

مهندس سید مجتبی مرعشی  
معاون لجستیک و بهره برداری شرکت سمند ریل:

## کارگروه حمل و نقل ریلی بین‌المللی چرایی و چگونگی



### حمل و نقل ریلی بین‌المللی در ایران:

فلات ایران از حیث لجستیک در نقطه‌ای واقع شده است که ایجاد و تثبیت کریدورهای شمال به جنوب (و بالعکس) و شرق به غرب (و بالعکس) را -با الزام گذار از دل خود- تاکید و ناگزیر می‌نماید، به گونه‌ای که هر مسیر بدیل یا جایگزین آن را، از حیث اقتصادی و عملیاتی، فاقد مطلوبیت و جذابیت می‌سازد. وجود گمرکات متصل به شبکه ریلی مانند بندرگاه‌های جنوبی کشور از دیرباز، مانند بندر امام، بندر خرمشهر، بندر عباس و نقاط مرزی شمالی مانند سرخس، بندر امیرآباد، جلفا (که البته دیری است رکود بر آن حاکم است) و رازی زمینه مساعد و مناسبی را برای تبادل کالا و حمل ترانزیتی فراهم نموده است. آمار عملیاتی حمل ترانزیتی محقق شده در چهار سال گذشته (که نگارنده، آگاهانه صرفاً به سنوات نزدیک اشاره می‌نماید تا تصویر دقیق‌تر و قابل اتکاءتری را مستند قرار دهد) نشان می‌دهد علیرغم کلیه تنش‌های واقع شده در دهه گذشته در منطقه MENA (Middle East & North Africa) مانند بهار عربی، درگیری‌های حادث شده در افغانستان، عراق و سوریه، تلاش‌ها برای تغییر دولت در ترکیه و همچنین ماجراجویی‌های مزمن در منطقه قفقاز بین آذربایجان-ارمنستان و همچنین روسیه-اوکراین، همچنان شبکه ریلی ایران، بعنوان مسیری قابل اعتناء برای فعالان حمل و نقل و کنشگران لجستیک، مورد توجه قرار گرفته و می‌گیرد.

### حمل ریلی ترانزیتی از ایران در نگاه آمار:

دیده است. مبتنی بر آمار عملیاتی محقق شده، توسعه اتصال شبکه ریلی به شبکه ریلی کشورهای همسایه، نقاط تبادل با قابلیت بالقوه اتصال به شبکه ریلی کشورهای همسایه (مانند مرز شم تیغ به افغانستان، مرز آستارا به آذربایجان، مرز شلمچه به عراق)، اقبال و درخواست عمومی صاحبان کالا، احتمال حصول نتیجه برای احیای برجام و ...

آمار رسمی و بسایت راه‌آهن نشان می‌دهد که حمل محمولات ترانزیتی ریلی در طول سال‌های ۱۳۹۷، ۱۳۹۸، ۱۳۹۹ و نه ماهه نخست سال ۱۴۰۰ در مقیاس تن کیلومتر به ترتیب ۲/۲۲۷/۱۷۲/۰۹۸ و ۶۶۳/۵۳۴/۸۲۸ و ۹۱۰/۰۰۴/۸۹۱ و ۲/۰۵۱/۰۲۰/۰۴۳ را به خود

مینا تعداد ۱۲ دستگاه لکوموتیو MP۲۴ با قدرت ۳۰۰۰ اسب بخار تحویل و همچنین تعداد ۸۰ دستگاه با قدرت ۴۰۰۰ اسب بخار، قرارداد خرید خارجی منعقد نموده است که امیدوار هستیم موضوع ثبت سفارش انجام تا بتوانیم در خصوص تقویت ناوگان خود و تشکیل قطار کامل اقدامات قابل قبولی را در سطح کشور داشته باشیم.

سعید بخش در ادامه گفت: نکته قابل تاکید، توجه به تولید داخل می‌باشد که خوشبختانه توکاریل تمام سفارش خرید واگن خود را از طریق تولیدکنندگان داخل تامین و در خصوص لکوموتیو تعداد ۱۲ دستگاه تاکنون از مینا خریداری نموده است.

مدیرعامل شرکت توکاریل در خصوص چالش این روزهای شرکت‌های ریلی در خصوص خریداری چرخ از داخل یا خریداری چرخ وارداتی اینگونه گفت: در خصوص تهیه چرخ، اولویت را در خرید تولید داخل قرار داده‌ایم. لکن توقع همه از تولیدکنندگان محترم توجه کمی و کیفی به تولیدات و محصولات تولید داخل می‌باشد که هم بتواند از نظر کیفیت و کارایی و هم از نظر قیمت با طرف خارجی رقابت و مزیت داشته باشد.

