



ملاحظات اقتصادی و راهبردی در خصوص احداث راه آهن رشت - آستارا

علی نصیری اقدم



تیر ۱۴۰۲

اندیشکده اصلاحات در صنعت ریل ایران

شماره گزارش: ۱-۱۴۰۲۰۴۰۸

چکیده

برای توسعه ترانزیت ریلی و تثبیت جایگاه ایران در نظم نوین منطقه‌ای، و برای امکان پذیر ساختن حمل‌ارزان بار در شاخه غربی کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، توافق‌نامه احداث خط ریلی رشت - آستارا امضا شده است. هدف از این گزارش، تأملی مجدد در خصوص احداث خط آهن مذکور و ارزیابی اثربخشی آن در دستیابی به اهداف اعلام شده است. در این ارزیابی توجه به چند پرسش ابتدایی حائز اهمیت است: (۱) ارزش حال درآمدها و هزینه‌های این طرح برای کشور چقدر است؛ (۲) فرصت‌ها و تهدیدهای احتمالی احداث این خط ریلی برای فعال کردن کریدور شمالی - جنوبی مورد نظر چیست؟ (۳) ملاحظات اجتماعی و زیست محیطی احداث این خط ریلی کدام است؟ و (۴) آیا مسیرهای جایگزین دیگری برای این کریدور متصور است که بتوان بدون احداث خط ریلی رشت - آستارا از آن بهره گرفت؟

نتایج مطالعه حاضر حاکی از آن است که اولاً با توجه به سقف بار قابل عبور از این مسیر، بازگشت سرمایه طرح ۶۴ سال به طول می‌انجامد و عملاً بازپرداخت اقساط وام دریافتی باید از محلی غیر از درآمدهای طرح پوشش داده شود؛ ثانیاً مهمترین تهدید احداث این خط از نظر تعقیب راهبرد ترانزیت این است که موفقیت آن، هم وابسته به ارتقاء زیرساخت‌های ریلی کشور آذربایجان است و هم وابسته به اراده سیاسی این کشور، که در وضع فعلی هر دو محل تردید است؛ چه بسا اگر همراهی کشور آذربایجان وجود داشته باشد، بدون احداث این خط و صرفاً با بازگشایی مجدد خط ریلی جلفا-نخجوان بتوان بار کشور روسیه را به هند منتقل کرد و بالعکس؛ ثالثاً احداث خط ریلی رشت - آستارا باعث تخریب‌های جبران‌ناپذیر در اراضی حاصلخیز شمال کشور می‌شود و مستلزم تملک اراضی تعداد زیادی بهره‌بردار خصوصی کوچک مقیاس و بعضاً تقسیم اراضی ایشان به قسمت‌های شمالی و جنوبی است؛ رابعاً مسیرهای جایگزینی وجود دارد که مسیر انتقال بار روسیه به هند را حدود ۸ هزار کیلومتر نزدیکتر می‌کند و با وجود اینکه محدودیت زیرساختی تعیین‌کننده‌ای در بهره‌برداری از مسیرهای مذکور وجود ندارد، از آن‌ها باری عبور نمی‌کند. لذا به نظر می‌رسد ارتقاء مسیرهای موجود در کریدور شمالی - جنوبی می‌تواند در مقایسه با احداث راه‌آهن رشت - آستارا که دارای ملاحظات سیاسی، اقتصادی و زیست محیطی قابل‌اعتنایی است، گزینه منطقی و مناسب‌تری باشد. یک نکته مغفول هم این است که حمل بار از مسیر دریایی علی‌رغم اینکه بیشتر طول می‌کشد، همچنان در مقایسه با مسیرهای ترکیبی ارزان‌تر و البته مطمئن‌تر است.

واژه‌های کلیدی: ترانزیت، راه‌آهن رشت - آستارا، زیرساخت، و اقتصاد سیاسی.

۱. مقدمه

کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب موسوم به INSTC^۱ یک مسیر حمل و نقل ترکیبی به مسافت تقریبی ۷۲۰۰ کیلومتر است که با مرتبط ساختن اقیانوس هند، خلیج فارس و دریای خزر، هند را از طریق ایران به روسیه و شمال اروپا متصل می‌کند. این پروژه از ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰ با مشارکت ایران و هند و روسیه آغاز شد و در ۱۶ می ۲۰۰۲ در اثنای دومین کنفرانس بین‌المللی اورآسیا در خصوص حمل و نقل، ادامه پیدا کرد. از آن سال تا کنون هفت نشست شورای همکاری کریدور برگزار شد که آخرین آن در پنجم ماه مارس ۲۰۱۹ در تهران برگزار شد.

این کریدور ناواشیوا در هند را به بندر عباس در خلیج فارس و از مسیر دریای خزر به روسیه و کشورهای شمال اروپا متصل می‌کند. حسب برآوردها، این مسیر در مقایسه با حمل دریایی صرف و عبور از کانال سوئز، مسافت را تا ۶۰ درصد، زمان حمل را تا ۴۰ درصد و هزینه حمل را تا ۳۰ درصد کاهش می‌دهد (هریدی، ۲۰۱۸). به دلیل این صرفه اقتصادی، انگیزه زیادی برای فعال سازی این کریدور ابراز می‌شود، منتها تحقق عملی آن مستلزم همکاری کشورهای مختلف است.

این کریدور به نحوی رقیب کریدور شرقی - غربی موسوم به TITR^۲ است که چین را از مسیر آسیای میانه، به دریای خزر، آذربایجان، و ترکیه به دریای سیاه و از آنجا به اروپا متصل می‌کند. این مسیر از یک طرف با یارانه‌های سنگین کشور چین حمایت می‌شود و از طرف دیگر، مورد حمایت آذربایجان و ترکیه است که اغراض سیاسی خاصی را نیز دنبال می‌کنند. این کریدور البته می‌تواند (۱) از مسیر جنوب دریای خزر و ایران، (۲) از مسیر شمال دریای خزر و روسیه و (۳) از مسیر میانی آن و بدون عبور از ایران و روسیه عملیاتی شود. هدف اصلی، فعال سازی مسیر میانی، و استقلال از ایران و روسیه است (در این باره کندر دین و باسکی، ۲۰۲۱ را ببینید).

کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب، در قسمت شمال ایران دارای سه دسته مسیر رقیب است: مسیرهای شرق دریای خزر، مسیر میانی که از دریای خزر عبور می‌کند و مسیرهای غرب دریای خزر. در قسمت ششم گزارش این مسیرهای رقیب توصیف شده است. در حال حاضر برای بهره‌برداری از مسیرهای شرقی و میانی محدودیت تعیین کننده‌ای وجود ندارد. در غرب دریای خزر نیز حداقل سه مسیر وجود دارد. مسیر جلفا که زیرساخت ریلی آن آماده است و پیشتر در ترانزیت کشور نقش بسزایی ایفا می‌کرده است. مسیر بزرگراهی ارمنستان که در حال ساخت است ولی

^۱. International North - South Transport Corridor

^۲. The Trans-Caspian International Transport Route

اندیشکده اصلاحات در صنعت ریل ایران

پیشرفت آن کند است و مسیر ریلی ایران - آذربایجان. راه آهن رشت - آستارا حلقه مفقوده مسیر اخیر از مسیرهای چندگانه موجود در کریدور شمال - جنوب است و بعضاً به عنوان مهمترین مانع عملیاتی شدن کریدور شمال - جنوب ذکر می شود (برای مثال نگاه کنید به بلاو و بنیش، ۲۰۲۱).

برای ایفای نقش فعال تر در زمینه ترانزیت، استفاده از مزیت جغرافیایی کشور، کسب منافع اقتصادی و سیاسی، و بازتعریف جایگاه کشور در نظم جدید منطقه، در سال های اخیر احداث خط آهن رشت - آستارا در دستور کار نظام برنامه ریزی کشور قرار گرفته و به نوعی تبدیل به مهمترین دستور کار کشور از نظر احداث زیرساخت ریلی شده است. این خط، فاصله حمل دریایی بین دو کشور هند و روسیه را حدود ۸ هزار کیلومتر کاهش می دهد و انتظار می رود با ایجاد این مزیت، در افق ۱۴۲۴ سالانه ۳.۳ میلیون تن بار از این مسیر ترانزیت شود و علاوه بر این، ۳.۵ میلیون تن از بارهای داخلی هم به این خط منتقل شود (مطابق برآورد مشاور پروژه راه آهن رشت - آستارا).

مطابق گزارش مشاور پروژه، در صورت احداث راه آهن رشت - آستارا و اتصال مستقیم ریلی بندر عباس به آذربایجان و روسیه، فاصله حمل بار از شمال اروپا به شرق آسیا به طور معناداری کاهش می یابد (جدول ۱) از روی نقشه (۱) نیز روشن است که عبور از ایران و استفاده از حمل و نقل ترکیبی به جای حمل و نقل دریایی (عبور از کانال سوئز) فاصله شمال اروپا و هند را بسیار کاهش می دهد.

جدول ۱- مقایسه فاصله زمانی حمل بار دریایی و حمل بار ترکیبی از طریق کریدور شمال - جنوب

مسیر دریایی - ریلی (روز)	مسیر دریایی (روز)	مقصد	مبدأ
۱۲	۳۳	فنلاند	ایران
۱۸	۴۱		پاکستان
۲۰	۳۵		هند
۲۱	۴۵		تایلند

مأخذ: گزارش مشاور پروژه

اندیشکده اصلاحات در صنعت ریل ایران



نقشه ۱- مقایسه کریدور شمال - جنوب با مسیر دریایی کانال سوئز

در حال حاضر و مطابق با داده‌های مربوط به سال ۱۴۰۱، در مجموع حدود ۱۰.۷ میلیون تن بار از طریق ایران ترانزیت شده است. سهم صنعت ریل از این میزان ترانزیت حدود ۱۳ درصد ثبت شده است (جدول ۲). ترانزیت بار ریلی در حد یک و نیم میلیون تن در سال است که این میزان ترانزیت، حدود سه درصد از کل حمل و نقل ریلی بار در کشور است. امید می‌رود با احداث خط ریل شت - آستارا و تکمیل حلقه مفقوده کریدور شمال جنوب، در مسیر غرب دریای خزر، این عملکرد به طور معناداری افزایش پیدا کند.

جدول ۲- ترانزیت بار از طریق ریل و جاده در ایران

شیوه حمل	سال ۱۴۰۰ (تن)	سال ۱۴۰۱ (تن)	کاهش / افزایش سال ۱۴۰۱ نسبت به ۱۴۰۰	سهم (درصد) سال ۱۴۰۱
جاده	۹,۲۸۰,۰۰۰	۹,۳۴۰,۰۰۰	+ ٪ ۱	۸۷
ریل	۱,۹۳۸,۰۰۰	۱,۴۳۳,۰۰۰	- ۲۶٪	۱۳
مجموع	۱۱,۲۱۸,۰۰۰	۱۰,۷۷۳,۰۰۰	-	۱۰۰

مأخذ: پور برخورداری (۱۴۰۱)، به استناد سالنامه‌های آماری حمل و نقل ریلی و جاده‌ای.

