

ثبت راه آهن سراسری ایران در فهرست جهانی یونسکو

## راه آهن سراسری ایران تنها راه آهن بین المللی دنیا

راه آهن سراسری ایران در چهل و چهارمین اجلاس کمیته میراث جهانی یونسکو که در سوم مرداد ۱۴۰۰ برگزار شد به عنوان بیست و پنجمین اثر میراث فرهنگی ملموس ایران در فهرست جهانی یونسکو ثبت شد. آغاز احداث راه آهن ایران در سال ۱۳۰۵ خورشیدی به تصویب رسید و یک سال بعد از آن بود که مهندسان ایرانی، آلمانی و آمریکایی احداث این مسیر ۱۳۹۴ کیلومتری را آغاز کردند. مسیر راه آهن سراسری ایران نه تنها از حیث تکنیک و کیفیت ساخت، بلکه از بعد گردشگری و برخورداری از مناظر و جاذبه های طبیعی ویژه در جهان حائز اهمیت است و اکنون یونسکو در اجلاس چین به جهانی شدن این مسیر مملو از جاذبه های طبیعی، بناها و پل ها و ایستگاه ها و تاسیسات و حتی لکوموتیوهای تاریخی رای داده است.

ثبت جهانی هر اثر می تواند آورده های زیادی برای کشوری که آن اثر را به ثبت رسانده داشته باشد. بیشتر آثار ثبت شده معمولاً در حوزه مدیریت وزارت میراث فرهنگی قرار می گیرند و این وزارتخانه مسئولیت صیانت از این اثر را بر عهده دارد. برخلاف سایر آثار ثبت جهانی شده، راه آهن سراسری با توجه به این که از نقاط گوناگونی نظیر جلگه، دشت، کویر، جنگل، کوهستان عبور می کند سازمان های مختلفی را درگیر این موضوع کرده و باید برای حفظ این اثر وزارتخانه ها و ادارات مختلفی دست به دست بدهند تا این اثر همچنان در فهرست یونسکو قرار داشته باشد. به همین منظور نشست با حضور کارشناسان و فعالان حوزه راه آهن و گردشگری برای بررسی موضوع حفظ و صیانت از این اثر و برنامه های آینده برای جذب بیشتر گردشگر در این مسیر برگزار کردیم. در این نشست مهندس محمد محسنیان، پژوهشگر تاریخ راه آهن سراسری، دکتر ساسان قاسمی کارشناس میراث فرهنگی، مهندس سید مصطفی داودی، معاون فنی و زیربنایی راه آهن ج.ا.ا، مهندس امیر محمد عبدالحمیدی، مشاور مدیرعامل بخش گروه ریلی مینا، دکتر قربانعلی بیگ کارشناس حمل و نقل ریلی، مهندس کاشفی و مهندس مرادی فرد کارشناسان حمل و نقل ریلی حضور داشتند. در ادامه شرح کامل گزارش نشست را مطالعه فرمایید:

### ثبت راه آهن سراسری ایران در یونسکو

مهندس محمد محسنیان در این نشست با تاکید بر اینکه این کار با دقت بسیاری صورت گرفته و بسیار حیرت برانگیز است بیان کرد: اگر بخواهیم بدون تعصب و منصفانه برخورد کنیم راه آهن ایران در سطح جهانی حرف های زیادی برای گفتن دارد. با توجه به حضور کارشناسان و متخصصان در این بحث پیشنهادی برای شما عزیزان دارم و آن این که ما با دو مساله روبه رو هستیم که باید بین این دو تمایز قایل شویم؛

۱- چالش های پس از ثبت راه آهن به عنوان میراث جهانی در یونسکو  
۲- چالش های گردشگری این مسیر و تاثیرات آن در حوزه گردشگری

محسنیان با تاکید بر این امر که راه آهن سراسری ایران نماد رعایت اخلاق حرفه ای است گفت: می دانیم که اولویت برای کارفرمای راه آهن سراسری، سرعت عمل و زود به نتیجه رسیدن بوده است. شما وقتی به مشروح جلسات مجلس شورای ملی با وزیر طرق و شارع نگاه کنید، می بینید که ما در پروژه های به این عظمت هیچ تجربه ای نداشتیم. اما با بررسی پروژه، از دقت هایی که در این کار صورت گرفته حیرت می کنید.

