حمل و نقل: ایران، محور اتصال شرق و غرب

در سالهای اخیر قراردادهای ترانزیتی‏ متعددی بین ایران و کشورهای همسایه از جلمه پاکستان،کشورهای جدید التأسیس‏ آسیای مرکزی و کشورهای ماوراء قفقاز امضاء شده است.علاوه بر آن،کشورهای‏ دیگری نیز برای استفاده از خاک ایران‏ برای توسعه دادوستد و حمل‏ونقل کالا به- و از-کشورهای همسایه ایران، قراردادهای ترانزیتی با ما امضا کرده‏اند. این قراردادها به تصویب مجلس شورای‏ اسلامی و تائید شورای نگهبان نیز رسیده‏ و قدرت اجرائی یافته است.همزمان با امضای این قراردادها ایران خود را برای‏ تبدیل شدن به یک کشور مهم ترانزیتی‏ آماده کرده،راه‏آهنهای جدید و جاده‏های‏ اسفالته،شوسه و بزرگراههای متعددی‏ بوجود آمده و با اتصال راه‏آهن مشهد، سرخس که تا آخر سال جاری کار احداث‏ آن بپایان میرسد،کشور ما توانسته است‏ خود را برای احیای راه ابریشم-که چین‏ را به اروپا متصل می‏ساخت،در شکل‏ جدید و امروزی خود،آماده کند.به این‏ ترتیب تا چند ماه دیگر ایران از طریق‏ راه‏آهن،به کشورهای آسیای مرکزی‏ متصل خواهد شد.

موقعیت ترانزیتی ایران همیشه حائز اهمیت بوده و در طول تاریخ بارها از این‏ موقعیت ممتاز استفاده و سوء استفاده شده‏ است.استفاده،هنگامی بوده است که‏ موقعیت ایران و راههای آن برای امور بازرگانی و سیاحتی مورد استفاده قرار می‏گرفته و سوء استفاده زمانی بوده است‏ که بیگانگان یا برای تسلط بر ایران یا برای‏ دسترسی به کشورهای دیگر،از خاک و طرق‏ ارتباطی کشور،استفاده می‏کرده‏اند.اگر جنگ هشت ساله ایران و عراق را موقتا فراموش کنیم،آخرین دست‏اندازهای‏ بیگانگان به کشور ما برای استفاده از راههای ارتباطی کشورمان ایام جنگ‏ جهانی دوم،بود که کشور ما به اشغال‏ متفقین درآمد و مجبور شد کلیه امکانات‏ خود و مهمتر از همه راهها و راه‏آهن‏ سراسری خود را در اختیار متفقین قرار دهد تا از این وسائل برای رساندن سازوبرگ‏ نظامی و اسلحه به شوروی سابق استفاده‏ کنند و آن کشور را در مقابله با آلمان نازی‏ توانمند سازند.نصیب کشور ما از مصائب‏ بی‏حدوحصر جنگ دوم و فداکاری که‏ برای پیروزی متفقین انجام داد،گرفتن‏ لقب بی‏محتوی و خشک و خالی‏"پل‏ پیروزی‏"بود.درحالیکه همان جنگ‏ و همان پیروزی سبب شد که 85 درصد طلای جهان در امریکا جمع شود.

بهرصورت متلاشی شدن رژیم شوروی‏ و ایجاد کشورهای جدید در همسایگی‏ ایران که اکثر آنها محصور در خشکی‏ هستند،خاصه در شرائطی که افغانستان‏ نیز بعلت جنگهای داخلی ناامن است‏ و عراق مورد تحریم سازمان ملل قرار دارد، موقعیت خاصی به کشور ما داده است. بعبارت صحیح‏تر،موقعیت ممتاز ترانزیتی‏ ایران که سیصد سال،یعنی از زمان نفوذ بیگانگان در کشورهای همسایهء ایران‏ تضعیف شده بود و بخصوص پس از به‏ استعمار کامل انگلیس درآمدن شبه‏ قارهء هند،بکلی عاطل و باطل مانده‏ بود،اینک در حال احیاء شدن است.

