

# گزارش فراتحلیل (۲)

## چالش‌های حمل‌ونقل حوزه ریلی

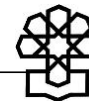
معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی  
دفتر: مطالعات زیربنایی

کد موضوعی: ۲۵۰  
شماره مسلسل: ۱۶۴۱۲  
اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۸

## به نام خدا

### فهرست مطالب

۱	چکیده
۱	مقدمه
۱	۱. بیان مسئله
۴	۲. چالش‌های زیرساختی در حمل‌ونقل حوزه ریلی
۵	۳. چالش‌های بهره‌وری در حمل‌ونقل حوزه ریلی و راهکارهای پیشنهادی
۶	۴. چالش‌های تأمین مالی
۸	۵. چالش‌های لجستیک
۹	۶. چالش‌های قانونگذاری و نظارت در حوزه حمل‌ونقلی ریلی
۱۱	۷. چالش‌های مدیریتی و بوروکراسی در حوزه حمل‌ونقل ریلی
۱۲	۸. چالش‌های خارجی در حوزه حمل‌ونقل ریلی
۱۳	۹. استقلال بخش خصوصی و شفافیت آماری در حوزه حمل‌ونقل ریلی
۱۴	جمع‌بندی حوزه حمل‌ونقل ریلی
۱۴	پیشنهاد‌های مطالعات آتی در حوزه حمل‌ونقل ریلی
۱۶	پیوست‌ها
۱۶	پیوست (الف)
۱۷	پیوست (ب)
۱۸	منبع و مأخذ



## گزارش فراتحلیل (۲) چالش‌های حمل‌ونقل حوزه ریلی

### چکیده

بر اساس مطالعات انجام شده مهم‌ترین چالش‌های حمل‌ونقل ریلی به بخش‌های زیر قابل تقسیم و مطالعه است: ۱. زیرساختی، ۲. بهره‌وری، ۳. تأمین مالی، ۴. لجستیک، ۵. قانونگذاری و نظارت، ۶. مدیریتی و بروکراسی، ۷. عوامل خارجی و ۸. استقلال بخش خصوصی و شفافیت آماری. در بین چالش‌های فوق چالش زیرساختی با ۲۴ درصد، چالش تأمین مالی با ۱۵ درصد و چالش‌های «قانونگذاری و نظارت» و «مدیریتی و بروکراسی» هرکدام با ۱۲ درصد بیشترین سهم را از مطالعات صورت گرفته داشته‌اند.

### مقدمه

گزارش حاضر دومین گزارش از سلسله گزارش‌های فراتحلیل است. روش‌شناسی تحقیق در گزارش (۱) توضیح داده شد. در این گزارش به بیان مسئله که همان چالش‌های حمل‌ونقل ریلی است، پرداخته می‌شود. با بیان هر نوع چالش راهکارها و راه‌حل‌ها نیز ارائه می‌شود. در انتهای گزارش پیوست‌هایی که شامل نمونه تحقیق و فهرست عناوین مطالعات انجام شده در حوزه حمل‌ونقل ریلی است، ضمیمه می‌شود.

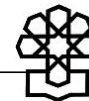
### ۱. بیان مسئله

بخش حمل‌ونقل و ترانزیت به دلیل اهمیت ویژه و جایگاه مهمی که در اقتصاد کشورها دارد، یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی کشورها محسوب می‌شود و پیشرفت و توسعه آن نقش مهمی در ایجاد تحول در سایر بخش‌های صنعتی، کشاورزی و تولیدی ایفا می‌کند تا جایی که امروزه بیشتر اندیشمندان و صاحب‌نظران عرصه اقتصادی، رشد و توسعه همه‌جانبه کشورها را مشروط به توسعه بخش حمل‌ونقل می‌دانند و این صنعت را به عنوان محور فعالیت‌های اساسی و زیربنایی و لازمه تحول به حساب می‌آورند. علاوه بر آن سهم حمل‌ونقل در اقتصاد ملی نیز انکارناپذیر است، زیرا هر واحد رشد اقتصادی در کشورها مستلزم ۱/۵ تا ۲ واحد رشد در بخش حمل‌ونقل است. مسیرهای چهارگانه زمینی، ریلی، هوایی و دریایی از جمله مسیرهایی است که به دلیل ژئوپلیتیک منحصر به فرد ایران، برای کشورمان مزیت محسوب

می‌شود. یکی از مسیرهایی که کشورمان در آن از مزیت نسبی برخوردار بوده و در تولید زیرساخت‌های آن تقریباً در مسیر خودکفایی است، مسیر ریلی است. یکی از ایمن‌ترین وسایل نقلیه، ریل است. کشته‌شدگان در حمل‌ونقل ریلی بسیار محدود است. به جز سانحه هفت‌خوان که ۴۴ کشته داشت؛ در طول ۹ سال گذشته حدود ۱۲ نفر تلفات در کل سوانح داشته‌ایم. از بین سیستم‌های مختلف حمل‌ونقل، راه‌آهن به دلیل مزایایی از قبیل امکان ارتقای سرعت در ترابری مسافری و رقابت با حمل‌ونقل جاده‌ای و هوایی، بالا بودن نسبی سرمایه‌گذاری اولیه و دیربازگشت شدن آن در مقایسه با جاده، قابلیت برنامه‌ریزی و استمرار خدمات در شرایط مختلف از جمله شرایط بحرانی، استهلاک بسیار کمتر شبکه و ناوگان (کمتر از نصف استهلاک ترابری جاده‌ای)، اشغال کمتر زمین (در مقایسه با حمل‌ونقل جاده‌ای)، عوارض کمتر زیست‌محیطی و سازگاری با اهداف توسعه پایدار، مصرف بسیار کمتر انرژی در حمل بار نسبت به جاده (حدود یک‌ششم)، امکان استفاده از سوخت‌های غیرفسیلی مناسب برای جابه‌جایی انبوه بار و مسافر، رفاه و امنیت بالاتر مسافران و جاذبه برای آنها، حجم بالای ترابری در بسیاری از محورهای برون‌شهری و حومه، آلودگی کمتر محیط زیست، مصرف سوخت کمتر و... اهمیت ویژه‌ای در رشد و توسعه کشورها از جمله ایران دارد. در صنعت حمل‌ونقل ریلی مزایای حمل‌ونقل کانتینری مانند کاهش زمان توقف وسایل نقلیه، صرفه‌جویی در هزینه‌های بسته‌بندی و انبار، کاهش هزینه‌های تخلیه و بارگیری، کاهش صدمات وارده به کالا، کاهش زمان حمل و... باعث شده که امروزه کشورهای پیشرفته بیش از ۶۰ درصد کالاهای خود را با کانتینر حمل می‌کنند. اما از طرف دیگر توان حمل راه‌آهن ایران در حمل کانتینر ۴۰ درصد پایین‌تر از سایر کشورهاست.

