



سطوح مختلف اقتصاد کلان کشور و اصلاح قیمت سوخت و رقابتی سازی حمل ریلی به نسبت حمل جاده‌ای و سطوح اقتصاد بنگاه و تغییر ساختار ریلی کشور و جذاب‌سازی سرمایه‌گذاری بخش خصوص در این صنعت می‌بایست به صورت همزمان دنبال شود.

نسبت توسعه یافتگی زیرساخت‌ها به میزان حمل بار توسط ریل در چه وضعیتی قرار دارد و آیا اتصال ریل به مراکز اصلی بار می‌تواند در افزایش حمل بار ریلی موثر باشد؟

اتصال ریل به مراکز بار اگرچه اقدام موثری در حذف هزینه‌های ترانشیپ و کاهش هزینه‌های حمل با ریل خواهد بود ولی مادامی که در کل اقتصاد حمل و نقل ریلی مقرون به صرفه نباشد؛ اجرای چنین پروژه‌هایی عمدتاً هزینه‌بری نیز آنگونه که باید و شاید منجر به نتیجه مطلوب نخواهد شد. اقتصادی کردن حمل ریلی و جذابیت بخشی بیشتر و بیشتر در حمل ریلی گروه‌های مختلف کالایی از اولویت‌هایی است که می‌بایست به جد دنبال شود. بخش عمده‌ای از این جذابیت بخشیدن مرتبط با اقدامات مدیریتی و نرم افزاری است که به نسبت پروژه‌های سنگین زیرساختی ریلی هزینه‌بر نخواهد بود و می‌بایست در اولویت اقدامات باشد ولی از آنجایی که اجرای پروژه‌های زیرساختی عمدتاً فعالیت‌های زمانبری می‌باشد می‌بایست از هم اکنون در کنار اصلاحات ساختاری و اقدامات نرم

افزایی جهت توسعه صنعت حمل و نقل ریلی اقدامات زیربنایی و عمرانی نیز در دستور کار باشد تا پس از به ثمر نشستن نتایج اقدامات اصلاحی و زمینه‌سازی استفاده حداکثری از زیرساخت‌های موجود؛ توسعه صنعت حمل و نقل با چالش نبود زیرساخت‌های کافی مواجه نگردد.

حدود ۱۵ سال از خصوصی‌سازی راه آهن می‌گذرد



گفت‌وگو با دکتر مهدی اشرفی مدیرعامل شرکت گلرنگ ترابر:

شرکت راه آهن در مقام رگولاتور و قانون گذار یا رقیب بخش خصوصی؟

حمل و نقل ریلی از مزایای نسبی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای در امور حمل و نقل انبوه بار و مسافر برخوردار است به خصوص در مسافت‌های طولانی، کاهش قابل ملاحظه در مصرف سوخت، ایمنی فوق العاده بالا و حفظ سلامت محیط زیست به لحاظ مصرف سوخت فسیلی کمتر و رفاه و آسایش بیشتر، تاثیر قابل توجهی در کاهش قیمت تمام شده در حمل و نقل بار و مسافر دارد. بدیهی است هرچه قیمت سوخت به قیمت واقعی خود نزدیک شود، صرفه و مزیت اقتصادی حمل و نقل ریلی به نسبت جاده بیشتر خواهد شد. اهمیت فوق العاده توسعه شبکه ریلی در دولت‌های مختلف مورد توجه بوده و در اهداف برنامه های پنج ساله و چشم انداز توسعه نیز منظور گردیده، اما متأسفانه منابع مالی و اعتبارات کافی برای طرح توسعه مهیا نشده است. امروز امکانات شبکه ریلی موجود، بسیار محدود بوده و به هیچ وجه متناسب با نیاز کشور نیست. دیربازده بودن سود سرمایه‌گذاری‌ها در این بخش، تحریم‌های تحمیلی و افزایش نرخ ارز و اجرای خصوصی‌سازی ناقص، عادلانه نبودن قیمت سوخت نسبت به حمل جاده‌ای و شیوع ویروس کرونا مشکلات شرکت‌های حمل و نقل ریلی را در حوزه بار و مسافر دوچندان کرده تا جایی که سرمایه‌گذاران تمایلی به ورود در این بخش ندارند. درخصوص واکاوی بیشتر این مشکلات گفت‌وگویی با دکتر مهدی اشرفی داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

صرفاً از بندر هامبورگ شده است. در مقام مقایسه بندر هامبورگ با ۳۰۰ کیلومتر خط ریلی نزدیک به کل عملکرد ریلی کشور ایران حمل بار (تناژ) دارد.

