



تحلیل حمل ریلی کانتینر در بندر شهید رجایی در نشست کارگروه حمل و نقل ترکیبی:

## حمل ریلی را با نگاه لجستیکی می توان اقتصادی کرد

و نقل ترکیبی برسیم و بدانیم چه کاری باید انجام بدهیم.

در ادامه جلسه، مهندس امینی در ابتدا مرور کوتاهی به جلسات پیشین کارگروه کرد و گفت: یکی از پایه‌های ترین عناصر در حمل و نقل ترکیبی مراکز لجستیک است و اثرگذارترین است. بر همین مبنا در جلسات پیشین روی سند آمایش مراکز لجستیک بحث و پژوهش کردیم و از همکارانی که در مراکز لجستیک فعال بودند دعوت کردیم و از نقطه‌نظرات آنان و پتانسیل‌هایی که در آن مراکز دارند، آگاه شدیم. فعالانی از شهر صنعتی کاوه در جلسات حضور داشتند و پس از آن بازدید از شهر صنعتی کاوه صورت گرفت که بازخورد خوبی داشت و باعث شد ارتباطشان را با فعالان ریلی بیشتر کنند و حوزه ریلی جزو رویکردها و اولویت‌های اصلی‌شان باشد.

در جلسه دیگری مسئولان شرکت پیشگامان کویر یزد مرکز لجستیک‌شان را معرفی کردند که متأسفانه به دلیل شیوع کرونا امکان بازدید فراهم نشد. جلسه بعدی در خدمت دوستانی از مرکز لجستیک قم بودیم که مسئولان راه‌آهن و گمرک قم نیز حضور داشتند و مرکز دیگری که قرار بود در خدمت‌شان باشیم مرکز لجستیک کاسپین بود که با اوج بحران کرونا همزمان شد.

در جلسه امروز بندر شهید رجایی را از لحاظ حمل کانتینر به‌عنوان یکی از محمولاتی که در حمل و نقل ترکیبی به شدت مورد توجه است، تحلیل و بررسی می‌کنیم. طبق آمار مجموع عملکرد بنادر متصل به ریل حدود ۹۰ درصد است و عملکرد ریلی در بنداری که اتصال ریلی دارند نشان می‌دهد که حدود ۱۱ درصد حمل کانتینرها توسط ریل صورت می‌گیرد.

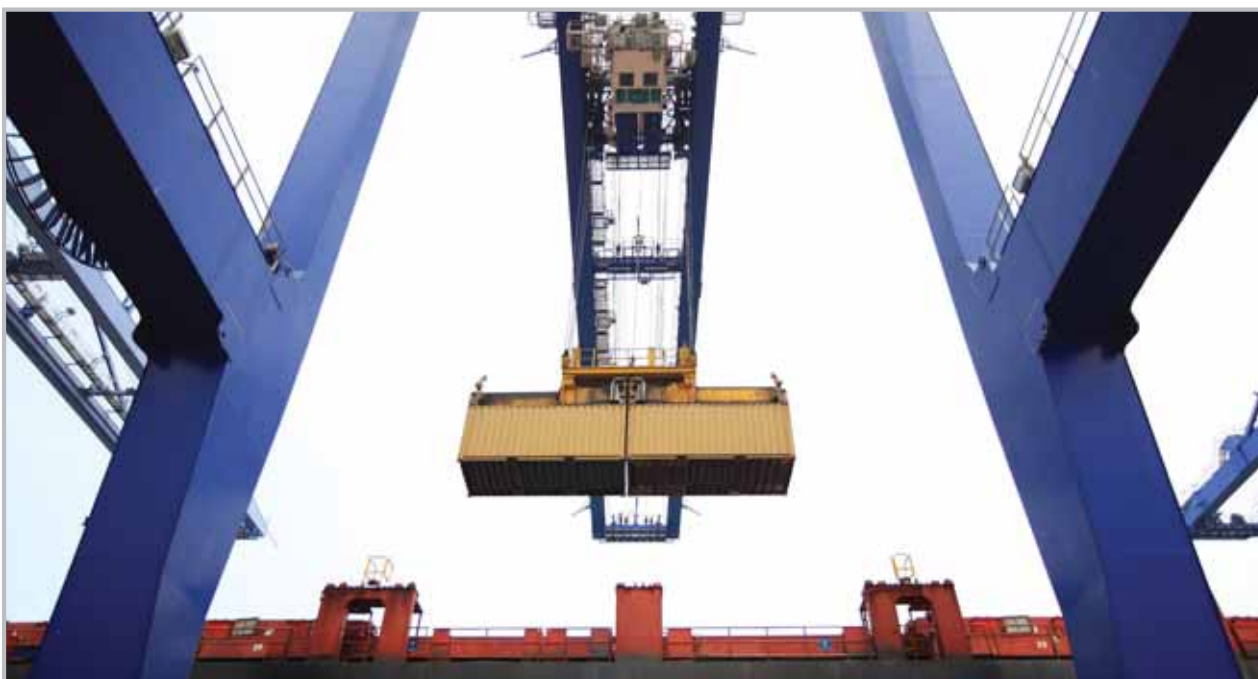
بندر شهید رجایی از بنادر مهم کشور است و نزدیک به ۶۰ درصد از عملکرد بنادر متصل به ریل را به خود اختصاص داده است. با