برای این کار من اصطلاح «وجه فراتر از عملکرد»

را به کار می برم. عملکرد راه آهن در نهایت حمل بار و مسافر است ولی فراتر از این یک وجه دیگر هم دارد. برای مثال شما ساختمان بانک ملی، ساختمان های میدان مشق مثل شهرپانی یا ... را که نگاه کنید وجهی فراتر از بانک بودن یا ساختمان شهرپانی بودن دارند و در واقع دارای شخصیت مستقل هستند.

در راه آهن نیر این امر مستثنی نیست. در این مسیر ۱۴۰۰ کیلومتری، این وجه را در نقاط مختلف می بینید و فرقی نمی کند در بیابان بین تهران - قم باشد یا در سه خط طلا باشد که در حال حاضر هم کسی به آن دسترسی ندارد یا اینکه در ناحیه زاگرس باشید.

پژوهشگر تاریخ راه آهن سراسری با بیان این مطلب که یک به یک پل ها با دقت و وسواس خاصی ساخته شده اند و ریزه کاری هایی وجود دارد که باید از نزدیک دید تصریح کرد: در آخر من به این نتیجه رسیدم که افرادی که در احداث این مسیر زحمت کشیده اند در نهایت به دنبال انجام کار خوب بودند و اصلاً هدفشان پول نبوده و کاملاً آگاه بوده اند که کار خوب با خود پول خواهد آورد. رسیدن به این حد کمال همان جایگاهی ست که امروز مغفول مانده و باید به دنبال آن باشیم.

جنبه های بسیار دیگری وجود دارد از جمله کار همزمان سه تخصص برای احداث راه آهن از جمله مهندس برق، مهندس عمران و مهندس مکانیک. در آن زمان ما متخصص بسیار کم داشتیم و تربیت نیروی متخصص خودش به تنهایی داستان جالبی دارد و در ادامه وقتی این نیروهای متخصص از راه آهن بیرون می آیند در سطح فنی شهرهای عبوری تاثیرگذار بوده اند.

مساله حائز اهمیت دیگر این است که در هیچ کجای دنیا راه آهنی را نمی توانید پیدا کنید که مثل راه آهن سراسری ایران، بین المللی باشد. کشورهای دیگر یا خودشان تخصص و امکانات لازم را برای احداث داشته اند یا کشوری در یک کشور دیگر به دلیل اهداف استعماری، راه آهن احداث کرده است. ولی به همان دلیل اولی که گفتم یعنی سرعت عمل، از ۱۰ کشور در طول این مسیر شرکت هایی مشارکت داشته اند و اگر بخواهیم ایستگاه و ساختمان ها را هم در نظر بگیریم تعداد کشورها بیش از ۲۰ کشور می شوند.

### نقش وسعت اثر ثبت شده در سختی

#### اجماع مدیریت

دکتر ساسان قاسمی با بیان این مطلب که راه آهن به تنهایی نخواهد توانست جوابگوی



در این مجموعه بود را نوشته‌اند که شامل ۱۷۴ پل بزرگ، ۱۸۶ پل کوچک، ۲۲۴ تونل که یازده عدد جزو تونل‌های ماریچی است و تعدادی بنا.

### در راه آهن دغدغه‌ای برای حفظ و نگهداری و توسعه این مسیر وجود ندارد

مهندس سید مصطفی داودی با تاکید بر این موضوع که بحث‌های توسعه‌ای در مذاکرات مطرح شده است بیان کرد: شروع این پروژه به سال‌های ۹۴ برمی‌گردد و سازمان‌های مختلفی با تعصب ملی پیگیر این قضیه بودند و بخش‌های مختلفی زحمت کشیدند تا این اثر بزرگ به ثبت جهانی برسد. دغدغه‌هایی که مطرح شده در ثبت هر اثر جهانی وجود دارد. شهر یزد و راه آهن سراسری برخلاف میراث دیگر مثل تخت جمشید