صنعت ریلی کشور ناگزیر از تغییر بنیادین و بسترسازی گسترده بخش خصوصی در حوزه‌های مختلف و ایجاد رقابت است. این بسترسازی در

و حتی خصوصی امکان رقابت وجود نداشته باشد عملاً راه بهبود خدمات بسته خواهد شد. امروز در بندر هامبورگ ۱۳۰ اپراتور ریلی در بخش‌های مختلف به ارائه خدمات ریلی به اقصا نقاط محدوده اروپا می‌پردازند. این رقابت سنگین در بین اپراتورهای ریلی باعث حمل قریب به ۴۷ میلیون تن حمل ریلی

اکثراً صاحبان بار به دلیل صرفه جویی در وقت و همچنین ارزان تر بودن حمل جاده‌ای تمایلی به سمت حمل بار توسط ریل ندارند، برای جلب صاحبان بار به سمت ریل چه باید کرد؟

تجربه موفق دنیا در جلب نظر مشتری ایجاد فضای رقابت است. مادامی که با انحصار در بخش دولتی



اما هنوز خصوصی سازی واقعی صورت نگرفته و بخش هایی مثل نرخ گذاری و ... هنوز در اختیار بخش دولتی است و خصوصی ها در این بخش قدرتی ندارند. در این باره نظر شما چیست؟

مشکل صنعت ریلی کشور صرفا خصوصی سازی نیست. خصوصی سازی بدون تغییر ساختاری صنعت حمل و نقل ریلی کشور متأسفانه منجر به نتیجه مطلوب نخواهد شد. شاید یک دهه پیش صحبت از تغییر ساختار ریلی پروژه جدید و پرسکی ارزیابی می شد ولی امروزه نتایج انبوهی از تجارب موفق در دنیا در زمینه تغییر ساختار ریلی به راحتی قابل دسترسی است.

تغییر ساختار ریلی در دنیا به حدی استاندارد و چارچوب مند شده است که در سال ۲۰۱۷ بانک جهانی با استفاده از تجارب موفق جهانی اقدام به انتشار راهنمای تغییر ساختار برای بهبود عملکرد بخش ریلی تحت عنوان Railway Reform Toolkit نمود. امروزه این تجارب فرا روی مآ قرار دارد و به راحتی می توان از آنها در بهبود شرایط بهره برد که متأسفانه کمتر به این بخش توجه شده و می شود.

قانون خصوصی سازی راه آهن اقدامی بسیار مترقی در زمان خود و گامی رو به جلو برای افزایش بهره‌وری این صنعت محسوب می شود که نتایج آن نیز قابل انکار نیست ولی مواردی که جنابعالی به آن اشاره کردید نیازمند تداوم حرکت خصوصی سازی و اصلاحات بعدی آن بود که متأسفانه بنا به دلایل متعدد دنبال نشد.

از نظر جنابعالی به عنوان کارشناس، واگذاری کامل بخش بازاریابی و بازرگانی راه آهن به بخش خصوصی تا چه میزان در رشد این بخش موثر خواهد بود؟

جواب این سوال بستگی زیادی به ساختار بهینه صنعت ریلی کشور خواهد داشت. اگر راه آهن را به مثابه نهاد رگولاتور و حاکمیتی بدانیم

که قاعدتا نباید به بخش عملیات ورود نماید در این صورت عملا این ساختار نیازی به بخش بازاریابی و بازرگانی نخواهد داشت و اپراتورهای ریلی حتما به شیوه مقتضی به بازاریابی خواهند اندیشید. ولی در صورتی که راه آهن را به عنوان یک اپراتور حمل ریلی دولتی بدانیم آنگاه به ناچار می بایست برای آن بخش بازاریابی و بازرگانی نیز متصور بود. همه گرفتاری از جایی آغاز می شود که شرکت راه آهن هنوز موقعیت یابی بهینه در صنعت ریلی کشور نشده است و گاهی در مقام رگولاتور به نرخ گذاری و تنظیم مقررات می پردازد و گاهی در مقام اپراتور حمل دولتی اقدام به رقابت با شرکت های خصوصی و حمل کالا می پردازد.

به هر حال با ساختار فعلی واگذاری بخش بازاریابی به نظر مشکلی را حل نخواهد کرد و بر ابعاد پیچیدگی مساله خواهد افزود. شاید پسندیده تر آن باشد که فکری به حال موقعیت شرکت راه آهن در فضای رقابت صنعت ریلی کشور نمود.

