گفتگو با عباداله فروزش،
مدیرعامل شرکت راه آهن حمل و نقل:

# وظیفه ملی ما؛ افزایش بهره وری با کارگروهی و تیمی

**شرکت راه آهن حمل و نقل متعلق به مؤسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن جمهوری اسلامی ایران فعالیت خود را از سال ۱۳۷۱ در زمینه حمل کالا، خدمات قطارهای باری، تعمیر ونگهداری و بازسازی ناوگان ریلی با سرمایه یک میلیون ریال آغاز نموده است.**

**این شرکت با داشتن پروانه فعالیت حمل بین المللی کالا و عضویت در انجمن شرکت های حمل ونقل بین المللی ایران و همچنین عضویت در فدراسیون فورواردرهای جهان ( فیاتا) و با دارا بودن گواهینامه Iso ۹۰۰۱ در زمینه حمل ونقل کالا می تواند با صدور بارنامه های ریلی و اسناد معتبر ترانزیتی فیاتا با برخورداری از امکانات ناوگان ملکی و فورواردری همکار در کشورهای CIS قزاقستان خدمات مورد نیاز را در داخل و خارج کشور به متقاضیان ارائه نماید.**

**استارت آپ ورسک اخیراً با مشارکت این شرکت نسبت به ارائه سرویس های حمل و نقل ریلی آنلاین اقدام کرده است که از جمله کارهایی که انجام می دهد، ردیابی آنلاین واگن، محاسبه آنلاین تعرفه گمرکی و هزینه حمل، اطلاعات ایستگاه ها و شرکت های حمل و نقل بین المللی در ایران و کشورهای آسیای میانه، با توجه به تفاهم نامه های منعقده با راه آهن جمهوری اسلامی ایران و کشورهای آسیای میانه می باشد، که صاحبان کالا و شرکت های فورواردری می توانند با استفاده از این سامانه کالای مورد حمل خود را در ایران و هفده کشور CIS ردیابی نمایند.**

**اهم فعالیت های شرکت را بفرمایید؟**

فعالیت های شرکت به شرح زیر می باشد:

-حمل انواع مواد معدنی به مقاصد داخلی و بنادر جهت صادرات .

-حمل انواع مواد سوختی و روغنی و انجام عملیات تخلیه واگن با استفاده از امکانات و تجهیزات موجود در پایانه و پل تخلیه بندرعباس .

-حمل انواع کالاهای صادراتی ، وارداتی و ترانزیتی با مناسب ترین قیمت از کلیه ایستگاه ها و مبادی مرزهای داخل کشور به کلیه ایستگاه های راه آهن کشورهای آسیای میانه ، اکراین و کشورهای حوزه دریای بالتیک طبق موافقتنامه منعقده ایران با کشورهای آسیای میانه (SMGS) و کشورهای ترکیه ، سوریه و عراق برابر تعرفه TEA .

-ارائه کلیه خدمات حمل ریلی بین المللی از جمله فورواردی ، تشریفات گمرکی و ترخیص کالا ، عملیات تخلیه و بارگیری ، بسته بندی و انبار داری انواع محمولات .

-تأمین انواع واگن های مسقف ، لبه بلند ، لبه کوتاه ، مسطح ، فله بر و مخزن دار قابل سیر در کشورهای CIS.

-حمل خرده بار به صورت درب به درب با استفاده از سرویس های روزانه واگن های توشه در کلیه ایستگاه های راه آهن کشور و همچنین حمل کالاهای تجاری و مسافری از مناطق آزاد تجاری به وسیله سرویس های روزانه واگن .

-حمل انواع خودروهای سواری به وسیله واگن های مخصوص حمل خودرو.