برای اجرای این پروژه تفاهم‌نامه‌ای میان رؤسای جمهور ایران و روسیه منعقد شده و یک وام بین دولتی به ارزش ۱.۶ میلیارد یورو به آن اختصاص یافته است. قرارداد احداث این خط با روش ترک تشریفات با قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء منعقد شده است. پس از مشخص شدن شرکت واسط روسی، وام مذکور برای صادرات خدمات فنی و مهندسی در اختیار این شرکت قرار می‌گیرد. قرارداد اصلی پیمانکاری نیز با شرکت روسی منعقد می‌گردد و قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء پیمانکار فرعی شرکت مذکور خواهد شد.

هدف از این گزارش ارزیابی مجدد طرح احداث راه آهن رشت - آستارا و آثار انتظاری آن است. بدین منظور، چهار پرسش زیر به عنوان محور بررسی مطرح نظر قرار گرفته است: (۱) ارزش حال درآمدها و هزینه‌های این طرح برای کشور چقدر است؛ (۲) فرصت‌ها و تهدیدهای احتمالی احداث این خط ریلی برای فعال کردن کریدور شمالی - جنوبی مورد نظر چیست؟ (۳) ملاحظات زیست محیطی احداث این خط ریلی کدام است؟ و (۴) آیا مسیرهای جایگزین دیگری برای این کریدور متصور است که بتوان بدون احداث خط ریلی رشت - آستارا از آن بهره گرفت؟

برای بررسی این پرسش‌ها، ادامه گزارش به این ترتیب سازماندهی شده است. ابتدا، منافع و هزینه‌های احداث این پروژه بر اساس گزارش مشاور پروژه که مورد تأیید شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور قرار گرفته مرور می‌شود. در قسمت سوم محاسبه‌های طرح مورد مذاقه قرار گرفته، با تعدیل برخی از فروض طرح، درآمدها و هزینه‌های طرح مجدد محاسبه شده است. این ارزیابی مجدد به ما امکان می‌دهد در خصوص منافع انتظاری این طرح بازنگری انجام دهید. بعد از آن، نگاهی اجمالی به ابعاد موضوع از نظر جغرافیای اقتصادی-سیاسی شده و برخی از تهدیدهای احتمالی طرح احصا شده است. ملاحظات زیست محیطی پروژه مذکور و آخرین تحولات آن در قسمت پنجم گزارش بررسی شده است. در قسمت ششم گزارش، مسیرهای جایگزین در کریدور شمالی - جنوبی مورد بررسی قرار گرفته و ظرفیت‌های موجود کشور برای ترانزیت بار احصا شده است. در انتها، گزارش با طرح چند پرسش کلیدی جمع‌بندی شده است.

۲. منافع و هزینه‌های احداث خط ریلی رشت - آستارا

طرح مصوب راه آهن رشت - آستارا، راه‌آهنی یک خطه، به طول ۱۶۲.۴ کیلومتر و با عرض ۱۴۳۵ میلیمتر است. حداکثر شیب طولی آن ۱۲.۵ در هزار و حداقل شعاع قوس افقی آن ۱۰۰۰ متر است. در طول این مسیر ریلی ۶۳ دستگاه پل به طول ۴۰.۷ کیلومتر، و یک دستگاه تونل به طول ۶۲۰ متر،

اندیشکده اصلاحات در صنعت ریل ایران

و یک گالری صوتی به طول ۶۸۵ متر در جوار دریاچه (تالاب) استیل احداث می‌شود. در حال حاضر نیز ۱۰ کیلومتر ابتدایی مسیر به صورت دو خطه در قطعه شش راه آهن قزوین - رشت - انزلی در حال اجرا است. در طول این مسیر نیز نه ایستگاه صومعه سرا، ماسال شهرک صنعتی، رضوانشهر - پونل، پره سر، اسالم - تالش، لیسار، حویق، لوندویل، و آستارا تأسیس خواهد شد. برای احداث همه این موارد با قیمت‌های سال ۱۴۰۱، هزینه‌ای حدود ۲۱ هزار میلیارد تومان برآورد شده است (جدول ۳).

جدول ۳- هزینه‌های طرح احداث راه آهن رشت - آستارا

ردیف	شرح	مجموع (میلیارد ریال)
۱	آماده‌سازی مسیر و زیرسازی	۱۲۳۳۸۲
۲	روسازی	۲۲۳۶۶
۳	تأسیسات، ساختمان‌ها (ایستگاه‌ها)	۵۶۷۶
۴	علائم الکتریکی	۴۲۵۶
۵	ارتباطات الکتریکی	۱۴۱۷
۶	مجموع عملیات اجرایی + تجهیز	۱۶۱۹۱۵
۷	خدمات مهندسی	۴۰۵۶
۸	تملك	۲۰۰۰۰
۹	هزینه‌های جانبی (۱۴.۶ درصد از کل هزینه‌ها شامل مالیات بر ارزش افزوده (۹ درصد)، بیمه سهم کارفرما (۳.۶ درصد)، و متفرقه (۲ درصد))	۲۴۲۳۲
۱۰	جمع کل در سال ۱۴۰۱	۲۱۰۲۰۳

مأخذ: گزارش مشاور پروژه

در گزارش مشاور پیش‌بینی شده است که این طرح طی چهار سال (از سال ۱۴۰۲ تا ۱۴۰۵) احداث شود و هزینه‌های انجام پروژه در این چهار سال به ترتیب با سهم‌های ۳۰٪، ۴۰٪، ۲۰٪ و ۱۰٪ توزیع شود. با فرض اینکه در هر سال ۲۰ درصد تورم وجود خواهد داشت، ارزش حال هزینه‌های طرح در مجموع ۳۶ هزار میلیارد تومان برآورد شده است. ضمن اینکه در گزارش مشاور تصریح شده است که نیاز این طرح به منابع ارزی برای واردات اقلام مورد نیاز حداکثر ۵٪ هزینه‌های پروژه است.

برای تأمین مالی این پروژه فرض شده است در قالب یکی از شیوه‌های مشارکت عمومی - خصوصی (BOT یا BLT) یک شرکت پروژه تشکیل می‌شود. مطابق قوانین جاری صندوق توسعه ملی، این شرکت پروژه می‌تواند تا سقف ۸۰٪ هزینه‌های پروژه، از تسهیلات ریالی صندوق با عاملیت

اندیشکده اصلاحات در صنعت ریل ایران

کنسرسیومی از بانک‌های تجاری، با نرخ ۱۴٪ استفاده کند. مابقی آن را دولت باید سرمایه‌گذاری کند و از محل بودجه عمومی کشور آن را تأمین نماید.

جدول ۴- برنامه تأمین مالی طرح احداث راه آهن رشت - آستارا (به روش مشارکتی)

شرح	سهم (درصد)	مبلغ (میلیارد ریال)
ارزش حال هزینه‌های طرح (با احتساب تورم سالانه ۲۰ درصد در دوره احداث)	۱۰۰	۳۶۳۹۴۳
سهم تسهیلات ریالی صندوق توسعه ملی	۸۰	۲۹۱۱۵۴
سهم دولت	۲۰	۷۲۷۸۹

مأخذ: گزارش مشاور پروژه

با فرض اینکه (۱) ۸۰ درصد هزینه‌های پروژه، معادل تقریبی ۲۹ هزار میلیارد تومان، متناسب با سهم‌های پیش گفته طی چهار سال در قالب تسهیلات از صندوق توسعه ملی دریافت و هزینه می‌شود و (۲) پس از دوره مشارکت یک دوره تنفس یک ساله وجود خواهد داشت و (۳) پس از آن هم طی یک دوره سه ساله، اقساط تسهیلات بازپرداخت خواهد شد، سود و اصل تسهیلات که باید بازپرداخت شود معادل تقریبی ۴۸.۹ هزار میلیارد تومان برآورد شده است. آورده دولت هم معادل ۲۰ درصد هزینه‌های پروژه، معادل تقریبی ۷.۲ هزار میلیارد تومان است که هزینه تلقی می‌شود و لذا در تحلیل‌ها، بازپرداختی برای آن تصور نشده است.

جدول ۵- هزینه مالی احداث طرح راه آهن رشت - آستارا، با فرض روش BOT (ارقام به میلیارد ریال)

سال	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴	۱۴۰۵	۱۴۰۶	۱۴۰۷	۱۴۰۸	۱۴۰۹	جمع
تسهیلات دریافتی	۸۷۳۴	۱۱۶۴۶	۵۸۲۳	۲۹۱۱					۲۹۱۱۵
بازپرداخت اصل و سود	-	-	-	-	تنف	س			۴۸۸۹۸
	۶	۲	۱	۵					۴
	-	-	-	-					۷
	-	-	-	-					۸
	-	-	-	-					۴
	-	-	-	-					۵

مأخذ: گزارش مشاور پروژه

اگر به جای روش BOT، از روش BLT استفاده شود برنامه مالی بازپرداخت تسهیلات صندوق توسعه ملی تغییر خواهد کرد و دوره بازپرداخت به ۸ سال افزایش خواهد یافت و هزینه‌های مالی طرح بالغ بر ۸۰ هزار میلیارد تومان خواهد شد (جدول ۶)

اندیشکده اصلاحات در صنعت ریل ایران

جدول ۶- هزینه مالی احداث طرح راه آهن رشت - آستارا، با فرض روش BLT (ارقام به میلیارد ریال)

سال	تسهیلات دریافتی	بازپرداخت اصل	بازپرداخت سود	جمع
۱۴۰۲	۸۷۳۴۶	-	-	
۱۴۰۳	۱۱۶۴۶۲	-	-	
۱۴۰۴	۵۸۲۳۱	-	-	
۱۴۰۵	۲۹۱۱۵	-	-	
۱۴۰۶	تنفس			
۱۴۰۷	-	۲۲۰۰۳	۷۷۹۷۰	۹۹۹۷۲
۱۴۰۸	-	۲۵۰۸۳	۷۴۸۸۹	۹۹۹۷۲
۱۴۰۹	-	۲۸۵۹۴	۷۱۳۷۸	۹۹۹۷۲
۱۴۱۰	-	۳۲۵۹۸	۶۷۳۷۴	۹۹۹۷۲
۱۴۱۱	-	۳۷۱۶۱	۶۲۸۱۱	۹۹۹۷۲
۱۴۱۲	-	۴۲۳۶۴	۵۷۶۰۸	۹۹۹۷۲
۱۴۱۳	-	۴۸۲۹۵	۵۱۶۷۷	۹۹۹۷۲
۱۴۱۴	-	۵۵۰۵۶	۵۴۹۱۱۶	۹۹۹۷۲
جمع	۲۹۱۱۵۴	۲۹۱۱۵۴	۵.۸۶۲۲	۷۹۹۷۷۶

مأخذ: گزارش مشاور پروژه

اما سؤال بعد این است که درآمدهای راه آهن رشت - آستارا چقدر است و آیا به اتکای آن می توان هزینه های مالی پروژه را پوشش داد. مطابق نظر مشاور پروژه از سال چهارم دوره احداث (سال ۱۴۰۵)، راه آهن رشت - آستارا مورد استفاده قرار می گیرد. در سال اول یک میلیون تن بار داخلی حمل می شود و ۱.۶ میلیون تن بار بین المللی ترانزیت می شود و ۵۶۹ هزار نفر هم مسافر جابه جا می شود. این اعداد به تدریج افزایش می یابد و در یک بازه ۲۰ ساله (تا سال ۱۴۲۴) به ۳.۴۸ میلیون تن بار داخلی، ۳.۳۲ میلیون تن ترانزیت و ۴.۴۱ میلیون نفر مسافر می رسد. مطابق این محاسبه متوسط اعداد فوق در یک بازه ۲۰ ساله، به ترتیب، ۲، ۲.۴۱ و ۰.۸۴ خواهد بود.

