

پیشنهاداتی برای ریسی قبل از سفر به روسیه

مدیرعامل اسبق راه آهن برای ارتقای روابط ریلی ایران و روسیه و افزایش تبادلات کالایی پیشنهادهایی مطرح کرد از جمله اینکه روسها به جای فاینانس در راه آهن رشت-آستارا سرمایه‌گذاری کنند.

به گزارش سایت خبری پرسون، در آستانه سفر رئیس جمهور کشورمان به روسیه و برگزاری مذاکرات سیاسی-اقتصادی با مقامات ارشد این کشور، کارشناسان درباره اهمیت توسعه زیربنای حمل و نقلی و همچنین ارتقای نرم افزاری و تقویت فرآیندهای گسترش صادرات، واردات و ترانزیت میان دو کشور پیشنهادهایی مطرح می‌کنند.

در حال حاضر مشکل نقصان قطعه راه آهن رشت-آستارا به یکی از اصلی ترین موانع برای راه اندازی کریدور ریلی شمال-جنوب تبدیل شده است؛ از سوی دیگر، اگرچه شبکه ریلی ایران به مرز اینچه برون و سپس شبکه ریلی ترکمنستان-قزاقستان-روسیه متصل است، اما به دلیل وجود گلوگاههایی در راه آهن شمال که محدودیت تناژ دارد و همچنین فاصله زیاد راه آهن شرق دریای خزر تا مراکز جمعیتی روسیه، استفاده از این شبکه برای صاحبان بار چندان به صرفه نیست؛ به خصوص که شهرهای سن پترزبورگ و مسکو به عنوان بخش‌های پر جمعیت روسیه در غرب دریای خزر واقع است.

همچنین استفاده از حمل و نقل دریایی میان بنادر شمالی ایران با بنادر روسیه به دلیل کاهش مداوم سطح آب خزر، انجام نشد لایروبی‌های منظم در پای اسکله بنادر شمالی ایران که سبب کاهش آبخور کشتی‌ها و ایجاد محدودیت برای بارگیری شناورها به اندازه ظرفیت کشتی، یخ زدگی پای اسکله برخی بنادر روسیه در فصول سرد سال که مانع از تخلیه و بارگیری کشتی‌ها می‌شود، متصل نبودن بنادر انزلی و آستارا به شبکه ریلی و برخی موارد دیگر، امکان تقویت حمل و نقل دریایی را سلب کرده است.

با این حال هم شبکه ریلی و هم شبکه جاده‌ای کشور این ظرفیت را دارد تا انتقال بخشی از کالاهای وارداتی و ترانزیتی روس‌ها را بر عهده بگیرند. به خصوص که بسیاری از کارشناسان معتقدند با همین زیرساخت‌های موجود هم می‌توانیم در صورت بهبود فرآیندهای گمرکی و اصلاح تعرفه‌ها، دستورالعمل‌ها و بخش نامه‌ها، ترانزیت در مسیر شمال-جنوب را تقویت کنیم.

وزیر راه: می‌توانیم ترانزیت زغال سنگ روسیه به هند را به خاک ایران بیاوریم

رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی نیز پیش از این اعلام کرده بود که روسیه سالانه ۷ میلیون تن زغال سنگ به هند صادر می‌کند که در حال حاضر عمدتاً از مسیر دریایی کانال سوئز حمل می‌شود که هم زمان زیادی می‌طلبد و هم هزینه بالا؛ حال آنکه می‌توانیم بخشی از این جابه جایی زغال سنگ روسیه به هند را از خاک ایران انجام دهیم که هم زمان کمتری خواهد داشت و هم هزینه جابه جایی ها به شدت کاهش می‌یابد.

البته تأکید قاسمی وزیر راه برای اجرایی شدن این پیشنهاد، بر دادن تخفیف‌های مناسب به روس‌ها برای انتقال صادرات خود به شبکه ریلی-جاده‌ای-بندری ایران بود.

پور سیدآقای: مشکل کمبود زیرساخت نداریم / فرآیندها اصلاح شود

سید محسن پور سید آقای مدیرعامل اسبق شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در گفت و گو با خبرنگار مهر درباره تقویت ترانزیت ریلی ایران با استفاده از کالاهای صادراتی-وارداتی روسیه، اظهار کرد: کم بودن ترانزیت از خاک ایران لزوماً به معنی نبود زیرساخت‌ها در کشور نیست؛ ما در حال حاضر مسیر راه آهن اینچه برون به ترکمنستان و قزاقستان و سپس به روسیه را داریم که اگرچه خیلی سال است افتتاح شده، اما باری به آن منتقل نمی‌شود؛ بنابراین مشکل کمبود زیرساخت‌های ریلی نداریم.