**برای انتقال بارهای ریل پسند از جاده به روی ریل چه باید کرد ؟ چگونه باید این جذابیت را در صاحبان کالا ایجاد؟**

ارایه خدمت مناسب و بموقع به مشتریان همیشه عامل مهم و اصلی در جذب بار به سمت ریل است. بعلاوه با اقداماتی از قبیل :

-پیش بینی تخفیف برای انتقال بارهای ریل پسند جهت ورود به ریل

-توسعه خطوط آهن و اتصال مراکز متقاضیان حمل بار به ریل

-اعمال قیمت رقابتی با توجه به کل هزینه های ترکیبی حمل

-افزایش سرعت حمل بار با استفاده از قطارهای برنامه‌ای

-تغییر در مدت زمان سیر قطارها

**جنابعالی توسعه زیرساخت های ریلی را در رشد حمل بار ریلی تا چه میزان موثر می دانید؟ آیا عدم زیر ساخت کافی مانع رشد حمل بار شده؟**

قطعاً اساس توسعه حمل ونقل ریلی، زیرساخت ها است، لیکن با توجه به بالا بودن هزینه های احداث زیرساخت ها و محدود بودن منابع، ضرورت اولویت بندی صحیح در توسعه ایجاد زیر ساخت ها بسیار حائز اهمیت است بعلاوه توسعه زیرساخت ها به صورت موزون نیز مهم است.

به نظر بنده در کنار توجه به توسعه زیر ساخت ها، مقوله بهره وری از زیر ساخت های موجود با استفاده از ابزارهای مدیریتی و نرم افزاری بسیار حائز اهمیت می باشد.

**بدنه راه آهن سنگین شده چه باید کرد؟ نجات از این بدنه سنگین راه آهن چه مزایایی هم برای حاکمیت و هم برای بخش خصوصی خواهد داشت ؟**

بدنه راه آهن متناسب با واگذاری های انجام شده در سال های اخیر تنظیم نشده و این شاید دلیلی است که اجازه نمی دهد بخش خصوصی نقش خود را به عنوان بازیگر اصلی ایفاد کند، نجات از این امر موجب بهینه شدن روش اجرایی، سرعت و روان شدن کارها شده طبیعتاً منجر به افزایش فعالیت و درآمد طرفین خواهد شد.

**سرمایه گذرای در بخش ریلی جذابیت برای سرمایه گذار ندارد، چه راه کارهایی برای جذب سرمایه**

**گـذار باید به کار بـرد؟ آیا راه آهن بسـتری برای جذب سـرمایه گذار خصوصی توانسـته مهیـا کند؟ آیا می تواند روند دریافت تسـهیلات را برای سرمایه گذار آسان ترکند؟**

انصافـا بایـد بگوییم کـه تاکیدات مقامـات بلند پایـه نظام بـر توجه به حمل و نقـل ریلـی و همچنین پیش بینی تسهیلات لازم برای ورود سرمایه گـذاران بـه صنعت ریلـی در قوانین و اسـناد بالادستی بسـیار جدی و کامل است اما در عمل از طرف مجریان بویژه بانک ها تسـهیلاتی نداشتیم، علیرغم وجـود قوانین و الـزام بانک ها در عمل موفـق نبودیم . البته در یکی دو سـال اخیـر تلاش هـای خوبی هم توسـط مجموعه مدیران راه آهن و هم شـرکت های ریلی برای استفاده از ابزارهای نوین برای تأمین مالی، استفاده از تسهیلات پیش بینی شـده از جمله معافیت های مالیاتی برای سـرمایه گذاری و مالیات بـر ارزش افزوده صفـر ، ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیرو تسهیلات تبصره ۱۸ صورت گرفته که امید است با عملی شـدن آنها انگیـزه لازم برای سرمایه گذاری در این بخش بهبود یابد.