جدول ۷- پیش‌بینی بار و مسافر برای راه آهن رشت - آستارا

ترافیک مسافری (میلیون نفر)	مجموع بار	ترافیک بار (میلیون تن)		سال
		ترانزیت	داخلی	
۰.۵۶۹	۲.۶	۱.۶	۱.۰۰	۱۴۰۵
۰.۶۸۳	۳.۴	۲.۰۵	۱.۳۹	۱۴۱۰
۰.۸۵۱	۴.۳	۲.۳۸	۱.۹۲	۱۴۱۵
۱.۰۲۴	۵.۵	۲.۸۶	۲.۶۷	۱۴۲۰
۱.۱۴۴	۶.۸	۳.۳۲	۳.۴۸	۱۴۲۴
۰.۸۴	۴.۴۱	۲.۴۱	۲.۰۰	متوسط

مأخذ: گزارش مشاور پروژه

این بار از محل پرداخت حق دسترسی ایجاد درآمد خواهد کرد. این حق دسترسی برای شرکت راه آهن ج.ا.ا. به عنوان بهره‌بردار درآمد ایجاد خواهد کرد. بخشی از این درآمد بابت در دسترس نگه داشتن خط و ایستگاه و ... هزینه خواهد شد و تنم آن سودی است که می‌تواند صرف بازپرداخت تسهیلات شود. اگر این سود برای بار داخلی به ازای هر تن کیلومتر معادل ۱۲۰۰ ریال و به ازای هر تن کیلومتر دو سنت دلار باشد، درآمد خالص پروژه به ترتیب برابر ۳۸۸.۸ و ۲۳۴۲.۵۲ میلیارد ریال خواهد شد.

نکته بعدی این است که این پروژه برای سایر خطوط ریلی کشور هم سرریز بار و درآمد ایجاد خواهد کرد یا اصطلاحاً اثر القایی خواهد داشت. اگر درآمد خالص یا سود افزایش یافته راه آهن از محل تقاضای القایی نیز درآمد خط آهن رشت - آستارا محسوب شود، آنگاه می‌توان متوسط سیر بار داخلی و ترانزیت در قسمت‌های دیگر شبکه ریلی را منبع درآمد برای پروژه تلقی کرد. البته روشن است که شرکت راه آهن ج.ا.ا. باید این موضوع را بپذیرد. با فرض پذیرش شرکت راه آهن ج.ا.ا. و همچنین با فرض اینکه متوسط سیر بار داخلی ۷۶۰ کیلومتر و ترانزیت ۱۷۰۰ کیلومتر (از رشت تا بندر عباس) است، درآمد خالص پروژه به ترتیب ۵۴۷.۲ و ۱۲۲۹۱ میلیارد ریال در سال افزایش می‌یابد. به این ترتیب کل درآمد پروژه در سال به طور متوسط بالغ بر ۱۵۵۹۶ میلیارد ریال خواهد شد.

اندیشکده اصلاحات در صنعت ریل ایران

جدول ۸- درآمد خالص حاصل از احداث راه آهن رشت - آستارا

ردیف	شرح	وزن بار (میلیون تن)	مسافت حمل (کیلومتر)	حق دسترسی (خالص از هزینه - ها)	خالص درآمد سالانه (میلیارد ریال)
۱	حمل بار داخلی در محدوده رشت - آستارا	۲	۱۶۲	۱۲۰۰ ریال	۳۸۸.۸
۲	حمل بار ترانزیت در محدوده رشت - آستارا	۲.۴۱	۱۶۲	۲ سنت دلار	۲۳۴۲.۵۲
۳	حمل بار داخلی در سایر قسمت‌های شبکه	۲	۷۶۰	۳۶۰ ریال	۵۴۷.۲
۴	حمل بار ترانزیت در سایر قسمت‌های شبکه	۲.۴۱	۱۷۰۰	یک سنت دلار	۱۲۲۹۱
جمع					۱۵۵۶۹.۵۲

مأخذ: گزارش مشاور پروژه

توضیح: نرخ برابری دلار و ریال، معادل ۳۰۰ هزار ریال به ازای هر دلار در سال ۱۴۰۱ در نظر گرفته شده است.

با فرض دوره بهره‌برداری ۲۰ ساله، کل درآمد راه آهن رشت - آستارا بالغ بر ۳۱ هزار میلیارد تومان به قیمت‌های سال ۱۴۰۱ خواهد بود. حال آنکه هزینه‌های پروژه حدود ۲۲ هزار میلیارد تومان به قیمت‌های سال ۱۴۰۱ است. به این ترتیب، از نظر مشاور پروژه و شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، خالص ارزش حال منافع پروژه مثبت است و احداث آن توجیه مالی و اقتصادی دارد.

با این محاسبات حدود ۱۴ سال طول می‌کشد بازگشت سرمایه رخ دهد. در اینجا صرفاً یک عدم انطباق زمانی بین زمان بازپرداخت تسهیلات (۳ سال در روش BOT و ۸ سال در روش BLT) و زمان بازگشت سرمایه وجود دارد که احتمالاً به کمک بودجه عمومی دولت یا روش دیگری این شکاف زمانی پر خواهد شد. البته در محاسبات مشاور پروژه پیش‌بینی شده است جریان درآمدی پروژه در سال‌های بهره‌برداری دقیقاً منطبق بر جریان زمانی بازپرداخت تسهیلات مورد استفاده برای احداث پروژه است.

۳. ارزیابی مجدد منافع و هزینه‌های پروژه احداث خط ریلی رشت - آستارا

همان طور که در قسمت قبل مشاهده شد خالص ارزش حال پروژه احداث راه آهن رشت - آستارا مثبت است و در نتیجه احداث آن توجیه اقتصادی دارد. در خصوص این مدل مالی چند نکته حائز اهمیت است. ابتدا به ملاحظات درآمدی و بعد به ملاحظات هزینه‌ای محاسبات اشاره خواهد.

اول، **میزان بار عبوری**. سؤال اول در خصوص مدل مالی بالا این است که آیا پیش‌بینی‌های مدل مبنی بر عبور ۴.۴ میلیون تن بار داخلی و ترانزیت از این خط واقع‌بینانه است. به چند دلیل، امکان عبور این میزان بار از این مسیر ریلی وجود ندارد.

یکی اینکه ظرفیت زیرساخت ریلی کشور آذربایجان که ایران را به روسیه متصل می‌کند، بسیار محدود است. طبق گزارش سازمان همکاری راه‌آهن‌ها (OSJD) طول کل خطوط کشور آذربایجان ۲۱۳۸.۸ کیلومتر است و در سال ۲۰۲۱ کل باری که بر روی این شبکه حمل شده است ۱۵.۱ میلیون تن بوده است. این کشور با کشور گرجستان، روسیه، ترکمنستان (رو-رو)، قزاقستان (رو-رو) و ایران دارای مبادله مرزی است. در حال حاضر نیز هیچ پروژه مصوب یا برنامه‌ریزی شده‌ای برای افزایش ظرفیت زیرساخت در کشور آذربایجان وجود ندارد. اگر چه اطلاعات رسمی در خصوص ظرفیت قابل تخصیص به بار عبوری از ایران منتشر نشده است، برآوردهای کارشناسی این است که در بهترین شرایط و بدون در نظر گرفتن مناسبات سیاسی حداکثر ظرفیت قابل تخصیص به بار عبوری از مرز ایران یک میلیون تن در سال است.

دیگر اینکه مسیر آستارا تا بندر عباس حدود ۱۷۰۰ کیلومتر است و در طول این مسیر، گلوگاه‌های متعددی وجود دارد که در آن‌ها ظرفیت اجابت تقاضای جدید برای حمل بار وجود ندارد و هر گونه افزایش ترانزیت مستلزم کاهش حمل بار داخلی است. برای مثال، در قسمت‌هایی از مسیر تهران - قم، بعضاً تقاضا بیش از ظرفیت است و در قسمت‌هایی تقاضا نهایتاً در حد ۱۰۰ هزار تن کمتر از ظرفیت است. یا در حد فاصل ایستگاه بادرود تا اردکان تقاضای حمل بار حدود ۷.۱ میلیون تن است حال آنکه ظرفیت سالانه خط حدود ۵.۶ میلیون تن است. همچنین است، حد فاصل میبد تا یزد و یزد تا بافق. به هر حال، ممکن است دولت بنا به دلایل ژئوپلیتیک تصمیم بگیرد، ظرفیت خط را برای عبور بار ترانزیت خالی کند. منتها باید در ارزیابی درآمدهای پروژه از محل ترانزیت، متوجه عدم النفع‌های مستقیم (چشم پوشی از حق دسترسی دریافتی از بار داخلی) و غیر مستقیم (آثار اقتصادی

و زیست محیطی ناشی از کاهش حمل بار داخلی) پروژه باشیم و سقف آن را هم محدودیت زیرساخت کشور آذربایجان در نظر بگیریم.^۳

و بالاخره اینکه ارزیابی ما از بار قابل حمل روسیه و هند چیست که تصور می‌کنیم تا ۲.۴ میلیون تن آن برای ترانزیت، روی خط رشت - آستارا منتقل می‌شود. در سال ۲۰۲۰ صادرات روسیه به هند معادل ۱۶.۷ میلیون تن در سال بود. ۱۳.۳ میلیون تن از این صادرات (معادل ۷۹ درصد) آن سوخت بود که اساساً کالایی ریل پسند نیست و توجیه اقتصادی ندارد. حدود ۲.۳ میلیون تن (معادل ۱۳.۷ درصد) از کالای صادراتی روسیه به هند نیز کود است. برای رسیدن کود به هند هم که قاعدتاً عجله و تسریع موضوعیت ندارد که لازم باشد از راه آهن به عنوان یک روش گرانتر حمل و نقل استفاده شود. مابقی کالای صادراتی روسیه به هند، حدوداً ۱.۱ میلیون تن است که ریل پسند بودن آن باید واکاوی شود. علاوه بر این، در مجموع صادرات روسیه، صادرات به هند کمتر از دو درصد وزنی کالاهای صادراتی کشور مذکور است. در مسیر عکس هم هند در مجموع ۴۷۵ هزار تن کالا به روسیه صادر می‌کند (نگاه کنید به <https://resourcetrade.earth>). اینجا چند نکته قابل طرح است: آیا این حجم از تجارت دو جانبه ارزش آن را دارد که کشورهای مذکور به دنبال شکل دهی به یک توافق چند جانبه برای احداث یک خط آهن ۱۶۲ کیلومتری باشند؟ و آیا برای ایران می‌صرفد که از این طریق برای خود درآمدی کسب کند یا در مناسبات بین‌المللی جای پای محکم کند. همچنین باید توجه داشت که اگر هم باری روی ریل بیاید، یک طرفه خواهد بود (از سمت روسیه به هند). این درست است که در روسیه بار زیادی وجود دارد ولی سؤال اصلی این است که مقصد این بارها کجاست و ترکیب آنها چیست و آیا برای حمل آن‌ها نیازی به ایران وجود دارد.