مثلاً چرخ واگن باری تولید چین یا اوکراین در حال حاضر قیمتی حدود ۳۰ میلیون تومان دارد لکن تولید داخل قیمتی حدود ۲۰٪ بالاتر می‌باشد و برای شرکتی که قصد خرید سالانه ۱۰۰۰ عدد چرخ را دارد قطعاً اگر حق انتخاب داشته باشد با تمام ملاحظات و توجه ویژه به اولویت خرید داخل اختلاف حدود ۶ میلیارد تومان به هیچ عنوان قابل توجیه نخواهد بود، مگر اینکه اجباراً و الزاماً فقط امکان خرید داخل میسر شود که این موضوع نتیجه‌ای همچون تولید خودرو داخل را در بر خواهد داشت در ضمن اینکه آیا تولید داخل می‌تواند میزان نیاز تولید چرخ واگن‌های باری و یا لکوموتیو مورد نیاز کشور را تامین نماید؟

محسن سعید بخش مدیرعامل شرکت توکاریل در انتهای گفت‌وگو گفت: به نظر می‌رسد اگر تولیدکنندگان محترم داخلی از نظر کیفیت و با قیمت مناسب محصولات خود را ارائه نمایند مصرف‌کننده رغبت بیشتری جهت خرید خواهد داشت که امیدوار هستیم مسئولین محترم وزارت صمت این انحصارها را شکسته و فضای کسب و کار را در محیطی عادلانه میسر نمایند تا امکان سرمایه‌گذاری، اشتغال‌زایی و رونق اقتصاد کشور عزیز اسلامیان را داشته باشیم.

**استراتژی اتخاذی خود آورده است:**

کارگروه بصورت هوشمندانه، اهداف و ماموریت‌های سازنده‌ای را برای خود ترسیم نموده است. اهداف و ماموریت‌هایی مانند تلاش در جهت کاهش تک قطبی سازی در مسیر سیر و حرکت و تبادل ناوگان با راه‌آهن جمهوری ترکیه (TJDD)، تشکیل کنسرسیوم‌های داخلی در زمینه تسهیل حمل و نقل و کاهش هزینه‌ها، ایجاد هماهنگی سازنده در فضای همکاری‌های شرکت‌های حمل و نقل و فورواردر، تعامل سازنده با نهادهای تأثیرگذار در فضای حمل و نقل و... از جمله آنها می‌باشد. همچنین استراتژی افزایش حمل محمولات ریلی بین‌المللی، افزایش سهم حمل ریلی بین‌المللی در قیاس با جاده‌ای، و توسعه تعامل سازنده شرکت‌های ریلی با راه‌آهن‌های کشورهای منطقه قابل ذکر است.

**توصیه های راهبردی و تاکتیکی فعالیت کارگروه:**

- تکثر و تنوع تعدادی بازیگران و کنشگران یک صنعت یکی از معیارهای معتبر سنجش وسعت و وزن فعالیتی آن می‌باشد. لذا یکی از اصلی‌ترین راهبردهای کارگروه می‌تواند ایجاد زمینه زایش و فعالیت پایدار و بلندمدت اشخاص حقیقی و حقوقی در این عرصه باشد و توامان بسترسازی برای توسعه فعالیت‌های شاغلین فعلی این صنف تلقی گردد.

- از سویی، ایجاد شرایط پالایش فعالین غیر رسمی نیز از نکات پیچیده‌ای است که می‌تواند بعنوان یک فعالیت تاکتیکی در دستور تصمیم‌گیری‌های کارگروه قرار گیرد. در شرایط اتخاذ استراتژی تکثر و تاکتیک اعمال محدودیت‌های

شرح	مقدار	واحد
حجم کل صادرات	۱۲۰/۰۰۰/۰۰۰	تن
حجم کل واردات	۳۵/۰۰۰/۰۰۰	تن
حجم کل ترانزیت (کالای گذرنده از ایران)	۸/۸۰۰/۰۰۰	تن

منطقه مانند تراسیکا، ITI، INSTC، KTI و .. همواره حضور و نقشی پررنگ داشته است و حذف آن نه محال، بلکه امری پرهزینه به نظر می‌رسد.

**چگونگی ۲: اهداف صنفی**

حمل و نقل بین‌المللی ریلی اعم از صادراتی، وارداتی و ترانزیت اگرچه عمری همسنگ تاریخ راه‌آهن ایران دارد، لیکن تاریخچه فعالیت مستقل تشکیلاتی، سیاستگذاری و صنفی این حوزه، فعالیتی نوپا تلقی می‌شود.