موقعیت کنونی‏ راههای ایران

فرصت مناسبی است که نگاهی به وضع‏ کنونی راههای ارتباطی ایران‏ بیاندازیم.براساس آمار متحده از وزارت راه‏ و ترابری در سال 1371 معادل 477 کیلومتر آزادراه(مانند آزادراه تهران-کرج-قزوین‏ و قم-تهران)1002 کیلومتر بزرگراه‏ چهار خطه(مانند راههای مشهد-قوچان، تهران-شریف‏آباد،قائم شهر-ساری) 4215 کیلومتر راه اصلی عریض(مانند راه‏ خرمشهر-اهواز،اندیمشک-تنگ فنی) 14236 کیلومتر راه اصلی معمولی(مانند راه تهران آمل،رودهن فیروزکوه)6049 کیلومتر راه عریض(مانند راههای استانی)- 18624 کیلومتر راه فرعی درجه یک‏ (مانند راههای ارتباطی شهرستان با بخش‏ها)12938 کیلومتر راه فرعی درجه‏ دو(مانند راههای مرزی)-12938 کیلومتر راه دسترسی اسفالته(مانند راه قم‏ -تهران-مشهد،یزد-طبس)و 34352 کیلومتر راه شنی(مانند راههای کویری) در کشور وجود داشته.در سالهای اخیر بر حجم راههای مذکور افزوده شده است.

وضع حمل‏ونقل‏ جاده‏ای

طی سال گذشته در 106809 کیلومتر راههای گفته شده فوق جمعا تعداد 189000 وسیلهء حمل‏ونقل بار در تردد بوده‏اند که از 57/1 تن تا 5/27 تن ظرفیت‏ بارگیری داشته‏اند.درصد ظرفیت وسائط نقلیه مذکور نسبت به رقم کل(189000 واحد)به این شرح بوده است.

5/22 تنی 23 درصد

5/9 تنی 22 درصد

57/5 تنی 19 درصد

5/13 تنی 18 درصد

75/1 تنی 7 درصد

18 تنی 7 درصد

5/27 تنی 1 درصد

بیش از 30 تنی 3 درصد

ضمنا بد نیست گفته شود که بیش از 50 درصد از ظرفیتهای فوق را وانت‏بارها و کامیونهای زیر 10 تن تشکیل میدهند که برای حمل‏ونقل جاده‏ای مناسب‏ نیستند و برای حمل‏ونقل درون شهری‏ و یا مسافات کوتاه مناسبند.

بطور تقریب در حال حاضر سالانه 140 میلیون تن کالا دد کشور جابجا می‏شود که‏ سهم متوسط هر کامیون در جابجائی‏ کالا در سال 634 تن میباشد.ذکر این نکته‏ نیز خالی از فایده نیست که در سالهای‏ اخیر بعلت گرانی سرسام‏آور کامیون و وسائط حمل‏ونقل بار و مسافر و لوازم یدکی‏ و حتی هزینه نگهداری آنها،امر جایگزینی‏ وسائط کهنه واز رده خارج شده با وسائط نو، تقریبا متوقف مانده و اگر وسائل نقلیه‏ تازه‏ای بکار گرفته شده است وسائط نقلیه‏ قدیمی از رده خارج نشده‏اند.به این‏ ترتیب 26 درصد از کل ناوگان حمل‏ونقل‏ جاده‏ای کشور بین 17 تا 30 سال سن دارند و 74 درصد نیز بین 1 تا 17 سال که بیشتر آنها کامیونهائی هستند که از سال 61 به‏ بعد وارد کشور شده‏اند.