اگر با این ملاحظه درآمدهای پروژه را تعدیل کنیم، در جدول (۸) درآمد حاصل از ردیف دوم از ۲۴۳۲.۵۲ میلیارد ریال به ۹۷۲ میلیارد ریال در سال کاهش می‌یابد و درآمد حاصل از ردیف چهارم جدول از ۱۲۲۹۱ میلیارد ریال به ۵۱۰۰ میلیارد ریال در سال کاهش می‌یابد. به این ترتیب، مجموع

^۳ شرکت «مهندسين مشاور بازآب» که عهده‌دار ارزیابی زیست محیطی پروژه رشت - آستارا در سال ۱۳۹۷ بوده، بر اساس مطالعات آب و خاک، مصالح مورد استفاده در احداث پروژه، نوع لکوموتیو، بار محوری و ... ظرفیت اسمی پروژه را ۲.۴ میلیون تن در سال برآورد کرده و فرض کرده است از کل این ظرفیت استفاده خواهد شد. نکته قابل تأمل این است که مشاور دیگر پروژه متوسط ۴.۴ میلیون تن در بازه ۲۰ ساله و افزایش سقف آن تا ۶.۸ میلیون تن در سال بیستم را مطمح نظر قرار داده است. سؤال قابل طرح این است که مبنای این فرض چیست و چگونه محاسبه شده است.

درآمد سالانه پروژه از ۱۵۵۶۹ میلیارد ریال به ۷۰۰۸ میلیارد ریال تقلیل پیدا می‌کند. با این تعدیل، دوره بازگشت سرمایه از حدود ۱۴ سال به حدود ۳۴ سال افزایش پیدا می‌کند.

دوم، **میزان افزایش القایی بار در شبکه**. بحث دیگر هم این است که در ارزیابی درآمدهای پروژه فرض شده است که درآمدهای ناشی از افزایش بار در سایر قسمت‌های شبکه متعلق به پروژه رشت - آستارا است. در این خصوص توجه به این نکته حائز اهمیت است: ممکن است برای اقتصادی شدن اجرای یک پروژه، درآمدهای افزایش یافته در سایر نقاط شبکه را به آن پروژه اختصاص دهیم ولی لزوماً نمی‌توانیم آن را بازدهی خالص پروژه تلقی کنیم چرا که بخشی از باری که روی پروژه مورد نظر می‌آید ناشی از اثر سرریز خطوط موجود در شبکه است و بهره‌بردار آن‌ها هم می‌تواند این آثار سرریز را محاسبه کند و از پروژه مطالبه کند. مابه‌التفاوت این دو مورد را می‌توان از نظر اقتصادی خالص اثر سرریز یا القایی یا شبکه‌ای پروژه مورد نظر در نظر گرفت. مشاور پروژه هم از نظر ملاحظات حقوقی تصریح نموده است که اختصاص این درآمد به پروژه، مستلزم پذیرش شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. است، مخصوصاً با اوصافی که در قسمت قبل اشاره شد، برای عبور همین یک میلیون تن بار ترانزیت از کل شبکه، شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. مجبور خواهد شد از بخشی از درآمد کنونی خود صرف نظر کند. اگر در یک سناریوی خوش بینانه فرض کنیم راه‌آهن بپذیرد ۵۰ درصد این درآمد به طور خالص قابل انتساب به راه‌آهن رشت - آستارا است، آنگاه درآمد ردیف‌های سه و چهار جدول (۸) از ۵۴۷.۲ و ۵۱۰۰ میلیارد ریال به ترتیب به ۲۷۳.۶ و ۲۵۵۰ کاهش پیدا می‌کند و خالص درآمدهای سالانه پروژه هم با ۲۸۲۳.۶ میلیارد ریال کاهش به ۴۱۸۴.۸ میلیارد ریال در سال می‌رسد. با این تعدیل، دوره بازگشت سرمایه به ۵۲ سال افزایش پیدا می‌کند.

سوم، **حق دسترسی و هزینه ارائه خدمات**. در ارزیابی مشاور پروژه از درآمدهای راه‌آهن رشت - آستارا فرض شده است که حق دسترسی پس از کسر سهم بهره‌بردار ۱۲۰۰ ریال به ازای هر تن کیلومتر بار داخلی و دو سنت دلار به ازای هر تن کیلومتر ترانزیت است. سال مبنای این محاسبات، سال ۱۴۰۱ است. بر مبنای مصوبات هیئت مدیره راه‌آهن حق دسترسی به خط و خدمات فنی برای هر تن کیلومتر بار داخلی ۱۳۶۰ ریال و برای ترانزیت دو و نیم سنت دلار است. برای در دسترس نگه داشتن خط و ارائه خدمات فنی هزینه‌های مختلفی وجود دارد و معمولاً ۶۰ درصد عواید چنین خطوطی صرف هزینه‌های آن می‌شود. بنابراین، در حالت منطقی باید ۴۰ درصد عواید پیش‌بینی شده از محل بار عبوری را درآمد خالص (سود) پروژه در نظر گرفت و برای مستهلک نمودن سرمایه‌گذاری انجام شده و همچنین پرداخت اقساط به آن اتکا نمود. با تعدیل خالص حق دسترسی از ۱۲۰۰ ریال

اندیشکده اصلاحات در صنعت ریل ایران

به ازای هر تن کیلومتر به ۵۴۴ (=۰.۴*۱۳۶۰) ریال، درآمد خالص حاصل از ردیف اول جدول از ۳۸۸.۸ میلیارد ریال به ۸۸.۱۲۸ میلیارد ریال در سال کاهش می‌یابد. همچنین، با تعدیل درآمد حاصل از هر تن کیلومتر ترانزیت بار از دو سنت به یک سنت دلار (=۰.۴*۲.۵ سنت)، درآمد ردیف دوم جدول (۸) به ۴۸۶ میلیارد ریال کاهش پیدا می‌کند. در مجموع، با این تعدیل درآمدهای راه‌آهن رشت - آستارا به ۳۴۸۵.۸۵۶ میلیارد ریال در سال کاهش یافته، دوره بازگشت سرمایه به حدود ۶۴ سال افزایش پیدا می‌کند.

جدول ۹- تعدیل درآمدهای خالص پروژه بر مبنای فروض اصلاح شده

ردیف	شرح	وزن بار (میلیون تن)	مسافت حمل (کیلومتر)	حق دسترسی (خالص از هزینه - ها)	خالص درآمد سالانه (میلیارد ریال)
۱	حمل بار داخلی در محدوده رشت - آستارا	۲	۱۶۲	۵۴۴ ریال	۱۷۶.۲۵۶
۲	حمل بار ترانزیت در محدوده رشت - آستارا	۱	۱۶۲	یک سنت دلار	۴۸۶
۳	حمل بار داخلی در سایر قسمت‌های شبکه	۲*۰.۵	۷۶۰	۳۶۰ ریال	۲۷۳.۶
۴	حمل بار ترانزیت در سایر قسمت‌های شبکه	۱*۰.۵	۱۷۰۰	یک سنت دلار	۲۵۵۰
جمع					۳۴۸۵.۸۵۶

چهارم، **عدم النفع‌های پروژه**. احداث این پروژه علاوه بر هزینه‌های مستقیم دارای هزینه‌های جانبی نیز هست. مهمترین هزینه‌های جانبی طرح، هزینه‌های زیست محیطی آن است. در طول مسیر ۱۶۲ کیلومتری احداث پروژه باید زمین‌های کشاورزی تملک شده، تغییر کاربری داده شود (حدود ۶۰۰ هکتار از زمین‌های حاصلخیز شمال کشور)، حدود ۴۰ کیلومتر پل تک پایه باید احداث شود، در داخل جنگل گیسوم مسیر باز شود و از کنار تالاب استیل خط آهن کشیده شود. همه این‌ها دارای هزینه‌هایی است که در تحلیل بالا لحاظ نشده است و در قسمت‌های بعد به آن اشاره خواهد شد.

احتساب چنین هزینه‌هایی منجر به کاهش عایدی خالص سالانه پروژه و افزایش دوره بازگشت سرمایه آن خواهد شد.

پنجم، **زمان ساخت پروژه**. تحلیل هزینه و فایده مشاور پروژه نسبت به زمان حساس نیست. در واقع به قیمت‌های سال ۱۴۰۱ کل هزینه‌های پروژه معادل ۲۲ هزار میلیارد تومان برآورد شده است و همچنین، به قیمت‌های سال ۱۴۰۱، درآمدهای پروژه برای یک دوره ۲۰ ساله برآورد شده و نتیجه‌گیری شده است که خالص ارزش حال منافع پروژه مثبت است. در حالی که بسته به طول دوران مشارکت، روش اجرای پروژه، هزینه‌های مالی طرح، نحوه تأمین مالی و نظایر آن ارزش حال هزینه‌ها بسیار متفاوت خواهد بود. برای مثال، زمان ساخت پروژه ۴ سال در نظر گرفته شده است. اگر طول زمان ساخت افزایش یابد، هزینه‌های پروژه افزایش خواهد یافت. زمان اجرای پروژه‌های مشابه در کشور، قرینه‌ای است که نشان می‌دهد احتمال طولانی شدن زمان ساخت و دوره مشارکت وجود دارد. برای مثال، راه‌آهن چابهار - زاهدان بعد از ۱۰ سال، حدود ۶۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و هزینه‌های آن از ۳۰۰ میلیون یورو به ۷۵۰ میلیون یورو افزایش یافته است. همچنین راه‌آهن کرمانشاه - خسروی ۱۱ سال است کلنگ خورده و ۳۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور در وبسایت خود گزارش نموده است که حدود ۲۵۰۰ کیلومتر خط آهن در حال اجرا دارد و در سال گذشته تنها موفق به احداث ۱۲۰ کیلومتر خط آهن جدید شده است. اگر طول تونل‌ها، تعداد پل‌ها و تقاطع‌ها و همچنین استحکام زمین در طول مسیر پروژه به حساب آید، به نظر می‌رسد، به زمانی بیش از چهار سال نیاز باشد. شاید فقط تملک اراضی و توافق با صاحبان زمین‌ها به تنهایی چهار سال زمان نیاز داشته باشد. طولانی شدن پروژه هم به طور متناسب هزینه‌های احداث و هزینه‌های مالی پروژه را افزایش می‌دهد.

علاوه بر این، شیوه اجرای پروژه با قرارداد وام روس‌ها تفاوت کرده است. مطابق توافق اخیر، وام صادراتی به ارزش ۱.۶ میلیارد یورو به شرکت واسط روسی اعطا می‌شود تا برای احداث این پروژه هزینه کند. با ارزش برابری هر دلار معادل ۴۰۰ هزار ریال، دلالت این قرارداد وام صادراتی این است که به قیمت‌های امروز هزینه پروژه ۶۴ هزار میلیارد تومان خواهد بود (حدود سه برابر برآورد مشاور پروژه). از این بگذریم که این قرارداد وام هزینه‌های ریالی پروژه را تبدیل به هزینه‌های یورویی می‌کند و پروژه را در وضعیت باز ارزی قرار می‌دهد و همه هزینه‌ها متناسب با افزایش سطح عمومی قیمت‌ها و افزایش برابری یورو و ریال افزایش می‌یابد و دیگر فروض شرکت مشاور در خصوص تورم سالانه ۲۰ درصد برقرار نخواهد بود.

