

گفتگو با محمد نبی جوانمردی، عضو کمیته ریلی اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران در خصوص نقش هاب های لجستیکی در توسعه حمل و نقل ریلی:

اتاق بازرگانی تنها محفل صد درصد خصوصی کشور؛ نیازمند جایگاه ویژه در نهادهای دولتی

الهام زرقانی

با همکاری ارگان های مختلف از جمله اتاق بازرگانی ایران، اقدام به ایجاد ستادی برای توسعه مراکز لجستیکی کرده است.

بخش حمل و نقل ریلی در تخلیه و بارگیری با چه مشکلاتی روبروست و اتاق بازرگانی در راستای کاهش هزینه های حمل و نقل ریلی چه پیشنهاداتی دارد ؟

یکی از مشکلات عمده که ناشی از قوانین موجود می باشد عدم سرمایه گذاری راه آهن و سایر ارگان های دولتی در خطوط فرعی و تجهیزات تخلیه و بارگیری است و موجب شده تا راه آهن به چشمه های بار متصل نشده و از سوی دیگر علیرغم سیر مناسب واگن ها و به علت تجهیزات نامناسب تخلیه بارگیری، زمان طولانی صرف این مسئله می شود که با پیگیری هایی که انجام می شود امید است نسبت به تغییر قوانین و تخصیص بودجه متناسب اصلاحات لازم صورت گیرد.

چه اقداماتی برای آسیب شناسی و رفع موانع سر راه حمل و نقل و لجستیک کشور انجام شده است؟

وزارت راه و شهرسازی در دوره اخیر با تشکیل معاونت حمل و نقل و تشکیل کارگروه های مختلف و دعوت از صاحب نظران از جمله اتاق بازرگانی نسبت به شناخت موانع مختلف و راه حل های مختلف چاره اندیشی کرده و برخی از موانع حل و فصل شده است.

با توجه به اهمیت لجستیک در نظام تولید و جابجایی کالا در کشور مشاهده می کنیم که در

جناب عالی تعریف جامعی از لجستیک بفرمایید.

لجستیک به کلیه فعالیت های هماهنگی اطلاق می شود که جهت بررسی، تحقیق، مطالعه و برآورد نیازها و احتیاجات اولیه در زمینه وسایل و تجهیزات، ماشین ها، ابزار آلات، تاسیسات و مقدمات از هر نوع است که در آن خصوص کلیه امور مرتبط به تهیه و تولید، نگهداری، انبارداری، توزیع، حمل و نقل، تنظیم و تهیه لازم روی آن انجام می گیرد.

صنعت لجستیک از چه ویژگی هایی برخوردار است و اتاق بازرگانی به عنوان تشکل چه راهکارهایی برای افزایش سهم ریل ارائه کرده است؟

دو ویژگی اصلی صنعت لجستیک افزایش بهره وری و همزمان با آن کاهش هزینه ها می باشد که منجر به افزایش کیفیت و کاهش قیمت تمام شده کالاها می شود، اتاق بازرگانی ایران نیز بنا بر رسالت خود نقش پارلمان بخش خصوصی را ایفا می کند و دیدگاه های بخش خصوصی را به دولت و ارکان حکومتی ارائه می دهد و پیگیر اجرای آن ها می باشد و از ایده استفاده بیشتر از ریل به جای جاده حمایت می کند.

هاب های لجستیکی چه نقشی را در توسعه حمل و نقل ریلی ایفا می کنند؟

فلسفه ایجاد مراکز لجستیکی افزایش بهره وری و کاهش هزینه ها است، متأسفانه به علت عدم توازن قیمت تمام شده حمل کالا میان بخش ریلی و جاده، ایجاد هاب های لجستیکی در ایران به تاخیر افتاده است که اخیراً وزارت راه و شهرسازی



