

بزرگ‌نمایی و کوچک‌نمایی مزیت‌ها؛ آفت‌های بزرگ توسعه‌ی ترانزیت ریلی



در نشست تخصصی «ترانزیت ریلی؛ فرصت‌ها، چالش‌ها و راهبردها» مطرح شد:

نشست تخصصی ترانزیت ریلی؛ فرصت‌ها، چالش‌ها و راهبردها، عصر روز سه‌شنبه، ۹ خرداد در دانشکده‌ی اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی برگزار شد. امین پوربرخورداری (دبیر کارگروه حمل‌ونقل بین‌المللی انجمن صنفی شرکت‌های ریلی)، ابراهیم محمدی (معاون اسبق بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن)، فریدون وردی‌نژاد (استاد بازنشسته‌ی دانشگاه و مشاور دبیرکل اتاق تهران) و احسان حدادی (پژوهشگر اقتصاد حمل‌ونقل) در این نشست به بیان دیدگاه‌های خود درباره‌ی ترانزیت ریلی پرداختند و علی نصیری اقدم (عضو هیات علمی دانشکده‌ی اقتصاد دانشگاه علامه)، مدیریت این نشست را به عهده داشت. سخنرانان با ارائه و بررسی مستندات و تحلیل‌هایی درباره‌ی ترانزیت ریلی، این امکان را فرصتی مغتنم برای توسعه‌ی کشور ارزیابی کردند. اما بر این نکته نیز تاکید ورزیدند که این فرصت با تهدید بزرگ‌نمایی و کوچک‌نمایی مزیت‌ها مواجه است. به این معنی که برخی گروه‌ها و اشخاص در جهت منافع خود، مزیت ترانزیت ریلی را بزرگ‌نمایی می‌کنند و برخی دیگر برعکس.

۱۸



در مورد مزیت‌ها و درآمد ترانزیت عراق می‌شود

ترانزیت را به‌طور عام و ترانزیت ریلی را به‌طور خاص، بسیار پراهمیت جلوه می‌دهند و پروژه‌های متعددی نیز از کریدورهای شمالی-جنوبی گرفته تا کریدورهای شرقی-غربی در این حوزه به‌صورت تئوری یا عملی تعریف می‌شود و قراردادهایی هم بسته می‌شود. وی تصریح کرد؛ نگاه کارشناسی و تخصصی لازم است که ورای این تبلیغات رسانه‌ای تشخیص دهیم ترانزیت واقعا درآمدزایی و اهمیت

پوربرخورداری اولین سخنران این نشست با طرح این پرسش که آیا ترانزیت ریلی به همان اندازه که درباره‌ی آن بحث و تبلیغ می‌شود، برای کشور مزیت دارد یا خیر، اظهار کرد؛ اظهار نظرهایی از سوی برخی گروه‌ها انجام می‌شود که



ظرفیت‌های ترانزیتی خود را قدر ندانستیم و از دست دادیم

ابراهیم محمدی، معاون اسبق بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن، دومین سخنران این نشست بود که در اظهارات خود به ضرورت تاسیس یک کارگروه مستقل در حوزه حمل‌ونقل، به‌منظور پیشبرد بحث ترانزیت اشاره کرد و گفت: ما در مقوله‌ی ترانزیت دچار غفلت راهبردی هستیم. کریدورهایی که از ایران امکان عبور دارند، ظرفیت فوق‌العاده‌ی ایجاد می‌کنند که متأسفانه ما با غفلت این ظرفیت‌ها را از دست داده‌ایم. سؤال اینجاست که آیا امارات که در بندر جبل علی سرمایه‌گذاری کرده و بار ترانزیتی را به این بندر جذب کرده، یا چین که سرمایه‌گذاری هنگفتی در کریدورهای ترانزیتی انجام داده، از این سرمایه‌گذاری درآمد مطلوبی دارد، یا آن‌ها این کار را برای اهداف دیگری انجام داده‌اند؟ برای پاسخ به این پرسش باید بحث ترانزیت ریلی را از منظر ژئواکونومیک مورد بررسی قرار داد. آذربایجان با ۲۰۰ هزار تن ترانزیت را شروع کرد. اما امروز به عدد ۱۴ تا ۱۵ میلیون تن رسیده است. کریدور زنگزور قرار است ۵ میلیون تن ام‌دی‌اف را حمل کند، به ترکمنستان و قزاقستان برود و آذربایجان وقتی نمی‌تواند از مسیرهای ایران این بار را حمل کند، روی کریدور زنگزور سرمایه‌گذاری می‌کند. کریدور زنگزور نه فقط یک چالش منطقه‌ای، بلکه یک چالش بین‌المللی است که ما می‌توانستیم با راه‌اندازی به‌موقع کریدورهای خود جلوی آن را بگیریم. به گفته‌ی این کارشناس با غفلت از توسعه‌ی کریدورهای ترانزیت ریلی، ما داریم زوال‌پذیری خود را از منظر ژئواکونومیک به رخ خودمان می‌کشیم. در شمال کشور ما از طریق مرزهای سرخس و اینچه‌برون، ترانزیت ریلی انجام می‌دهیم که ۵۰ تا ۱۰۰ دستگاه واگن عملکرد روزانه‌ی ما بوده است. طی ۲ سال قبل، امیرآباد را هم داریم که شاید ۱۵ تا ۲۰ دستگاه واگن را در روز بتواند پوشش دهد و این در حالی است که اکتائو ۸۰۰ واگن و ترکمن باشی ۴۰۰ واگن و باکو هم همین حدود، عملکرد روزانه دارند.