وضع راه‏آهن

براساس برنامه عمرانی اول کشور، ظرفیت راه‏آهن ایران در پایان برنامه‏ می‏باید به 10 میلیارد تن کیلومتر در سال‏ می‏رسید.در پایان برنامه دوم باید این‏ ظرفیت به 30 میلیارد تن-کیلومتر افزایش یابد و بالاخره با تکمیل احداث‏ محورهای بافق-بندر عباس،چادرملو- اردکان،باد-میبد-بندر امام-اهواز از یک‏ سو و احداث محورهای جدید مشهد- سرخس،تهران-اصفهان کرمان- زاهدان-میرجاوه،از سوی دیگر،و بالاخره بهینه‏سازی خطوط موجود و تشکیل قطارهای طویل و تجهیز ادوات‏ حمل‏ونقل قابل دسترسی،قدرت حمل‏ ونقل راه‏آهن کشور به سه برابر افزایش‏ خواهد یافت.

در حال حاضر طول شبکهء راه‏آهن کشور 5900 کیلومتر است که 146 کیلومتر آن بین‏ ایستگاه جلفا و تبریز برقی و عرض آن‏ 1435 میلیمتر است که عرض استاندارد بین المللی است.در واقع کلیه خطوط آهن‏ در ایران بجز 92 کیلومتر خط آهن زاهدان- میرجاوه-با عرض استاندارد بین المللی‏ ساخته شده است.

موقعیت بنادر کشور

شناخت ارتباطات حمل‏ونقل ترانزیتی‏ بدون شناخت کلی و اجمالی مبادی‏ ورودی و خروجی کشور مفیده فایده‏ نخواهد بود.بنابراین لازم است ابتدا نگاهی اجمالی به بنادر کشور بیاندازیم‏ و سپس نقاط اتصال راه و راه‏آهن ایران را به‏ جاده‏ها و راه‏آهنهای دیگر کشورها ذکر کنیم.

در حال حاضر در خلیج فارس،بحر عمان‏ و بحر خزر ایران دارای سواحل متعددی‏ است.بنادر شمال و جنوب کشور از طریق‏ راه و راه‏آهن به یکدیگر می‏پیوندد. بطور کلی طی هشت سال جنگ تحمیلی‏ و پس از بسته شدن بندر خرمشهر،فعالیتهای‏ وسیعی برای توسعهء بنادر جنوبی‏تر کشور، صورت گرفت.بندر عباس بصورت مهمترین‏ بندر کشور درآمد.بندر چابهار نیز توسعه‏ یافت.همچنین دیگر بنادر،در حد توان‏ اقتصادی کشور گسترش یافت.طی سال‏ گذشته مقدار-/15267000 تن کالا از بنادر کشور وارد شد.(سال قبل از آن‏ -/15728000 تن کالا از بنادر کشور وارد شده بود.)از کل واردات از طریق دریا در سال‏ گذشته 14513000 تن آن از 4 بندر جنوبی‏ کشور وارد شده است.

در بندر عباس دو اسکلهء بزرگ بنام اسکلهء شهید رجائی و اسکلهء شهید باهنر وجود دارد.

محوطه اسکله شهید رجائی 1708000 متر مربع و انبار آن 173000 متر مربع است‏ محوطه اسکلهء شهید باهنر 300000 متر مربع و انبار آن 18000 متر مربع است.

بطور کلی در این دو بندر 5 ترمینال‏ کانتینر به ظرفیت 30000 تن 6 سکوی‏ تخلیه و بارگیری چند منظوره به ظرفیت‏ 75000 تن-17 سکوی تخلیه و بارگیری‏ عمومی به ظرفیت 75000 تن-2 سکوی‏ تخلیه و بارگیری مایعات به ظرفیت/70000 تن وجود دارد.

در بندر امام خمینی(بندر شاپور سابق) مساحت محوطهء انبارهای سرباز برابر 10980790 متر مربع و انبارهای مسقف‏ /171000 متر مربع است.

در این بندر 29 اسکله یا سکوی تخلیه‏ و بارگیری کالاهای عمومی به ظرفیت/30 هزار تا 45 هزار تن 5 سکوی کانتینری- دو سکوی سیلوی غله-یک سکوی‏ مخصوص پهلوگیری بارج-یک اسکله‏ تخلیه و بارگیری مواد معدنی و دو سکوی‏ تخلیه و بارگیری خصوصی وجود دارد.