پنجمین جلسه کارگروه حمل و نقل ترکیبی و متخصصین این حوزه با ریاست مهندس عباداله فروش و با حضور مدیران عامل شرکت‌ها و کارشناسان این حوزه، تشکیل گردید. در این جلسه ابتدا مجید امینی، دبیر کارگروه حمل و نقل ترکیبی پیرامون موضوع تحلیل حمل ریلی کانتینر در بندر شهید رجایی مطالبی را ارائه کرد. از جمله موارد اشاره شده می‌توان به سهم ۲۰ درصد حمل ریلی کانتینر در بندر شهید رجایی، اهمیت مسیر بندر-تهران در حمل ریلی کانتینر، ظرفیت محوطه‌های ریلی در بندر شهید رجایی، لزوم اقتصادی نمودن حمل ریلی کانتینر برای مالکان واگن، زمان طولانی در سیکل ماهانه واگن‌ها در مسیر تهران-بندر، لزوم بهره‌برداری از سامانه‌های نرم‌افزاری حمل ریلی در بندر و ... اشاره نمود. لازم به ذکر است که در این ارائه به رویکرد جهانی در استفاده از کانتینر از طرفی و برنامه‌ریزی برای افزایش سهم ریلی در بنادر از طرف دیگر اشاره گردید و به عنوان نمونه به بندر هامبورگ با سهم ریلی ۶۶ درصد اشاره شد که پروژه‌های متعدد را در سال‌های گذشته برای افزایش سهم ریلی در بندر برنامه‌ریزی کرده و به اجرا رسانده است. بعد از این موضوعات اعضای حاضر در جلسه نیز نظرات تخصصی خود را توضیح دادند از جمله این موارد نیز می‌توان به تجربیات همکاری شرکت‌ها برای برطرف کردن مشکلات توسعه حمل ترکیبی، لزوم توجه به توسعه بنادر ریل پایه از جمله توسعه ریل پایه بندر چابهار، استفاده از امکان حذف بن سپاری در فرایندهای گمرکی حمل ریلی، اهمیت ایجاد نهاد مستقل رگولاتوری حمل ریلی و ... اشاره کرد. مشروح این نشست را بخوانید:

از مسایل ابتدایی را حل کرده‌ایم. این‌که بخشی از مسیر بار را با ریل و بخش دیگر مسیر را با کامیون جابه‌جا می‌کنیم یعنی کار حمل و نقل ترکیبی انجام داده‌ایم؟ آیا معنی حمل و نقل ترکیبی واقعا این است یا تعریف دیگری دارد؟ بنابراین از همه خواهش می‌کنم در این مورد نظرات‌شان را اعلام کنند تا به یک اجماع مشخص در تعریف حمل

