



نشست تخصصی کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی اتاق تهران:

تهران در چهارراه حمل و نقل ریلی

در سال ۱۳۹۷ حدود ۱/۸ میلیون تن بارگیری و همین مقدار تخلیه فعالیت خود را به پایان برد. برای امسال تلاش داریم تا آخر سال ۵ درصد رشد بار نسبت به سال گذشته داشته باشیم. برای سال ۱۳۹۹ هم طبق برنامه‌ای که تنظیم شده امیدواریم رشد چشمگیری در این زمینه داشته باشیم. حدود ۲/۷ میلیون تن در ۱۰ ماهه سال ۱۳۹۸ انجام شده و تهران در بین ۲۲ اداره کل راه‌آهن کشور در بخش تناژ، بارگیری و تخلیه رتبه ششم و در قسمت درآمد رتبه پنجم است. انواع کالاهایی که در شبکه ریلی استان تهران جابه‌جا می‌شوند به‌طور معمول روغن نباتی، گندم، سیمان، نهاده‌های دامی، مشتقات نفتی، ماشین‌آلات صنعتی، ورق و کانتینر بوده است. در کل کشور ۴۴۲ میلیون تن بار حمل و نقل و انتقال می‌یابد که ۳۱ میلیون تن آن مربوط به استان تهران است. سیمان، انواع فلزات، مواد نفتی و شیمیایی، مصالح ساختمانی و معدنی بیشترین سهم را به خود اختصاص داده‌اند. همچنین میزان حمل بار در بخش جاده در سال ۱۳۹۷ داخل استان تهران ۵ میلیون تن، خارج استان تهران ۲۶ میلیون تن، وارد شده به استان ۴۰ میلیون تن و کل بار صادره ۷۱ میلیون تن بوده است. سهم استان تهران از کل حمل و نقل کشور هم ۷ درصد بوده است.

کازمی‌منش در ادامه بیان داشت: همواره یک سوال کلیدی در مورد چرایی ضرورت استفاده از حمل و نقل ریلی مطرح است که در چند بخش می‌توان به آن پاسخ داد. بخش اول حمل و جابه‌جایی است؛ بعد از حمل و نقل دریایی، ارزان‌ترین گزینه، حمل و نقل ریلی است. مورد بعدی مصرف سوخت و حامل‌های انرژی است. ۱۰/۵ سی‌سی مصرف سوخت بر اساس تن - کیلومتر در بخش ریلی است در حالی که در جاده ۵۹ سی‌سی سوخت مصرف می‌شود که حدود ۶ برابر به ازای هر تن -

اینکه در برنامه‌های مان برای آینده قصد داریم مسیر تهران - گرمسار و تهران - کرج را ۴ خطه کنیم تا بتوانیم ظرفیت عبوری و حمل و نقل را بالاتر ببریم. راه‌آهن تهران ۲۰ خط آنتنی فعال دارد و ۶۰ کیلومتر طول این خطوط است که سالانه حدود ۳/۵ میلیون تن کالا را تخلیه و بارگیری می‌کند.

کازمی‌منش در ادامه افزود: اگر با این نگاه که در مجاورت محدوده راه‌آهن استان تهران چه شرکت‌های تولیدی و صنعتی وجود دارند و چقدر از آنها قابلیت اتصال به شبکه ریلی سراسری کشور را دارند، چندین شرکت فعال با فواصل کوتاه در حوالی ایستگاه‌های استان قرار دارند که در صورت اتصال این شهرک‌ها به خطوط ریلی، بارهایی که در حال حاضر توسط جاده جابه‌جا می‌شود، می‌تواند به روی ریل بیاید.

مدیرکل راه‌آهن استان تهران در مورد عملکرد این استان در حوزه ریلی گفت: «این اداره کل

عضو هیات نمایندگان و دبیر کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی اتاق تهران با تأکید بر توجه بیش از پیش به وضعیت حمل و نقل به‌خصوص در بخش ریلی اظهار داشت: باید از پرداختن صرف به بیان ظرفیت‌ها و قابلیت‌ها خارج شویم و وارد کار عملیاتی شویم تا بتوانیم حمل و نقل ریلی آن‌طور که بایسته است و همان‌طور که در اسناد بالادستی تعیین و تصویب شده است را به جایگاه واقعی‌اش برسانیم.

پس از آن مهندس علی کازمی‌منش، مدیرکل راه‌آهن استان تهران در جایگاه سخنران قرار گرفت و به تشریح برنامه‌ها، قابلیت‌ها، ظرفیت‌ها و توانمندی‌های راه‌آهن استان تهران پرداخت. وی با اشاره به اینکه استان تهران از هر چهار محور ایستگاه دارد و فعال است، تعداد ایستگاه‌های استان را ۲۵ ایستگاه عنوان کرد که برخی از این خطوط در محورهای چهارگانه، دوخطه است. ضمن

نشست تخصصی کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی اتاق تهران با عنوان «ظرفیت‌های ریلی راه‌آهن استان تهران در افق ۱۴۰۴ و نقش سیستم کارنه‌تیر در حمل و نقل ترکیبی و فرآیندهای پیش‌رو» در سالن کنفرانس اتاق بازرگانی تهران برگزار شد.

