

# آینده‌نگاری حمل ریلی کانتینر در ایران

سیحان نظری

رئیس کارگروه واگن‌های لبه‌کوتاه انجمن صنعتی

یک سوم و عملکرد هر واگن ایرانی یک ششم موفق‌ترین نمونه‌های جهانی است. رشد بهره‌وری، حاصل اقدامات و تدابیر ریز و درشتی است، که از جمله‌ی آنها می‌توان به توسعه‌ی کسب‌وکارهای فن‌آورانه و استارت‌آپ‌های حمل‌ونقلی از یک سو و نیز توسعه‌ی متوازن فعالیت‌های اقتصادی در جغرافیای کشور از سوی دیگر اشاره نمود. فهرست این اقدامات البته بسیار گسترده است اما می‌توان فرض نمود که با نشانه‌های مشهودی که از همین دو روند ذکر شده، امکان رشد سریع بهره‌وری در هر دو بخش ریلی و جاده‌ای طی پنج سال آینده وجود دارد. رشد بهره‌وری بخش جاده‌ای، اثری کاهشی، و رشد بهره‌وری بخش ریلی، اثر افزایشی بر تقاضای حمل ریلی کانتینر دارند اما به‌خاطر فرصت رشد بیشتر و سریع‌تر بهره‌وری در بخش ریلی، برآورد می‌شود که برآیند این دو نیرو به سود بخش ریلی باشد و در مجموع، باعث افزایش تقاضای حمل ریلی کانتینر گردد. به موازات اثرگذاری روندهای فوق بر بازار حمل ریلی کانتینر، ضروری است تا اقدامات مناسبی نیز برای رشد ظرفیت واگن‌های کانتینربر کشور انجام شود. از این روی برای رساندن سهم کنونی حمل ریلی از بازار حمل کانتینری به بالای سی درصد، دست کم پانزده هزار واگن مسطح مورد نیاز است که سرمایه‌گذاری در آن مستلزم ایجاد نگاه حمایتی هم‌زمان به مالک و سازنده‌ی واگن است.

غیر از رشد ظرفیت ناوگان ریلی، مهم‌ترین الزام دیگر آن است که راه‌آهن سرعت حمل کانتینرهای پر و خالی را در شبکه‌ی ریلی افزایش دهد و در کنار مزیت قیمتی، به رفع ایراد جدی وارد بر این شیوه یعنی زمان سیر زیاد و بعضاً غیرقابل تحمل بپردازد. البته قابل پیش‌بینی است که با تحولات فن‌آورانه‌ای که در راه‌آهن اجرا خواهد شد، و به‌ویژه با راه‌اندازی قطارهای برنامه‌ای کانتینری در سال‌های آینده، این ایراد تدریجاً رفع خواهد شد یا دست کم به اندازه‌ی قابل قبولی تخفیف خواهد یافت.

آنها به شبکه‌ی ریلی وصل نیستند، میل به جایگزینی حمل ترکیبی به جای حمل جاده‌ای افزایش خواهد یافت. از سوی دیگر، در فرآیند حمل ترکیبی، کانتینر نقش مهمی در دهه‌های اخیر ایفا نموده و باعث کاهش هزینه و زمان حمل شده است. بنابراین این نیرو باعث افزایش تقاضای کانتینر برای پاسخ‌گویی به نیاز بازار داخلی می‌شود.

در انطباق با این روند، برنامه‌ی توسعه‌ی حمل ترکیبی در راه‌آهن جمهوری اسلامی با بهره‌گیری از ظرفیت ایستگاه‌های باری با جدیت در حال پی‌گیری است و این برنامه در سال‌های آتی باعث رشد سهم حمل ریلی از بازار حمل کانتینر کشور می‌گردد. مهم‌ترین اقدام در حال انجام در این زمینه، انعقاد قرارداد توسعه‌ی بخشی از ایستگاه آپرین تهران برای ایجاد پایانه‌ی حمل ترکیبی است که از سال ۱۳۹۵ شروع شد.

## کانتینری شدن بارهای فله:

یکی از نیروهای اثرگذار بر رشد تقاضای حمل ریلی با کانتینر در سالیان آینده، نوآوری‌های مداومی است که باعث جذب بارهای بیشتر به چنین روشی و در واقع کانتینری شدن بیشتر بارهای فله می‌شود. برای نمونه، اکنون تمایل به کانتینری کردن حمل گندم وارداتی از کشورهای آسیای میانه به ایران در حال افزایش است. دلایل متعددی می‌تواند برای این روند برشمرد، که از آن میان، حذف تلفات گندم در نقاط تغییر شیوه (مُد)، کاهش زمان و هزینه‌های حمل و انبارداری قابل ذکر است. در این ایده، قاعدتاً می‌توان در مسیر برگشت نیز محصولات صادراتی ایران را بارگیری نمود.