چیست و اگر کسی خواست در این حوزه وارد فعالیت شود، بدانند از کجا و چگونه باید شروع کند. در رابطه با مسائل ذکر شده ابهاماتی وجود دارد و باید سعی کنیم قبل از هر چیز این ابهامات را برطرف کنیم. در بخش صنعت هم در این رابطه ادبیات مشترکی را شاهد نیستیم و اگر بتوانیم در این کارگروه با صنعت به ادبیات مشترکی برسیم، بخشی

مهندس فروش در ابتدای نشست کمیته حمل و نقل ترکیبی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با تشکر از حضور اعضای کمیته که در این شرایط ویژه کرونایی در جلسه حضور پیدا کرده بودند گفت: به نظرم بهتر است اول تعریفی از حمل ترکیبی در حوزه ریلی داشته باشیم تا اصلا بدانیم حمل ترکیبی در ریل



یعنی کانتینرها خالی برگشته‌اند.

نکته مهمی که این‌جا وجود دارد این است که در ریل باید با زبان جهانی و بر اساس TEU صحبت کنیم. اگر TEU را از کانتینر حذف کنیم یک‌سری از بارها هستند که دیده نمی‌شوند. درست است که کانتینر خالی است ولی واگن که خالی سیر نمی‌کند و بالاخره کانتینر روی آن وجود دارد.

در ایستگاه‌های تهران چون واردات کانتینری صورت می‌گیرد، آمار نشان می‌دهد از سمت بندر به تهران TEU افزایش پیدا می‌کند ولی چون از تهران به بندر کانتینرها خالی برمی‌گردند، در تناژ صفر دیده می‌شوند. این مساله باعث می‌شود زمان سیر و پیگیری در مناطق طولانی‌تر شود. در حالی که برای صاحب کالا کانتینر پر و خالی فرقی ندارد و برای هر روز کانتینر خالی مجبور است، دموارژ پرداخت کند و دنبال این است که هر چه زودتر بارش را به بندر برساند. وقتی براساس TEU کار می‌کنیم حساسیت بالا می‌رود، اما وقتی بر اساس تناژ کار می‌کنیم حساسیت لازم نشان داده نمی‌شود و همین مساله باعث می‌شود صاحبان بار

کنیم.

وقتی این آمار را با کشورهای دیگر مقایسه می‌کنیم، می‌بینیم کشورهای دیگر همزمان با رشد بخش کانتینری روی سهم ریلی‌شان در بندر هم سرمایه‌گذاری‌های کلانی انجام می‌دهند و تلاش می‌کنند تا سهم بیشتری از بارشان را با ریل حمل کنند. برای مثال این سهم در بندر هامبورگ ۴۲ درصد، بندر کوپر ۶۰ درصد، بندر برمن ۴۷ درصد، والنسیا ۲۵ درصد و فلپس ۲۲ درصد است و این ارقام مربوط به سال‌های پیش بوده و در حال حاضر سهم بندر هامبورگ به ۴۶ درصد رسیده است.

در بررسی سهم مناطق از سهم حمل ریلی می‌بینیم تبریز ۲۷ درصد، خاتون‌آباد ۲۲ درصد و ایستگاه‌های تهران در مجموع حدود ۴۰ درصد سهم دارند. این را هم باید در نظر بگیریم که تبریز و خاتون‌آباد بارهای معدنی دارند و بارهای واقعی کانتینری بیشتر آن‌هایی هستند که در ایستگاه‌های تهران تخلیه و بارگیری می‌شوند. وقتی آمار تبریز و خاتون‌آباد را بررسی می‌کنیم می‌بینیم از لحاظ TEU سهم‌شان بالاست ولی از لحاظ تناژ صفر است،