به تصویر بالا این نکته را اضافه کنید که با درآمدهای پیش گفته باز پرداخت ۸ ساله پروژه امکان پذیر نخواهد بود. اگر فرض کنیم این وام سود ندارد و اگر فرض کنیم کاهش ارزش ریال دقیقاً معادل تورم مفروض است، آنگاه با احتساب درآمدهای مورد قبول مشاور پروژه، بازپرداخت اقساط وام حدود ۴۱ سال و با احتساب سناریوی اصلاحی در جدول (۹) بازپرداخت اقساط وام ۱۸۳ سال به درازا خواهد کشید. با توجه به اینکه دوره بازپرداخت وام ۸ ساله است، کسری منابع را باید به طریق دیگری جبران، و اقساط را پرداخت کرد.

در انتهای این قسمت لازم است مجدد تأکید شود که تقریباً تمام هزینه‌های این پروژه، هزینه‌های ریالی است و منابع لازم را می‌توان از داخل کشور و از جمله بازار سرمایه جمع‌آوری کرد و پروژه را به محک بازار هم گذاشت. دلیلی ندارد با وجود این ظرفیت، کشور به ارز خارجی استقراض کند و در سال‌های بعد، از محل بودجه عمومی کشور اقساط چنین پروژه پر مخاطره‌ای را پرداخت نماید. و بالاخره اینکه منافع این پروژه قاعدتاً متوجه کشورهای هند، روسیه و آذربایجان هم می‌شود. چرا این کشورها در این سرمایه‌گذاری مشارکت نمی‌کنند و در منافع و احیاناً ریسک‌ها و هزینه‌های آن سهیم نمی‌شوند. مشخصاً چرا کشور روسیه به پرداخت وام و ایجاد فرصت کسب درآمد برای شرکت خود اکتفا کرده و با تشکیل یک کنسرسیوم در منافع و هزینه‌های پروژه به صورت توأمان سهیم نشده است.

همین ملاحظه در مورد هند هم برقرار است. هند در توسعه بندر چابهار وعده داده است که ۵۰۰ میلیون دلار مشارکت می‌کند. تا کنون نیز بیش از ده درصد این وعده محقق نشده است. ولی همین موضوع باعث شده است که بندر چابهار و راه‌آهن چابهار - زاهدان از اصابت تحریم‌های سنگین ایالات متحده علیه ایران مصون بماند. ایجاد کنسرسیوم در مورد پروژه احداث راه‌آهن رشت آستارا و مشارکت کشورهای ایران، هند، روسیه و آذربایجان، هم هزینه‌های و مخاطره‌های طرح را توزیع می‌کند و هم نوعی وزنه سیاسی در برابر تحریم‌ها و کارشکنی‌های محتمل کشور آذربایجان ایجاد می‌کند.

۴. ملاحظات راهبردی در احداث خط ریلی رشت - آستارا

از نظر راهبردی مهمترین ملاحظه احداث این خط ریلی، امکان پذیری انتقال بار ترانزیت بر روی این خط است. این خط عمدتاً برای تسهیل ترانزیت بار میان هند و روسیه احداث می‌شود. در این مسیر، بار هند از مسیر دریا به بندر عباس می‌آید. در آنجا بار به قطار منتقل می‌شود و از مسیر بندرعباس -

اندیشکده اصلاحات در صنعت ریل ایران

بافق - تهران - قزوین - رشت - آستارا وارد خاک آذربایجان می‌شود و در ادامه به کشور روسیه منتقل می‌شود و بالعکس. یک سؤال مهم در خصوص این کریدور این است که آیا کشور آذربایجان، مستقل از ظرفیت خطوط ریلی‌اش، اجازه عبور بار از خاک کشورش را به صورت پایدار خواهد داد؟

با توجه به اینکه کشور آذربایجان با همکاری کشور ترکیه در حال فعال سازی کریدور زنگزور، حذف آذربایجان شرقی ایران از مسیر ترانزیتی ترکیه - باکو و همچنین قطع دائمی مرزهای ایران و ارمنستان است، و روابط سیاسی ایران و آذربایجان به سطوح پائینی تنزل یافته و دچار تنش است، بعید به نظر می‌رسد که حتی پس از رسیدن راه‌آهن سراسری ایران به آستارا، کشور آذربایجان مرزهای خود را به روی این مسیر ترانزیت باز کند.

مهمترین شاهد ناظر بر این ادعا متوقف ماندن حرکت قطارها از مسیر جلفا - نخجوان است که زیرساخت در دسترس دارد و به راحتی امکان فعال سازی ترانزیت بار روسیه - هند را به ما می‌دهد. از طریق این خط ریلی در سال‌های دور سالانه هفت میلیون تن بار جابه‌جا می‌شد که عملاً به دلیل عدم تفاهم سیاسی میان ایران، ارمنستان، آذربایجان و روسیه این خط ریلی متوقف است. لذا یک سؤال کلیدی این است که وقتی ظرفیت موجود استفاده نمی‌شود، چه تضمینی وجود دارد که احداث یک ظرفیت جدید، مشکل را مرتفع کند.

نکته بعدی محدودیت‌هایی است که همین حالا در خصوص عبور بار ایران از مسیر آذربایجان وجود دارد. در حال حاضر، امکان آمدن قطارهای روس تا مرز آستارا و انتقال آن به ایران و بالعکس وجود دارد ولی قطارهای روس وارد خاک آذربایجان نمی‌شوند. دلیل آن محدودیت‌هایی است که کشور آذربایجان روی نوع بار گذاشته است و عملاً قطارهای روس نمی‌توانند باری را از مرز آستارا با خود ببرند. مناسب است یکبار به طور کامل این محدودیت‌ها مطالعه شده، و در خصوص چگونگی حل و فصل آن‌ها با احداث رشت - آستارا مذاقه شود.

علاوه بر وجود چالش اساسی در رابطه با کشور آذربایجان، مسأله بنیادین دیگر نحوه همکاری ذی نفعان اصلی این پروژه در پیشبرد آن است. منطق چنین همکاری‌های بین‌المللی حکم می‌کند که همه ذی نفعان در پیشبرد آن مشارکت کنند و در منافع و هزینه‌های آن مشارکت کنند. اگر هند و روسیه چشم انداز احداث راه‌آهن رشت - آستارا را مثبت ارزیابی می‌کنند چرا در مخاطره‌های آن شریک نمی‌شوند. هند که برای خود نقشی تعریف نکرده است، روسیه هم که برای شرکت و محصولات خود بازاریابی کرده است. ساز و کار اطمینان بخش این بود که کنسرسیومی متشکل از شرکت‌های سه کشور و با سرمایه‌گذاری سه کشور تشکیل می‌شد و پروژه را پیش می‌برد.

شواهد موجود البته نشان می‌دهد که چرا دو کشور مذکور که باید بیشترین دغدغه را برای حمل و نقل بین‌المللی بار خود داشته باشند، بر خلاف ظاهر، در عمل اقبالی به این پروژه ندارند. برای این ادعا چند شاهد مثال و دلیل وجود دارد. یک، عدم سرمایه‌گذاری در احداث راه آهن رشت - آستارا که به روشنی نشان از آن دارد که جمع‌بندی آن‌ها ناظر بر عدم امکان سیاسی و اقتصادی تحقق ترانزیت از این مسیر است. دو، وجود مسیرهای ترانزیت جایگزین ریلی دیگر نظیر اینچه برون و سرخس و همچنین وجود مسیر دریایی میان بنادر کاسپین، انزلی و امیر آباد در ایران و آستاراخان در روسیه است که هنوز به نحور مقتضی مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است. و سه، ارزانی نسبی مسیر دریایی مستقیم بین هند و روسیه در مقایسه با حمل و نقل ترکیبی از مسیر ایران. در این موارد در قسمت ششم مباحث بیشتری مطرح خواهد شد.

۵. ملاحظات زیست محیطی احداث خط ریلی رشت - آستارا

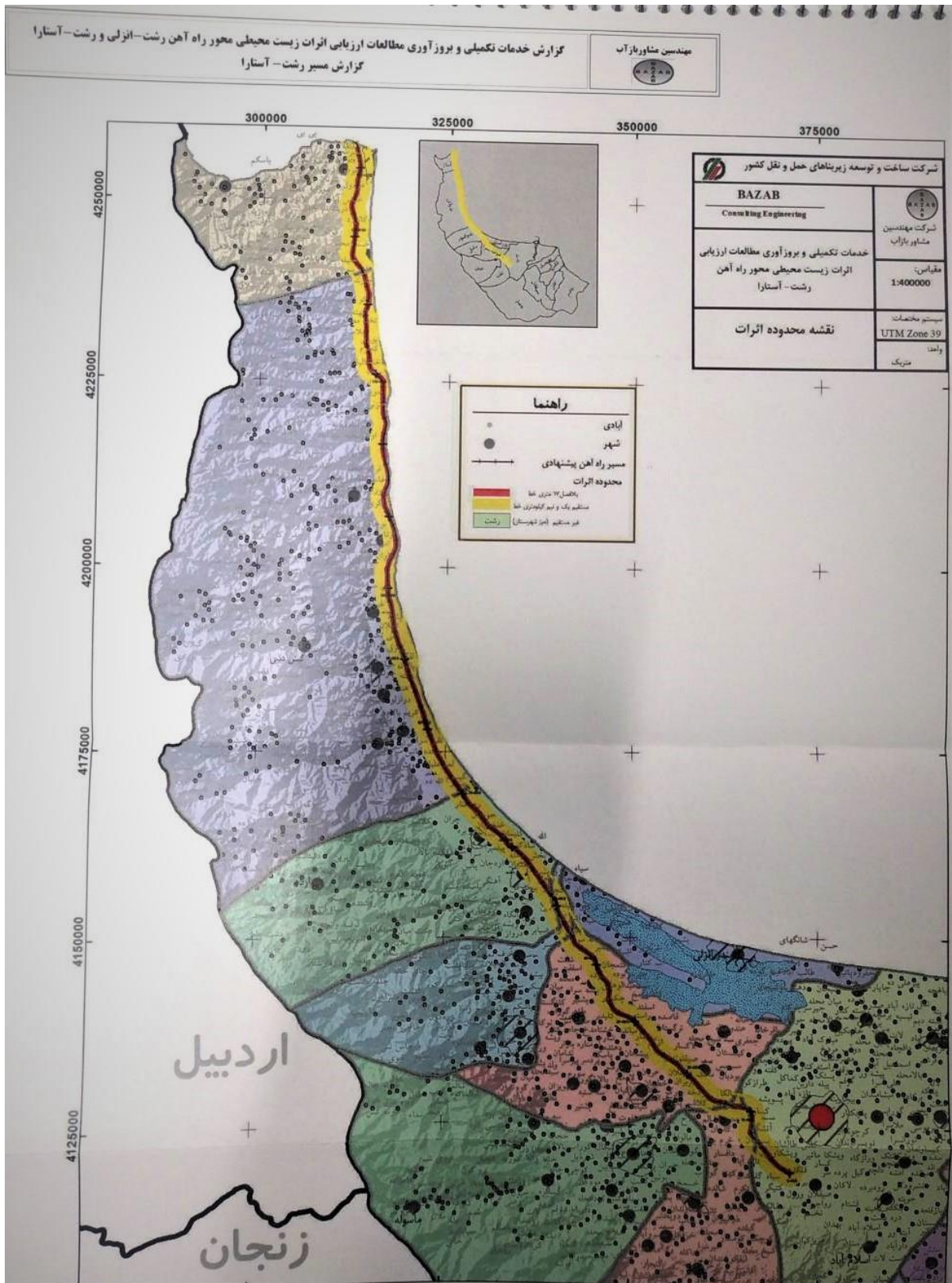
ارزیابی زیست محیطی طرح راه آهن رشت - آستارا یک بار در سال ۱۳۸۷ انجام شده و بار دیگر در سال ۱۳۹۷ به روز رسانی شده است. گزارش اخیر را «مهندسين مشاور بارآب» انجام داده و در مجموع انجام دادن پروژه را بهتر از انجام ندادن آن ارزیابی کرده است. در این قسمت، ابتدا قسمت‌های مهم گزارش مشاور مذکور مرور شده و سپس، به تغییراتی که بعد از سال ۱۳۹۷ در پروژه ایجاد شده، اشاره خواهد شد.^۴