**در خصـوص انعقاد قـرارداد حق دسترسی با چه مشـکلاتی مواجه هستید؟**

انعقاد قرارداد حق دسترسـی بسیار مهـم و می تواند شـفاف سـازی کند رابطه هـای طرفین را متعادل سـازد، بخش خصوصی طی چند سال اخیر به کَرّات پیگیری داشته و در یکسال اخیر موضوع با تأییـد مدیر عامل محترم راه آهن، در کمیته مشترک در دستور کار قرار گرفته، لیکن پیشرفت قابل قبولی صورت نگرفته . با توجه به اینکه هدایت این مهـم کاملا تحت اختیـار راه آهن بـوده لذا به نظر می رسـد که راه آهن باید اهتمام بیشـتری برای این مهم از خودش نشان دهد.

**آیا در خصوص تخلیه و بارگیری با مشکل کندی مواجه هستید ؟**

بلی، شـاید حلقه گمشـده در علت پایین بودن سرعت بازرگانی حمل ریلی و یکی از عوامل بسـیار موثر در افزایش زمان سیر بار ریلی، توقفات واگن ها در مبدا و مقصد است که متناسب با تجهیز ناوگان و شـبکه به آن پرداخته نشـده است.. بخشی از آن مربوط به موارد ذیل می شود :

-تامین بار توسـط صاحبان کالا در مبادی بارگیری از برنامه منظم برخوردار نیسـت و به کرات واگن ها بدلیل عدم تامین بار در مراکز بارگیری متوقف می مانند.

-عموم مراکز بارگیری و تخلیه ریلی به گونه ای اسـت که نیـاز به لکوموتیو مانور و یا سـایر سیسـتم های کشنده جهـت تنظیـم واگن خالی بـه منظور بارگیری و یـا واگن باردار جهت تخلیه مـی باشـد کـه اختصاص تمـام وقت لکوموتیـو بـه لحاظ کمبود با مشـکل مواجه می باشد .

-سیسـتم های بارگیری و یا تخلیه به نحوی اسـت که کلیه واگن هایی که قادر به حمل محموله خاص می باشند به سهولت قابل بارگیری نیستند، فرضاً واگن هـای فله بر حامل مـواد معدنی بـا واگن های لبه بلنـد از یک محل به سختی بارگیری و در یک محل به ندرت قابل تخلیه هستند .

-وضعیت سـیر متناسب با وضعیت مراکـز تخلیـه و بارگیری نیسـت در مواقعی با تجمع و ازدحام واگن پشـت این مراکز مواجه هسـتیم و در برخی از مواقع واگـن جهت بارگیری و یا تخلیه وجود ندارد .

-مراکـز تخلیـه مدیریـت واحـد و یکپارچه ندارد و هر شرکت حمل ونقل ریلـی خط و یا خطوطـی را به صورت اختصاصی در اختیار دارد.

-سیسـتم هـای مکانیـزه تخلیه و بارگیـری ریلی بسـیار محدود اسـت، خصوصاً در بخش تخلیه مواد معدنی.

-محیـط های اختصاصـی تخلیه و بارگیری ریلی در بنادر به شدت محدود است.

-فرآیندهـای گمرکـی بخش ریلی پیچیده و زمان بر است.

-انجام مانور جهت تنظیم و تفکیک قطارهـا با توجـه به تنـوع واگن های مالکین، نوع محموله، تنوع صاحبان بار پیچیده و زمان بر است.

**ایجاد قطارهای باری برنامه ای تا چه میزان می تواند در رشـد حمل بار مؤثر باشد؟**

اصـولاً داشـتن برنامه حمـل ونقل و اعـزام قطارهـای برنامـه ای باری و ترانزیتی نه تنهـا تأثیر قابل توجهی در افزایش سـهم ریل در حمل ونقل کالا دارد، بلکه در توسعه بخش باری در تمام بخش ها تأثیر گذار می باشد.

صاحبان بار تمایـل دارند بدانند که باری که به راه آهن سـپرده می شـود در چـه تاریخی در مقصـد تحویل می گردد. این زمان بندی برای صاحبان بار و شـرایط رقابتی بازار بسیار مهم است، متأسفانه در گذشـته ارزیابی صحیح و درستی از زمان بندی سیر و تحویل بار در شـبکه ریلی وجود نداشت لیکن در حال حاضر با راه اندازی قطارهای باری برنامه ای این امـکان برای صاحبان بار و شـرکت های فورواردری فراهم شده است که تخمین صحیحی از زمان سیر و تحویل بار به مشتریان اعلام گردد.