اتخاذ و اعمال برخی سیاست‌های از سوی ساختار رسمی حاکمیتی (اداره کل بازرگانی بین‌المللی راه‌آهن) که گاه فاقد ارتباط و همگرایی اثربخش با بخش خصوصی فعال در این زمینه بوده است، کم‌رنگ بودن تعامل و ارتباطات موثر با دیگر ثمن‌ها و انجمن‌های صنفی هم‌عرض در رسته‌های کشتیرانی و جاده‌ای بین‌المللی، حضور کم‌تاثیر در مراکز تصمیم‌سازی و سیاست‌گذاری‌های ملی و منطقه‌ای، تصمیمات جزیره‌ای و نامرتب با یکدیگر، غیرشفاف بودن فعالیت اشخاص حقیقی و حقوقی این حوزه، خالی بودن جایگاه نهادی برای ارائه نظریه‌های کارشناسی و مشورتی و ... از جمله دلایل متقنی است که ضرورت حضور این کارگروه را بیش از پیش به رخ می‌کشد.

**آنچه کارگروه در شرح ماموریت‌های ذاتی و**

راه‌آهن ایران را بر آن داشت تا در مهرماه ۱۳۹۵ در پاسخ به این رویکرد کلان، اداره کل بازرگانی بین‌المللی را در ساختار سازمانی خود، ایجاد نماید.

**کارگروه حمل و نقل بین‌المللی ریلی؛ چرایی:**

شرح وظایف ذاتی اداره کل بازرگانی بین‌المللی راه‌آهن، علاوه بر ضبط و ربط امور متبوعه در داخل، به‌طور ذاتی به انجام مذاکرات و عقد تفاهم با کشورهای همسایه برای تسهیل در سیر و تبادل ناوگان، بررسی زمینه‌های لازم برقراری تعرفه‌های یکسان/هم‌عرض، تسهیل امور اسنادی در مرز تبادل ناوگان و... معطوف می‌گردد.

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته که تا پاییز ۱۴۰۰ با کارگروه‌های استاندارد افزایش سرعت واگن‌های مسافری، حمل و نقل ترکیبی، سیر و حرکت و ایمنی، لکوموتیو، امر مسافری و خدمات مشتریان، ناوگان لبه‌کوتاه، ناوگان لبه بلند، ناوگان مخزن‌دار، حقوقی و بیمه و مالیات به‌صورت هم‌عرض با ادارات کل راه‌آهن وظایف ذاتی و صنفی خود را تعقیب می‌نمود، در واکنشی صحیح به شرایط عمومی صنفی، خواست فعالان حمل و نقل ریلی و همچنین تغییر ساختار سازمانی راه‌آهن ایران، درخواست ایجاد کارگروه حمل و نقل بین‌المللی را اعلام وصول نمود و ضمن برگزاری جلسات اولویه، زمینه سنجی و امکان‌سنجی تشکیل این کارگروه را بعنوان دهمین کارگروه تخصصی انجمن، در دستور کار خود قرار داد و نهایتاً در آخرین ماه پاییز ۱۴۰۰ این بذر به جوانه نشست و با تعیین رییس و دبیر کارگروه، جلسات رسمی آن آغاز گردید.

**کارگروه حمل و نقل بین‌المللی ریلی؛ چگونگی:**

**چگونگی ۱: اهداف ملی**

بر اساس آخرین اطلاعات ارائه شده توسط انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، حجم کل صادرات، واردات و ترانزیت کشور به ترتیب ۱۲۰، ۳۵، ۸/۸ میلیون تن در سال ۲۰۲۰ میلادی بوده است.

از سویی ایران در تمام کریدورهای سنتی ریلی





کارگروه حمل و نقل بین‌المللی می‌تواند با روشن بینی، بدنبال رفع آن باشد و ایفای نقشی پر رنگ را عهده دار شود.

- یورش جسورانه و کارشناسی شده کارگروه به سمت تعامل با راه‌آهن کشورهای همسایه شوروی سابق واقع شده در شرق دریای خزر، از دیگر موارد راهبردی و تاکتیکی است که مدت مدیدی است که بعنوان یک نیاز واقعی و یک زخم کهنه مغفول مانده است. شناسایی نهادهای تصمیم ساز و تصمیم گیر ریلی در کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، ارایه نظریات متقن کارشناسی و مبرز مشورتی به اداره کل بازرگانی بین‌الملل راه‌آهن، احصاء بخشنامه‌ها و تعرفه‌های طرف ترکمن و ابلاغ با تفسیر و تدوین شیوه نامه‌های اجرایی به اعضای انجمن، شفاف سازی ضوابط و قواعد اکسپدیتوری برای صدور و تبادل مجوز واگن‌های ایرانی و حوزه فدراسیون روسیه، زمینه سازی کاهش توقف ناوگان ایرانی معطل مانده در جغرافیای سرخس ایران، تسهیل و تسریع در تخلیه و بارگیری ناوگان ایرانی رسوبی پشت مرز سرخس ایران و ... از دیگر موارد حائز اهمیت در این زمینه است.

