

چرا از قطار اتحادیه راه‌آه



بابک احمدی

رئیس هیأت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

کنیم، شاید بالاترین مزیت در ترانزیت ریلی کشور بحث کریدور شمال- جنوب، از مسیرهای شرقی و غربی خزر باشد. بنابراین؛ ما باید توجه کافی به همسایگان شمالی خودمان و کشورهای حوزه CIS داشته باشیم. برای این که بتوانیم ارتباطاتمان را تقویت کنیم، می‌بایست مسیرهای ترانزیتی جدیدی را آماده کنیم و توان جذب مشتریان بالقوه را افزایش دهیم. همچنین لازم است علاوه بر ارتباطات حقوقی و دیپلماتیک که در سال‌های اخیر مقدمات آن فراهم شده است، ارتباطات فنی، مالی و اطلاعاتی را هم تقویت کنیم. بعد از پذیرفته شدن ایران به‌عنوان عضو وابسته حقوقی، فرصتی که برای ایران ایجاد می‌شد، پیوستن به سیستم مالی این اتحادیه بود، به این معنی که اگر واگنی در کل این شبکه تردد می‌کند، در صورت بروز نقص و نیاز به تعمیر یا در صورت ایجاد درآمد، امکان ثبت و ضبط اطلاعات مالی آن، شامل پرداخت هزینه‌ها و واریز درآمدها، از طریق شبکه یکپارچه فراهم شده بود و کشورها نسبت به تسویه حساب با یکدیگر در پایان دوره‌های مالی اقدام می‌کردند. با این حال، تا به امروز اقدام جدی در مورد پیوستن راه‌آهن ایران به این شبکه مالی صورت نگرفته است و ضروری

راه‌آهن جمهوری ایران هم پس از طی تشریفات قانونی و اخذ مصوبه مجلس شورای اسلامی، به‌عنوان عضو ناظر به عضویت این اتحادیه درآمد. این پیوستن با تشریفات طولانی همراه بود و بعد از تصویب اتحادیه، ایران به عنوان یکی از اعضای اتحادیه پذیرفته شد. بعد از تلاش‌های طولانی و گذشت حدود ۷ سال، تهیه زیرساخت‌های ارتباطی، مالی، فناوری اطلاعات و ناوگان، در اجلاسی که در فنلاند برگزار شد، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران رسماً به‌عنوان عضو وابسته اتحادیه راه‌آهن‌های CIS پذیرفته شد. بدین ترتیب راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از حقوق و منافعی که سایر اعضا دارند، برخوردار می‌شود.

پیوستن ایران به اتحادیه راه‌آهن‌های CIS منافع بسیاری برای ما و کشورهای عضو خواهد داشت. اما در نگاهی به گذشته باید گفت اگر بخواهیم در توسعه ترانزیت ریلی قدم‌های جدی برداریم، یکی از مزیت‌های بالقوه ما ارتباط با آب‌های آزاد از طریق خلیج فارس و دریای عمان است. موضوعی که مزیتی بزرگ برای ما و نیازی ثابت و دائم برای کشورهای CIS است و آن‌ها باید برای دستیابی به آب‌های آزاد از این مسیر عبور کنند. اگر به این نکته توجه

در این یادداشت قصد داریم به موضوع توسعه ترانزیت ریلی از مسیر کشورمان و با استفاده از توسعه ضریب نفوذ در حوزه CIS بپردازیم. اتحادیه راه‌آهن‌های CIS، بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی با ۱۵ کشور اصلی (کشورهای مشترک‌المنافع سابق)، آغاز به کار کرد. بعد از فروپاشی شوروی سابق، هرکدام از این کشورها سهمی از ناوگان، لکوموتیوهای موجود و زیرساخت‌های شبکه‌ای را به فراخور گستره سرزمینی به دست آوردند. به دلیل یکپارچگی که از ابتدا در حوزه حمل و نقل ریلی در اتحاد جماهیر شوروی وجود داشت، این کشورها با تدوین نظام‌نامه‌هایی به‌عنوان اعضای اصلی اتحادیه گرد هم جمع شدند و بر اساس دستورالعمل‌هایی کار خود را شروع کردند. به مرور زمان و در سال‌های بعد، تعدادی عضو ناظر جدید و یک عضو وابسته جدید همچون فنلاند به این اتحادیه پیوستند و بدین‌گونه تعداد اعضا به ۱۶ کشور افزایش یافت. تفاوت حقوقی بین اعضای اصلی و اعضای وابسته در این بود که اعضای اصلی همان اعضای اتحادیه جماهیر شوروی بودند، اما اعضای وابسته، بعد از عضویت حق رأی داشتند و از حقوقی به مثابه اعضای اصلی برخوردار و در تصمیمات تأثیرگذار بودند. در اوایل دهه ۹۰،