وجود برخی چالش‌ها و عدم توجه به این مزیت باعث عدم بهره‌برداری کافی از فرصت‌های حمل‌ونقل ریلی برای کشور شده که در این نوشتار بر آنیم تا با استخراج چالش‌های حمل‌ونقل ریلی کشور، راه را برای رفع موانع و بهره‌مندی کشور از مزایای این شیوه حمل‌ونقل هموار کنیم. پژوهش حاضر شامل بازخوانی مطالعات انجام شده از جمله پایان‌نامه‌ها، مقالات، پروژه‌های تحقیقاتی، کتاب‌ها، گزارش‌ها و مصاحبه‌های پیرامون چالش‌های حوزه حمل‌ونقل ریلی است. مطالعات در این حوزه در هشت گروه و به شرح زیر طبقه‌بندی شده‌اند:

۱. زیرساختی،
۲. بهره‌وری،
۳. تأمین مالی،
۴. لجستیک،
۵. قانونگذاری و نظارت،
۶. مدیریتی و بروکراسی،



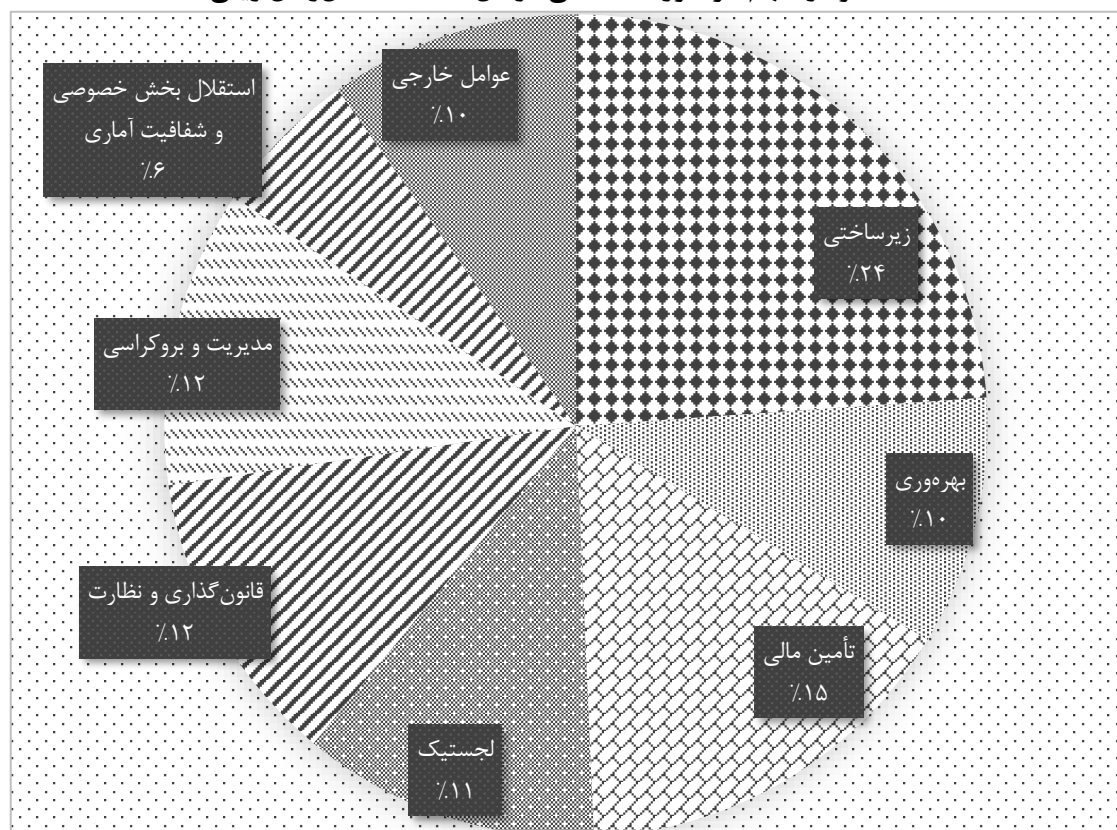
۷. عوامل خارجی،

۸. استقلال بخش خصوصی و شفافیت آماری.

قابل ذکر است که در بخش نهایی این پژوهش نیز بیان پیشنهادهای مربوط به مطالعات آتی آمده است. البته برخی از مطالعات شامل اطلاعاتی در چند حوزه است (دو یا سه حوزه) و همپوشانی دارند، لذا این مطالعات در بخشی آورده شده‌اند که نقش آن حوزه در مطالعه پُررنگ‌تر بوده است. در مجموع ۱۱۸ مطالعه در این پژوهش با رویکرد فراتحلیل مورد بررسی قرار گرفت که بعد از پالایش نهایی آنها تعداد ۶۰ مطالعه نهایی منتخب و مورد ارزیابی واقع شدند. نمودار دایره‌ای زیر سهم هر حوزه را در کل مطالعات نشان می‌دهد.

در ادامه به تفکیک به بررسی هر عنوان چالش پیشنهادی و نیز راهکارهای مستخرج از مطالعات به‌منظور برون‌رفت از آنها خواهیم پرداخت. اما پیش از ورود به گفتار اصلی پژوهش، ذکر این امر حائز اهمیت است که جمع‌بندی تمامی مطالعات به بیان یک چالش مشترک و اساسی پیش از هر مسئله و مشکلی می‌پردازد و آن هم نبود سیاستگذاری و در صورت وجود، غیرقابل استفاده بودن و یا به روز نبودن سیاست‌ها و نیز عدم هماهنگی بین نهادهای مختلف اثرگذار در این حوزه در تحقق یک هدف جامع و شامل است.

نمودار سهم هر حوزه مطالعاتی در کل مطالعات حمل‌ونقل ریلی



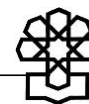
مأخذ: یافته‌های پژوهش.

## ۲. چالش‌های زیرساختی در حمل‌ونقل حوزه ریلی

منظور از این دسته چالش‌ها، مشکلات زیرساختی و نبود زیرساخت‌ها و مسیرهای ریلی برای بهره‌گیری از آن جهت ترانزیت است. زیرساخت‌ها عوامل ساختاری به هم پیوسته‌ای هستند که تکیه‌گاه اسکلت حمل‌ونقل ریلی محسوب می‌شوند. چالش‌های زیرساختی یکی از عمده‌ترین چالش‌هایی است که در آثار مطالعه شده به آن اشاره شده است. یکی از گزینه‌های مهم برای رهایی از وابستگی به درآمدهای نفتی، کسب درآمد از ترانزیت کالا و مسافر است. با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور که در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال - جنوب واقع شده (حمل‌ونقل کالا از طریق کریدور شمال - جنوب نسبت به مسیر کانال سوئز، ۴۰ درصد کوتاه‌تر و ۳۰ درصد ارزان‌تر است) اگر زیرساخت‌ها، ظرفیت‌ها و قوانین، خود را برای جذب این سرمایه بزرگ مهیا نسازند، جریان کالا و مسافر از طریق دیگری راه خود را یافته و فرصت‌ها از دست می‌روند. کشور ما در حال حاضر و با امکانات موجود، سالیانه کمتر از ۵۰ درصد از ظرفیت خود بهره می‌برد. کمبود خطوط ریلی در مسیرهای ترانزیتی یکی دیگر از مشکلات ترانزیت کالا است. متأسفانه اهمال دولت‌ها در توسعه شبکه ریلی کشور، موجب شده کشور ما با کمبود خطوط ریلی مواجه باشد.

در حال حاضر نسبت طول خط به جمعیت بر حسب میلیون نفر ۱۰۵ کیلومتر و میانگین این شاخص در کشورهای منطقه (آسیای مرکزی و قفقاز) ۱۹۵ کیلومتر است. نسبت طول خط به مساحت کشور ۴/۴ کیلومتر و میانگین این شاخص در کشورهای منطقه (آسیای مرکزی و قفقاز) ۴/۹ کیلومتر است. نسبت واگن باری به طول خط در ایران ۲/۹ و میانگین آن در کشورهای منطقه ۴/۲ است. نسبت واگن مسافری به طول خط در ایران ۲۲/۸ به ازای هر یک میلیون نفر بوده که این شاخص در کشورهای منطقه ۴۸/۵ است. براساس اهداف پیش‌بینی شده در سند چشم‌انداز ۲۰ ساله ۳۰ درصد تناژ حمل بار و ۱۸ درصد از حمل مسافر باید توسط راه‌آهن حمل شود که این به معنای ۱۲۹ میلیون تُن بار، ۱۲۱ میلیون مسافر و افزایش حمل‌ونقل ترانزیت تا ۶/۵ میلیون تُن در سال است و طول خطوط باید از ۱۳ هزار کیلومتر فعلی به ۲۵ هزار کیلومتر برسد.