«طول مسیر راه آهن رشت - آستارا ۱۶۲.۵ کیلومتر است. این محور از محدوده شهرهای صومعه - سرا، رضوان شهر و هشتپر عبور می‌کند و به کنارگذر شهری آستارا منتهی می‌گردد. بیشتر مسیر از زمین‌های کشاورزی شامل شالیزار و باغ‌های میوه و در بخش‌هایی نیز از جنگل عبور می‌کند. با توجه به جمعیت و پراکندگی روستاها در این منطقه، مسیر راه آهن تعداد بسیار زیادی تقاطع با راه‌های روستایی، راه‌های فرعی و راه‌های اصلی دارد. به همین منظور تقریباً ۱۵۶ دستگاه تقاطع غیر همسطح مورد نیاز است که به طور متوسط در هر ۹۸۰ متر یک تقاطع قرار می‌گیرد. در طول این مسیر ۹ ایستگاه و ۳۴ دستگاه پل پیش‌بینی شده است که دهانه پل‌ها بین ۲۰ تا ۱۲۰ متر

^۴. مطالبی که از گزارش مشاور پروژه نقل قول شده، کمی ویرایش ادبی شده ولی از نظر محتوایی هیچ تغییری در آن ایجاد نشده است. در مواردی برای نشان دادن اهمیت مطالب، بخش‌هایی از متن پررنگ شده است. این موارد در گزارش «مهندسين مشاور بارآب» پررنگ نبوده است.

است. تنها تونل این محور در محدوده تالاب استیل شهر آستارا به طول ۱۲۰ متر می‌باشد. برای احداث این خط لازم است ۶۹۸۲۴۰۰ متر مکعب خاکبرداری، ۵۴۱۱۵۰۰ متر مکعب خاکریزی، ۱۸۸۰۰ متر مکعب بستر سازی ترانشه و ۱۲۱۵۰۰ متر مکعب حفاری شمع انجام شود.» (ص ۱)

«همچنین، نتایج مطالعات نشان می‌دهد که سطح آب زیر زمینی در دشت مورد مطالعه بالا بوده و عمق برخورد با آب دارای تغییراتی بین حداکثر ۲۵ متر تا کمتر از یک متر در نقاط مختلف دشت می‌باشد. ... از دامنه به طرف تالاب یا دریا عمق برخورد به آب کمتر از سه متر است. در غرب دشت محدوده واقع در جنوب محور دشت صومعه‌سرا تا غرب فومن و شمال شفت اقراء، چوکوسر، چیران، گوشلوندان، گل افزان، خرم بیشه، رود بیش، کهنه گوراب، و داخسار کلوش طالشان، عمق برخورد به آب کمتر از یک متر می‌باشد. در شمال ناحیه مذکور در تپه‌هایی که احتمالاً بقایای تپه‌های ساحلی قدیم دریا است، عمق آب به بیش از سه تا چهار متر می‌رسد.» (ص ۲)



نقشه ۲- مسیر احداث راه آهن رشت - آستارا

در صفحه ۴۱ گزارش در تحلیل «ظرفیت باربری و نشست» در مسیر رشت - آستارا این طور می‌خوانیم: «این خاک‌ها دارای مقاومت بسیار پایینی می‌باشند، به نحوی که اگر عملیات خاکریزی با ارتفاع کمتر از دو متر بر روی این خاک‌ها صورت پذیرد، اغلب خاکریزی‌ها گسیخته می‌شود. ... در بخش دیگری از مسیر به ویژه در نقاط ساحلی، بر روی رسوبات ریزدانه ماسه و سیلتی احداث می‌شود. با توجه به وجود فضای خالی بین دانه‌های سیلتی و تخلخل بالای این گونه خاک‌ها، قرارگیری سفره‌های آبی زیرزمینی در عمق‌های کم، اشباع شدن خاک‌های ریزدانه طی فصول بارندگی و نیز جریان یافتن و آبگونی سیلت‌ها بر اثر اشباع شدن شان، می‌توان انتظار وقوع نشست را داشت.»

«ضمناً با توجه به آنکه مسیر راه‌آهن رشت - آستارا از جنگل‌های گیسوم عبور می‌کند، گونه‌های چوبی و علفی این جنگل‌ها که در طبقه حفاظتی LC هستند، شامل ... می‌باشند. ... در محدوده بلافاصله و مستقیم مسیر راه‌آهن رشت - آستارا چند منطقه حفاظت شده قرار دارد: تالاب استیل، پناهگاه حیات وحش لوندویل و منطقه حفاظت شده لیسار. ... با توجه به مطالب فوق الذکر، اجرای پروژه راه‌آهن در مسیر رشت - آستارا در محدوده بلافاصله، مستقیم و غیر مستقیم، در صورت عدم رعایت حریم‌های مربوط به مناطق چهارگانه تحت مدیریت سازمان حفاظت از محیط زیست، و مناطق مسکونی و فعالیت‌های کشاورزی، آسیب‌های جبران ناپذیری را بر محیط زیست منطقه وارد می‌سازد که شاید بازگشت آن به حالت تعادل و پایدار برای طبیعت مشکل باشد. در مسیر رشت - آستارا در ایستگاه‌های دوم، سوم، چهارم، پنجم، ششم، هفتم، و حد فاصل ایستگاه‌های هشتم و نهم مملو از شالیزارهای برنج می‌باشد.» (ص ۳)

در صفحه ۷۳ گزارش به مسأله مالکیت اراضی اشاره و تصریح شده است: «در مورد پروژه راه‌آهن رشت - آستارا، با توجه به موقعیت خاص منطقه و غلبه چشم‌انداز کشاورزی و زراعی در منطقه بر سایر کاربری‌ها، بیشتر مسیر از میان اراضی زراعی عبور داده شده که با توجه به خرد و کوچک بودن قطعات اراضی در سطح محدوده تعداد کثیری از کشاورزان به عنوان معارض نسبت به این پروژه برخورد خواهند نمود که می‌باید زمینه‌های جلب مشارکت مردمی و همچنین تعیین قیمت عادلانه برای خرید اراضی در نظر گرفته شود.»

همچنین در تحلیل آثار اجرای پروژه از نظر پوشش گیاهی این گونه آمده است که «بر اساس ویژگی‌های فنی طرح مورد مطالعه، مجموعه‌ای از اقدامات و فعالیت‌های فاز ساختمانی شامل حفر و احداث تونل‌ها در محدوده تالاب استیل و پل‌ها در طول مسیر و روسازی و زیرسازی مسیر خط

راه آهن، احداث ایستگاه‌ها، تسطیح زمین، احداث یا بهسازی جاده‌های دسترسی و حریم عملیات ساختمانی، حمل و نقل مصالح، دفع و انباشت پسماندها و برداشت منابع قرصه، حذف پوشش گیاهی جنگل‌های گیسوم و هفت دغان و خاکبرداری و دیو بر پوشش گیاهی موجود در طول مسیر راه آهن اثرگذار خواهد بود. راه آهن رشت - آستارا در ادامه مسیر خود، مسافتی حدود ۲۳۰۰ متر را از بین جنگل‌های گیسوم و ۲۷۰۰ متر را از بین جنگل‌های هفت دغان عبور می‌نماید. با توجه به مقررات خطوط راه آهن با عرض ۳۴ متر، مساحتی بیش از ۷۸ هزار متر مربع در جنگل‌های گیسوم و حدود ۹۲ هزار متر مربع در منطقه هفت دغان مورد تخریب و پاک تراشی قرار خواهد گرفت.» (ص ۸۶). مشاور پروژه در صفحات متعددی از گزارش خود به آثار منفی، با شدت زیاد و غیر قابل برگشت پروژه تصریح کرده است.

مشاور برای ارزیابی و تجزیه و تحلیل آثار زیست محیطی از روش تلفیقی ماتریس تغییر شکل یافته لئوپولد استفاده کرده و گزینه‌های اجرا و عدم اجرای پروژه را با هم مقایسه کرده است. با وجود آثار پیش گفته، مشاور عدم اجرای پروژه را منفی ارزیابی کرده و دلیل آن را این گونه عنوان کرده است: «در صورت عدم اجرای طرح به دلیل آلودگی هوای بیشتر، مصرف سوخت بیشتر، افزایش آمار تصادفات بالاتر نسبت به احداث راه آهن، اشتغال کمتر و افزایش مهاجرت ساکنین از منطقه به دلیل بیکاری، آثاری با دامنه وسیع‌تر خواهد داشت» (ص ۹۶). «گزینه اجرای پروژه با امتیازی معادل ۱۳۲+ در مقایسه با گزینه عدم اجرای پروژه با امتیاز ۷۶- برتری دارد. لذا گزینه اجرای طرح با رعایت ملاحظات زیست محیطی به عنوان گزینه مرجح انتخاب می‌گردد.» (ص ۹۷).

در این گزارش از جنبه زیست محیطی به چند ملاحظه مهم اشاره شده است: ۱. بالا بودن سطح سفره‌های آب زیرزمینی و سستی زمین و لزوم خاکریزی و بستر سازی حداقل به ارتفاع دو متر؛ ۲. متأثر شدن زمین‌های کشاورزی، باغ‌ها، جنگل‌ها، تالاب و مناطق حفاظت شده زیست محیطی؛ ۳. لزوم تملک اراضی و خرید زمین از تعداد کثیری بهره‌بردار کوچک مقیاس؛ ۴. وجود تقاطع‌های عدیده و لزوم احداث پل به طول ۴۰ کیلومتر (در هر کیلومتر از مسیر تقریباً یک تقاطع غیر همسطح). و بالاخره تأکید بر جبران ناپذیری و غیر قابل برگشت بودن تغییرات زیست محیطی و تأکید بر لزوم رعایت حریم‌ها.

