهدان ۶۲۰ کیلومتر و زاهدان یونسی ۷۵۰ کیلومتر)، فعلاً بهتر است شکیبایانه برای ساخت و بهره برداری از بقیه‌ی این دالان راهبردی منتظر ماند، تا متعاقب افتتاح، تصمیم‌گیری مناسب انجام پذیرد.

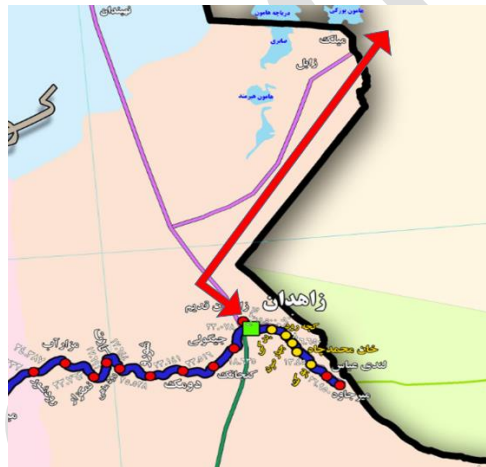


در رابطه با احداث دالان زاهدان- یونسی پیشنهادهای زیادی وجود دارد که موارد ذکر شده اهم آنها بوده است. ولی کشمکشهای سیاسی زیادی برای تغییر مسیر این دالان مهم ملی همچنان وجود دارد.

۱,۱,۲ محور زاهدان - میلک

مشارکت کشور هند در توسعه بندر شهید بهشتی بندر چابهار، بر اساس اهداف سه گانه‌ی دسترسی به مناطق زیر انجام می‌شود:

- جنوب افغانستان از طریق راه آهن زاهدان - میلک.
- شمال افغانستان از طریق راه آهن خواف - هرات.
- کشورهای شمالی ایران در شرق دریای خزر.



کشور هندوستان تمایل دارد که به توسعه بندر مهم چابهار کمک کند تا بدین وسیله به منابع عظیم نفت و گاز ایران و همچنین معادن کشورهای شمالی و شرقی ایران دسترسی پیدا کند. در رقابت با چین که به توسعه بندر گوادر پاکستان مبادرت کرده، هند در نظر دارد که پس از رفع تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران، ۸۵۰ میلیون دلار در بندر چابهار و پس کرانه‌ی آن شامل راه و راه آهن سرمایه‌گذاری کند. تا بدین ترتیب، ایران نیز صاحب بندری با عمق آب زیاد گشته که آن را برای پذیرش کشتی‌های بزرگ حمل کالا و تجارت بین‌المللی آماده می‌سازد. امری که به وابستگی به دوبی به عنوان واسطه کشتیرانی خاتمه می‌دهد. مهمتر اینکه، نقش برجسته‌ی چابهار برای اتصال به افغانستان و کشورهای شمال شرقی ایران، مستقیماً بخشی از ظرفیت بندر عباس را به عنوان یک هاب بزرگ تخصصی برای ایجاد دالان اصلی حمل و نقل به روسیه و شمال اروپا آزاد می‌نماید.

دولت ایران در سال ۱۳۸۹ برنامه چند میلیارد دلاری احداث راه آهن چابهار- زاهدان- بیرجند- یونسی با دو انشعاب زابل- میلک واقع در مرز افغانستان و ایرانشهر - فهرج (برای اتصال به شبکه ریلی در نزدیکی بم) را در برنامه بلند مدت کشور منظور کرده است. خاطر نشان می‌سازد، انشعاب ایرانشهر- فهرج به دلیل فقدان بار و مسافر کافی، ارزش اقتصادی ندارد و لازم است برای آن سرمایه گذاری نشود. دولت هند در نظر دارد که در طرح بزرگ زاهدان- زابل- میلک مشارکت و سرمایه گذاری کند. قرار است که راه آهن ایران به جاده‌ی پر ظرفیتی متصل شود که این جاده به منطقه‌ی مملو از معادن بزرگ و غنی کوتل حاجیگک در کوه بابا واقع در ایالت بامیان (واقع در مرکز افغانستان و در نزدیکی کابل) منتهی می‌شود. این منطقه دارای ۱,۸ میلیارد تن سنگ آهن (با خلوص کربن ۶۲ درصد و به ارزش بسیار بالا) است. ضمن اینکه به استخراج معادن بسیار بزرگ سنگ آهن واقع در نزدیکی هرات نیز نظر دارد.