کدام برنامه‌های توسعه‌ای دارند و معلوم نیست با ثبت جهانی که ثابت کننده تمام موضوعات است و با هر اتفاق جدیدی ممکن است این اثر جهانی به خطر بیفتد در طول این اثر چگونه خواهد بود. این مسیر از این پس جاذب بیشتر گردشگر چه داخلی و چه خارجی خواهد بود و توانمندی بیشتری برای مدیریت می‌خواهد و راه آهن کنونی به تنهایی نمی‌تواند جوابگوی خواسته‌ها باشد و باید پایه‌ریزی‌های جدیدی صورت گیرد و قطارهای با سرعت‌های بیشتر به کار گرفته شود.

دکتر ساسان قاسمی در انتها گفت: وقتی پرونده این اثر جهانی را مطالعه کردم چیزی در مورد توسعه و حریم‌ها مشاهده نکردم و باید دید در مذاکراتی که برای این اثر صورت گرفته آیا شرط و شروطی گذاشته شده یا نه و فقط تعداد آثاری که

خواسته‌ها باشد بیان کرد:

باید از مسئولان راه آهن که در زمان حضور نمایندگان یونسکو برای بررسی و ثبت این مسیر در ایران جلساتی داشتند و مذاکراتی کردند پرسید که در مورد توسعه این مسیر با توجه به ثبت جهانی آن، چه قول و قرارهایی گذاشته شده است. کارشناس میراث فرهنگی با اشاره به تجربیاتش در میراث فرهنگی گفت: به نظر می‌رسد راه آهن با چند چالش جدی روبه‌رو خواهد بود. ثبت جهانی یک ارزش و برندسازی ملی است و می‌تواند نظر مثبتی برای کشور در جهان، برخلاف همه ایران‌هراسی‌هایی که در دنیا در جریان است به همراه داشته باشد. حتی می‌تواند برای کسانی که ایران را نمی‌شناسند یا ایران را می‌شناسند ولی تجربه حضور در ایران را نداشتند به نوعی نمایش داده شود که در ایران هم کارهای فرهنگی زیادی انجام شده و در نهایت در ورود گردشگران تاثیرگذار خواهد بود.

همیشه ثبت جهانی در ورود گردشگران به آن منطقه‌ای که این ثبت انجام شده است، محسوس بوده است اما این که ایران چگونه می‌خواهد از این فرصت استفاده کند یا نکند را باید در جای دیگری بحث کرد.

دکتر ساسان قاسمی با تاکید بر این امر که این مسیر ۱۴۰۰ کیلومتری باید یک سری حریم‌هایی داشته باشد اظهار کرد: این حریم‌ها مناطق مختلف جلگه‌ای، کوهستانی، بیابانی و... و حتی مناطق شهری را شامل خواهد شد که بیشتر این مناطق حداقل از لحاظ حفاظت و نگهداری در اختیار منابع طبیعی است. بنابراین جدای از راه آهن سازمان‌های مختلفی هم باید همت جدی در حفاظت از این میراث جهانی داشته باشند. در ثبت‌های جهانی محیط پیرامونی بسیار مهم است و در ماندگاری یک اثر در ثبت جهانی محیط پیرامونی تاثیرگذاری بالایی دارد. باید این نکته را در نظر داشته باشیم که ثبت جهانی دایمی نیست و بازرسی‌های دوره‌ای دارد و هر زمان یک اثر شرایط ثبت جهانی را از دست داده باشد و مدیریت کلی را ناکارآمد تشخیص بدهند بعد از اخطار و داده شدن زمان برای رفع نواقص در نهایت در صورت عدم اصلاح موانع از فهرست یونسکو خارج می‌شود. هر چه وسعت اثر ثبت شده بزرگ‌تر باشد اجماع مدیریت سخت‌تر می‌شود، چون سازمان‌های زیادی ورود پیدا می‌کنند و هماهنگی بین سازمان‌ها سخت است.