وی با اشاره به این‌که با تجهیز شدن بنادر اکتائو، ترکمن باشی، باکو و باتومی به تجهیزات و شبکه‌ی ریلی، ایران عملاً از کریدور ترانزیتی شمالی حذف شده است، تصریح کرد؛ درآمد ترانزیت بیشتر از ۵۰ دلار است و رقبا با کاهش هزینه‌ها صاحبان بار را به ترانزیت بارهای خود از مسیرهای موردنظرشان جذب می‌کنند و درآمدهای جانبی آن‌ها به‌مراتب از ۵۰ دلار بیشتر است. ما حتی مسیر قزوین-رشت را هم که می‌توانستیم به‌صورت ترکیبی راه‌اندازی کنیم، غفلت کردیم.

وی با اشاره به عملکرد ترانزیت در ایران گفت: در زمانی که تحریم‌ها کاملاً برقرار بوده است، بهترین عملکرد را در سال ۱۳۹۳ در حوزه‌ی ترانزیت داشته‌ایم و مجموع ترانزیت کشور به ۲۵ میلیون تن رسیده است که این عملکرد به گرانی گوگرد بستگی داشته است. محمدی تأکید کرد؛ بر اساس آمار سازمان تجارت جهانی، حدود ۱۰۰ میلیون تن کالا در اطراف کشور در حال حمل‌ونقل است که اگر ما ۳۰ تا ۴۰ درصد آن را جذب کنیم، رقم قابل توجهی درآمد

استراتژیک برای کشور دارد، یا سرابی است که برخی ذی‌نفعان برای پراهمیت جلوه دادن، درآمد و اهمیت آن را با نفت و گردشگری در یک سطح قرار می‌دهند. به گفته‌ی وی، بعضی از سؤالات مهم در این بحث این است که حجم ترانزیت ریلی کشور چقدر است و چقدر ظرفیت داریم؟ درآمد ترانزیت ریلی در حال حاضر چقدر است و تا چه میزان در بهترین حالت قابل افزایش است؟ اولویت‌بندی کریدورهای ریلی که از ایران امکان عبور دارند، بر چه اساسی انجام می‌شود؟

پوربرخورداری با بیان این‌که در حال حاضر ۸ درصد از سهم بار کشور ریلی است، یادآور شد؛ در ترانزیت نیز سهم ریل حدود ۱۳ درصد است و ۸۷ درصد بار ترانزیتی در جاده حمل می‌شود. سهم ریل از بار ترانزیتی کشور در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، بالغ بر ۱۳ درصد کاهش داشته است.

این کارشناس حمل‌ونقل بین‌المللی با بیان این‌که روند حمل بار ترانزیتی در کشور به‌طور کلی رو به رشد است اما این رشد با کندی انجام می‌شود، اظهار کرد؛ در ۲۵ سال گذشته بهترین رکورد ترانزیت ریلی مربوط به سال ۱۴۰۰ است که بار ترانزیتی حمل شده به‌وسیله‌ی خط آهن نزدیک به ۲ میلیون تن بود. علت اصلی این رشد هم کرونا بوده که جاده‌ها را بسته و قطارهای مسافری را از شبکه حذف کرده و به همین علت بهره‌وری بار ترانزیتی روی ریل افزایش داشته است. از سوی دیگر ترانزیت ریلی ما به‌شدت به محصول گوگرد وابسته است و زمانی که قیمت گوگرد در بازارهای جهانی افزایش می‌یابد، ترانزیت ریلی هم رونق می‌گیرد و بالعکس.