در بندر بوشهر ظرفیت انبار محوطه‏ سرباز برابر 443000 متر مربع و ظرفیت‏ انبار مسقف برابر 23000 متر مربع است. در این بندر سه اسکله یا سکوی تخلیه‏ و بارگیری کالاهای عمومی به ظرفیت‏ 20000 تن و 4 اسکله خصوصی وجود دارد. همچنین یک اسکله نیز مخصوص تخلیه‏ و بارگیری بارج است.

بنادر بعدی در جنوب کشور عبارتند از:

-بندر لنگه به ظرفیت سالانه/250000 تن

-بندر جاسک به ظرفیت سالانه‏ 120000 تن

-بندر قشم به ظرفیت سالانه 150000 تن

-بندر گناوه به ظرفیت سالانه 100000 تن

-بندر دیلم به ظرفیت سالانه 130000 تن

بندر شهید بهشتی چابهار دارای محوطهء انباری به وسعت 350000 متر مربع و انبار مسقف به وسعت 18000 متر مربع است.

این بندر دارای 4 اسکله به ظرفیت اسمی‏ 1500000 تن است و چهار سکوی تخلیه‏ و بارگیری(پست اسکله)دارد که کشتی‏هائی‏ تا 5/10 متر آب‏خور را می‏توانند بپذیرند.

در شمال کشور-بنادر آستارا-انزلی- نوشهر و ترکمن قابل ذکرند.بطور کلی‏ در سال گذشته سهم بنادر شمالی کشور در کل تخلیه و بارگیری دریائی کشور معادل‏ 5/3 درصد بوده است لیکن با توجه به‏ اهمیت منطقه و توافقاتی که بعمل آمده‏ برای این بنادر آیندهء قابل توجهی‏ پیش‏بینی میشود.

موقعیت‏ ترانزیت هوائی ایران

و بالاخره از آنجا که مساله موقعیت ممتاز ترانزیتی ایران مطرح است،بد نیست‏ اشاره‏ای به وضع حمل‏ونقل بار و مسافر در خطوط هوائی کشور داشته باشیم.در سال مسیحی گذشته(از 11 دیماه 73 تا 10 دیماه 74)شرکت هواپیمائی‏ جمهوری اسلامی ایران-هما-جمعا 5537 میلیون مسافر کیلومتر را در خطوط داخلی و بین المللی جابجا نموده است.

در خطوط بین المللی 15 درصد از مسافران را مسافران خاور دور 45 درصد را مسافران اروپا و 40 درصد را مسافران خاورمیانه تشکیل می‏دادند.

در سال مورد بحث،شرکت مذکور 585 میلیون تن-کیلومتر-مسافر را جابجا نموده است.در سالهای اخیر چند خط هواپیمائی دیگر مربوط به نهادهای‏ انقلابی کشور ایجاد شد،که فعالیت‏ آنها در مقایسه با شرکت هواپیمائی‏ جمهوری اسلامی ایران هنوز چندان زیاد نیست،لیکن رشد سالانهء فعالیت آنها قابل توجه است.

بطور کلی-ایران از نظر حمل‏ونقل‏ بین المللی-جاده‏ای و هواپیمائی‏ از موقعیت بالقوهء ممتازی برخوردار است.

موقعیت ترانزیت ایران

اینک با توجه به امکانات بالقوه و بالفعل‏ کشور به ارزیابی موقعیت ترانزیتی ایران‏ می‏پردازیم:

در حال حاضر ایران از طریق خط آهن‏ رازی به ترکیه و اروپا-از طریق خط آهن‏ جلفا به آذربایجان-از طریق خط آهن‏ میرجاوه به پاکستان-از طریق خط آهن‏ سرخس(که تا آخر امسال گشایش می‏یابد) به ترکمنستان و از طریق خط آهن منتهی‏ به بندر ترکمن به بحر خزر می‏پیوندد. از طریق خط آهن بندر عباس بافق و خرمشهر بندر انزلی شبکه خط آهن‏ سراسری پیوسته‏ای بوجود آمده است.