بخش‌های مختلف درگیر در این اثر، مسلماً هر

میراث زنده هستند و شرایطشان فرق دارد. در مذاکرات انجام شده بحث‌های توسعه‌ای مطرح شده و در حال حاضر هم تغییرات زیادی در راه‌آهن نسبت به ۹۰-۸۰ سال پیش داریم. حتی در زمان بازدید کارشناسان یونسکو ما خط دوم از اندیمشک تا بندر امام را در دست اجرا داشتیم و در جریان برنامه‌های توسعه‌ای قرار گرفتند. در خیلی از بخش‌های مسیر تراورس‌ها و ریل‌ها تعویض شدند یا در زمان احداث این خط علائم الکتریکی وجود نداشت و محور جنوب به علائم الکتریکی مجهز است. حتی در زمان بازدیدها ما قراردادهای مختلفی برای برقی کردن بخشی از مسیر مثل مسیر گرمسار- اینچه‌برون را داشتیم و در بخش‌هایی نیز این کار شروع شده بود، اما مسئله مهم این است که هویت اثر باقی مانده است.

معاون فنی و زیربنایی راه‌آهن با تاکید بر این امر که محدودیت‌هایی از این پس اعمال خواهد شد تصریح کرد: با شناخت محدودیت‌ها این اثر بسیار بزرگ را ثبت جهانی کردیم. در مورد حریم‌ها هم ما نقشه‌های کاملی داریم و در کل مسیر ۱۳۹۴ کیلومتری این اثر، حریم‌ها تعیین و مصوب شده است و برای حفظ این مساله از این پس باید اقدامات بیشتری انجام دهیم.

با توجه به این که طی ۹۰ سال گذشته از این مسیر همیشه استفاده شده و اتفاقات بزرگی نظیر جنگ جهانی دوم، جنگ تحمیلی و... را پشت سر گذاشته و شرایط محیطی نیز روی این اثر تاثیرگذار بوده است با همه این‌ها توانستیم این میراث را حفظ کنیم. می‌توان با اطمینان گفت که در راه‌آهن دغدغه‌ای از بابت حفظ و نگهداری و توسعه این مسیر وجود ندارد و ما بیشتر از قبل روی حفظ هویت این اثر تمرکز خواهیم کرد.

مهندس امیر بهادر عبدالمحمدی با اشاره به تاثیر ثبت جهانی در ارتقا و توسعه بحث گردشگری بیان کرد: ثبت اثر را به تنهایی باید اتفاق خوبی در نظر بگیریم که باعث می‌شود راه‌آهن ایران در منطقه به‌عنوان یک برند مطرح باشد. از اینگونه پروژه‌ها در یونسکو فقط سه اثر به ثبت رسیده بود و راه‌آهن ایران چهارمین اثر بود که به‌عنوان میراث جهانی به ثبت رسیده است. موضوع ثبت می‌تواند در جذب گردشگر و توسعه گردشگری تاثیر زیادی داشته باشد و از پتانسیل‌هایی است که کشور دارد. در مورد مزایا و معایبی که این ثبت می‌تواند داشته باشد باید بگویم ثبت جهانی در ارتقا و توسعه بحث گردشگری بسیار مفید است و باعث

می‌شود کسانی که تا امروز به فکر سفر در این مسیر نبوده‌اند یا اطلاعی از این امر نداشتند را آگاه کند و تلنگری باشد برای این افراد تا از این اثر بازدید کنند.

در مورد آثاری مانند راه‌آهن سراسری ایران، یونسکو کمک‌های فنی، مالی و پشتیبانی‌های لازم را انجام می‌دهد و اگر اتفاقات ناگواری مثل جنگ روی دهد در این مواقع یونسکو کمک می‌کند تا این آثاری که ثبت شده‌اند در امان بمانند و خسارت نبینند.

تا آنجایی که اطلاع کسب کردم برخلاف آثار دیگر که کمیته یا دفتر صیانت از آن اثر در مجموعه میراث شکل می‌گیرد کمیته حفظ و صیانت از این اثر بزرگ با توافقی که بین راه‌آهن و میراث صورت گرفته، مقرر است در راه‌آهن باشد. البته با توجه به اقلیم‌ها، استان‌ها و شرایط متفاوت و این که در طول مسیر شرایط فرق می‌کند متولیان امر زیاد خواهد شد.

