

ساخت خط آهن چابهار- سرخس؛ کمک به محرومیت زدایی

سیدمیثم لاجوردی کارشناس صنعت ریلی طی یادداشتی بر ضرورت تأمین مالی ساخت راه آهن ترانزیتی چابهار- سرخس از منابعی غیر از فاینانس خارجی و استفاده از سازمان های غیر دولتی همچون آستان قدس رضوی (ع) به عنوان مسئولیت اجتماعی این گونه نهادها در راستای محرومیت زدایی از جنوب شرق کشور تأکید کرد. متن کامل این یادداشت به شرح زیر است:

در دنیای امروز تجارت جهانی به شکلی درآمدی است که کشورهای بزرگی مانند چین در شرق آسیا، کالای خود را به کیلومترها دورتر از مرزهای جغرافیایی خود صادر می کنند. از همین رو فراهم نمودن زیرساخت لازم برای جابجایی این حجم از کالا سبب شده است تا ترانزیت به عنوان یکی از راهکارهای کسب درآمد برای کشورهای که در مسیرهای ترانزیتی قرار دارند به حساب آید. کشور ایران در میان کشورهایی که در مسیر ترانزیتی کالا قرار دارند موقعیتی ممتاز دارد چراکه با قرار گرفتن در نقطه کانون اتصال ۳ قاره آسیا، اروپا و آفریقا نقش مهمی در جابجایی کالا بین این سه قاره ایفا می کند.

کریدور های ترانزیتی عبوری از ایران به دو دسته شرقی - غربی و شمالی جنوبی تقسیم می شوند. این کریدور های ترانزیتی وظیفه اتصال کشورهای شرق آسیا به غرب آسیا، اروپا و همچنین اتصال کشورهای شمالی آسیا (CIS و حوزه قفقاز) به کشورهای جنوبی آسیا و آفریقا را برعهده دارند.



شکل شماره 1: چابهار کانون اتصال سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا

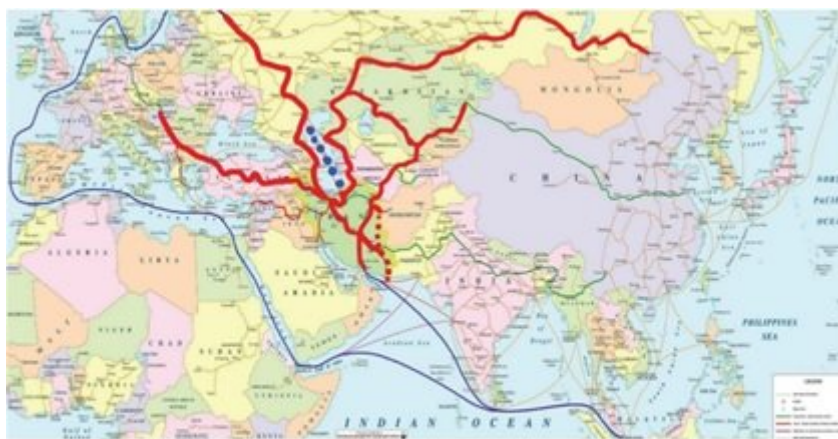
همانطور که از تصویر بالا مشهود است مزیت جغرافیایی ایران در اتصال کریدور های ترانزیتی شمال - جنوب است. چراکه در مسیر کریدور های شرقی - غربی به دلیل وجود مسیرهای رقیب دریایی (کانال سوئز) و زمینی (عبوری از بالای دریای خزر) حجم بار جابجا شده بین این مسیرها تقسیم می شود. این در حالی است که در مسیرهای شمالی - جنوبی موقعیت کشور ایران طوری است که برای جابجایی کالا از شمال آسیا به جنوب، جنوب شرق و جنوب غرب تنها مسیر عبوری از خاک ایران ممکن است و همین امر به باعث ایجاد مزیت مطلق برای ایران در کریدور های شمال - جنوب شده است.

کریدور شمال- جنوب به دوشاخه اصلی برای حمل و توزیع کالا تقسیم می شود. هرچند یک طرف آن در هر دوشاخه سواحل جنوبی کشور ایران است؛ اما طرف دیگر آن پس از عبور از خاک ایران به دوشاخه شرقی (شرق دریای خزر به مقصد کشورهای CIS) و غربی (غرب دریای خزر به مقصد کشورهای حوزه قفقاز) تقسیم می شود.

شاخه غربی کریدور شمال - جنوب، آب‌های آزاد حوزه خلیج فارس را به کشورهای ترکیه و اروپا متصل می‌کند. حمل‌ونقل دریایی کالا در این مسیر، شیوه‌ای زمان‌بر و پرهزینه است؛ چراکه برای حمل کالا باید مسیر طولانی دریایی را از اقیانوس هند آغاز سپس با عبور از دریای عمان، خلیج عدن، دریای سرخ، کانال سوئز و در نهایت دریای مدیترانه به اروپا برسد.

مسیر ریلی موازی با کریدور مذکور از بندرها جنوبی ایران در دریای عمان و خلیج فارس آغاز شده و پس از عبور از مرکز کشور از طریق مرزهای آستارا، جلفا و رازی با عبور از کشورهای آذربایجان و ترکیه به کشورهای شمالی و غربی دریای خزر و همچنین اروپا متصل می‌شود.