کار بر روی احداث یک جاده‌ی پر ظرفیت چابهار- میلک- زرنج- دلارام در حال پیشرفت است (نقشه‌ی زیر). زرنج که قرار است به یک هاب بزرگ جاده ای در آن سوی مرز میلک مبدل شود، با بیش از ۱۶۰ هزار نفر جمعیت، در ایالت نیمروز افغانستان قرار دارد. آزادراه ۲۱۳ کیلومتری زرنج- دلارام توسط هندوستان در حال ساخت است. در واقع احداث این آزادراه، با یک کمک ۷۱۵ میلیون دلاری از سوی کشور هند به افغانستان انجام می‌پذیرد. کنسرسیوم فولاد هند در حال کشف معادن آهن در منطقه‌ی حاجیگک است و لذا دولت هند در حال نهایی کردن طرح احداث جاده و خط آهن ۹۰۰ کیلومتری از بندر چابهار به ایالت بامیان می‌باشد. ایران نیز به کمک هندوستان در حال نوسازی جاده چابهار- میلک و ساخت یک پل در همین مسیر است.



البته طرح‌های بلندپروازانه‌ی هند برای استخراج معادن افغانستان و عبور مواد معدنی از جنوب آن کشور، نیازمند حل و فصل جنگ‌های خانمان سوز بین طالبان و دولت افغانستان است. دولت هند، از دولت آمریکا خواسته است که با استفاده از نفوذ خود در منطقه، وساطت کرده و صلح را به افغانستان باز گرداند.

۱،۱،۳ تحولات فناورانه در حمل و نقل

قبل از آنکه به بخش‌های بعدی پرداخته شود، لازم است که در اینجا به موضوع مدرنیزه شدن سیستم‌های مختلف حمل و نقل اشاره شود. بدون بکارگیری این سیستم‌ها، امکان موفقیت در ایجاد دالان‌های بین‌المللی تقریباً غیر ممکن است. زیرا دالان‌های رقیب با انجام اصلاحات مستمر و سرمایه‌گذاری‌های سنگین، موجب ساده‌تر، سریع‌تر و ارزان‌تر شدن حمل در دالان‌های خود می‌شوند. بنابراین، درجا زدن به منزله‌ی سپردن حمل و نقل ترانزیتی به رقبای فعال‌تر خود می‌باشد.

رشد حمل و نقل در دالان‌های بین‌المللی دریایی و زمینی با رشد حمل‌کانتینری گره خورده است. این موضوع عمدتاً بنا بر دلایل زیر است:

○ در بسیاری از مرزها و پایانه ها، محمولات (عمدتاً کانتینری) بر حسب شیوه یا نوع حمل و نقل (Intermodal -multimodal) جابجا می گردند (مانند جابجایی از دریایی یا جاده ای به ریلی و بالعکس یا مابین یک نوع وسیله نقلیه مثلاً ریلی به ریلی با عرض خطهای متفاوت).

○ حمل کانتینری تقریباً برای جابجایی انواع محمولات به جز بارهای فله ای معدنی، محمولات خرد غیر قابل بسته بندی مناسب و کالاهای حجیم یا بسیار سنگین، کاربری گسترده ای یافته است.

○ با استفاده از آن، موضوع توقف در گمرکات واقع در مرزها نیز به تناسب آسان تر می شود.

○ قابلیت عبور کانال های دریایی و ظرفیت بنادر جهان نسبت به پذیرش کشتی ها و لاینرهای کانتینربر، به لحاظ تعداد و حجم، مرتباً افزایش می یابد. اخیراً یک کشتی غول آسا به طول ۴۰۰ و عرض ۶۱ متر با قدرت حمل ۲۴۰۰۰۰ کانتینر استاندارد، راه اندازی شده است.

○ کانتینری کردن باعث ارتقاء حمل کالا در سه بُعد سرعت، ایمنی و صرفه جویی می گردد.