بعد از مطرح شدن این موضوع در سازمان حفاظت از محیط زیست، چند تغییر مهم در طرح مورد توافق قرار گرفته است، اگر چه هیچ مجوزی دال بر تأیید زیست محیطی پروژه صادر نشده است. تعدیل اول این بوده است که زمین‌های کشاورزی با احداث خاکریز به قسمت‌های شمالی جنوبی

تقسیم نشود و به جای آن از پل تک پایه استفاده شود. شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور این شرط را پذیرفته است ولی حسب اطلاع غیر رسمی چنین چیزی (احداث حدود ۴۰ کیلومتر پل تک پایه (مشابه اتوبان صدر)) در قرارداد پیمانکار فرعی پروژه وجود ندارد و قاعدتاً در هزینه‌های پروژه لحاظ نشده است. تعدیل دوم این بوده که به دلیل مخالفت سازمان حفاظت از محیط زیست با پاک تراشی مسیر راه آهن در محدوده جنگل گیسوم، شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور، مسیر جایگزینی را پیشنهاد داده که پیشتر به بهانه انتقال خطوط برق پاک تراشی شده است. پیشنهاد این است که خطوط انتقال برق به زیر زمین منتقل شود و به جای آن خط راه آهن عبور کند. به این ترتیب، اگر چه هزینه اجرای طرح افزایش پیدا می‌کند، ولی دامنه تخریب جنگل کاهش خواهد یافت. با این حال، هنوز برق منطقه‌ای گیلان با آن موافقت نکرده است. ضمن اینکه هزینه‌های این اقدام نیز در ارزیابی اقتصادی طرح لحاظ نشده است. تعدیل سوم نیز مربوط به تالاب استیل است که سازمان حفاظت از محیط زیست به عبور از تالاب و حفر تونل در کوه مجاور آن مخالفت کرده است. سناریوی جایگزین نیز استفاده از مسیر خاکی اطراف تالاب و استفاده از گالری صوتی برای حفظ حریم طبیعی تالاب است. حسب اطلاع غیر رسمی رعایت این سه شرط، لازمه دریافت مجوز سازمان حفاظت از محیط زیست است.

با فرض حل و فصل این موضوعات، هنوز حفاظت از حریم سایر مناطق حفاظت شده، قطع حداقل ۳۰۰۰ درخت در طول مسیر، احداث چهل کیلومتر پل تک پایه در این منطقه و از همه مهمتر تملک اراضی تعداد زیادی بهره‌بردار کشاورزی، موضوعاتی است که به قوت خود باقی است. ضمن اینکه حل و فصل شدن موضوعات پیش گفته مستلزم صرف هزینه‌های بسیاری است که برآوردی از ارزش آن در دسترس نیست.^۵

۶. مسیرهای جایگزین ترانزیت شمال - جنوب

برای فعال سازی کریدور شمال - جنوب و انتقال بار روسیه - هند، چند مسیر جایگزین وجود دارد:

(۱) مسیر ریلی آسیای میانه در شرق دریای خزر (سرخس و اینچه برون)؛ (۲) مسیر دریایی (بنادر

^۵ یک نکته قابل توجه در گزارش شرکت «مهندسين مشاور بازآب» این است که اغلب هزینه‌های مورد اشاره، تقویم ربالی ندارد و ارزیابی منافع و هزینه‌های پروژه معیار مشخصی ندارد. البته ممکن است هزینه‌های انجام چنین مطالعه‌ای زیاد باشد ولی به هر حال بدون ارزیابی اقتصادی، تشخیص خالص منافع احداث پروژه بسیار دشوار، بلکه ناممکن خواهد بود.

امیر آباد، کاسپین و انزلی)؛ (۳) مسیر بزرگراهی ارمنستان در غرب دریای خزر و (۴) همچنین مسیرهای ریلی آذربایجان و نخجوان در غرب دریای خزر. راه آهن رشت - آستارا در چهارچوب فعال سازی مسیر ریلی در غرب دریای خزر در دستور کار قرار گرفته است که در قسمت‌های قبل در مورد آن به تفصیل صحبت شد.

مسیر ریلی آسیای مرکزی فعال و در دسترس است و به خط ریلی ایران نیز از دو منطقه سرخس و اینچه برون متصل است. با تمرکز بر این دو مسیر و در صورت نیاز تقویت آن‌ها، ارتباط کشور با کشورهای محصور در خشکی این منطقه نیز تقویت می‌شود. ضمن اینکه در حال حاضر نیز روابط سیاسی ایران با کشورهای واقع در منطقه آسیای میانه برقرار است و با کشورهای این منطقه، از جمله قزاقستان تفاهم نامه‌هایی برای ترانزیت بار از مسیر ایران وجود دارد. این مسیر وابسته به تقاضای یک کشور واحد برای انتقال بار نیست. همچنین، ایران با اتحادیه گمرکی اورآسیا قرارداد تجارت ترجیحی دارد و کشورهای قزاقستان، قرقیزستان و روسیه در این اتحادیه گمرکی عضویت دارند. علاوه بر این، روسیه و اغلب کشورهای آسیای میانه در سازمان همکاری‌های اقتصادی شانگهای عضویت دارند و می‌توانند در قالب این سازمان همکاری‌های ترانزیتی خود را تقویت کنند. و بالاخره اینکه امکان هم افزایی بین این کریدور و کریدور چینی یک کمربند - یک جاده وجود دارد.

مرز اینچه برون که با اهداف مشابهی به راه آهن سراسری متصل شد، ایران را از طریق ترکمنستان به کشورهای آسیای میانه و روسیه متصل می‌کند. طنز تلخ تاریخ این است که بر اساس داده‌های آماری سال ۱۴۰۰، ظرفیت خط اینچه برون - گرگان ۴.۸ میلیون تن بار در سال است ولی تنها ۰.۴ میلیون تن (یا ۴۰۰ هزار تن) بار از این مسیر عبور کرده است. یعنی، برای عبور باری معادل بار چند دستگاه کامیون، یک خط ریلی احداث شده و معطل باقی مانده است. در سال ۱۴۰۰، در این مسیر هر ۵ روز یک زوج قطار مسافری عبور کرده است. در ادامه این مسیر از گرگان تا رستم کلا و بندر انیر آباد، و از رستم کلا تا ساری و از ساری تا گرمسار نیز وضع تقریباً مشابهی وجود دارد. منظور این است که در این مسیر یک ظرفیت بالفعل وجود دارد که از آن استفاده نمی‌شود.

سرخس نیز در ترکمنستان قرار دارد و نه تنها ظرفیت انتقال بار از مسیر بندر عباس - بافق به ترکمنستان و کشورهای واقع در شمال آن را دارد بلکه در مسیر کریدور شرقی - غربی نیز قرار گرفته و ظرفیت بسیار خوبی است برای ترانزیت بار. اگر چه در مسیر سرخس تا بندر عباس چند گلوگاه وجود دارد، ولی تقاضایی هم برای ترانزیت بار از این مسیر وجود ندارد که اگر باشد امکان تقویت مسیر و رفع گلوگاه‌های آن وجود دارد.



نقشه ۳- کریدورهای بین‌المللی شمال - جنوب و شرقی - غربی

به طور خلاصه این دو مسیر در حال حاضر در دسترس است و از نظر زیرساختی محدودیتی برای ترانزیت بار به صورت ترکیبی وجود ندارد. با رفع سایر محدودیت‌های نرم (نظیر تسهیل پرداخت‌های بین‌المللی برای کارسازی پرداخت به شرکت‌های حمل و نقل ریلی) می‌توان ترانزیت کالا از این کریدور را تقویت نمود و بعد از حصول اطمینان از انتقال بار بر روی این کریدور، می‌توان به تدریج روی تقویت زیرساخت در این مسیر و رفع گلوگاه‌های آن سرمایه‌گذاری کرد.

مسیر دریای خزر نیز در دسترس است. مهمترین مزیت این مسیر اتصال ترانزیتی ایران و روسیه بدون واسطه سایر کشورها است. زیرساخت‌های لازم برای ترانزیت از این مسیر وجود دارد. بندر اولیا در آستراخان روسیه و بندر امیر آباد در ایران به راه‌آهن سراسری دو کشور متصل هستند. بنادر کاسپین و انزلی هم با یک خط ۳۵ کیلومتری در حال اتصال به راه‌آهن سراسری از مسیر رشت هستند. با فعال کردن این مسیر، کشتیرانی در دریای خزر نیز تقویت می‌شود و دریای خزر در عمل تبدیل به دریای همکاری می‌شود. روسیه هم پروژه‌های برای تجهیز و توسعه بنادر خود در دریای خزر دارد که دلالت ضمنی آن، امکان پذیری بیشتر فعال سازی این مسیر است.



نقشه ۴- کریدور شمال - جنوب؛ مسیر دریای خزر

مسیر بعد، استفاده از مسیر بزرگراهی کشور ارمنستان است. ارمنستان عزم جدی برای احداث بزرگراهی از جنوب به شمال این کشور دارد. سرمایه‌گذاری در این بزرگراه مورد حمایت هندوستان، روسیه و اتحادیه اروپایی است. این مسیر از طریق گرجستان به غرب کشور روسیه می‌رسد که تمرکز فعالیت‌های اقتصادی آن کشور در این منطقه است. از نظر سیاسی هم روابط ایران با کشور ارمنستان و همچنین گرجستان دوستانه است و این مسیر به نوعی دالان توراتی ناتو و سیاست‌های خصمانه کشور آذربایجان را خنثی می‌کند. از نظر زیرساخت هم سرمایه‌گذاری چشمگیری از طرف ایران لازم نیست.

اما مسیر چهارم. این مسیر ایران را به واسطه کشور آذربایجان به روسیه متصل می‌کند. با این حال، شبکه ریلی ایران به شبکه ریلی آذربایجان متصل نیست. برای ایجاد اتصال، باید خط رشت آستارا با هزینه - فایده و ریسک‌های پیش گفته به راه‌آهن کشور آذربایجان متصل شود. بعد از سرمایه‌گذاری در این مسیر و برقراری اتصال ریلی، این فرصت ایجاد می‌شود که بار با قطار و بدون تخلیه و بارگیری اضافه، مستقیم از خلیج فارس به روسیه منتقل شود و بالعکس. البته عرض خطوط ریلی ایران کمتر از خطوط ریلی آذربایجان و روسیه است و اتصال مستقیم به معنای عدم توقف

نیست. در مرز آذربایجان باید ترانسشیپ انجام شود. تعویض بوژی به ازای هر واگن ۱۸۰ فرانک سوئیس هزینه دارد (کنوانسیون SMGS).

ناگفته نماند که همین الان هم امکان حمل و نقل ترکیبی از مسیر آذربایجان وجود دارد. لازمه این امر حمل جاده‌ای بار در فاصله رشت آستارا است. در بازدید آقای اسلامی، وزیر راه و شهرسازی دولت سیزدهم، در خرداد سال ۱۴۰۰ از پایانه مرزی آستارا و دیدار با وزیر اقتصاد کشور آذربایجان بر توسعه این مسیر جاده‌ای نیز تأکید شده است. لذا اگر چنین منافع هنگفتی در ترانزیت بار وجود داشته باشد، حمل و نقل ترکیبی یک گزینه موجود و در دسترس است.