واقعی ریلی همین ۷ درصد هم نیست و سهم واقعی حمل ریلی در این بندر ۲/۵ درصد است. علت آن هم این است که یک‌سری از کانتینرهایی که توسط ریل حمل می‌شوند، بارهای معدنی و فله‌ای دارند و به دلیل تخفیف‌هایی که راه‌آهن به بارهای کانتینری می‌دهد با کانتینر حمل می‌شوند و در بندر هم به بخش بارهای فله‌ای منتقل می‌شوند. اگر از لحاظ تناژی هم به آمار نگاه کنیم می‌بینیم از ۱۵ میلیون و ۸۰۰ هزار تن بار عملکرد بخش ریلی یک میلیون تن بوده است که حدود همان ۶ درصد است.

همه این اتفاقات در شرایطی است که در همه جای دنیا حمل کانتینری رشد بالایی داشته و دارد. در دنیا به جز سال ۲۰۰۹ که سال بحرانی برای حمل کانتینری بود، سال‌های دیگر شاهد رشد حمل کانتینری هستیم. اما در بندر شهید رجایی طی این سال‌ها شاهد بالا و پایین شدن و نوسان آمار هستیم که در حمل ریلی هم این نوسان را می‌بینیم. باید سعی کنیم همگام با دنیا به سمت کانتینری حرکت کنیم و اگر سهم کانتینری در کشور پایین است علت آن را باید در خودمان جست‌وجو

این حال حمل ریلی در بندر شهید رجایی سهم بسیار ناچیزی دارد. طول خطوط ریلی در این بندر ۵۳ کیلومتر است و در این تحلیل صادرات، واردات و ترانزیت را در نظر گرفته‌ایم و بارهایی که وارد خشکی نمی‌شوند و از کشتی به کشتی جابه‌جا می‌شوند را در نظر نگرفته‌ایم.

طبق آمار سال ۱۳۹۷، از دو میلیون و ۳۰۰ هزار TEU کانتینر که در کل کشور تخلیه و بارگیری می‌شود، یک میلیون و ۸۰۰ هزار TEU سهم بندر شهید رجایی بوده است که یک میلیون و ۳۰۰ هزار TEU آن واردات، صادرات و ترانزیتی بوده که برای ما مهم است. از این یک میلیون و ۳۰۰ هزار TEU سهم ناوگان ریلی ۸۰ هزار TEU بوده است.

بیشترین سهم ریلی که در بندر شهید رجایی اتفاق افتاده است، ۶۷ درصد از حمل کانتینری بوده و مربوط به سال ۱۳۹۶ می‌شود. یعنی از ۸۰ درصد حمل کانتینری کل کشور که در بندر شهید رجایی صورت می‌گیرد، سهم ریلی از این ۸۰ درصد نزدیک به ۷ درصد بوده است. نکته مهم این است که سهم



ناراضی باشند و با این که کرایه برگشت را نیز پرداخت کرده‌اند، در برگشت کانتینرها را با کامیون برمی‌گردانند.

اگر در تحلیل‌ها اصل پاراتورا در نظر بگیریم می‌بینیم که در حمل ریلی کانتینر از مبادی ریلی به سمت بندر ۷ مقصد هستند که ۹۶ درصد بارها متعلق به این مقاصد است. در همین ۷ مقصد هم ایستگاه‌های تهران، تبریز و خاتون‌آباد هستند که ۸۲ درصد حمل ریلی متعلق به این سه مقصد است که تبریز و خاتون‌آباد بارشان مواد معدنی است و اگر دقیق‌تر بررسی کنیم تنها گزینه تهران است که واقعا بار کانتینری دارد. همین وضعیت را در مسیر بازگشت از بندر هم داریم و همین سه مقصد هستند که بالای ۸۰ درصد کانتینرها را شامل می‌شوند.