در آثاری که به چالش‌های زیرساختی حوزه حمل‌ونقل پرداخته‌اند، عنوان شده که نبود راه‌های ریلی کافی و عدم توجه به ایجاد زیرساخت لازم برای عبور کالا و مسافر از کشورهای همسایه به داخل و خارج ایران، باعث شده کشور از مزیت ژئوپلیتیک منحصر به فرد برای ترانزیت محروم بماند. تقویت راه‌های موجود از جمله تقویت راه‌های ترانزیتی کشور موجب رونق اقتصادی و وابسته شدن کشورهای منطقه و فرامنطقه به ایران خواهد شد و علاوه بر تأثیرات و رونق اقتصادی در کشور، وزن سیاسی جمهوری اسلامی ایران را نیز در معادلات منطقه و بین‌الملل افزایش خواهد داد. با توجه به خودکفایی کشور در تولید ریل و داشتن تکنولوژی بومی ایجاد مسیر راه‌آهن، محروم بودن کشور از مزیت جغرافیایی و فنی کمی غیرعقلانه است. عدم توجه به مزیت کشور در حوزه زیرساخت‌های حمل‌ونقل به خصوص در زمینه ریلی باعث شده تا رقبای اقتصادی و کشورهای همسایه که به ژئوپلیتیک ایران برای ترانزیت و تجارت نیاز دارند، به فکر مسیر جایگزین باشند. زمزمه تغییر مسیر راه جدید ابریشم از مهم‌ترین هشدارهایی



است که کشور باید جدی بگیرد. پیشنهادهایی که در آثار مطالعه شده برای حل چالش‌های زیرساخت حمل‌ونقل ریلی به آنها اشاره شده، در جدول ذیل قابل مشاهده است.

جدول ۱. راهکارهای پیشنهادی برای برطرف ساختن چالش زیرساختی

ردیف	راهکار	درصد مطالعه
۱	بازنگری در لیست پروژه‌های جدید و درخواست حذف پروژه‌های زاید و کم‌فایده که در مراحل اولیه طراحی و اجرا هستند.	۴۶
۲	کمک به توسعه و تشویق تقاضای حمل‌ونقل ریلی از طریق: الف) کاهش هزینه‌های دسترسی به شبکه ریلی. ب) اعمال سیاست مشابه حمل‌ونقل جاده‌ای در راه‌آهن در خصوص تأمین هزینه‌های تعمیر و نگهداری خطوط توسط دولت.	۱۷
۳	تخصصی شدن عرصه ایجاد و تولید زیرساخت ریلی	۱۱
۴	اولویت‌بندی منطقی در شروع به اجرای پروژه‌های جدید و تخصیص منابع مالی سالیانه هر یک از پروژه‌ها	۱۰
۵	کمک به تولیدکنندگان زیرساخت‌های ریلی	۹
۶	پیگیری برای اخذ و اختصاص حداقل ۵۰ درصد از بودجه‌های عمرانی حوزه حمل‌ونقل به حمل‌ونقل ریلی	۷

مأخذ: یافته‌های پژوهش.

### ۳. چالش‌های بهره‌وری در حمل‌ونقل حوزه ریلی و راهکارهای پیشنهادی

براساس شاخص بهره‌وری در بین راه‌آهن‌های دنیا، در ایران در هر ۱۰۰ کیلومتر خطوط ریلی به طور متوسط ۳۷ میلیارد واحد حمل، بار و مسافر جابه‌جا می‌شود، در حالی که در کشوری مانند روسیه به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر خطوط ریلی ۱۳/۲ میلیارد واحد حمل، بار و مسافر جابه‌جا می‌شوند و یا در اوکراین به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر خطوط ریلی ۱/۳۰ میلیارد واحد بار و مسافر جابه‌جا می‌گردد. علل این تفاوت را می‌توان به این صورت بیان کرد که کشورهایمانند اوکراین و یا روسیه در منطقه کریدورهای بین‌المللی قرار دارند و به این دلیل و نیز حمل‌ونقل بارهای بین‌المللی، شاخص بهره‌وری خطوط ریلی در این گونه کشورها بالاست و یا در کشوری مانند مصر افزایش تعداد واگن‌های مسافری نسبت به واگن‌های باری و نیز تعداد زیاد مسافر جابه‌جا شده به جهت وجود جاذبه‌های توریستی، شاخص بهره‌وری خطوط ریلی را در این کشور بالا برده است. از سوی دیگر، توزیع خطوط ریلی در کشور نشان می‌دهد در ایران به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر مربع مساحت به طور متوسط ۰/۴۶ کیلومتر خطوط ریلی وجود دارد در حالی که در کشور روسیه به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر مربع مساحت این کشور ۵۰۰ کیلومتر خطوط ریلی وجود دارد. این امر نشان می‌دهد که تراکم خطوط در ایران مطلوب نبوده و نیاز به احداث خطوط جدید احساس می‌شود. در اکثر پیشنهادها برای رفع معضل و چالش بهره‌وری در صنعت حمل‌ونقل ریلی، بر نوسازی و بهسازی خطوط ریلی کشور تأکید شده و دلیل عمده بهره‌وری پایین

حمل‌ونقل ریلی کشور، مستهلک بودن و قدیمی بودن آن ذکر شده است. راهکارهای ارائه شده برای حل چالش‌های بهره‌وری در صنعت حمل‌ونقل ریلی را در جدول ذیل مشاهده می‌کنید:

جدول ۲. راهکارهای پیشنهادی برای برطرف ساختن چالش بهره‌وری

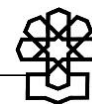
ردیف	راهکار	درصد مطالعه
۱	افزایش زیرساخت‌ها و افزایش سرعت ناوگان ریلی که باعث افزایش بهره‌وری می‌شود	۳۲
۲	دو بانده کردن مسیرهای ریلی کشور	۲۱
۳	آموزش تخصصی به مدیران، کارکنان و دست‌اندرکاران صنعت ریلی برای درک مفاهیم افزایش بهره‌وری	۱۶
۴	استفاده از تکنولوژی روز دنیا در ساخت ریل و واگن و ایجاد مسیرهای ریلی بیشتر	۱۵
۵	لزوم ورود بخش خصوصی به صنعت ریلی	۱۰
۶	اولویت‌بندی پروژه‌های صنعت حمل‌ونقل ریلی براساس نیاز کشور و همچنین داشتن دورنما برای وابسته کردن همسایگان به خطوط ریلی ایران	۶

مأخذ: همان.

#### ۴. چالش‌های تأمین مالی

موضوع فینانس و جذب منابع مالی از مواردی است که کشورمان برای صنایع مادر و زیربنایی خود باید توجه ویژه‌ای به آن داشته باشد. محدود بودن منابع مالی دولتی و هزینه‌بر بودن صنایع ریلی و همچنین محدودیت و یا عدم توانایی در جذب منابع مالی کافی برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی باعث شده این حوزه از نظر منابع مالی در مضیقه باشد. در طرح‌های مادر و زیربنایی ریلی اعم از ساخت و تولید ناوگان ریلی و احداث خطوط، حجم کلانی از آورده برای ساخت و راه‌اندازی پروژه مورد نیاز است و این حجم بسیار بالا، جز از طریق اعطای وام بانکی به صورت تسهیلات، قابل بررسی نیست. در حال حاضر حمل‌ونقل ریلی غیردولتی با در اختیار داشتن بیش از ۲۰ هزار دستگاه انواع واگن باری و مسافری و لکوموتیو مشغول به فعالیت بوده و چندین کارخانه واگن‌سازی در کشورمان مشغول به فعالیت هستند. بنابراین تبیین روش‌هایی که منجر به جذب تسهیلات مورد نیاز هر دو طرف بهره‌بردار و سازنده ناوگان ریلی شود و در عین حال ریسک کمتری برای تسهیلات‌گیرندگان داشته باشد، الزامی است. این ضرورت در شرایط جامعه ایران که کمتر بانک خارجی، اجازه تسهیلات‌دهی به شرکت‌های ایرانی را دارد، محسوس‌تر است و اهمیت استفاده از منابع مالی داخلی به خصوص بانک‌ها و مؤسسات مالی و اعتباری را مضاعف می‌کند. از سوی دیگر روش‌های سنتی تأمین مالی پروژه‌های زیربنایی، همچون تأمین مالی به اتکای تضامین شرکت یا تأمین مالی به اتکای تضامین دولت، دیگر قادر به برآوردن نیاز و هدف مذکور به خصوص در کشورهای در حال توسعه نیست؛ چراکه در تأمین مالی به اتکای تضامین دولت، انعکاس بدهی‌ها در ترازنامه دولت، کشور را در تأمین مالی پروژه‌های آینده خود دچار محدودیت می‌کند یا ممکن است منجر به