## رشد بهره‌وری: هم در جاده هم در ریل:

بهره‌وری حمل بار در هر دو سیستم حمل جاده‌ای و ریلی ایران با فاصله‌ی زیاد، بسیار کمتر از الگوهای موفق دنیا است. اگر عملکرد هر کامیون یا واگن را با معیار تن‌کیلومتر بار حمل‌شده در سال بسنجیم، عملکرد هر کامیون ایرانی

افزایش ظرفیتی، نیاز بندر به شبکه‌ی ریلی برای تبادل بار با مبادی و مقاصد درون سرزمینی بسیار بیش از گذشته احساس می‌شود، چرا که شبکه‌ی جاده‌ای منتهی به این بندر و نیز ترافیک درون بندر در شرایط جاری نیز گلوگاه ظرفیتی آن به شمار می‌روند.

روند توسعه‌ی ظرفیت در بندرهای دیگر نیز در حال اجراست و این استنتاج را می‌توان کم و بیش به همه‌ی آنها تعمیم داد.

## رشد حمل بین‌المللی:

در حوزه‌ی حمل‌ونقل بین‌المللی ایران و به‌ویژه در زیربخش‌های واردات و ترانزیت، فرصت‌های حمل کانتینری در حال رشدند که نشانه‌های خوبی از این رشد در حال رخ دادن است.

برای نمونه، می‌توان به راه‌اندازی قطار کانتینری مسیر جاده ابریشم از چین به ایران اشاره نمود که یکی از مهم‌ترین مسیرهای بین‌المللی ریلی هدف‌گذاری شده‌ی راه‌آهن‌های ایران و چین به شمار می‌رود. این قطار برای رسیدن به تهران از کشورهای قزاقستان و ترکمنستان عبور می‌کند و مسیر بیش از ۱۰ هزار کیلومتری خود را در دو هفته طی می‌کند. این سرعت حتی از سرعت کامیون و حمل و نقل جاده‌ای نیز بیشتر است.

نمونه‌ی دیگر، مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب است که می‌تواند در آینده بخشی از تقاضای حمل مربوط به تجارت هند با آسیای میانه یا اروپای شمالی را از راه خلیج فارس و ایران منتقل سازد. به سبب چندوجهی بودن عملیات حمل در این کریدور، طبیعی است که سهم حمل‌ونقل کانتینری از این عملیات زیاد باشد.

## توسعه‌ی حمل ترکیبی:

در سال‌های آینده با افزایش فاصله قیمتی جاده و ریل در حمل بارهای عمده، شاهد رشد مطلوبیت حمل ریلی و انتقال بخشی از سهم بازار جاده به ریل خواهیم بود. یکی از نتایج مهم ناشی از حاکم شدن این روند، این است که در مسیرهایی که مبدأ یا مقصد یا هر دوی

## مقدمه:

در حال حاضر امکان حمل کانتینر با ۱۰۰۰ دستگاه واگن مسطح و بخش اندکی از ناوگان ۳۵۰۰ دستگاهی واگن‌های لبه‌کوتاه کشور فراهم است. به همین دلیل، سهم کنونی شبکه‌ی ریلی از بازار حمل کانتینر کشور بسیار اندک و زیر پنج درصد است.

فهرستی که در ادامه می‌آید، تحلیلی از روندها و نیروهای اثرگذار بر این بازار را در چند سال آینده نشان می‌دهد. به کمک این فهرست و با یک نگاه آینده‌نگاری ساده، تصویری از وضع آینده‌ی بازار حمل ریلی کانتینر قابل ساخت است.

## فشار قیمتی:

اکنون در مسیر اصفهان به بندرعباس برای حمل بیست و چهار تن شمش فولاد، نزدیک به دو میلیون تومان کرایه جاده‌ای پرداخت می‌شود، در صورتی که صرفاً یارانه‌ی گازوییل مصرف شده در این محموله در مسیر رفت، نزدیک به چهار میلیون تومان است. بدیهی است که فشار بودجه‌ای دولت از یک سو و مسئله‌ی بزرگی به نام قاچاق سوخت از سوی دیگر، موجب رشد قیمت گازوئیل و در نتیجه گران‌تر شدن کرایه‌های کامیون در سال‌های آینده می‌شود. واقعیت دیگر آن است که اثرپذیری کرایه‌های جاده‌ای از رشد نرخ ارز، بسیار بیشتر از کرایه‌های ریلی است. با ملاحظه‌ی این واقعیات و پیش‌بینی‌ها، با اطمینان بالایی می‌توان ادعا نمود که سرعت رشد کرایه‌ها در بخش ریلی می‌تواند کمتر از بخش جاده‌ای باشد و بنابراین فزونی کرایه‌های شیوه‌ی جاده‌ای نسبت به حمل ریلی از این پس تشدید می‌شود. طبیعی است که در نتیجه‌ی این روند، مطلوبیت حمل کانتینر و در نتیجه سهم بازار از شیوه‌ی جاده‌ای به شیوه‌ی ریلی منتقل می‌گردد.

## رشد ظرفیت بندری:

اکنون فاز سوم بندر شهید رجایی در حال اجراست که پس از تکمیل، ظرفیت آن را به سالانه هشت میلیون TEU می‌رساند. بدیهی است که با چنین