در این جلسه که به میزبانی کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی انجام شد، علی کازمی‌منش، مدیرکل راه‌آهن استان تهران (در بخش اول) و مهندس فرامرزیان مدیر امور کارنه‌تیر اتاق ایران (بخش دوم) به‌همراه جمعی از اعضای کمیته تخصصی اتاق تهران، گروهی از کارشناسان، صاحب نظران و جمعی از مدیران شرکت‌ها و انجمن‌های صنفی در زمینه‌های تخصصی به ایراد سخنرانی، ارائه آمار و اطلاعات و در ادامه به بحث و تبادل نظر در مورد موضوعات مطرح شده و ارائه راهکار برای حل مشکلات و موانع موجود پرداختند. در آغاز جلسه دکتر فرهاد فزونی،



کیلومتر است. اگر اینها را به عدد و ریال تبدیل کنیم صرفه جویی که در ازای حمل ۵۰ میلیون تن بار منتقل شده در کشور صورت گرفته حدود ۳۱۵۰ میلیون تومان به واسطه حمل این ۵۰ میلیون تن بار بوده است. مبحث بعدی آلاینده‌گی است؛ ۰/۳۷۹ گرم بر اساس تن - کیلومتر در ریلی آلودگی ایجاد می‌شود که این رقم در جاده‌ای ۱۰ برابر بیشتر است و بر اساس تن - کیلومتر ۳/۷ گرم آلودگی ایجاد می‌شود.

۲۲۰ هزار کشته در طول ۱۰ سال اخیر حادث شده و هزینه‌ای که تطبیق داده شده سالانه ۱۰ هزار میلیارد تومان خسارت برآورد شده است. اگر فقط ۳۰ درصد از کل حمل‌ونقل را به بخش ریلی منتقل کنیم ۱۰ میلیون سفر - کامیون از جاده‌ها کم می‌شود و کاهش بسزایی در تلفات جاده‌ای و کم شدن آلودگی هوا رقم می‌خورد.

مدیرکل راه‌آهن استان تهران در مقایسه وضعیت داخل با سایر کشورهای جهان اظهار داشت: در ایران تنها ۱۱ درصد از کل بارها توسط سیستم ریلی حمل می‌شود که این حجم در روسیه ۸۸ درصد، آمریکا ۳۸ درصد و آلمان ۱۹ درصد است. این آمار نشان می‌دهد علاوه بر اختلاف چشمگیر با استاندارد و میانگین بین‌المللی با اهداف و برنامه‌های تعیین شده برای بخش ریلی هم فاصله زیادی داریم. به این نکته هم باید اشاره کنم که یکی از قابلیت‌های استان تهران برخورداری از محصولات ریل پسند است. محصولات ریل پسند کالاهایی هستند که امکان بارگیری و حمل آنها توسط ریل وجود دارد. ۲۵/۲۸ میلیون تن مجموع محصولاتی است که امکان انتقال به ریل را داراست. یکی از مزیت‌های راه‌آهن استان تهران این است که با ۶ استان و ۲۵ فرمانداری همجوار است و پتانسیل بسیار مناسبی برای نقل و انتقال محصولات تولیدی ریل پسند فراهم است.

کازمی‌منش در مورد مرکز آپرین تهران اضافه کرد: استان تهران مجموعه‌ای دارد به نام «آپرین» که بررسی شده اگر قرار باشد فقط جذب محموله‌های جنوب غرب استان تهران را داشته باشیم، می‌توانیم در سال ۵۰۰ هزار تن بار را روی ریل بیاوریم. مجموعه آپرین راه‌آهن استان تهران در محدوده اسلامشهر و ۲۰ کیلومتری تهران است و ۱۰۰۰ هکتار وسعت دارد. طبق توافقات اولیه طرح بندر خشک هم در آن به تصویب رسیده و در حال رایزنی هستیم تا گمرک را هم در آنجا مستقر کنیم. پیش‌بینی می‌شود ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار تن جذب بار از استان‌های همجوار داشته باشیم.

وی در پاسخ به سؤالی درباره طرح ایستگاه مسافربری در شمال تهران هم اعلام کرد: در مورد ایستگاه مسافری در شمال تهران قطعه زمینی را در محدوده میدان آزادی مشخص کرده‌ایم. مالک زمین ارتش است؛ مذاکراتی انجام شده و موافقت کرده‌اند که زمین را در اختیار ما قرار دهند تا ایستگاه مسافربری راه‌آهن در ضلع جنوبی میدان آزادی احداث شود و مسافران بتوانند از این طریق هم به قطار و خدمات راه‌آهن دسترسی داشته باشند. ضمناً اتفاق خوب دیگری بعد از تعطیلات نوروزی سال ۹۹ به وقوع خواهد پیوست و اینکه اولین ایستگاه متروی تهران به ایستگاه راه‌آهن از زیر زمین متصل می‌شود و دیگر نیازی نیست مسافران برای سوار شدن به قطار مسیر روی زمین و زیر زمین را مجدداً طی کنند. یعنی مسافران مترو از همان پایین به ۷ ایستگاه خطوط تهران متصل می‌شوند و سفرشان را ادامه می‌دهند.