تشکیل سیکل اخذ مکرر تسهیلات از منابع دیگر برای بازپرداخت تسهیلات قبلی شود که این امر خود به افزایش بدهی معوق دولت در سال‌های آتی منجر خواهد شد. در تأمین مالی شرکتی نیز تمام دارایی‌ها و فعالیت پیشین و آتی شرکت، جهت تضمین بازپرداخت به تأمین‌کنندگان مالی درگیر خواهد شد و در صورت عدم بازپرداخت، مجموعه دارایی‌های شرکت و در صورت لزوم، دارایی‌های شخصی شرکای شرکت فروخته می‌شود تا بازپرداخت صورت گیرد که این امر باعث کاهش سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در صنعت حمل‌ونقل ریلی می‌شود. همچنین لازم است مسئولان در راستای سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و حمایت از تولید و اشتغال، به جای قراردادهای تأمین مالی از خارج کشور، از منابع داخلی برای ساخت واگن استفاده کنند و شرایط را برای آن فراهم آورند. واگن‌سازان داخلی به خودکفایی ۷۰ درصدی در تولید واگن باری و خودکفایی ۵۰ درصدی در تولید واگن مسافری رسیده‌اند و در حال حاضر با کمتر از ۳۰ درصد ظرفیت خود کار می‌کنند؛ لذا اقدام جهت تأمین مالی داخلی، فعال‌سازی این ظرفیت‌ها را نیز به دنبال خواهد داشت. در مطالعات صورت گرفته، برای رفع این چالش، راهکارهای زیر توصیه شده است:

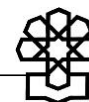
### جدول ۳. راهکارهای پیشنهادی برای برطرف ساختن چالش تأمین مالی

ردیف	راهکار	درصد مطالعه
۱	فروش لیزینگی واگن به خریداران داخلی در راستای استفاده از منابع داخلی کشور برای تولید واگن	۱۷
۲	واسپاری مدیریت اجرایی و مالی حمل‌ونقل ریلی به بخش خصوصی	۱۳
۳	واگذاری پروژه‌های ساخت و تجهیز حمل‌ونقل ریلی به بخش خصوصی	۱۲
۴	ایجاد «صندوق توسعه صنعت ریلی» به منظور کمک به تولیدکنندگان ناوگان و تجهیزات ریلی در تأمین مالی پروژه‌ها و فراهم کردن امکان ارائه تضامین مورد نیاز در مناقصات داخلی	۱۱
۵	فراهم کردن امکان تأمین مالی برای حمل بار در تناژ بالا (در رابطه با حمل مواد معدنی، فولاد، سنگ آهن و ...)	۹
۶	تلاش برای تغییر نگاه مسئولان دولتی به حمل‌ونقل ریلی و تبیین مزایای آن برای تصمیم‌گیران کشور	۸
۷	افزایش جذابیت برای حضور بیشتر شرکت‌های خصوصی در بخش حمل‌ونقل ریلی از طریق اجرای تعهد تأمین حداقل ۳۰۰ کیلومتر ترافیک در روز برای شرکت‌های خصوصی حمل بار توسط راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و کمک به شکل‌گیری و توسعه تقاضای صنعتی پشتیبان	۷
۸	ایجاد تفاهمنامه‌های کاربردی همکاری بین راه‌آهن و بانک‌های عامل	۷
۹	اعطای تسهیلات بانکی از محل صندوق توسعه ملی متناسب با نیاز ناوگان حمل‌ونقل ریلی به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و تعدیل و تصویب مناسب نرخ تسهیلات برای حمایت از حمل‌ونقل ریلی کشوری و ترغیب و تشویق سرمایه‌گذاری در این حوزه	۶
۱۰	تلاش در جهت حداکثر بهره‌گیری از سرمایه‌گذاری‌های موجود در صنعت ریلی و هدایت سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی به مشارکت با واحدهای موجود و ایجاد محدودیت در صدور مجوزهای جدید در زمینه تولید ناوگان برحسب مورد توسط «کمیته سیاست‌گذاری صنعت ریلی»	۶
۱۱	تسهیل تأمین ضمانتنامه پیش‌پرداخت و ضمانتنامه‌های اجرای تعهدات	۴

مأخذ: یافته‌های تحقیق.

## ۵. چالش‌های لجستیک

لجستیک کالا، به فرایند مدیریت استراتژیک جابه‌جایی و انبارش مواد، قطعات و محصول تکمیل شده، که از مبدأ، یعنی از تأمین‌کنندگان، تا داخل سازمان، شروع شده و در انتها، به مصرف‌کننده نهایی می‌رسد، گفته می‌شود. به عبارت دیگر، «لجستیک»، شامل مدیریت جریان فیزیکی کالا، از تأمین‌کننده‌ها تا نقاط مصرف (خطوط تولید)، مکان‌یابی کارخانه‌ها و انبارها، تعیین سطوح موجودی قطعات، مدیریت مواد و سیستم‌های اطلاعاتی است. خدمات لجستیک در عمل گستره وسیعی از تعاملات و مبادلات از مبدأ تولید کالا تا دسترسی به مصرف‌کننده را شامل می‌شود. کارشناسان معتقدند که نگاه بنگاهی به مسئله لجستیک یکی از علل ناکارآمدی آن در کشور است و براساس همین نگاه بنگاهی است که همانند سایر بنگاه‌ها لجستیک کارایی لازم را ندارد. با در نظر گرفتن رشد ۱۷ درصدی در سال ۱۳۹۶ نسبت به ۱۳۹۵ و ۱۳ درصدی حمل بار در سال ۱۳۹۵ نسبت به ۱۳۹۴ نتیجه می‌گیریم که حمل بار توسط حمل‌ونقل ریلی در سال ۱۳۹۶ نسبت به ۱۳۹۴ رشد ۳۰ درصدی را تجربه کرده و باید نگاه ویژه‌ای به این بخش داشت. در حال حاضر ۱۳ هزار کیلومتر خط آهن در کشور وجود دارد و بیش از ۳ هزار کیلومتر هم در حال احداث است. این میزان خط آهن برای کشوری با یک میلیون و ششصد هزار کیلومتر مربع کافی نیست. با توجه به اینکه همین راه‌آهن در بعضی نقاط دارای گلوگاه‌های مهمی است، تجهیزات تخلیه و بارگیری و مدل فناوری که در بنادر ما وجود دارد، کفایت نمی‌کند. مقررات و بوروکراسی دولتی ما در تصمیم‌گیری‌ها، تعرفه‌گذاری و سیاست کلی موجب افزایش قیمت تمام‌شده می‌شود. در واحدها، کارخانه‌ها و معادن، سیستم‌های پویایی در رابطه با سفارش‌گیری، سفارش‌دهی، تجهیزات و تخلیه و بارگیری وجود ندارد. ما در دنیا از لحاظ شاخص لجستیک در رتبه ۹۶ هستیم که نشان می‌دهد کشور ما در زمینه لجستیک بسیار عقب است و ضرورت دارد در این زمینه اهتمام جدی به عمل آید. برای حل چالش‌های ذکر شده در حوزه لجستیکی صنعت حمل‌ونقل ریلی، راهکارهای زیر توصیه شده است:



#### جدول ۴. راهکارهای پیشنهادی برای برطرف ساختن چالش لجستیک

درصد مطالعه	راهکار	ردیف
۲۱	افزایش توان لجستیکی صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور باعث کاهش زمان بارانداز و بارگیری شده و می‌تواند علاوه بر مزایای جغرافیایی، بر مزایای فنی مسیر ایران برای همسایگان منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای کشورمان بیفزاید	۱
۱۵	بالا بردن توان تکنولوژیکی و مجهز شدن به علم روز دنیا در ساخت ریل و واگن	۲
۱۵	بازنگری در ساختار سازمانی و مهندسی مجدد فرایندهای تولیدی، لجستیکی و سازمانی به منظور افزایش قدرت رقابت از طریق افزایش بهره‌وری و کاهش قابل توجه هزینه‌ها و زمان تحویل سفارش‌ها	۳
۱۵	اتخاذ تصمیمات مناسب در خصوص واردات ناوگان و سایر تجهیزات حمل‌ونقل ریلی و تعدیل تعرفه‌ها در خصوص موارد زیر: - تأخیر بیش از اندازه شرکت‌های تولیدکننده داخلی ناوگان ریلی و بالطبع افزایش قیمت‌ها، خسارات وارده به شرکت‌های سفارش‌دهنده ناوگان ریلی - عدم تناسب عرضه و تقاضا - انتقال دانش فنی در خصوص واگن‌های ویژه (شامل واگن‌های دوطبقه حمل خودرو، واگن‌های طویل حمل کانتینر) - رفع مشکلات مربوط به کمبود لکوموتیو، تأمین قطعات و لوازم یدکی مناسب، مرغوب و استاندارد به منظور ارتقای کیفیت تعمیرات و نگهداری با توجه به بالا رفتن عمر ناوگان ریلی	۴
۱۰	توجه به کادر مسئول بهره‌برداری (لکوموتورانان) و تعمیر و نگهداری لکوموتیو و همچنین کادر مسئول عملیات کنترل سیر و حرکت (عوامل انگیزشی - استفاده از نیروهای کارشناسی و بالاتر - برگزاری دوره‌های حرفه‌ای بلندمدت)	۵
۹	استفاده از سیستم‌ها و تجهیزات نوین مؤثر بر افزایش ظرفیت محورهای موجود	۶
۵	جمع‌آوری و دسته‌بندی اطلاعات مورد نیاز شبکه لجستیک و ارائه شفاف	۷
۵	استفاده مناسب‌تر از لکوموتیوهای موجود (تمرکز بیشتر روی حمایت از واحدهای تعمیر و نگهداری)	۸
۵	ارتقای سیستم‌های کنترل کیفیت در فعالیت‌های سیر و حرکت و در نگهداری خط و ناوگان	۹

مأخذ: یافته‌های پژوهش.

#### ۶. چالش‌های قانونگذاری و نظارت در حوزه حمل‌ونقلی ریلی

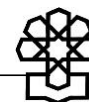
قدیمی بودن قوانین، عدم توجه تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران به مزایای حمل‌ونقل ریلی، عدم نظارت بر قوانین موجود، به‌روز نبودن قوانین گمرکی، عدم هماهنگی بین قوانین داخلی عرصه ریلی با قوانین بین‌المللی، مقطعی بودن قوانین این حوزه (برخی از قوانین این حوزه، احساسی و با توجه به فوریت زمان نوشته و به مرحله اجرا در می‌آیند)، نبود قوانین تخصصی در عرصه ریلی و نداشتن سند چشم‌انداز قابل اجرا در حوزه حمل‌ونقل ریلی از جمله چالش‌های مهم قانونگذاری و نظارت در عرصه حمل‌ونقل ریلی است. به عنوان مثال اگر بخواهیم با نگاه تبعیض‌آمیز به عرصه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای بنگریم، ذکر این نکته مهم است که به‌طور قطع عدم رقابت‌پذیری بخش حمل‌ونقل ریلی با بخش جاده‌ای متأثر از

هزینه‌های مترتب بر این بخش است. در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای هزینه‌ای بابت استفاده از جاده پرداخت نمی‌شود، اما در حمل‌ونقل ریلی برای استفاده از خطوط ریلی می‌بایست حق دسترسی پرداخت شود که بعضاً ۷۰ درصد از درآمد شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بابت این هزینه صرف می‌شود. به عبارت دیگر در بخش حمل‌ونقل ریلی این سیاست این گونه است که شرکت راه‌آهن، هزینه‌های نگهداری و توسعه زیرساخت را از شرکت‌های حمل‌ونقل دریافت می‌کند در حالی که دولت هزینه‌های نگهداری و توسعه زیرساخت در بخش جاده‌ای را خود تقبل کرده است. در حال حاضر حمل‌ونقل ریلی بخش عمده‌ای از درآمد خود را بابت حق دسترسی پرداخت می‌کند و این در شرایطی است که در صورت پرداخت هزینه واقعی سوخت در سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای به‌رغم هزینه اضافی ناشی از پرداخت حق دسترسی در سیستم حمل‌ونقل ریلی، روش مذکور بر روش حمل‌ونقل جاده‌ای مزیت خواهد داشت. لحاظ نکردن هزینه‌های ناشی از خسارات و تلفات حمل‌ونقل جاده‌ای در تصمیم‌گیری‌های کلان موجب شده که حمل‌ونقل ریلی به‌رغم ایمنی بسیار بالا، کمتر مورد توجه واقع شود. باید اضافه کرد تلفات و خسارات بخش جاده را شاید بتوان از منظر مادی جبران کرد، اما از منظر جانی غیرقابل جبران است. در مطالعات صورت گرفته راهکارها برای رفع چالش‌های ذکر شده در جدول ذیل خلاصه شده است:

#### جدول ۵. راهکارهای پیشنهادی برای برطرف ساختن چالش قانونگذاری و نظارت

ردیف	راهکار	درصد مطالعه
۱	تبيين مزایای حمل‌ونقل ریلی نسبت به دیگر عرصه‌های ترانزیتی برای مدیران، تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران	۳۵
۲	پیشنهاد تشکیل «کمیته سیاستگذاری صنعت ریلی» به‌منظور سیاستگذاری و تصمیم‌سازی در صنعت ریلی، متشکل از وزرای صنایع و معادن، راه و ترابری، کشور و مسکن و شهرسازی و نمایندگان انجمن صنفی تولیدکنندگان ناوگان و تجهیزات ریلی، انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، اتاق بازرگانی، کارشناسان مستقل با دعوت رئیس کمیته و نمایندگان کمیسیون‌های عمران و صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی	۲۴
۳	استفاده از مشاوران تخصصی عرصه ریلی برای مراکز مشورتی نهادهایی چون مجلس شورای اسلامی (مانند مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی)	۲۲
۴	لزوم تدوین سند تخصصی قابل اجرای چشم‌انداز کوتاه‌مدت (برای رفع فوری معضلات کنونی) و بلندمدت (برای برنامه‌ریزی جهت تبدیل شدن کشورمان به هاب ترانزیت ریلی منطقه) برای حمل‌ونقل ریلی	۱۰
۵	اولویت‌بندی صحیح دولت برای صنعت ریلی با توجه به مزایا و نیازهای این صنعت	۹

مأخذ: همان.