اما جدای از هزینه‌های احداث خط ریلی رشت - آستارا و مستقل از حداکثر ظرفیت انتقال بار از طریق این کریدور، این پروژه کشور آذربایجان را در موقعیت استراتژیک مهار دو جانبه ایران و روسیه قرار می‌دهد و می‌تواند برای احداث کانال تورانی زنگرور، از ایران و روسیه گروکشی کند.

در انتهای این قسمت توجه به این پرسش مفید است که چرا با وجود ظرفیت‌های موجود لاقط بخشی از بار مورد ادعای موجود از مسیر ایران عبور نمی‌کند. چند دلیل قابل ذکر است. اولین و مهمترین دلیل این است که همچنان حمل یکسره دریایی گزینه مناسبی برای حمل بار هند به روسیه و بالعکس است. برای مثال، در ژوئیه سال ۲۰۲۳، حمل یک کانتینر ۲۰ فوت با وزن ۲۴ تن از ناوشیوا به نوروسیسک روسیه به صورت دریایی ۴۸۰۰ دلار و از نوروسیسک به مسکو به صورت جاده‌ای ۱۸۰۰ دلار (در مجموع، ۶۶۰۰ دلار) هزینه دارد. در مقایسه، حمل همین بار از ناوشیوا به بندرعباس ۱۸۰۰ دلار و از بندرعباس به مسکو به صورت زمینی ۵۱۰۰ دلار هزینه دارد که در جمع می‌شود ۶۹۰۰ دلار. دومین نکته مهم این است که بدون عبور از ایران و آذربایجان، بروکراسی‌های اداری و گمرکی نیز تا حد زیادی حذف می‌شود. شاید روی کاغذ مسیر ایران فاصله زمانی را چندین روز کوتاه‌تر می‌کند ولی در عمل هنوز مشکلات زیادی را برای شرکت‌های حمل و نقل ایجاد می‌کند. در یک مورد بسیار خاص، باری که قرار بود در مدت ۱۱ روز از ایران عبور کند، ۹ ماه طول کشید تا به مقصد برسد. در واقع، مسأله این نیست که زیرساخت ضعف دارد، بلکه مسأله این است که به لحاظ نرم افزاری ما هنوز توان مدیریت کارآمد ترانزیت با قابلیت ردیابی، بدون بازرسی کانتینرها و ... را نداریم و همین امر هزینه‌های شرکت‌های حمل و نقل را به شدت افزایش می‌دهد و آن‌ها را از کار با ایران می‌هراساند. و نکته سوم پرداخت‌های بین‌المللی است که به دلیل تحریم‌ها بسیار با چالش همراه است. گاهی چندین ماه به طول می‌انجامد تا حق الزحمه شرکت‌های حمل و نقل ریلی پرداخت شود و این موضوع باعث می‌شود شرکت‌های مذکور انگیزه حمل بار از طریق ایران را از دست بدهند، نه اینکه به دلیل فقدان زیرساخت ریلی نتوانند این کار را انجام بدهند.

۷. جمع‌بندی

در مقام جمع‌بندی می‌توان چند پرسش را مطرح نظر قرار داد:

اول اینکه با توجه به ظرفیت‌های موجود در مسیرهای آسیای میانه و دریای خزر، می‌توان از آن‌ها برای ترانزیت بار استفاده کرد، بدون اینکه زمان را از دست بدهیم، متحمل هزینه جدید احداث زیرساخت شویم، و وابسته به یک کشور ناهمسو شویم. با این اوصاف، چرا ما باید ظرفیت‌های موجود را معطل نگه داریم و خط آهن رشت - آستارا را با این هزینه و ریسک و با دریافت وام خارجی احداث کنیم؟

دوم اینکه ذی نفع اصلی پروژه احداث خط ریلی رشت - آستارا کشورهای هند و روسیه هستند. چرا این دو کشور در پروژه رشت - آستارا سرمایه‌گذاری نمی‌کنند؟ در قرارداد جدیدی که مشهور به سرمایه‌گذاری روسیه در این خط ریلی شده است، روسیه فقط با اعطای یک خط اعتباری برای احداث این پروژه موافقت کرده است. از نظر اقتصادی معنای این چرخش از سرمایه‌گذاری به اعطای وام این است که کشور روسیه بنا ندارد در سود و زیان و مهم‌تر از آن، در ریسک‌های این پروژه سهیم باشد. چه این پروژه به سرانجام برسد، چه نرسد و چه ترانزیت انجام شود، چه نشود، کشور روسیه وام اعطایی از ایران را با سودش پس خواهد گرفت. شاید مهمترین شاهد این مدعا این باشد که روسیه به مسیرهای آسیای میانه و دریای خزر روی آورده و در حال مدرن سازی بنادر استراتژیک این کشور است.

سوم اینکه کشور آذربایجان که در بازی احداث خط ریلی رشت - آستارا، هم از نظر اقتصادی و هم از نظر سیاسی برنده اصلی است تا کنون هیچ تلاشی برای ارتقاء ظرفیت ریلی خود نکرده است و به تعهد خویش مبنی بر سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری در احداث زیرساخت‌های مرتبط عمل نکرده است. سؤال این است که اگر توسعه این خط به کریدور زنگ زور مرجع است، چرا کشور آذربایجان هیچ تلاشی برای این منظور نمی‌کند.

چهارم اینکه اگر عبور از کشور آذربایجان تا این حد جذاب است چرا از ترانزیت ترکیبی استفاده نمی‌شود. یعنی، کالا تا رشت با قطار حمل شود، از رشت تا آستارا یا حتی خود روسیه با تریلی. خوب این راه حل کاملاً در دسترس است.

پنجم اینکه راه‌آهن اینچه برون - گرگان نیز با نیت مشابهی احداث شد. همان طور که گفته شد، مطابق داده‌های سال ۱۴۰۰، هر ۵ روز یک زوج قطار مسافری در این مسیر حرکت می‌کند و سالانه ۰.۴ میلیون تن از روی این خط بار حمل می‌شود. حال آنکه این خط ریل از شرق دریای خزر، خط

راه آهن سراسری کشور را به آسیای میانه متصل می‌کند. زمان احداث گفته می‌شد راه آهن مذکور اقتصاد استان گلستان را دگرگون کند. متأسفانه هیچ یک از این انتظارات تحقق پیدا نکرد.

ششم اینکه در تحلیل موضوع ترانزیت باید به این نکته کلیدی توجه کرد که تصمیم گیرنده اصلی در انتخاب مسیر ترانزیت، صاحبان کالا و شرکت‌های فورواردر هستند و دولت‌ها تنها نقش تسهیل کننده از نظر مقررات و تأمین زیرساخت‌ها دارند. لذا این پرسش کلیدی قابل طرح است که چرا این عوامل اقتصادی از مسیرهای موجود ترانزیت از طریق ایران استفاده نمی‌کنند و راه‌های دیگر را ترجیح می‌دهند.

سخن آخر اینکه اگر به هر دلیلی تصمیم‌گیران کشور به این جمع‌بندی رسیده‌اند که خط آهن رشت - آستارا را احداث کنند و بر این باورند که فقدان این زیرساخت مانع اصلی ترانزیت است، پیشنهاد می‌شود ترتیبات بازی به نحوی تنظیم شود که سایر ذی نفعان پروژه نیز در منافع و هزینه‌های آن دخیل شوند. راه حل متعارف در چنین موقعیت‌هایی تشکیل یک شرکت مشترک (کنسرسیوم) متشکل از طرف‌های ایرانی، روسی، هندی و آذربایجانی است. این راه حل، اولاً ارزیابی هزینه - فایده پروژه توسط سایر ذی نفعان را نیز فعال می‌کند و در خصوص توجیه فنی - اقتصادی پروژه اطمینان بیشتری حاصل می‌شود. ثانیاً کشور آذربایجان در برابر کنسرسیومی متشکل از سه کشور مذکور، نمی‌تواند به راحتی کارشکنی کند و ریسک سیاسی پروژه به این ترتیب تا حدی کاهش پیدا می‌کند.

منابع و مآخذ

۱. پوربرخورداری، امین (۱۴۰۲)؛ «ترانزیت ریلی: سراب چاه نفت یا؟»؛ ارائه شده در نشست «ترانزیت ریلی: فرصت‌ها، چالش‌ها و راهبردها»، دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی، سه‌شنبه ۹ خرداد.
۲. حدادی، محمد رضا (۱۴۰۱)؛ «تهدیدات مغفول امنیتی، اقتصادی و محیط زیستی پروژه ۷۰ هزار میلیارد تومانی راه آهن رشت - آستارا»؛ بی‌جا.
۳. حدادی، محمد رضا (۱۴۰۲)؛ «مقایسه کریدورهای شمالی - جنوبی برای ترانزیت»؛ ارائه شده در نشست «ترانزیت ریلی: فرصت‌ها، چالش‌ها و راهبردها»، دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی، سه‌شنبه ۹ خرداد.

۴. صادقیان، حسن (۱۴۰۱)؛ نقش حیاتی کریدور بین‌المللی شمال - جنوب در فعال سازی دیپلماسی سیاسی - اقتصادی ایران؛ منتشر شده در پایگاه خبری مؤسسه مطالعات ایران و اوراسیا، ۲۵ دی ۱۴۰۱؛ <https://www.iras.ir/?p=۷۲۰۴>
۵. مهندسین مشاور بازآب (۱۳۹۷)؛ «گزارش ارزیابی زیست محیطی طرح احداث راه‌آهن رشت - آستارا»؛ به کارفرمایی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور.
۶. وزارت راه و شهرسازی (۱۴۰۲)؛ «چرا راه‌آهن رشت آستارا توجیه اقتصادی دارد؟»؛ گزارش منتشر شدن در وبسایت خبری تین نیوز در تاریخ ۲۳ خرداد ۱۴۰۲: <https://www.tinn.ir/fa/tiny/news-۲۵۷۳۰۰>
۷. Hriday, Sarma (۲۰۱۸). "Turning the International North-South Corridor into a "Digital Corridor"; Comparative Politics Russia. November. Vol. ۹ (۴). P. ۱۲۴- ۱۳۸. DOI: ۱۰,۲۴۴۱۱/۲۲۲۱-۳۲۷۹-۲۰۱۸-۱۰۰۰۸.
۸. Kenderdine, Tristan; Bucsky, Péter (۲۰۲۱). "Middle corridor – policy development and trade potential of the Trans-Caspian International Transport Route". ADBI Working Paper Series, No. ۱۲۶۸, Asian Development Bank Institute (ADBI), Tokyo
۹. Belov (Yurtaev) V.I. and Binish (۲۰۲۱). "India, Russia and Iran: A new study on "North –South" International Transport Corridor". Information and Innovations ۲۰۲۱, T. ۱۶, No. ۴. pp. ۱۸-۲۵. DOI: ۱۰,۳۱۴۳۲/۱۹۹۴-۲۴۴۳-۲۰۲۱-۱۶-۴-۱۸-۲۵.