سین‌های CIS جامانده‌ایم؟



از پیوستن به اتحادیه راه‌آهن‌های CIS، قاعدتاً باید نقش فعال‌تری را بازی می‌کردیم. نمایندگان ثابت، مستقر و مقیمی را برای کمیته‌های آی‌تی، مالی و واگنی در این شورا تعیین می‌کردیم و از ظرفیت‌های این شورا به نفع کشور بیشترین بهره را می‌بردیم. اما متأسفانه تا به امروز این اتفاق رخ نداده است. بنابراین در جمع‌بندی باید یادآور شوم نیاز است که به‌صورت جدی نمایندگان مطلع، مسلط و صاحب دانشی را در حوزه‌های مالی، آی‌تی، و ناوگان معرفی کنیم. این باید با حضور فعال‌تر و پرنرنگ‌تر نمایندگان در این شورا باشد تا از منافع سرشار این عضویت، در راستای منافع حمل‌ونقلی و خصوصاً ترانزیت ریلی در کشور بهره‌مند شویم. بنابراین به‌عنوان نماینده صنف حمل‌ونقل ریلی کشور، از مجموعه وزارت راه و شهرسازی و راه‌آهن درخواست داریم حضور فعال‌تر و پرنرنگ‌تری در این شورا داشته باشند و نمایندگان خود را معرفی کنند. نمایندگان هم خود را مکلف بدانند و بدانند که باید در راستای استیفای حقوق صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور و استفاده از ظرفیت‌های این شورا، در راستای توسعه روابط ترانزیت و حمل و نقل ریلی و انتفاع مادی، معنوی و امنیتی، از این ظرفیت بزرگ که ایجاد شده است، بهره‌برداری مناسبی داشته باشند.

از طرف دیگر، شرکت‌های تأییدکننده‌ای هستند که واگن‌ها را بررسی و ارزیابی می‌کنند. این شرکت‌ها دقت دارند که مشخصات فنی مورد نظر اتحادیه روی واگن‌ها اعمال شوند. این شرکت‌ها مسئولیت تست و آزمایش تولیدات را هم دارند و بعد گواهینامه‌ها و مهر تأیید را صادر می‌کنند. بعد از تأیید و صدور مجوزها هم کار به پایان نمی‌رسد و برای ورود به شبکه ریلی، باید واگن سیر داده شود و کمیته‌ای به نام کمیته واگن در اتحادیه راه‌آهن‌های CIS وجود دارد که مسئولیت بررسی سیر و تأیید سلامت آن‌ها را در این شبکه به عهده دارد. بنابراین بعد از اعمال و اجرای تمام جزئیات فنی، مهندسی، خدماتی، تکنیکال و دریافت گواهینامه‌ها، لازم است نمایندگان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نسبت به پیگیری و رایزنی برای ورود این واگن‌ها به شبکه، اقدامات لازم را انجام دهند. البته عرض خط ما با کشورهای حوزه CIS متفاوت است. عرض خط کشورهای حوزه CIS ۱۵۲۰ و عرض خطوط ریلی ما ۱۴۳۵ است. بنابراین بحث تعویض بوژی هم مطرح است و بوژی‌های مورد نیاز این واگن‌ها برای سیر در شبکه CIS، موضوع جدی است که برای تأمین آن‌ها در حد کافی باید برنامه‌ریزی شود. اما چیزی که امروز مد نظر است و بر روی آن تأکید داریم، این است که بعد

است که پیوستن به این شبکه نیز در اولویت قرار گیرد. بنابراین اولین مأموریت ما برای پیوستن به کشورهای CIS، ایجاد شبکه مالی مستمر و آنلاین و نیز ارتباط با شبکه مالی موجود اتحادیه راه‌آهن‌های CIS است. در این زمینه بحث‌های تکنیکی و فنی متعددی هم وجود دارند که فرصت ذکر آنها در این مقاله نیست. موضوع بعدی، بحث‌های فنی و تکنیکی ناوگان قابل سیر در این شبکه است. امروز ما از واگن به‌عنوان ناوگان نام می‌بریم و در زمینه واگن هم به طور خاص، به واگن‌های باری اشاره داریم. تردد و سیر هر واگن در شبکه راه‌آهن‌های CIS، تابع قوانین و مقررات فنی است. در زمان تولید باید تکنیک‌ها و خصوصیت‌های فنی مورد نظر اتحادیه، روی واگن‌ها اعمال شود و بعد از تولید، سند رسمی و گواهینامه اتحادیه را اخذ کند. برای رعایت این بند در مورد واگن‌ها، باید واگن باری را از تولیدکنندگانی که گواهینامه (Certificate) اتحادیه را دارند خریداری نمود یا در عوض، برای تولیدکنندگان واگن کشورمان، این گواهینامه‌ها را دریافت کنیم. دریافت این گواهینامه‌ها، امری نیست که تولیدکنندگان بتوانند به‌تنهایی آن را انجام دهند و دریافت اطلاعات فنی، بحثی است که باید توسط وابستگان به اتحادیه صورت بگیرد و به شرکت‌های تولیدکننده ابلاغ شود.