از سـوی دیگر داشتن برنامه همه را از جمله راه آهن و فورواردر را ملزم می نمایـد که تمام توان خـود را در جهت اجـرای دقیـق و منظم برنامـه به کار گیرنـد و در نهایت کوتاهی زمان سـیر که در بازار حمـل و نقل از پارامترهای بسیار مهم است در بخش راه آهن قابل دستیابی خواهد بود.

مضافـاً قطارهای برنامـه ای موجب افزایش بهـره وری و همچنین افزایش ظرفیت حمل خواهد شد .

**وجود شـرکت ها با سایز کوچک و تعـداد کم واگـن و لکوموتیو چه مشـکلاتی می تواند برای شـرکت های بزرگ ایجاد کند ؟**

زمانیکه تعدد شرکت ها با واگن ها و امکانات کم و نامناسب زیاد شود، رقابت های غیر منطقی و ناسالم ایجاد می شود که به ضرر شرکت ها بزرگ خواهد بود. گاهی پیش آمده که قیمت های اعلامی از قیمت تمام شده نیزپایین تر می باشد که باعث ضرورزیان شرکت ها می شود.

**در خصوص تعمیرات و نگهداری با چه مشـکلاتی روبرو هستید؟ آیا راه آهن در آسـان کـردن این روند اقداماتی انجام داده؟**

برای تعمیر و نگهـداری واگن ها در حال حاضر با مشکلات نظیر مسائل زیر روبرو هستیم :

-بی ثباتـی بازار برای تأمین قطعات به گونه ای که با قیمت های بسیار بالا و متفاوت برای قطعات برخورد می نماییم.

-مشـکل شـدن خریدهای خارجی قطعات .

-کمبود تولید کننـده قوی و دارای تجهیزات مناسب برای تولید با کیفیت قطعات .

-مشکلات سیر و حرکتی و زمان بر بودن اعزام واگن ها به تعمیرگاه ها .

-ظرفیـت محـدود کارگاه هـای تعمیراتـی و نیاز به توقـف واگن ها در صف تعمیرات .

برای حل مشـکلات فوق می‌توان با همراهـی و همفکری تولیـد کنندگان داخلـی و بـا اسـتفاده از ظرفیت های موجود در راه آهن مسائل را حل و فصل نماییم .

**به عنوان سـخن آخر اگر ناگفته ای هست بفرمایید :**

از وقتی که به بنده دادید تشـکر می نمایم و آرزوی موفقیت برای نشریه شما را دارم .

مزایای بسـیار زیـاد در حمل و نقل ریلی، این مسـئولیت را بر دوش ما می گذارد که هم بعنوان وظیفه سـازمانی و هـم وظیفه ملی تـلاش کنیم با کار گروهـی و تیمـی، بهـره وری را در راه آهن کشـورمان افزایش دهیـم و قابل رقابت با کشورهای دیگر باشیم. ظرفیت های بسـیار مناسبی در کشور عزیزمان هم در حـوزه حمل و نقل داخلی و هم در حوزه حمل و نقل بین المللی داریم زمان پارامتر مهمی برای انجام اقدامات مـا بویژه در حوزه بیـن المللی با وجود کشورها و کریدورهای رقیب به شمارمی آید.

لازم بـه ذکر اسـت که شـرکت راه آهـن حمل ونقل در سـال گذشـته و جـاری توفیقـات زیـادی در خصوص ثبـت رکوردهـای عملکـردی از نظر تـن کیلومتر، درآمـد و حمل خصوصاً در بخش هـای حمل ونقـل داخلی و بیـن المللی و ترانزیت به دسـت آورده است، جا دارد از همه همکاران و دست اندرکاران امر تشکر و تقدیر نماییم.