به نظرم کمیته مورد نظر هنوز تشکیل نشده است و یکی از اقدامات و موضوعات مهمی که باید هر چه زودتر انجام شود تشکیل کمیته مورد نظر و ساختار آن است. با توجه به این که مناطق مختلفی دیگر هستند به نظر می‌رسد باید کمیته‌های منطقه‌ای و ساختار آن‌ها را در نظر گرفت. همچنین مناطقی که آثاری در این اثر ثبت شده دارند باید متولیان و مسئولان این مناطق هم عضو این کمیته‌های منطقه‌ای شوند تا بتوان هم به صورت منطقه‌ای و هم مرکزی در راه‌آهن این کار صورت گیرد. برنامه‌های توسعه‌ای و هر کار دیگری که قرار است در طول یا حریم این اثر صورت گیرد باید زیر نظر این کمیته و مصوبه آن باشد.

راجع به ماهیت خود راه‌آهن شاید بتوان راه‌آهن سراسری را به دو بخش تقسیم کنیم: بخش محور جنوبی که از بندر امام شروع می‌شود و تا تهران می‌آید و بخش دوم راه‌آهن محور شمال که تا بندر ترکمن بوده و بعدها توسعه یافت و تا اینچه‌برون کشیده شد. بخش اول راه‌آهن که از بندر امام تا تهران است به جهت این که کل عملیات حمل و نقل بار ریل‌پسند در این مسیر انجام می‌شود از دیرباز نیز حائز اهمیت بوده است. با توجه به محدودیت فنی در مسیر اندیمشک - دورود باید افزایش ظرفیت ایجاد شود و با اطلاعاتی که کسب کردم کل روسازی مسیر تا به حال سه بار عوض شده و کارشناسان یونسکو هم در جریان قرار گرفته‌اند و با علم به

این موضوعات این اثر را برای ثبت در فهرست آثار قرار داده بودند. محور شمال و مرز اینچه‌برون اگر طبق برنامه‌های پیش‌بینی به آن میزان ظرفیت حمل بار برسد حائز اهمیت خواهد شد. محور شمال با توجه به جذابیت‌های گردشگری که دارد و قطارهای یک روزه و چند روزه گردشگری که در این مسیر سیر می‌کنند می‌تواند از این پس شاهد حضور گردشگران خارجی نیز باشد.

### کیفیت کار این پروژه قابل تقدیر است

دکتر عباس قربانعلی‌بیک با اشاره به ارزش صنعتی مهندسی ثبت جهانی راه‌آهن سراسری ایران در یونسکو بیان کرد: صرف‌نظر از ارزش صنعتی و مهندسی این کار که بسیار بالاست خیلی از مستندات که در راه‌آهن بوده از بین رفته است و این حرکت می‌تواند باعث شود تا به مستندسازی بپردازیم. در زمان ناصرالدین شاه پیشنهادی از طرف مشیرالدوله شده بود تا خط آهن در مسیر تهران - مشهد کشیده شود و به نظر من هم اگر این مسیر هزار کیلومتری به جای مسیر جنوب - شمال کشیده می‌شد، هم از نظر زمانی و هم مالی خیلی کم‌هزینه تمام می‌شد. می‌دانیم که برای احداث راه‌آهن سراسری از قند و چای مردم عادی عوارض گرفته شد و معادل ۱۷۵ تن طلا هزینه این مسیر شده است و از نظر زمانی هم نزدیک ۱۰ سال طول کشید تا این پروژه به اتمام برسد.

این را هم اضافه کنم که مسیر بندر امام به تهران قابل توجیه است و آثار آموزشی هم داشته و باعث شد مرکز کشور به بنادر و آب‌های آزاد راه داشته باشد، اما ادامه آن و محور شمالی را در آن زمان قابل توجیه نمی‌بینم. یکی از ویژگی‌های محور شمالی جدا از این که اولویت داشته یا نه بحث گردشگری و قطارهای گردشگری که با استقبال خوبی روبه‌رو شده است و در بازدیدهایی که از این مسیر داشتیم نکاتی را شنیدیم که برای من بسیار جالب بود. جدا از ابعاد گردشگری، این اثر ابعاد مهندسی و فنی دارد که در زمان خودش شاهکار بوده است، کیفیت کار این پروژه قابل تقدیر است و برای مجموعه راه‌آهن نکات آموزنده زیادی وجود دارد که می‌توان در پروژه‌های جدید یا در برنامه‌های توسعه‌ای از آن استفاده کرد.