اگر در مسیر بندر - تهران دقیق‌تر شویم می‌بینیم کانتینرهایی که از بندر خارج می‌شوند سهم بخش ریلی سه درصد است. به‌طور متوسط از یک میلیون TEU که از کشتی تخلیه می‌شود ۵۰۰ هزار TEU به سمت تهران می‌آید و در سال ۱۳۹۵ تعداد ۱۵ هزار TEU توسط ریل به تهران حمل شده است. در مسیر تهران به بندر هم اعداد و سهم ریلی مشابه همان است. در بندر شهید رجایی دو محوطه

ریلی وجود دارد که محوطه‌های کانشیپ و بیکران هستند و هر کدام سه خط ریلی دارند و در بهترین حالت می‌توانیم شش رام قطار در این خطوط آماده سیر داشته باشیم. اگر هر رام قطار را ۸۴ TEU در نظر بگیریم به این می‌رسیم که ظرفیت محوطه‌های ریلی در بندر شهید رجایی ۱۸۴ هزار TEU است، اما آمار عملکرد ما نشان می‌دهد ۴۵ هزار TEU با ریل حمل شده است. در واقع ما به جای شش رام قطاری که می‌توانستیم تشکیل بدهیم ۱/۶ رام قطار تشکیل داده‌ایم. اگر تبریز و خاتون‌آباد را از ۴۵ هزار کم کنیم آمار واقعی ما ۱۵ هزار TEU خواهد بود و تعداد رام قطار ما ۰/۵ است. از لحاظ واگنی هم از تعداد ۳۷۰۹ واگن کانتینربر موجود در بخش ریلی تعداد ۲۵۶ واگن به‌طور ویژه به کار حمل کانتینر مشغول هستند. اگر واگن‌هایی که در مسیر تهران - بندر و برعکس سیر می‌کنند را بررسی کنیم می‌بینیم که ۹۴۹ واگن با ۱۴ هزار TEU کمتر از ۱۲ سیر در سال داشته‌اند و ۲۶۷ واگن با ۱۶ هزار TEU بیشتر از ۱۲ سیر در سال داشته‌اند. یعنی متوسط کانتینر روی هر واگن ۲/۷ TEU بوده است. وقتی میزان سفر ماهانه را هم بررسی کنیم می‌بینیم واگن‌هایی که به‌طور تخصصی در

این مسیر کار می‌کنند متوسط سفر ماهانه‌شان ۱/۸ سیر است یعنی هر سفر حدود ۱۶ روز طول می‌کشد. اما اگر بخواهیم برنامه حمل تهیه کنیم. برای مثال اگر تعداد کانتینرها را ۲۰۰ هزار TEU در نظر بگیریم حمل از بندر ۱۰۰ هزار TEU می‌شود. با احتساب ۲/۷ TEU روی هر واگن و ۴۰ واگن برای هر قطار با متوسط ۱/۸ سفر ماهانه تعداد ۱۷۱۵ واگن لازم داریم تا به صورت اختصاصی در مسیر بندر - تهران سیر کنند و در این حالت ۲/۵ قطار در روز باید تشکیل شود. مساله‌ای که الان با آن مواجه هستیم این است که ما در حال حاضر ۲۵۶ واگن داریم و باید ببینیم چگونه می‌توانیم به ۱۷۱۵ واگن برسانیم. برای این کار و اقتصادی بودن آن سه راهکار عاجل باید انجام شود. نخست بهبود سیکل ماهانه است که باعث افزایش رضایت مشتری و در نتیجه افزایش تقاضا می‌شود و ایجاد صرفه اقتصادی برای صاحبان واگن‌های لبه کوتاه می‌شود. نکته دوم این است که در مقایسه با تریلی که ۲ TEU حمل می‌کند می‌توانیم با هر واگن ۳ TEU حمل کنیم و حتی می‌توانیم از واگن‌های ۲۴ متری برای حمل ۴ TEU استفاده کنیم. اقدام عاجل سوم استفاده از اتوماسیون در امور حمل ریلی است. یعنی باید به سمتی برویم که از حالت دستی به

سمت استفاده از یک نرم‌افزار جامع و کامل حرکت کنیم.