در بخش دوم جلسه مهندس بهنام فرامرزیان، مدیر امور کارنه‌تیر اتاق ایران در مورد این سامانه و نقش آن در حمل‌ونقل توضیحاتی ارائه داد.

وی در مورد سیستم کارنه‌تیر و فرایندهای آن در حمل‌ونقل ترکیبی گفت: اتاق بازرگانی ایران موسسه ضامن و صادر کننده کارنه‌تیر است. فرامرزیان در مورد تاریخچه و پیشینه این معاهده گفت: کارنه تیر (TIR carnet) سندی است گمرکی که برای ترانزیت بین المللی کالا در چارچوب کنوانسیون تیر (TIR) در کشور مبدا صادر می‌شود و به موجب آن کالا در وسیله نقلیه جاده‌ای به طور پلمب شده از خاک کشورهای بین راه عبور می‌کند و تا مقصد نیازی به انجام تشریفات گمرکی مربوط به ترانزیت در مرزهای ورودی و خروجی این کشورها طبق قوانین داخلی آنها نخواهد بود. به منظور تسریع در حمل‌ونقل بین‌المللی، کاستن از تشریفات گمرکی و جلوگیری از خسارت‌های احتمالی در جریان ترانزیت بین‌المللی کالا، کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون گمرکی مربوط به حمل‌ونقل بین‌المللی کالا در جاده‌ها تحت کارنه‌های تیر» به ابتکار اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۹۵۹ منعقد شد که در سال ۱۹۷۵ جای خود را به کنوانسیون دیگری با همین عنوان داد.

این سامانه توسط سازمان تجارت جهانی، اتاق‌های بازرگانی بین‌المللی و فدراسیون‌های اتاق‌های بین‌المللی نظارت و کنترل می‌شود. این سیستم موجب روان‌سازی و تسهیل در امور گمرکی می‌شود و باعث رونق و راحتی در امور بازرگانی و بازاریابی و حضور در نمایشگاه‌های بین‌المللی را فراهم می‌کند. همچنین هزینه و زمان انتقال هم کاهش پیدا می‌کند. این معاهده توانسته یک پلت‌فرم برای تدوین مقررات بین‌المللی، رسیدگی و حکمیت به اختلافات پیش آمده و سیاستگذاری در حوزه تجارت و حمل‌ونقل را ایجاد کند.

طیف وسیعی از کالاها (اعم از تجاری، نمایشگاهی، لوکس، سرمایه‌ای، ورزشی و...) تحت این

رویه حمل و منتقل می‌شود؛ هم به صورت عبور موقت و هم ورود موقت. لازم به توضیح است کالاهای نیازمند تعمیرات، نوشابه‌های الکلی، سوخت، تنباکو و مواد خطرناک تحت پوشش این رویه قرار نمی‌گیرند. در اغلب موارد تشریفات گمرکی سبب تاخیر و معطلی وسیله نقلیه می‌شود و هزینه‌های اضافی به بار می‌آورد، ضمن اینکه احتمال دارد کالا در این میان خسارت دیده یا سرقت شود.

طبق این کنوانسیون سندی برای ترانزیت بین‌المللی کالا صادر می‌شود که کارنه‌تیر یا دفترچه تیر نام دارد و به این منظور اعضای کنوانسیون موظف هستند سازمانی را برای صدور کارنه‌تیر و تضمین پرداخت هزینه‌های ناشی از تخلفات از مقررات کنوانسیون تعیین کنند.

وی در ادامه به موضوع بکارگیری و استفاده مفید از این سامانه اشاره کرد و افزود: آموزش حمل‌ونقل در حوزه کارنه‌تیر بسیار ضروری است چرا که در حال حاضر حمل‌ونقل جاده‌ای به رویه کارنه‌تیر صورت می‌گیرد و تمام کشورهای منطقه از جمله هند، پاکستان، افغانستان، چین و امارات به کنوانسیون تیر پیوسته‌اند و به زودی قطر هم به این کنوانسیون ملحق خواهد شد و از مزایای آن استفاده می‌کند. این کشورها در حقیقت به این باور رسیده‌اند که برای توسعه اقتصادشان به خصوص در حوزه حمل‌ونقل نیازمند حرکت به سمت رویه کارنه‌تیر هستند. از این رو شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران به ویژه شرکت‌های ترانزیتی کشور نیز باید با این مقوله بیشتر از گذشته آشنا شوند.

به موجب قانون الحاق ایران به کنوانسیون مذکور در تاریخ ۱۳۶۳ اتاق بازرگانی و صنایع و معادن به عنوان موسسه صادرکننده و ضامن کارنه‌تیر مشخص شده است. پیوستن به این کنوانسیون بسیار ساده است و با ارائه کارت عضویت اتاق امکان‌پذیر است.