### تاثیر ثبت جهانی در جذب گردشگر

مهندس کاشفی با بیان این موضوع که ظرفیت بسیار خوبی برای گردشگری دارا هستیم گفت: ابتدا به همه کسانی که طی این سال‌ها با تلاش‌هایشان

## لکوموتیو؛ از کمبود تا ضعف‌های تعمیر و نگهداری و برنامه‌ریزی

عرفان قربانعلی، مهدی عبدالملکی

کارشناسان حمل و نقل

یکی از عواملی که ادعا می‌شود در حال حاضر بر عملکرد بخش حمل و نقل ریلی کشور تاثیر منفی گذاشته است، کمبود لکوموتیو است. برای بررسی این موضوع لازم است دو اصطلاح ناوگان در سرویس و ناوگان در گردش تعریف شوند. منظور از ناوگان در سرویس آن دسته از وسایل حمل و نقل ریلی می‌باشد که عملاً در حال کار در شبکه ریلی هستند و منظور از ناوگان در گردش نیز مجموع وسایل نقلیه ریلی در سرویس، منتظر سرویس و تحت تعمیرات کوتاه مدت است. در نمودار زیر تعداد واگن و لکوموتیو در گردش در نظر گرفته شده است. این نمودار نشان می‌دهد به ازای هر لکوموتیو باری یا مسافری چند واگن باری یا مسافری در کشورهای مختلف وجود دارد. شایان ذکر است این نسبت به عواملی مانند کاربری راه‌آهن در یک کشور، توپوگرافی و شرایط جغرافیایی منطقه، برقی یا دیزل بودن لکوموتیوها و همچنین نیروی کشش لکوموتیوها وابسته است. در کشورهای مختلف دنیا به‌طور متوسط به ازای هر ۵۰ واگن باری یک لکوموتیو باری و به ازای هر ۲۴ واگن مسافری یک لکوموتیو مسافری وجود دارد.

حرکت سبب بهبود روند بهره‌وری، با صرف هزینه بسیار کمتر خواهد شد.

آمار فوق، نشان دهنده تعداد ماهیانه لکوموتیوهای در سرویس و در گردش در سال ۱۳۹۹ می‌باشد. همانطور که در جدول مشاهده می‌شود با وجود کاهش شدید مسافر به علت شیوع ویروس کرونا و اجرای پروتکل‌های فاصله‌گذاری اجتماعی، تعداد ۴۷ لکوموتیو و در واقع ۸ درصد از کل لکوموتیوهای در سرویس خارج شده‌اند. این افت محسوس نشان‌دهنده عدم استفاده از ۲۰۰۰ میلیارد تومان سرمایه روز کشور محسوب می‌شود.

در حال حاضر حدود ۳۰ درصد از لکوموتیوهای موجود در کشور در مالکیت بخش خصوصی و ۷۰ درصد لکوموتیوها در مالکیت شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران می‌باشد. این در حالیست که سیر تمامی این لکوموتیوها در اختیار شرکت راه‌آهن بوده و همانطور که در نمودار نشان داده شده مشکل اصلی کمبود لکوموتیو گرم است که با رفع ضعف‌های موجود در تعمیر و نگهداری و همچنین برنامه‌ریزی مناسب و جامع سیر و حرکت تا حد مطلوبی قابل حل می‌باشد.