## ۷. چالش‌های مدیریتی و بوروکراسی در حوزه حمل‌ونقل ریلی

چالش‌های مدیریتی آن دسته از چالش‌ها هستند که در آثار مطالعه شده بر ضعف عملکرد حوزه مدیریتی حمل‌ونقل کشور به آنها اشاره شده است. عدم اجرای قوانین موجود و عدم تنوع و نوآوری در تصمیم‌گیری‌ها، موجب ایجاد چالش‌ها و محروم ماندن صنعت حمل‌ونقل ریلی از رشد و بالندگی و کمک به اقتصاد کشور شده است. به عنوان مثال، کارشناسان معتقدند که چنانچه راه‌آهن قرارداد پیش‌خرید ریل با ذوب آهن امضا کند، مشکل تأمین ریل کشور بدون نیاز به واردات حل خواهد شد و واردات آن پشت پا به توان داخل در ساخت تجهیزات مورد نیاز صنعت حمل‌ونقل ریلی تلقی می‌شود، اما متأسفانه نگاه وارداتی در بین مدیران و تصمیم‌گیران این حوزه، بر محرومیت عرصه حمل‌ونقل افزوده است. تخصصی نبودن مدیران حوزه حمل‌ونقل ریلی، نبود نگاه سیستمی و بلندمدت به حمل‌ونقل ریلی و همچنین عدم توانایی در جذب سرمایه در این حوزه را می‌توان از جمله چالش‌های عمده در نظر گرفت. بوروکراسی سنگین اداری در صنعت حمل‌ونقل کشور و طولانی بودن امورات گمرکی از دیگر گلایه‌های تاجران و متولیان صنعت حمل‌ونقل است. در ماه‌های گذشته اولین محموله تجاری هند از طریق بندر چابهار به ایران آمد و از آنجا به افغانستان رفت. این پروسه که قرار بود در ۱۲ روز انجام گیرد به دلیل بوروکراسی سنگین در داخل کشورمان حدود ۳۰ روز به طول انجامید. تکرار این مسائل موجبات حذف ایران را از مسیر ترانزیت بین‌المللی و منطقه‌ای فراهم می‌کند. در مطالعات صورت گرفته، برای حل چالش‌های مدیریتی و بوروکراسی صنعت ریلی راهکارهای زیر توصیه شده است:

### جدول ۶. راهکارهای پیشنهادی برای برطرف ساختن چالش مدیریتی و بوروکراسی

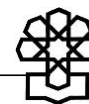
درصد مطالعه	راهکار	ردیف
۵۰	توسعه مراکز آکادمیک تربیت مدیران تخصصی عرصه حمل‌ونقل به خصوص حمل‌ونقل ریلی	۱
۲۸	مکانیزاسیون امورات گمرکی و تسهیل و همچنین مکانیکی شدن بارانداز و بارگیری نقش بسزایی در حل این چالش بر عهده دارد	۲
۲۲	نقش مجلس شورای اسلامی در تعیین ردیف بودجه معین و تأکید بر استفاده از مدیران تخصصی در این عرصه	۳

مأخذ: همان.

## ۸. چالش‌های خارجی در حوزه حمل‌ونقل ریلی

در این دسته از چالش‌ها به عوامل و تکانه‌های بیرون از قبیل تحریم‌ها بر صنعت ریلی کشور تأکید شده است. در این دسته از چالش‌ها به اثربخشی تحریم‌های اقتصادی در کنار گذاشتن ایران از مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی و منطقه‌ای اشاره شده که در بلندمدت باعث محروم ماندن کشورمان از این مزیت می‌شود. البته قابل ذکر است که مزیت جغرافیایی ایران با وجود همه تحریم‌ها و کارشکنی‌های سیاسی و اقتصادی، آنقدر به صرفه است که تقریباً غیرقابل اغماض است. در این مسیر جمهوری اسلامی ایران می‌تواند با تعدیل سیاست‌های منطقه‌ای خود و تعامل اقتصادی با کشورهای منطقه در پی ارزش‌آفرینی برای مسیرهای ترانزیتی خود باشد. البته این مهم مستلزم ایجاد زیربناها و مسیرهای متنوع ترانزیتی در کشور است. متأسفانه عدم توجه به درخواست ترانزیتی دیگر کشورها نسبت به مسیرهای ترانزیتی ایران، باعث شده زمزمه‌های تغییر مسیر جاده جدید ابریشم از ایران به مسیرهای جایگزین مطرح شود. ترکیه در این بین و برای تبدیل شدن به هاب ترانزیت منطقه و معرفی خود به عنوان حلقه وصل آسیا به اروپا بسیار در تلاش است و به صراحت می‌توان گفت همان‌طور که بازارهای منطقه توسط ترک‌ها رها شده، اگر از مزیت‌های ترانزیتی و جغرافیایی خود بهره‌نگیریم، این فرصت را هم به راحتی از دست خواهیم داد.

در آثار مطالعه شده، تقویت کریدورهای ترانزیتی موجود (کریدور شمال - جنوب در غرب دریای خزر از فنلاند تا دهلی نو که در مسیر خود از روسیه، آذربایجان و ایران عبور کرده و به سمت جنوب خلیج فارس و کشورهای حوزه اقیانوس هند و کشورهای آسیایی جنوب شرقی امتداد می‌یابد و پروژه قزوین - رشت - آستارا به طول ۳۷۲ کیلومتر تنها گسستگی این مسیر است که در دست احداث قرار دارد، کریدور شمال - جنوب در شرق دریای خزر که جنوب ایران و مناطق خلیج فارس و کشورهای جنوب شرقی آسیا را به کشورهای CIS و روسیه در شمال متصل می‌نماید، کریدور اسلام‌آباد - تهران - استانبول که با افتتاح محور کرمان - بم - زاهدان این کریدور عملیاتی شده است) و تلاش برای نهایی شدن و بهره‌برداری کریدورهای (آسیا - اروپا در جهت شرقی - غربی که ترانزیت و حمل‌ونقل را میان کشورهای آسیا، خاورمیانه، اروپا و آفریقا در برمی‌گیرد از چند مسیر عبور می‌کند. جایگزین نخستین چین به کشورهای CIS، ایران، عراق، سوریه و از طریق دریای مدیترانه به یونان و اروپا و یا اینکه از ایران به ترکیه و اروپا امتداد می‌یابد. جایگزین بعدی از چین، میانمار، بنگلادش، هند، پاکستان، ایران به سمت عراق، سوریه و اروپا گسترش می‌یابد. مسیر دیگری هم از چین شروع و به قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران و از آنجا به ترکیه و اروپا منتهی می‌شود، کریدور آلماتی - بندرعباس که از قزاقستان آغاز و با عبور از ازبکستان و ترکمنستان به بندرعباس امتداد می‌یابد، کریدور آلماتی - استانبول که از قزاقستان شروع شده و با عبور از ازبکستان، ترکمنستان و



ایران به ترکیه می‌رسد و کریدور جدید ریلی چین - قرقیزستان - تاجیکستان - افغانستان - ایران) مورد تأکید قرار داشت.

## ۹. استقلال بخش خصوصی و شفافیت آماری در حوزه حمل‌ونقل ریلی

خصوصی‌سازی در صنعت حمل‌ونقل ریلی مانند دیگر خصوصی‌سازی‌ها با وجود اقتصاد کشور، تقریباً به شکست منجر شده که البته ریشه‌های این شکست در عدم برنامه‌ریزی و نداشتن نقشه راه بوده است. خصوصی‌سازی در صنعت حمل‌ونقل ریلی با ورود بخش عمومی غیردولتی (که اصطلاحاً به آن خصولتی گفته می‌شود)، با موانع سرمایه‌گذاری و عدم توان رقابت بخش خصوصی و بخش خصولتی همراه شد. رانت اطلاعاتی بخش خصولتی و عدم شفافیت آماری برای بخش خصوصی، تقریباً راه را برای رشد بخش خصوصی در صنعت حمل‌ونقل ریلی به بن‌بست کشانده است. روش خصوصی‌سازی در راه‌آهن حداقل در برخی بخش‌ها شتاب‌زده بوده و به بازنگری و اصلاح در برخی موارد نیاز دارد. در حال حاضر ۸۵ درصد سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه حمل‌ونقل ریلی از ناحیه خصولتی‌ها صورت می‌گیرد که بر این اساس، سهم واقعی بخش خصوصی در این عرصه حدود ۱۵ درصد است. مشکل دیگری که گریبانگیر صنعت حمل‌ونقل ریلی شده، عدم پرداخت تسهیلات به بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در بخش زیرساختی است و تسهیلات ارائه شده اعتباری هم که کماکان به سمت بخش خصولتی سرازیر می‌شود. با توجه به موارد فوق، تعیین و تدوین قوانین و مقررات مورد نیاز صنعت حمل‌ونقل ریلی بسیار ضروری بوده تا بخش خصوصی بتواند با تکیه بر آنها با سهولت بیشتری به فعالیت خود بپردازد، چراکه بسیاری از آیین‌نامه‌های دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی هنوز هم تدوین نشده است. برای حل چالش‌های این بخش، این راهکارها پیشنهاد می‌شود:

### جدول ۷. راهکارهای پیشنهادی برای برطرف ساختن چالش بخش خصوصی و شفافیت آماری

ردیف	راهکار	درصد مطالعه
۱	جلوگیری از رانت‌های اطلاعاتی و مالی برای بخش‌های خصولتی و همچنین ایجاد شفافیت اطلاعاتی برای سرمایه‌گذاران، یکی از راه‌های حمایت از بخش خصوصی و رونق سرمایه‌گذاری در این بخش است.	۳۰
۲	شفاف‌سازی و قانونمندی قراردادها در سطح سازمان	۲۲
۳	اعتماد به بخش خصوصی با واگذاری امور به بخش خصوصی و حاکمیت در اختیار راه‌آهن باشد.	۲۰
۴	طراحی بسته‌های سرمایه‌گذاری مختلف با محوریت واگذاری فعالیت‌ها به بخش خصوصی (نه واگذاری امکانات و تجهیزات) و نظارت عالیه توسط راه‌آهن	۱۶
۵	شرکت راه‌آهن می‌تواند با توجه به وجود بسترهای قانونی موجود و با رویکرد تهیه بسته‌های تشویقی و ارائه تضامین لازم زمینه ورود کلیه شرکت‌های بهره‌بردار و مالک واگن و لکوموتیو را به بازار سرمایه فراهم کند.	۱۲

مأخذ: همان.

### جمع‌بندی حوزه حمل‌ونقل ریلی

چنانکه گفتیم حمل‌ونقل از طریق ریل ارزان، ایمن و باصرفه است. آلودگی‌های زیست‌محیطی آن هم به دلیل حمل با تناژ بسیار بالا کمتر است تا جایی که در دنیا، از حمل‌ونقل ریلی به عنوان حمل‌ونقل سبز و دوست‌دار محیط‌زیست یاد می‌شود. در یک محاسبه ساده بین سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵، حدود ۲۴۲ میلیون تن بار از طریق جاده‌هایی حمل شده که به موازات آن ریل نیز وجود داشته است. محاسبه‌های دقیق نشان داده حمل هر تن بار بر روی ریل در هر کیلومتر ۷۵۶ ریال ارزان‌تر از حمل بار از طریق جاده است و اگر این بار را در مسیر پیموده شده و تفاوت قیمت حمل بار ریل با جاده ضرب کنیم، به رقم هنگفت ۱۳ هزار میلیارد تومان می‌رسیم و این یعنی ۱۳ هزار میلیارد تومان عدم‌النتفع و خسارت به کشور که می‌توانست صرف طرح‌های توسعه‌ای دیگر شود.

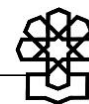
همچنین گفتنی است که حمل و ترانزیت هر تن بار در کشور می‌تواند تا پنجاه دلار درآمد ارزی برای راه‌آهن و کشور در پی داشته باشد و اگر، موارد دیگری چون بیمه و... را نیز در نظر بگیریم می‌توان ادعا کرد که ترانزیت هر تن بار می‌تواند تا یکصد دلار درآمد برای کشور ما داشته باشد. البته این موضوع مستلزم آن است تا هم صاحبان بار به راه‌آهن اطمینان داشته باشند و هم تضمین لازم را داشته باشند به همین دلیل، راه‌آهن ایران روی ایجاد راه‌آهن‌های برنامه‌ریزی کرده و از سوی دیگر، آمادگی دارد تا اگر نتواند به تعهد زمانی خود در تحویل بار عمل کند، طبق قرارداد و تعرفه‌ها، به صاحب بار خسارت دیرکرد بپردازد. ایران کشوری با جاذبه‌های زیاد برای سرمایه‌گذاری است و از جمله در عرصه راه‌آهن نیز کشورهای زیادی به سرمایه‌گذاری در این بخش علاقه‌مندند. «نینو چینگولانی» مدیر پروژه‌های بین‌المللی راه‌آهن ایتالیا که چندی پیش در ایران بود، معتقد است راه‌آهن آینده حمل‌ونقل جهان است و چون ایران در شاهراه شرقی- غربی و شمالی- جنوبی جهان واقع شده و می‌تواند بار شرق آسیا به اروپا و از طرف دیگر، بار تحویل گرفته در بنادر جنوبی خود در خلیج فارس را به کشورهای آسیای میانه و قفقاز حمل کند بهشت سرمایه‌گذاری در راه‌آهن است.

### پیشنهاد‌های مطالعات آتی در حوزه حمل‌ونقل ریلی

در خلال پژوهش صورت گرفته، وجود برخی چالش‌ها که ضروری به نظر می‌رسید و از موضوع و وقت این پژوهش خارج بود، استحصال شد که به صورت پیشنهاد‌های مجزا ارائه می‌شود:

۱. در این پژوهش به وجود موانع فراوان گمرکی از جمله بوروکراسی سنگین در گمرکات کشور و قوانین تعرفه‌ای گمرکی بین ایران و کشورهای همسایه، اشاره شد. با توجه به قوانین گمرکی و تعرفه‌های متفاوت گمرکی ایران و کشورهای همسایه، ضرورت انجام یک پژوهش در این حوزه و





استحصال موانع گمرکی جهت جذب و رونق ترانزیت ایران و تبدیل کشورمان به هاب ترانزیت منطقه، ضروری به نظر می‌رسد.

۲. با توجه به عمر بالای ناوگان جاده‌ای و ضرورت نوسازی این ناوگان و وجود مزیت نسبی کشور در زمینه ریل و واگن و همچنین اشاره به مزیت‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، بررسی این موضوع ضروری به نظر می‌رسد که اولویت هزینه‌کرد کشور در زمینه حمل‌ونقل مشخص شود.

۳. با توجه به برنامه کشورهای همسایه ایران در زمینه ایجاد مسیرهای ترانزیتی جایگزین کشورمان، لزوم یک پژوهش برای بررسی هزینه - فایده ایجاد و تقویت مسیرهای ترانزیتی و ملموس کردن عواقب اقتصادی کنار ماندن ایران از ترانزیت منطقه‌ای و جهانی، برای نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی به فوریت احساس می‌شود.

## پیوست‌ها

## پیوست (الف)

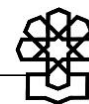
## ۱. اطلاعات عمومی مطالعه

---	کد مطالعه
اهمیت ترانزیت در ایران و مشکلات آن	عنوان مطالعه
مرکز تحقیقات راه‌آهن	نام نویسنده
وبسایت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران	محل انتشار
مهدی خورسند	نام همکار طرح
۱۳۸۹	سال انتشار
مقاله <input checked="" type="checkbox"/> پایان‌نامه پروژه تحقیقاتی کتاب مصاحبه گزارش	نوع مطالعه
چالش‌های حمل‌ونقل در حوزه ریلی <input checked="" type="checkbox"/> چالش‌های حمل‌ونقل در حوزه جاده‌ای چالش‌های حمل‌ونقل در حوزه هوایی چالش‌های حمل‌ونقل در حوزه دریایی	حوزه مطالعه

## ۲. خلاصه اطلاعات علمی مطالعه

<b>بیان مسئله</b>
جمهوری اسلامی ایران؛ از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره‌مند بوده و با گسترش شبکه حمل‌ونقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. این مقاله درصدد است تا مشکلات عمومی سیستم حمل‌ونقل کشور را مورد مطالعه قرار دهد.