نکته پایانی هم این که اگر عملکرد حمل ریلی بهتر شود، شاهد افزایش رضایت مشتری خواهیم بود و این امر سهم بازار ریلی را افزایش خواهد داد که در این صورت وابستگی به حمل جاده‌ای کاهش خواهد یافت و حمل و نقل ریلی توانایی آن را دارد پاسخ‌گوی نیازهای حمل و نقلی کشور باشد و در آن صورت پارانه‌های تخصیص یافته به بخش جاده‌ای به‌ویژه پارانه سوخت را می‌توان کاهش داد یا حتی حذف کرد.

### با کمک هم باید درآمدزایی را افزایش بدهیم

صادقی‌مجد از فولاد لجستیک گفت: به نظرم نخست باید نگاه را عوض کنیم. ما یک نگاه اقتصادی هستیم که در این حوزه فعالیت می‌خواهیم به سود برسیم. کمتر از ۱۰ درصد از حمل و نقل کشور توسط ریل انجام می‌شود و این ۱۰ درصد هم در جاهایی اتفاق می‌افتد که امکان حمل با کشتی یا جاده وجود ندارد، بنابراین مجبور هستیم به سمت حمل و نقل ترکیبی حرکت کنیم. علت این که در فولاد خوزستان تصمیم گرفتیم شرکت چندوجهی فولاد لجستیک را ایجاد کنیم این بود که بار ما آماده است و نگران تامین بار نیستیم. بخشی از بارمان را با جاده و بخشی را هم با ریل می‌آوریم و به این نتیجه رسیدیم که اگر همه بار را با ریل حمل کنیم به جایی نمی‌رسیم. ما مجبور هستیم به سمت حمل و نقل ترکیبی حرکت کنیم چون حتی پاسخ‌گوی سرمایه‌گذاری با وامی که با حداقل سود بانکی صورت گرفته هم نیستیم. در سیل خوزستان دیدیم که ساختار ریلی استان زیر آب رفت و عملاً ریل تعطیل شد و با پتانسیلی که در بخش جاده‌ای داریم توانستیم بارمان را جابه‌جا کنیم. خوب است در جلسات ایده‌آل‌ها را ترسیم کنیم و دنبال این باشیم که





به آن‌ها برسیم، اما عوامل دیگری هم در رسیدن به این ایده‌آل‌ها دخالت دارند که با ساز و کارهای فعلی و موجود امیدی به این‌ها حتی در ۱۰ سال آینده به جایی برسیم ندارم.

پیشنهاد این است که به تعریف اصلی کارگروه حوزه حمل و نقل ترکیبی برگردیم و همپوشانی و هماهنگی انجام بدهیم. الزامی نیست که همه شرکت‌ها همه مدهای حمل و نقل را خودشان داشته باشند. برای مثال ما اسکله بندر امام را که آن زمان ۵۰۰ میلیارد تومان هزینه کردیم داریم ولی چون صادراتی وجود ندارد پنج سال است که راکد است. در کارگروه از مسئولان مربوطه مرتبط با بحث جلسه هم دعوت کنیم که حضور داشته باشند و حرف‌های ما را بشنوند. باید با کمک به هم بتوانیم درآمدهایمان را افزایش دهیم و مشکلاتی که وجود دارد را با همفکری رفع کنیم.