اتاق بازرگانی، صنایع و معادن به عنوان پارلمان بخش خصوصی نقش قابل توجهی در توسعه اقتصادی کشور دارد، می دانیم که اقتصاد ایران در طول تاریخ با مسائل بسیاری مواجه بوده و بخش خصوصی در این میان نقش مهمی بر عهده داشته است. نقش تشکل ها و انجمن های موجود در عرصه تولید و تجارت موجب می شود تا کشور را در رسیدن به مسیر رشد اقتصادی یاری کند، نقش بخش خصوصی در رسیدن به اهداف سند چشم انداز و دستیابی به رشد اقتصادی بسیار حائز اهمیت است، در این میان می توان نقش اتاق بازرگانی را به عنوان تشکل قدرتمند و تاثیرگذار در اقتصاد ایران دانست، تعامل و همکاری دو بخش دولتی و خصوصی و با به کارگیری تمام توان و همچنین مطالعات، تحقیقات و بررسی های مورد نیاز می توان به توسعه مورد نظر دست یافت، بنابراین اقتصاد و صنعت ایران نیاز به تبادل افکار بیشتر میان دو بخش دولتی و خصوصی دارد تا با این تعامل بتوان به رتبه اول اقتصادی در منطقه دست یافت. یکی از بخش هایی که می توان با توسعه آن سهم قابل توجهی در در رشد اقتصاد کشور داشت بحث توسعه لجستیک و همچنین نقش هاب های لجستیکی در توسعه حمل و نقل ریلی است، به همین علت گفتگویی با محمد نبی جوانمردی، عضو کمیته ریلی اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران داشتیم که به آن می پردازیم:



این زمینه مدیریت واحد و برنامه ریزی روشنی وجود ندارد، از نظر شما علت چیست؟

متأسفانه در همه بخش های کشور در کلیه موضوعات ما شاهد چندگانگی و افتراق هستیم، در این بخش نیز بین وزارت صمت و راه و شهرسازی مشکلات بسیاری وجود دارد و هریک خود را متولی لجستیک می دانند که خوشبختانه با ایجاد ستاد مراکز لجستیک تحت عنوان شورای هماهنگی ترابری کشور بسیاری از تنگناها حل و آینده روشنی متصور است.

از نگاه شما حمل و نقل ریلی در فرایند لجستیک چه میزان نقش ایفا می کند؟

در کشورهای پیشرفته راه آهن در فرایندهای اصلی در لجستیک نقش ایفا می نماید بطوریکه مثلاً در

آفریقای جنوبی حمل و نقل عمده کانتینر و کالاهای فله از بنادر کیپ تاون و دوربان به یوهانسبورگ به وسیله راه آهن، حمل و توزیع محلی به وسیله کامیون انجام می شود در این امر نشان می دهد ما نیز باید به این سمت حرکت کنیم.

روند بازار بین المللی لجستیک حمل و نقل ریلی در جوامع صنعتی در مقایسه با کشور ما چگونه است؟

در سالیان اخیر سرمایه گذاری های عمده ای در خصوص مسائل محیط زیستی و صرفه جویی هزینه های سوخت و همچنین رفتن به سوی اقتصاد سبز انجام شده است بطوریکه بیشتر جاده های اصلی اروپا از کامیون ها بویژه کامیون های ترانزیت، خالی شده و بار عمده به روی ریل رفته و کامیون ها نیز باید

به روی ریل روند به تبع آن نیز باید به این سمت حرکت کنیم.

با توجه به وجود تحریم ها در کشور، کسب و کارهای مربوطه به حوزه لجستیک و زنجیره تامین چگونه انجام خواهد شد و در شرایط فعلی جامعه ما، این کسب و کارها چگونه می توانند به بهبود فضای عمومی کشور کمک کنند؟ اتاق بازرگانی چه میزان می تواند راهگشای اینگونه مشکلات باشد؟

شکی نیست که همه کسب و کارهایی که دارای ارتباطات بین المللی هستند تحت تاثیر قرار خواهند گرفت و در رکود فرو خواهند رفت و شرکت ها برای بقا مجبورند تعدادی از پرسنل را مرخص کنند و در فضای محدود تری فعالیت نمایند، هر گونه خروج از رکود فعلی منوط به اراده سیاسی

برای حل و فصل مسائل فی ما بین با قدرت های بزرگ است، اتاق بازرگانی هم بعنوان نهاد مشورتی باید مسائل مبتلا به صنایع را به مقامات گزارش دهند.

با توجه به اینکه هدف توسعه ریل در بنادر در دستورات کار است، اتاق بازرگانی چه اقداماتی را در این راستا انجام داده است؟

یکی از نقاط ضعف سیستم ریلی ما عدم اتصال کافی و واقعی به چشمه های بار از جمله بنادر است، خوشبختانه با همت مسئولین سازمان بنادر و راه آهن و با حمایت اتاق بازرگانی ایران به عنوان نهاد مشورتی، بخش خصوصی گام های اساسی در خصوص تکمیل خطوط ریلی داخلی بنادر برداشته است و امید می رود با طرح های موجود بزودی این خطوط تکمیل گردد.