پوربرخورداری با اشاره به مشکلات و گلوگاه‌های توسعه‌ی ترانزیت ریلی در کشور بیان داشت؛ برخی از این گلوگاه‌ها به‌دلیل کمبودهای ساخت‌افزاری است. به‌عنوان مثال؛ مشکلاتی نظیر کمبود لکوموتیو و واگن و تجهیزات بارگیری و تخلیه، مانع افزایش ترانزیت ریلی می‌شوند. مشکلاتی نیز در حوزه‌ی نرم‌افزاری داریم. مثل؛ رژیم بهره‌برداری نامناسب و بهره‌وری نازل و پایین بودن سرعت سیر. در مجموع و با فرض ایده‌آل، اگر تمام بار جاده به ریل منتقل شود و تمام گلوگاه‌های ترانزیت ریلی، اعم از ساخت‌افزاری و نرم‌افزاری هم رفع شوند، در این صورت کریدور شمال-جنوب، ۲۰ تا ۲۵ میلیون تن ظرفیت بار ترانزیتی دارد و کریدور چین-اروپا هم حدود ۳۸ میلیون تن ظرفیت دارد و کریدور اسلام‌آباد-تهران-استانبول هم ظرفیت چندانی ندارد. به‌این ترتیب، در فرض ایده‌آل ۶۳ میلیون تن محموله‌ی ترانزیتی امکان عبور از کشور را خواهد داشت که هر تن آن به‌طور میانگین، ۵۰ دلار درآمد برای ما ایجاد می‌کند. به‌عبارت دیگر، درآمد ارزی حاصل از ترانزیت در شرایط ایده‌آل و بهتر است بگوییم رویایی-که تحقق آن امکان‌پذیر نیست اما آن را فرض کرده‌ایم و فرض محال، محال نیست- حدود ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون دلار در سال خواهد بود که به‌هیچ‌وجه قابل‌مقایسه با درآمد نفت نیست. بنابراین؛ بزرگ‌نمایی در زمینه‌ی مزیت‌های ترانزیت ریلی می‌تواند ما را به بیراهه ببرد و باید از آن اجتناب کنیم.



خود را از طریق مسیرهای زمینی تامین کند و این کشور جاده‌ی نوین ابریشم را پی‌گیری می‌کند. ما به دلایلی با آمریکا و اروپا به‌عنوان دو کانون مهم زنجیره‌ی تامین جهان، چالش‌هایی داریم. ولی با چین چالش اساسی نداریم. این در حالی است که از مسیرهایی که چین برای تامین نیازهای خود تعریف کرده، دو مسیر باید از ایران عبور می‌کرده، ولی تا این لحظه این مسیرها ایران را دور زده است.

وردی‌نژاد موضوع ترانزیت را یک مساله زنجیره‌ی تامین و زنجیره‌ی ارزش برشمرد و افزود: ما نباید به ترانزیت صرفاً به‌عنوان محل کسب درآمد نگاه کنیم. اگر فرض کنیم قرار است چین، هند، روسیه و ایران یک هویت جدید آسیایی ایجاد کنند، در این صورت علاوه بر تصمیمات سیاسی، باید توجیه اقتصادی داشته باشد. چنین امری نیازمند روان‌سازی ارتباطات و تقویت لجستیک است. بنگاه‌ها و شرکت‌ها و دولت‌ها باید در این فرآیند به اطمینان معقول درباره‌ی توانمندی نقل و انتقالات بین یکدیگر دست پیدا کنند. در ایران ما باید بتوانیم از نظر روان‌سازی ارتباطات سطح خود را ارتقاء دهیم و از طرف دیگر وقتی کالا از نقطه‌ای به نقطه‌ی دیگر منتقل می‌شود، بتوانیم ایجاد ارزش‌افزوده کنیم.

وی با بیان این‌که حمل‌ونقل ریلی همواره عنصر تداوم‌بخش فعالیت‌های اقتصادی بوده و در توسعه‌ی کشورها

ایجاد می‌شود و از نظر استراتژیک هم جایگاه ما را در منطقه دگرگون می‌کند. ولی متأسفانه ما با وجود آن‌که به دریاها وصل بودیم، مزیت منطقه‌ای خود را در ترانزیت از دست دادیم.