### باید نقاط ضعف را آسیب‌شناسی کنیم

مهندس صدیق‌پور از کارشناسان انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته نیز در این نشست گفت: حمل و نقل ترکیبی یک زنجیره است و اگر همه حلقه‌های این زنجیره را در نظر بگیریم به جایی نمی‌رسیم. مساله اول صرفه اقتصادی داشتن است. اگر این کار صورت نگیرد افزایش سهم ریلی اتفاق نخواهد افتاد. در اقتصادی کردن عواملی تاثیرگذار هستند مثل سیر و حرکت که با اطلاعاتی که داده شد عملاً نمی‌توان روی آن حساب باز کرد. مورد دیگر هزینه‌های بندری است و پیمانکارانی که در بندر مسئول ارائه خدمات هستند، این هزینه‌ها را از بخش ریلی دریافت می‌کنند، اما از بخش جاده‌ای نمی‌گیرند. باید مجموع عوامل تاثیرگذار را در تصمیم‌گیری‌ها دخیل کنیم و هزینه‌ها را آسیب‌شناسی نماییم. مساله دیگر هم این است که برای صاحب کالا حمل و نقل ترکیبی باید

اقتصادی باشد تا راغب به استفاده شود.

### سازمان بنادر و شرکت راه‌آهن باید عملکردشان را بالاتر ببرند

یکی از کارشناسان حاضر در جلسه هم گفت: به نظر مشکلات حمل و نقل کانتینری را باید در سه بخش ببینیم تا بتوانیم راهکارهای مناسب را ارائه بدهیم. آقای امینی مقایسه‌ای کردند بین بندر هامبورگ و بندر شهید رجایی. بندر هامبورگ ریل پایه است و حدود ۷۴ کیلومترمربع وسعت دارد و بندر شهید رجایی ۲۵ کیلومترمربع است و یک سوم بندر هامبورگ. از نظر شبکه ریلی بندر هامبورگ ۳۰۰ کیلومتر ریل دارد و بندر شهید رجایی حدود ۶۰ کیلومتر ریل دارد، یعنی ۵ برابر بیشتر. اما وقتی از منظر TEU این دو بندر را مقایسه کنیم می‌بینیم بندر هامبورگ ۳۲ برابر بندر شهید رجایی فعالیت دارد. پس عوامل موثر فقط شرکت‌های حمل و نقلی و صاحب واگن نیستند. سازمان بنادر به‌عنوان متولی باید در بندر شهید رجایی کارهای زیربنایی انجام دهد و این بندر را ریل پایه کند و اگر هم امکانش وجود ندارد، بندرهای جدیدی که در حال احداث هستند مثل چابهار، این بندرها را بر پایه ریل احداث کنند. در بندر شهید رجایی وقتی مناطق بیکران و کانشیپ را نگاه کنید، می‌بینید که بیشتر کانتینرها به ایران خودرو و سایپا مربوط است. در واقع اگر این دو شرکت نباشند عملاً سهم ریلی صفر می‌شود. سازمان بنادر باید کانتینرها را به محوطه‌های ریلی و غیرریلی به صورت سهمیه‌ای اختصاص دهد. مقصر بعدی شرکت راه‌آهن است. اگر در تخصیص لکوموتیو و مانوری شرکت راه‌آهن درست عمل کند دیگر روزی شش رام آماده سیر نیست بلکه می‌توانیم رام‌های بیشتری آماده سیر کنیم و سهم مان را از TEU حداقل دو برابر کنیم. در کنار این‌ها صاحبان واگن‌ها هم باید خدمات بهتری به مشتریان

بدهند و مشتری‌مداری را در اولویت قرار دهند.