با این اطلاعات می‌توان نتیجه گرفت که شاخص نسبت واگن به لکوموتیو در راه‌آهن ایران، در بخش باری در حد متوسط جهانی و در بخش مسافری بسیار بهتر از متوسط جهانی است. همچنین این نمودار نشان می‌دهد که نسبت مذکور در بخش باری ایران، از کشورهای روسیه، چین و هند به عنوان سه الگوی موفق ریلی دنیا بهتر است. معنی این تحلیل این است که ادعای کمبود لکوموتیو در ایران نادرست است و مشکل اصلی در این زمینه، استفاده نامناسب از موجودی لکوموتیو کشور است. ضعف راه‌آهن ایران در زمینه لکوموتیو از مشکلات تعمیر و نگهداری و همچنین برنامه‌ریزی سیر و حرکت ناشی می‌شود. در انتهای سال ۱۳۹۹ تعداد لکوموتیوهای در سرویس باری ۷ درصد، مسافری ۱۴ درصد و مانوری ۳ درصد نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۹ کاهش داشته است. خروج این لکوموتیوها از سیر به بهره‌وری حمل و نقل ریلی آسیبی جدی وارد کرده است. بدون شک برقی کردن خطوط و استفاده از لکوموتیوهای برقی و همچنین افزایش تعداد لکوموتیوها می‌تواند زمینه‌ساز رشد بهره‌وری شود. اما تعمیر و نگهداری صحیح لکوموتیوهای موجود و مدیریت مناسب سیر و

باعث شدند تا اثر به ثبت جهانی برسد تبریک می‌گوییم. این ثبت جهانی باعث شد تا رویکرد جدیدی در گردشگری ریلی ایجاد شود. بنده راهنمای قطارهای گردشگری بوده و در حوزه گردشگری ریلی فعال هستم و تورهای مختلفی را برگزار می‌کنیم. از همکاران آلمانی‌زبان در همین مدت کوتاه پیام‌هایی را دریافت کردم که خیلی تمایل نشان دادند تا هر چه زودتر بتوانند تورهایی را در این مسیر برای گردشگران اروپایی برگزار کنند و این نشان می‌دهد که ثبت جهانی یک اثر چقدر می‌تواند در جذب گردشگر تاثیرگذار باشد. همچنین درخواست‌های متعددی داشتم که علاقه‌مند بودند برنامه حرکت قطارهای گردشگری در این مسیر را داشته باشند که متأسفانه در حال حاضر به‌خاطر محدودیت‌های کرونا حرکت این قطارها میسر نیست. همین دو اتفاق نشان‌دهنده این است که ظرفیت بسیار خوبی را دارا هستیم و طبق برآوردهایی که شده وقتی اثری ثبت جهانی می‌شود سالانه حدود ۱۰ هزار نفر به بازدیدکنندگان از آن اثر افزوده می‌شود. بنابراین شرکت‌هایی که قطارهای مسافری و گردشگری دارند باید از همین الان برنامه‌های توسعه‌ای خود را تهیه کنند و آمادگی لازم را برای استقبال از این اتفاق خوب داشته باشند. دیده شدن بحث گردشگری در کنار خط راه‌آهن مهندس مرادی فرد با تاکید به مباحث توسعه گردشگری آبی و ورزش‌های آبی بیان کرد: بحث‌های گردشگری که در استان‌های خوزستان و لرستان به‌خصوص لرستان دیده می‌شود وجود آبشارهای زیبایی است که راه‌آهن از کنار آن‌ها عبور می‌کند مثل آبشار بیشه یا آبشار شوپک که نزدیک ایستگاه تله‌زنگ مابین استان‌های لرستان و خوزستان قرارداد یا پل‌هایی که در زمان جنگ تحمیلی ساخته شد و حتی بحث بوم‌گردی که می‌توان در کنار خط راه‌آهن دید. خیلی از زمین‌هایی که در حریم راه‌آهن قرار دارند مالک آن‌ها راه‌آهن است و راه‌آهن می‌تواند با امضای توافق‌نامه‌هایی با سازمان‌های مربوطه برای کسانی که علاقه‌مند به بحث بوم‌گردی در کنار خط راه‌آهن هستند تسهیلاتی در نظر بگیرد. مساله دیگر بحث گردشگری در رودخانه‌ها و ورزش‌های آبی است که راه‌آهن از کنار این رودخانه‌ها عبور می‌کند و همه این پتانسیل‌ها را می‌توان فعال‌تر کرد و گردشگری بیشتری را جذب کرد. ما در وزارت نیرو بحث گردشگری آبی و ورزش‌های آبی در مخازن سدها را در دست اقدام داریم که این نیز می‌تواند در بحث جذب گردشگر موثر باشد.