ایران-پاکستان- ترکیه‏ و کشورهای آنسوی‏ خلیج فارس

بین ایران و پاکستان هم خط آهن و هم‏ جاده کامیون رو قرار دارد.بین ایران و عراق‏ از قدیم جاده ارتباطی وجود داشته که‏ بیشتر برای ایاب‏وذهاب زوار مورد استفاده‏ قرار می‏گرفته طرح اتصال راه‏آهن ایران‏ به عراق سالها-بخصوص در طول جنگ‏ جهانی دوم یک مسأله بین المللی محسوب‏ میشد و سرانجام هم قدرتهای بزرگ مانع‏ بهم پیوستن خط آهن این دو کشور شدند.

با کشورهای آنسوی خلیج فارس ارتباط ایران از طریق دریا صورت می‏گیرد که‏ بخصوص دوبی در سالهای اخیر در داد وستد خارجی ایران مقام شایسته‏ای احراز کرده است و سالانه متجاوز از یک میلیارد دلار از واردات ایران از طریق دوبی وارد میشود.

با ترکیه سالیان دراز دادوستد قابل‏ ملاحظه‏ای داشته‏ایم و از نظر حمل‏ونقل‏ ترانزیتی ترکیه در ایران بسیار فعال بوده‏ است و کالاهای ایرانی نیز از طریق ترکیه‏ به اروپا فرستاده می‏شده است که این‏ روابط همچنان ادامه دارد و بسته به حجم‏ تجارت خارجی ایران در نوسان است.

ایران و ارمنستان

بین ایران و ارمنستان از مرز مقری‏ کامیونها رفت‏وآمد می‏کنند و علاوه بر "ترانس شیپ منت‏"امکان ورود کامیونهای‏ ارمنستان تا جلفا میسر است.در حال‏ حاضر ترانزیت کالا از طریق بنادر ایران به‏ مقصد ارمنستان و بالعکس،بطور محدود انجام می‏شود.در اردیبهشت ماه سال‏ جاری قرارداد حمل‏ونقل بین ایران‏ و ارمنستان به تصویب مجلس شورای‏ اسلامی رسید.قرار است با استفاده‏ از اعتبارات بین المللی جاده بین مقری- ایروان بصورت ترانزیتی درآید.

ایران و آذربایجان

ارتباط ایران با جمهوری آذربایجان‏ از مرز آستارا صورت می‏گیرد.با استفاده‏ از خاک جمهوری آذربایجان این فرصت‏ بوجود آمده است که ایران برای رسیدن به‏ اروپا از طریق خشکی از مسیر جدیدی غیر از ترکیه استفاده نماید و به این ترتیب تنوع‏ دسترسی به بازارهای جهانی میتواند برای کشور،امنیت حمل‏ونقل و قدرت‏ چانه‏زنی بیشتری را فراهم سازد و منافع‏ ملی را بهتر حفظ کند.تردد کامیونها بین‏ دو کشور با استفاده از مقررات کارنهء تیر میسر است و رانندگان نیاز به اخذ ویزا ندارند.

قابل توجه است که در شرائطی که برای‏ عبور کامیونهای خارجی از ایران،داشتن‏ شرائط استاندارد ضروری است،کامیونهای‏ ترانزیتی جمهوری آذربایجان که فاقد شرائط لازم میباشند می‏توانند برای‏ انتقال کالا به جمهوری نخجوان از خاک‏ ایران بصورت ترانزیت استفاده نمایند (این کامیون‏ها در بازگشت فقط مجاز به‏ حمل کالاهای صادراتی ایران می‏باشند) در حال حاضر توسعهء آمدورفت کشتیهای‏ دو کشور بین بنادر باکو و انزلی،سبب توسعهء حمل‏ونقل دریائی شده است.