پس از خصوصی سازی در راه آهن در دوره های تعداد کارکنان راه آهن به ۸ هزار نفر رسید اما دوباره بدنه راه آهن بزرگ و سنگین شد. به نظر شما راه آهن به چه طریقی می تواند از این بدنه فربه خلاص شود تا در هزینه هایش صرفه جویی داشته باشد؟

حتما در آرایه آمار و ارقام لازم است به جنبه های مختلف نظر داشته باشیم. اصلی ترین سرمایه هر سازمانی نیروی انسانی آن است و افزایش نیروی انسانی بالذات عامل منفی نیست. آنچه مایه زیان خواهد بود افزایش نیروی انسانی غیر بهره‌ور است. در سال ۲۰۱۸ گروه ریلی DB آلمان ۳۳۰ هزار نفر پرسنل در سراسر دنیا داشته که قریب ۲۰۵ هزار نفر از این پرسنل صرفا در آلمان مشغول به کار بوده اند. سازمان ها بسته به شرایط و ماموریت های خود

اقدام به توسعه و جذب نیرو و یا کاهش نیروی انسانی خواهند کرد و این در دنیای کسب و کار امری رایج و پذیرفته شده است. آنچه که بیش از صرفه جویی حایز اهمیت است نگاه به همخوانی ساختار و سرمایه انسانی سازمان با ماموریت ها و اهداف تعریف شده سازمانی است. آنچه که به صنعت ریلی کشور ضربه خواهد زد نداشتن برنامه برای نیروی انسانی شاغل و عدم استفاده از ظرفیت های سرمایه های انسانی و خدای ناکرده جذب نیروی بدون هدف و چشم انداز و اشتغال غیرمولد خواهد بود.

از نظر جنابعالی شرکت های فورواردری چه جایگاهی در حمل و نقل ریلی دارند و در مقایسه با کشورهای هم سطح چه مشکلاتی در این بخش وجود دارد؟

امروزه در دنیا نقش شرکت های فورواردر در تطبیق نیازهای بخش تقاضای حمل و نقل با ظرفیت های عرضه بخش حمل و نقل بسیار مهم، تاثیرگذار و انکار نشدنی است. شرکت های فورواردری با تخصص و تبحر در فرایند مدیریت حمل نقش تعیین کننده ای در کاهش هزینه های حمل ایفا می نمایند. برای مثال شرکت kuehne-nagel تقریبا به اندازه یک سوم بندر جبل علی عملکرد کانتینری در حوزه فورواردری داشته است. متأسفانه محدود بودن الترناتیوهای حمل و نقل؛ نبود شرکت های توانمند کیری در بخش جاده و ریل؛ بی ثباتی های متعدد در آرایه خدمات حمل و نقل و بالطبع شکل نگرفتن شرکت های لجستیکی باعث شده تا عملکرد شرکت های فورواردری آنگونه که باید و شاید در صنعت حمل و نقل برجسته نشود.

ظهور و بروز سیستم های مبتنی بر فناوری اطلاعات باعث شده تا نقش شرکت های فورواردری بیش از پیش نمایان شده و آرایه خدمات ارزش افزوده این بخش در کاهش

هزینه های صاحبان کالا موثر باشد و می توان به آینده فورواردرهای اینترنتی و مجهز به ابزارهای فناوری اطلاعات بسیار امیدوار بود.

رونق حمل و نقل چند وجهی در کشور با ایجاد مراکز لجستیک و اصلاح ساختار اقتصادی صنعت حمل و نقل ریلی از دیگر زمینه هایی است که موجب رشد و شکوفایی شرکت های فورواردری در کشور خواهد بود.

ورود وپروس کوئید ۱۹ به کشور چه تحولاتی را در صنعت حمل و نقل ریلی ایجاد کرده و آینده حمل و نقل ریلی را با توجه به این مسئله چگونه ارزیابی می کنید؟

بر اساس گزارشات منتشر شده پاندمی کوئید ۱۹ اگر چه حوزه های مختلف حمل و نقل را تحت الشعاع قرار داده ولی با توجه به محدودیت های مرزی جاده ای در کشورهای مختلف؛ کوئید ۱۹ باعث رونق در حوزه حمل و نقل ریلی بین المللی شده است. آمارها نشان می دهد در فصل اول سال ۲۰۲۰ قطارهای چین به اروپا از لحاظ تعداد ۱۵ درصد و از لحاظ کانتینر ۱۸ درصد به مدت مشابه سال قبل رشد داشته است و این در حالی است که حمل و نقل جاده ای و دریایی متاثر از کوئید ۱۹ به شدت کاهش یافته است.

متأسفانه فرصت های بی نظیری را در سالیان اخیر در حوزه توسعه حمل و نقل بین المللی ریلی و ترانزیت از دست داده ایم و کشورهای همسایه با سرمایه گذاری بسیار به دنبال ایجاد مسیرهای جایگزین ریلی برای عبور شرق به غرب و شمال به جنوب هستند. به نظر می رسد با ادامه دار شدن پاندمی کوئید ۱۹ حمل و نقل ریلی بیش از پیش مورد توجه صاحبان صنایع و کشورهای مختلف به عنوان الترناتیوی امن و مدیریت شده برای حمل و نقل کالا خواهد بود و این موضوع می تواند فرصتی بی نظیر برای توسعه این بخش باشد.