وی ادامه داد: درست است که مسیر راه آهن رشت-آستارا احداث نشده، اما اگر بار ترانزیتی وجود داشته باشد، قطعه آستارا-آستارا (ایران-آذربایجان) وصل شده و می‌توانیم این قطعه رشت تا آستارا را با استفاده از کامیون و حمل و نقل ترکیبی جابه جا کنیم. یعنی بارهای روسیه تا آستارای ایران با قطار و سپس تا ایستگاه راه آهن رشت با کامیون حمل شود و مجدداً از رشت تا بندر شهید رجایی با قطار جابه جا شود.

پور سید آقای گفت: می‌توانیم بارهای روسیه را با کشتی تا بندر انزلی با کشتی بیاوریم و سپس با کامیون به ایستگاه راه آهن رشت و از آنجا تا بندرعباس با قطار منتقل کنیم؛ بندر امیرآباد هم به راه آهن متصل است و بار با کشتی به بندر امیرآباد و سپس با راه آهن به بنادر جنوبی ببریم.

علت شکل نگرفتن کریدور شمال-جنوب بین روسیه و هند از خاک ایران

وی درباره اینکه چرا کریدور شمال-جنوب هنوز بین روسیه و هنوز از خاک ایران شکل نگرفته، تصریح کرد: به نظر من خواست دو طرف هم مهم است و روس‌ها برای انجام ترانزیت کالاهای خود از مسیر ایران جدی باشند که ظاهراً روس‌ها چندان جدی نیستند؛ در سال‌های مختلف هم بر اهمیت عبور

کالاهایشان از خاک ایران تأکید کرده اند اما هیچ گاه روسیه برای ترانزیت کالاهای خود از خاک ایران استفاده نکرده است.

عضو هیئت علمی دانشکده راه آهن دانشگاه علم و صنعت تأکید کرد: بخش دیگری از موانع ایجاد کریدور شمال-جنوب، نرم افزاری است؛ مواردی چون سرعت عبور کالا در مسیر ایران، هزینه‌ها، تعرفه‌های گمرکی، نبود مقررات تسهیل گر وhellip را باید به عنوان موانع نرم افزاری دانست. وگرنه امکان زیربنایی‌های ترکیبی ایران کاملاً برای توسعه ترانزیت فراهم است و باید دنبال رفع موانع سیاسی-تجاری جهت عملیاتی شدن کریدور شمال-جنوب باشیم.

سرمایه گذاری روس‌ها در احداث راه آهن رشت-آستارا به شرط عبور بار ترانزیتی باشد نه اینکه صرفاً وام بدهند

وی خاطرنشان کرد: روس‌ها می‌گویند ما علاقه مندیم که خط آهن رشت-آستارا احداث شود؛ البته ایران بارها درخواست کرده تا روس‌ها هم در ساخت این خط آهن سرمایه گذاری کنند تا بارهای خود را به آن منتقل کنند؛ روس‌ها می‌گفتند شما خطر آهن را بسازید ما برایتان بار ترانزیتی زیادی می‌آوریم؛ نهایت اینکه می با هزینه خودمان خط آهن می‌سازیم ولی ممکن است روس‌ها باری به این مسیر نیاورند.

چرا راه آهن گرگان-اینچه برون اقتصادی نشد؟

پورسیدآقایی تأکید کرد: ایران با پول خودش راه آهن گرگان-اینچه برون را احداث کرد ولی روس‌ها بار به این خط نیاوردند؛ روس‌ها گفته بودند اگر ایران، ترکمنستان و قزاقستان خط آهن شرق روسیه را بسازند، ما ۱۰ میلیون تن بار به این خط آهن می‌آوریم؛ راه آهن احداث شد اما دریغ از ۱۰ هزار تن؛ راه آهن رشت-آستارا را هم آذربایجان ابراز علاقه مندی می‌کرد و هم روس‌ها؛ ما هم به آنها گفتیم اگر واقعاً ۱۰ میلیون تن بار ترانزیتی از این مسیر برای عبور دارید، خودتان هم در هزینه احداث آن شریک شوید؛ چون سالی ۱۰ میلیون تن بار، بسیار سود ده است.

پذیرش فاینانس برای احداث زیرساخت‌های ریلی مشروط به آوردن بار ترانزیتی باشد

عضو هیئت علمی دانشکده راه آهن درباره تأثیر فاینانس گفت: فاینانس همان وام خارجی است؛ این اقدام برای فاینانسور که زیان ده نیست؛ چون آنها اصل و سود پول را با نرخ مناسبی دریافت می‌کنند؛ اما زمانی که این کار به صرفه است که خود کشور خارجی هم در ساخت مسیر سرمایه گذاری کند یا اگر فاینانس می‌کند، شرط بازپرداخت وام آنها، عبور بار ترانزیتی از مسیر احداث شده باشد؛ مثلاً روس‌ها برای قطار برقی گرمسار-اینچه برون یا رشت-آستارا فاینانس بدهند ولی به شرط عبور بار ترانزیتی از مسیر احداث شده، این تسهیلات بازپرداخت شود.

منبع: مهر