با توجه به این مزایا، راه آهن های دنیا نیز به تبع سایر شیوه های حمل و نقل به این سو گرایش بسیار یافته اند. به گونه ای که در راستای ارتقاء کانتینری کردن، سرمایه گذاری های سنگینی در پروژه های ریلی جهان انجام می شود تا ضمن افزایش سرعت حمل قطارهای کانتینری، از هزینه حمل نیز به تناسب کاسته شود. برای این کار عموماً در دو زمینه جداگانه فعالیت می گردد:

❖ تجمیع فرایندها:

- صدور بارنامه در یک زمان و مکان (در مبدأ).
- تک پنجره ای شدن دیوانسالاری، تسهیل و کاهش فرایندهای اداری مربوط به تخلیه و بارگیری و تشریفات گمرکی.

❖ سرمایه گذاری به منظور:

- تسریع در افزایش ظرفیت های حمل زیرساخت دالان ها بین مبادی و مقاصد.
- کاهش زمان تخلیه یا بارگیری از طریق بکارگیری تجهیزات پیشرفته.
- کاهش زمان توقف محمولات بابت تعویض وسیله نقلیه یا تغییر عرض خط و همچنین انجام تشریفات گمرکی.

به عنوان مثال روند حرکت عمومی در این زمینه به گونه ایست که در گذر از مرزهایی با عرض خط متفاوت، به جای انجام فعالیت دشوار و زمانبر تغییر بوژی، به سمت جابجایی کانتینرها پیش می‌رود. امروزه به کمک تجهیزات پیشرفته و سامانه‌های مکانیزه، مسئله‌ی بارگیری و تخلیه نیز به شدت تسهیل گردیده است. ترانستینرهای بسیار پر ظرفیت و سریع ویژه‌ی جابجایی کانتینر، جرثقیل‌های RTG عظیم برای انواع کالاهای مکنده‌های قوی مخصوص کالاهای دانه‌ای نظیر غلات، جملگی این امکان را فراهم می‌کنند تا محدودیت‌های ناشی از موارد زیر با سرعت زیاد در نور دیده شوند:

• تعویض نوع وسایل نقلیه‌ی آبی، هوایی، زمینی (جاده ای و ریلی).

• عبور از مرزها (ناشی از تغییر عرض خطها و تشریفات گمرکی).

چنین امکانات و تسهیلاتی موجب رونق گرفتن بسیاری از دالانهای بین الملل زمینی شده که قبل از آن برای رقابت با شیوه‌های همتا، چنین شرایطی مهیا نبوده است.

پرسش هایی که در اینجا در باره‌ی راه آهن ایران قابل طرح می‌باشد اینست که:

< با وجود روند رو به رشد حمل کانتینری در جهان (و حتی در بنادر و حمل و نقل جاده ای کشور)، چرا راه آهن ایران در زمینه‌ی توسعه‌ی ظرفیتهای حمل کانتینری اینچنین ضعیف عمل می‌کند؟

این موضوع با نگاهی به سهم ناچیز حمل کانتینری راه آهن از کل حمل کانتینری زمینی کشور طی سالهای گذشته، به خوبی مشخص می‌شود. طی دو دهه‌ی گذشته راه آهن به جز ارائه‌ی تخفیف در تعرفه‌های حمل، هیچ فعالیت درخور توجهی نشان نداده است.

< چرا با وجود داشتن بندر خشک بزرگ و مهمی چون آپرین و اعمال تعرفه‌های زیر قیمت تمام شده، استقبال چندانی از سوی صاحبان کالا برای حمل کانتینری توسط راه آهن ابراز نمی‌شود؟

< چرا با وجود گرایش کشورهای همسایه به بهره‌گیری هر چه بیشتر از حمل کانتینری برای ورود به دالان‌های بین‌المللی، راه آهن ایران برای امور ترانزیتی همچنان به حمل کالا با واگن‌های قدیمی تمایل نشان می‌دهد؟

< چرا راه آهن از طریق ارائه‌ی مشوق‌های مختلف، به جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این زمینه اقدام نمی‌کند؟

< چرا راه آهن، شرکت‌های بارفراهر (فورواردر)‌های داخلی و خارجی که مهم‌ترین عاملین به کارگیری کانتینر در جهان هستند را به طور کامل به رسمیت نمی‌شناسد؟

(با اتمام مبحث دالانهای شمالی- جنوبی، در قسمتهای بعدی به دالانهای شرقی- غربی اوراسیا و ایران پرداخته خواهد شد.)

سید منصور محمودی مشاور انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی

ArtComilla