### شیوه‌های حاکم برد - برد نیست

محمدعلی زارع از گوهر تراهر سیرجان هم با اشاره به این‌که به‌عنوان یک شرکت لجستیکی امروز شاهد اشکالات زیادی در زیرساخت‌ها هستیم، افزود: هنوز در دستورالعمل‌ها و مستندسازی‌ها ایراد داریم. در این بخش طی سال‌ها خیلی ضعیف کار شده است. ۹۹/۳/۳۱ دستورالعملی صادر می‌شود و تعرفه‌ها و... مشخص می‌شوند و بعد از آن باید به سمت چانه‌زنی برویم. اگر بخواهیم طبق دستورالعمل کار کنیم هزینه‌های ما از بخش جاده‌ای بیشتر می‌شود و انجام این کار منطقی نیست. ما که نباید به خاطر هر محموله به مناطق برویم و با مسئولان مناطق سر قیمت و هزینه چانه‌زنی کنیم. متأسفانه شیوه‌هایی که در جریان است برد - برد نیست. به‌گونه‌ای برخورد می‌کنند که مجبوریم یا ضرر کنیم یا این‌که به‌طور کلی کار را رها کنیم. اگر قرار است واحدهای لجستیکی راه بیفتد به‌گونه‌ای باشد که همه بسترها فراهم شود.

### دموراژ محدودکننده حمل و نقل ترکیبی است

کارشناس دیگری یکی از مسایل محدودکننده حمل ترکیبی را خسارت تاخیر یا دموراژ می‌داند. به گفته او این مقدار برای حوزه دریایی و کانتینرهای ۴۰ فوت ۱۶۰ هزار تومان است و در بخش جاده‌ای روزانه ۳۴ هزار تومان است و برای شرکت‌های ریلی که از خدمات سیر و حرکت راه‌آهن استفاده می‌کند و راه‌آهن هم هیچ تعهدی را در این زمینه گردن نمی‌گیرد و استدلالش هم این است که برای کانتینر خالی مبلغی دریافت نمی‌کند، متأسفانه در این بخش میزان مشخص و معلومی نداریم. بنابراین پیشنهاد می‌کنم تلاش کنیم برای همسان‌سازی دموراژ با مدهای جاده‌ای و دریایی.

نکته بعدی این‌که وقتی از بندر امیرآباد به بندرعباس کانتینر حمل می‌کنیم حمل داخلی به حساب می‌آید، معنی ندارد این حمل با تعرفه بین‌المللی حساب شود و ۲۸ درصد از حمل جاده‌ای هم بیشتر می‌شود.

موضوع دیگر این است که شرکت‌های بین‌المللی بیشتر حایز نامیده شدن شرکت ترکیبی هستند. شرکت‌های جنرال فورواردر قابلیت این را دارند که هم فعالیت دریایی انجام دهند، هم ریلی و هم جاده‌ای. از شرکت‌های با محوریت ریلی توقع می‌رود که با حمایت راه‌آهن در مبادی ورودی و گمرکات دو خصیصه مهم را داشته باشند؛ یکی در اختیار داشتن نام کاربری و گذرواژه پنجره فرامرسی گمرکی و دوم برون‌سپاری. به دلیل عدم تعامل مناسب راه‌آهن با انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، یک شرکت ریلی در بهترین حالت می‌تواند ریل به ریل را انجام دهد و برون‌سپاری را هم باید پیگیری کند که آیا می‌تواند انجام دهد یا نه و دوم این‌که از آقای آیتی مدیرکل دایره نظارت بر ترانزیت بتواند نامه ترانزیت را بگیرد.

پیشنهاد دیگر من این است که راه‌آهن نسبت به شرکت‌های ریلی که فعال هستند در زمینه صدور پروانه فعالیت سخت‌گیری بیش از حد می‌کند. ضمانت‌نامه، بیمه و... می‌خواهد که البته بخشی از آن حق است و باید پرداخت شود، ولی سخت‌گیری‌های غیرمعمول باعث می‌شود سرمایه‌گذار تمایلی برای حضور در این بخش نداشته باشد و به سمت جاده‌ای برود.

پیشنهاد بعدی من تهیه و تصویب قوانین سهل‌تر برای بیشتر شدن بازبیکران عرصه حمل و نقل ریلی است، تا شرکت‌های نوپا با واگن کمتر بتوانند در این عرصه فعالیت کنند و نکته آخر و مهم‌تر هم ایجاد رگولاتوری در راه‌آهن است. در حال حاضر راه‌آهن هم قانون‌گذار است و هم مجری.