<b>متدلوژی</b>
<b>نتایج مطالعه</b>
ارتباط ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی برقرار می‌شود و در عین حال نیز ایران به نوبه خود می‌تواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها (با یکدیگر و سایر مناطق جهان) ایفای نقش نماید. از طرف دیگر این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده و از درآمدهای زیادی نیز برخوردارند که این عامل نیز به نوبه خود علاوه بر در اختیار داشتن منابع و ثروت‌های ملی خدادادی می‌تواند به عنوان عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه مؤثر باشد. ارتباط کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از طریق ایران بسیار مقرون به صرفه است به نحوی که بسیاری از این کشورها به دنبال آنند تا چنین روابطی را از طریق ایران برقرار کنند.



پیشنهادها		
۱. برنامه‌ریزی بلندمدت و داشتن نقشه راه برای جذب سرمایه‌گذار	برای رسیدن به اهداف ترانزیتی کشور باید به این نکات توجه شود:	پیشنهادهای مطالعه
۲. واسپاری امور مدیریتی حوزه حمل‌ونقل به خصوص در حمل‌ونقل جاده‌ای به شرکت‌ها و عدم دخالت رانندگان در امور مدیریتی حوزه حمل‌ونقل		
۳. نوسازی ناوگان حمل‌ونقل ریلی که این نوسازی باعث بالارفتن اشتغال بیشتر می‌شود.		
۴. عدم رقابت بخش دولتی با بخش غیردولتی؛ حضور شرکت‌های دولتی رقیب بخش خصوصی در حمل بار از طریق جاده، کشتیرانی و هواپیمایی منجر به تنگ شدن عرصه بر شرکت‌های خصوصی شده است.		
۵. ریشه‌کن کردن فسادهای اداری و رانت‌های اقتصادی در عرصه مدیریتی از طریق قانونگذاری شفاف و عادلانه		
مشکلات عمومی حوزه حمل‌ونقل ریلی		چالش مستخرج
		سایر پیشنهادها

## پیوست (ب)

عنوان مطالعات در حوزه حمل‌ونقل کشور
حمل‌ونقل ریلی:
اهمیت ترانزیت در ایران و مشکلات آن
ایران و خطوط انتقال انرژی حوزه خزر
ندای حمل‌ونقل (مجله تخصصی صنعت ریلی)
مقایسه برخی شاخص‌های مهم حمل‌ونقل ریلی ایران و چند کشور جهان در سال ۲۰۱۵
مصائب بهره‌وری در صنعت ریلی
شبکه ریلی ایران، یکی از پل‌های ارتباطی قطب‌های اقتصادی جهان
بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال - جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار
بررسی صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور
تأثیر ترانزیت بر درآمد ارزی کشور
بررسی تأثیر توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل بر رشد اقتصادی استان‌های ایران
تحلیل وضعیت و پیشنهاد راهکارها و اقدامات اجرایی کلان جهت توسعه و ارتقای حمل‌ونقل ریلی ایران
جایگاه ترانزیت در اقتصاد مقاومتی
بررسی فرصت‌ها و مشکلات ترانزیت ریلی و راهکارهایی برای بهبود مدیریت آن
خطر حذف ایران از ترانزیت ریلی شرق به غرب
راه‌آهن شمال - جنوب کلید افزایش ترانزیت بار
تحلیل بنیادی صنعت حمل‌ونقل
فرصت ۳۰ میلیارد دلاری ترانزیت کالا برای کشور
اثر سرمایه‌گذاری دولت در زیرساخت حمل‌ونقل بر سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و رشد اقتصاد ایران
ارائه روشی برای انتخاب سیستم‌های حمل‌ونقل همگانی مورد نیاز در شهرهای ایران
اصلاح الگوی مصرف در بخش حمل‌ونقل
اصلاح قانون دسترسی به حمل‌ونقل ریلی - مجلس
الگوی برای تأمین مالی طرح‌های زیرساختی حمل‌ونقل جاده‌ای در ایران با تمرکز بر ظرفیت‌های بازار سرمایه

عنوان مطالعات در حوزه حمل‌ونقل کشور
اهمیت کریدور بین‌المللی شمال - جنوب
ایران محور ترانزیت ریلی به اروپا
ایران و ترکیه در مسیر همکاری‌های جدید ریلی
بررسی سهم بازار حمل‌ونقل ریلی فرآورده‌های نفتی
بررسی موانع و راهکارهای بهبود و توسعه حمل‌ونقل چندوجهی در کشور
تأثیر کریدور شرق به غرب ایران بر روابط اروپا و شانگهای
تحلیل دینامیکی پارامترهای مؤثر در مطلوبیت کریدورهای ترانزیت ریلی بار
ترانزیت کالا و مشکلات آن در ایران
تعدد متولی؛ عامل ناکامی ترانزیت
تنزل رتبه حمل‌ونقل ایران در دنیا
جای خالی نقدینگی در چشم‌انداز توسعه ریلی
حذف ایران از ترانزیت منطقه‌ای کالا تا سال ۲۰۳۰
دلایل عدم توجه به حمل‌ونقل ریلی در برنامه ششم توسعه
راه اقتصاد مقاومتی؛ از توسعه زیرساخت‌ها می‌گذرد
راه‌اندازی خط ریلی پاکستان قزاقستان از ایران
راهکارهای افزایش بهره‌وری حمل‌ونقل ریلی
رقابت نابرابر جاده و ریل
رقیب جدید ترانزیت ریلی ایران حرکت اولین قطار کارس - تفلیس
سرمایه‌گذاری ترک‌ها برای دور زدن ایران
سهم ناچیز حمل‌ونقل ریلی در میان کشورهای حوزه اکو
شناسایی موانع حمل‌ونقل ریلی نسبت به جاده‌ای
طراحی حمل‌ونقل هوشمند بر مبنای استراتژیک
غربت قطار در بنادر
فرصت‌هایی که در ترانزیت ریلی از دست رفته است
قطار حمل‌ونقل بین‌المللی در انتظار ایران
گلوگاه‌های ترانزیت ریلی در داخل کشور است نه در تحریم‌ها
لجستیک در حمل‌ونقل
نقشه راه حمل‌ونقل ریلی
وضعیت حمل‌ونقل قزاقستان
ارزیابی اقتصادی طرح توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور با در نظر گرفتن منافع ناشی از صرفه‌جویی انرژی
ارزیابی کارایی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در مقایسه با راه‌آهن‌های کشورهای آسیایی و خاورمیانه
ایران - افغانستان، ارتباط ریلی، درآمدی بر سازوکار حمل‌ونقل چندوجهی برای همکاری منطقه‌ای
برآورد تابع تقاضای حمل‌ونقل ریلی در ایران
بررسی عوامل مؤثر بر جابه‌جایی مسافر در شبکه حمل‌ونقل ریلی در ایران
تجزیه و تحلیل روابط متقابل صنعت حمل‌ونقل ریلی با سایر بخش‌های اقتصادی با استفاده از جدول داده - ستانده
تحلیلی بر خصوصی‌سازی بخش حمل‌ونقل در ایران؛ موانع و محدودیت‌ها
تدوین راهبردهای توسعه حمل‌ونقل ریلی در ایران

### منبع و مأخذ

- داخل متن آمده است.



مرکز پژوهش‌ها  
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۶۴۱۲

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: گزارش فراتحلیل (۲) چالش‌های حمل‌ونقل حوزه ریلی

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

تهیه و تدوین: مهدی خرسندی

مدیر مطالعه: مرتضی سامتی

ناظران علمی: حسین افشین، محمدتقی فیاضی

ویراستار تخصصی: \_\_\_\_\_

ویراستار ادبی: \_\_\_\_\_

واژه‌های کلیدی:

۱. حمل‌ونقل ریلی

۲. چالش‌های حمل‌ونقل



تاریخ انتشار: ۱۳۹۸/۲/۸