کریدورهای ترانزیتی تعریف شده به‌وسیله‌ی چین، ایران را دور زده است

سومین سخنران این نشست فریدون وردی‌نژاد، استاد بازنشسته‌ی دانشگاه و مشاور دبیرکل اتاق تهران، عنوان سخنرانی خود را «چالش‌های زنجیره‌ی تامین و زنجیره‌ی ارزش جهانی و جایگاه زنجیره‌های منطقه‌ای» انتخاب کرده بود. وردی‌نژاد بیان کرد؛ به‌هم‌پیوستگی زنجیره‌ی تامین جهانی در بحران کرونا و جنگ اوکراین، با تردیدهای جدی مواجه شده و همکاری‌های منطقه‌ای کشورها و ارتباطات بخش خصوصی کشورها بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته است. وی افزود؛ ایران در شاهراه حمل‌ونقل جهان واقع شده و از دیرباز درگیری‌هایی بر سر حاکمیت بر این شاهراه وجود داشته و این فرصت برای ما مشکلاتی هم ایجاد کرده است. یکی از فرصت‌های ایران، ظهور چین به‌عنوان یک قدرت اقتصادی است که می‌خواهد بخشی از نیازهای



و پروژه‌هایی به مرحله‌ی اجرا برسد که توجیه اقتصادی داشته باشد و سرمایه‌ای که صرف آن می‌شود را بازگرداند. وی بایان این‌که یک پروژه‌ی ۱۰۰ کیلومتری غیراقتصادی، مثل یک موشک ۱۰۰ کیلومتری مخرب و زیان‌بار است، تاکید کرد؛ منابع ما در شرایط جنگ اقتصادی بسیار محدود است و در این شرایط نباید پروژه‌هایی در کشور تعریف شود که منابع را هدر دهد و مردم از آن نفعی نبرند. دشمن از ابزارهای رسانه‌ای و خبرگزاری‌های غیرتخصصی و لابی افراد و گروه‌های پرنفوذ ذی‌نفع و شرکت‌های خصولتی استفاده می‌کند که این پروژه‌ها را تعریف کند و از این طریق به اقتصاد کشور ما ضربه وارد کند.

حدادی با یادآوری این‌که پروژه‌های تعریف‌شده در حوزه‌ی ترانزیت ریلی بزرگ‌مقیاس هستند و باید قبل از کلنگ زنی، به‌واسطه‌ی جامعه‌ی مهندسی کشور نقد و بررسی شوند، اظهار کرد؛ این پروژه‌ها، هزینه‌های ۵۰۰ - ۶۰۰ هزار میلیارد تومانی دارند و اگر صرفاً بر اساس منافع برخی گروه‌ها تعریف شوند، خسارت حاصل از آن‌ها به چندین نسل ضربه می‌زند.

بخش پایانی این نشست به پندل پرسش و پاسخ اختصاص داشت و سخنرانان به پرسش‌های حضار در حوزه‌ی ترانزیت ریلی پاسخ دادند.

نقش اساسی ایفا کرده است، افزود؛ ترانزیت نوعی اشتراک امنیتی نیز ایجاد می‌کند و با ترانزیت بین کشورها، بستگی امنیتی ایجاد می‌شود و ما باید بتوانیم این اشتراک را با حضور در ائتلاف‌های منطقه‌ای و زنجیره‌های تامین منطقه‌ای مثل؛ اتحادیه‌ی اوراسیا و ابتکار پهنه‌ی راه از طریق تاسیس کنسرسیوم، به واقعیت و آینده‌های ریلی بدل کنیم.



پروژه‌های ترانزیت ریلی باید قبل از کلنگ زنی نقد و بررسی شوند

محمدرضا حدادی، کارشناس و پژوهشگر اقتصادی، زیست‌محیطی و امنیتی، سخنران پایانی این نشست بود. وی با برشمردن سوابق خود در حوزه‌های مهندسی و فنی و پروژه‌های عمرانی، سخنرانی و ارائه‌ی خود را به بررسی و نقد پروژه‌های عمرانی غیراصولی، خصوصاً ابرپروژه‌هایی که هزینه‌های سنگینی به بودجه‌ی کشور تحمیل می‌کنند، اختصاص داد. حدادی با تصریح بر این‌که اگر کشوری وضعیت اقتصادی نامطلوبی دارد، قطعاً پروژه‌های غیراقتصادی در آن کشور تعریف و اجرا شده است، بیان کرد؛ نقش مهندسان و مشاوران در تبیین پروژه‌ها از جمله؛ پروژه‌های ترانزیت ریلی بسیار مهم است. چراکه آن‌ها می‌توانند پروژه‌ها را از فیلتر نقد خود رد کنند