ایران و ترکمنستان

در چند سال اخیر،شش موافقتنامه‏ در زمینه ترانزیت کالا بین ایران‏ و ترکمنستان منعقد شد.بموجب این‏ موافقنامه‏ها کامیونهای دو طرف بدون‏ محدودیت و حتی تضمین ترانزیت، میتوانند از خاک یکدیگر عبور کنند.هم‏ اکنون چهار نقطه مرزی زمینی ارتباط دو کشرو را برقرار مینمایند:

1-باجگیران-گودان-در استان‏ خراسان که قدیمی‏ترین راه ارتباطی بین‏ دو کشور بشمار می‏رود و نزدیکترین نقطه‏ به عشق‏آباد(پایتخت ترکمنستان)است.

2-لطف‏آباد-آرتیق-که با امتداد راه‏ آهن آرتیق به لطف‏آباد،امکان تخلیه و بارگیری واگن در لطف‏آباد،میسر گردیده‏ است.

3-اینچه برون-گودری الوم-که به مرز پل معروف است،در استان مازندران این‏ راه برای عبور تریلی مناسب است.

4-نقطهء مرزی سرخس-که برای‏ عبور کامیون و واگن قابل استفاده خواهد بود.راه‏آهن سرخس مشهد تا چند ماه دیگر از همین نقطه به راه‏آهن ترکمنستان‏ متصل خواهد شد.قرار است منطقهء سرخس‏ بصورت منطقهء حراست شده گمرکی‏ درآید.همچنین پیش‏بینی میشود سرمایه‏گذاریهای کلانی در زمینه‏های‏ ساخت انبار و مؤسسات بازرگانی و حمل‏ ونقل مشترک در این نقطه صورت گیرد. باید دانست برای آنکه راه‏آهن ترکمنستان‏ با راه‏آهن ایران قابل انطباق باشد باید تغییربوژی(انطباق محور چرخهای‏ قطارها با،عرضهای متفاوت راه‏آهن‏ دو کشور)صورت گیرد.خط آهن ترکمنستان‏ تا بندر کراسنودسک در دریای خزر،کشیده‏ شده و اخیرا تجهیزات بندری آن تجدید ساختار شده است.

از طریق ترکمنستان ایران به دیگر کشورهای واقع در خشکی آسیای میانه‏ از یک سو و به کشورهای خاور دور از سوی‏ دیگر متصل خواهد شد.

به این ترتیب کشور ما بصورت محور اتصال شرق و غرب در می‏آید.در این راه‏ آنچه مهم است مسأله مدیریت ترانزیت‏ کشور است که بتواند به نحو شایسته منافع‏ ملی و بلندمدت ما را حفظ کند و هرگز نگذارد سرمایه‏گذاریهای انبوهی که‏ در این زمینه بکار رفته و موقعیت مطلوب‏ جهانی که بوجود آمده،بصورت ضد موقعیت‏ درآید.خطوط ترانزیتی ایران باید خطوط دوستی و توسعهء همکاریهای سازنده‏ و مسالمت‏آمیز باشد.آنچه از جنگ جهانی‏ دوم آموختیم هرگز نباید تکرار شود و این‏ دشوارترین وظیفهء مدیریت سیاسی و ترانزیتی ایران است.

از سوی دیگر محاسبات اقتصادی‏ را لحظه‏ای نباید از نظر دور بداریم. باید با هر کشور ترازنامهء ترانزیتی داشته‏ باشیم.به این معنی که در سال چند کامیون‏ با چه مشخصاتی و چه ظرفیتهای استفاده‏ شده‏ای چند کیلومتر در جاده‏های ایران از کشورهای همسایه حرکت می‏کنند و چه‏ مبلغ برای هر کیلومتر می‏پردازند و همین‏ ارقام برای کامیونهای ایرانی در کشورهای‏ دیگر چقدر است.چنین محاسبه‏ای برای‏ استفاده از بنادر و انبارها-عبورومرور و نشست‏وبرخاست هواپیماها نیز باید صورت گیرد.حفظ منافع واقعی کشور بالاتر از هر محاسبه دیگری است.در این‏ راه باید بسایر هوشیارانه عمل کنیم.