- اقناع راه‌آهن ایران به توجه مؤسسه‌تر به شرکت‌های فعال ریلی بین‌المللی، تشویق راه‌آهن به تعامل و توسعه فعالیت‌ها و ارتباطات با سازمان راهداری و پایانه‌ها به‌عنوان نهادی تاثیرگذار غیر قابل کتمان در حوزه حمل و نقل بین‌المللی، ایجاد فشار و مطالبه‌گری از راه‌آهن برای انجام رایزنی با گمرک و اعمال نفوذ برای رفع مشکلات بویژه در منطقه ویژه شهید رجایی و .. از اقدامات کوتاه مدت و عاجل در حوزه اختیارات و مسئولیت‌های کارگروه تلقی می‌شود.

بوده‌اند و به روالی مشابه، شرکت‌های فعال در جغرافیای آذربایجان شرقی (مانند تبریز و سهلان) دارای ارتباطات معنادارتری با طرف ترکیه‌ای بوده‌اند و اطلاق صفت مونوپولی در این نوع از همکاری‌ها، تعبیری ناصحیح و غیر عادلانه از این دست همکاری‌ها ارزیابی می‌شود.

- ایجاد زمینه بسط و توسعه و فعالیت غیرانحصاری از دیگر راهبردهایی است که می‌تواند درکانون توجه کارگروه قرار گیرد. تشویق اداره کل بازرگانی بین‌المللی راه‌آهن به تنظیم قواعد مشخص برای فعالیت در این حوزه، نه با عجله بلکه با درنگ و روشن بینی، نیز حائز جایگاهی ارزشمند برای کارگروه تلقی می‌شود. تسهیم و تخصیص مسیری معین یا یک کریدور نوظهور به شرکت‌های زیر مجموعه راه‌آهن ایران (و تنها به این شرکت‌ها) و ایجاد گلوگاه‌های نامرئی اما موجود، شائبه عدم امکان استفاده برابر از فرصت‌ها را برای بسیاری از اشخاص حقیقی و حقوقی ایجاد نموده است که



صحيح (که دو سیاست متنافر می باشد)، تامین بقای بازیگران واقعی و شایسته و شناسایی کسانی که بدون درک ضرورت‌های صنفی در این زمینه بصورت مقطعی دارای فعالیت هستند، امری ظریف و تخصصی است که در صورت اجرای ناصحیح و ناصواب می‌تواند زمینه‌های تعارض و اختلافات درون زا در صنف را ایجاد نماید.

- به‌هر روی باید پذیرفت که از ابتدای تاسیس و فعالیت راه‌آهن و به ویژه پس از اجرای سیاست خصوصی سازی و واگذاری ناوگان ریلی در دهه ۸۰ شمسی، حمل و نقل بین‌المللی در ایران مبتنی بر ضوابط وقت، جاری و ساری بوده است. در وضعیتی که ضوابط شفاف و دقیقی در این حوزه وجود نداشت و یا ابلاغ نشده بود، اشخاص حقیقی یا حقوقی با استفاده از ظرفیت‌های موجود، فعالیت‌شان را دوام و قوام بخشیدند و علیرغم تمام محدودیت‌ها بویژه در تعامل با کشورهای جماهیر شوروی سابق CIS و جمهوری ترکیه، جریان معنادار از عبور و سیر ناوگان دولتی و خصوصی اعم از امدادی یا ملی را (حتی گاه با هزینه شخصی) زمینه سازی نمودند. به نیکی پیداست که برای برقرار ماندن این جریان اصیل، گاه قومیت و زبان، ارتباطات غیر رسمی، جغرافیای فعالیت، دانش و مهارت سینه به سینه و ... عواملی بوده‌اند که نتایج مثبت آنها بر عوارض منفی شان چربیده است. حال و با استقرار کارگروه حمل و نقل ریلی بین‌المللی، عصاره و چکیده این تجربیات و دستاوردها می‌تواند چراغ راه قرار گیرد. منظور از جغرافیای فعالیت، این است که اصولاً اشخاص حقیقی و حقوقی با خاستگاه خراسان، طبعا دارای جریان روانتری از ارتباط و همکاری مشترک با ترکمنستان و کشورهای شرق دریای خزر