کشورهای هدف شاخه شرقی کریدور شمال - جنوب کشورهای شرق آسیا (هند، چین، مالزی، کره، ژاپن، تایلند)، کشورهای آسیای مرکزی (قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، افغانستان) و پاکستان است. اصلی‌ترین کارکرد این شاخه ایجاد دسترسی کشورهای محصور در خشکی حوزه CIS (آسیای مرکزی) به آب‌های آزاد بین‌المللی است. تنها مسیر موجود برای ارتباط این کشورها به آب‌های آزاد، کشورهای حوزه خلیج فارس، آفریقا، استرالیا، جنوب و جنوب شرق آسیا عبور از خاک ایران است. ظرفیتی که تاکنون به دلیل نبودن زیرساخت‌های لازم به نحو مطلوبی فعال نشده است. عمده بارهای ترانزیتی این محور از نوع ریل پسند (بارهایی با تناژ بالا و طی مسافت بیش از ۵۰۰ کیلومتر) است. به‌عنوان نمونه، می‌توان به بار غله تولیدی در آسیای مرکزی، مواد معدنی و زغال‌سنگ قزاقستان، پنبه ازبکستان و ترکمنستان، معادن سنگ افغانستان و گندم و برنج هند اشاره کرد.



شکل شماره 2: کریدور های ترانزیتی شمال - جنوب

نقطه کانونی اتصال کریدور های فوق سواحل مکران و بندر شهید بهشتی در چابهار است. آنچه سبب شده است تا کنون از ظرفیت موجود برای ترانزیت کالا در این مسیر استفاده نگردد، عدم وجود پس کرانه مناسب برای بندر شهید بهشتی چابهار بوده است. به عبارت دیگر خط ریلی چابهار - سرخس به‌عنوان مهمترین عامل در فعال سازی کریدور شمال - جنوب شناخته می‌شود.

محور ریلی چابهار - سرخس از ۲ قطعه اصلی تشکیل شده است. قطعه اول آن تحت عنوان چابهار - زاهدان، امکان اتصال چابهار به شبکه ریلی کشور را فراهم می‌کند و قطعه دوم آن، امکان اتصال زاهدان به بیرجند و نهایتاً اتصال به سرخس. عملیات عمرانی قطعه اول با طول ۵۸۰ کیلومتر، از سال ۸۹ وارد فاز اجرایی شده و هم‌اکنون پس از گذشت ۷ سال از شروع پروژه دارای پیشرفت حدود ۳۰ درصدی است. گفتنی است تکمیل قطعه اول بدون پیشبرد قطعه دوم، باعث می‌شود بخش عمده‌ای از ظرفیت این کریدور ترانزیتی (شاخه شرقی کریدور شمال - جنوب) فعال نشود؛ بنابراین ضروری است که هم‌زمان با تکمیل این قطعه، فاز عملیاتی قطعه دوم سرعت بیشتری به خود بگیرد، چراکه عملیات اجرایی این قطعه با طولی بالغ بر ۷۶۰ کیلومتر، بتازگی در ماه گذشته کلید خورده است.

با استناد به قانون بودجه ۹۶، عملکرد مالی قطعه اول از سال ۹۰ تا ۹۴ معادل ۷۵ میلیارد تومان بوده و بودجه مصوب آن برای سال ۹۵، ۲۳ میلیارد تومان است. به‌عبارت‌دیگر در ۶ سال گذشته کمتر از ۱۰۰ میلیارد تومان معادل ۲.۲ درصد بودجه موردنیاز برای

تکمیل این پروژه از محل منابع دولتی در نظر گرفته شده است و باقی اعتبارات جذب شده از محلی غیر از بودجه تأمین شده است. این در حالی است که قانون بودجه هزینه واحد ساخت این خط آهن را ۷.۸ میلیارد تومان به ازای هر کیلومتر و هزینه قطعه اول را ۴ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان و برای کل پروژه ۷۵۰۰ میلیارد تومان پیش‌بینی کرده است.

یکی از روش‌های مؤثر در حل این تأمین مالی این قبیل پروژه‌ها استفاده از ظرفیت بخش غیردولتی در قالب مشارکت عمومی - خصوصی (PPP) است. با استفاده از این روش می‌توان بسیاری از پروژه‌های نیمه‌تمام عمرانی را که حجم بالای سرمایه‌گذاری نیاز دارند، تأمین مالی کرد. از همین رو با استناد بر تبصره ۱۹ لایحه بودجه ۹۷ که بستر قانونی ورود بخش غیردولتی، به سرمایه‌گذاری در پروژه‌های نیمه‌تمام عمرانی را فراهم نموده است، سازمان‌های غیردولتی توانمندی همچون آستان قدس رضوی (ع) می‌توانند در راستای اجرای مأموریت خود در زمینه محرومیت‌زدایی از شرق کشور به‌عنوان متولی احداث و تکمیل این پروژه معرفی شده و از این طریق با کمک به دولت زیرساخت لازم برای شکوفایی اقتصادی، اشتغال و ارتقاء امنیت در این منطقه را با ساخت و بهره‌برداری از محور ریلی چابهار - سرخس را فراهم آورند.

خبرگزاری مهر - برهان محمودی

