



گفت‌وگویی با دکتر امین پوربخروداری
مدیرعامل شرکت ریل پارس

بررسی عوامل تاثیرگذار در سهم اندک ایران از ترانزیت

شرکت ریل پارس در خرداد ماه سال ۱۳۹۸ با سرمایه‌گذاری مشترک سه شرکت ترکیب حمل و نقل و شرکت راه آهن حمل و نقل که هر دو وابسته به موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن جمهوری اسلامی ایران هستند و همچنین شرکت بهینه ترابری و تاسیس گردید. این شرکت، با هدف تسهیل و توسعه خدمات ریلی بین‌المللی با تأکید بر حمل کانتینری با تأمین بیش از صد دستگاه کانتینر وارد این حوزه شده و اکنون کلیه خدمات حمل و نقل ریلی بین‌المللی اعم از واردات، صادرات و ترانزیت از قلمرو جمهوری اسلامی ایران به سایر کشورهای همسایه را انجام می‌دهد. علیرغم مدت زمان کوتاهی که از تاسیس این شرکت می‌گذرد علاوه بر فعالیت‌های جاری و حمل محمولات جنرال کارگو، تا کنون موفق شده پروژه‌های منحصربه‌فردی را به سرانجام برساند. در خصوص نحوه فعالیت‌های این شرکت و چالش‌هایی که پیش‌رو داشته گفت‌وگویی با دکتر امین پوربخروداری مدیرعامل شرکت ریل پارس داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

موجود در گمرک، وزارت صمت و سایر سازمان‌های ذی‌ربط که تقریباً همگان بر آن نیز واقف هستند، فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی را بسیار سخت و پیچیده نموده است. مشکلات ناشی از تحریم‌ها در خصوص مبادلات مالی و ارزی با طرف‌های خارجی نیز از موضوعاتی است که تأثیر منفی زیادی در فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی داشته و همین امر علاوه بر افزایش ریسک فعالیت در این حوزه، هزینه‌های زیاد و نایجابی را به طرفین تحمیل نموده است. علاوه بر این موارد، رقابت ناسالم بین شرکت‌های فورواردر ناشی از تعدد شرکت‌ها با سایز کوچک و رقابت بیش از حد، بعضاً صاحبان کالا در تصمیم‌گیری خود برای انتخاب فورواردر دچار ابهام می‌شوند. در ارتباط با چالش‌های موجود با راه آهن، می‌توان به عدم تطابق واگن مناسب و در دسترس با کالاهای قابل حمل، عدم دسترسی ریل به بسیاری از چشمه‌های بار، نظام تعرفه‌گذاری نامناسب و همچنین کیفیت پایین خدمات ریلی باری نسبت به جاده اشاره نمود که تمامی این عوامل باعث می‌شود در شرایط بازار، صاحب کالا به صورت پیش فرض بخش جاده را به عنوان گزینه اول انتخاب نموده و در صورت عدم امکان حمل جاده‌ای، گزینه حمل ریلی را بررسی کند. حتی بعضی موارد با توجه به عدم صرفه حمل ریلی

درب نیز با توجه به ماهیت کالا و همچنین عدم اتصال ریلی محل تولید و انبار مشتری از پیچیدگی ویژه‌ای برخوردار بوده است که از اواخر سال ۹۸ تا کنون توسط این شرکت انجام گرفته است. در زمان شیوع ویروس کرونا و بسته بودن مرز جاده‌ای در اوایل سال ۹۹ حمل کالاهای اساسی از جمله مواد اولیه دارویی و غذایی از کشورهای اروپایی مانند اسپانیا، آلمان و ایتالیا به گمرک تهران به صورت کاملاً ریلی و کانتینر نیز توسط این شرکت برنامه ریزی و عملیاتی گردید. حمل بیش از ۱۰۰ دستگاه واگن و کانتینر یخچالی محموله موز از مبدأ مرسین ترکیه به مقصد تهران و منطقه ویژه اقتصادی کاوه و تحویل درب سردخانه صاحب کالا در کوتاه‌ترین زمان ممکن نیز از جمله فعالیت‌های سال گذشته این شرکت بوده است.

شرکت‌های فورواردری با چه چالش‌هایی با صاحبان کالا و راه آهن مواجه هستند؟

در خصوص ارتباط فورواردرها با صاحبان کالا، از آنجایی که فعالیت ما صرفاً حمل و نقل بین‌المللی است، در حال حاضر چالش‌ها عمدتاً به موضوعات گمرکی، ثبت سفارش، اسناد تجاری و حمل مربوط بوده که با توجه به مشکلات موجود و ناهماهنگی‌های ناشی از قوانین و فرآیندهای

لطفاً در مورد شاخص‌ترین فعالیت‌های شرکت ریل پارس بفرمایید.

حمل ۳۲ دستگاه کانتینر ۴۰ فوت در مسیر کریدور شمال-جنوب که برای اولین بار این عملیات از مبدأ هلنسینگی در فنلاند به مقصد نهاوشوا در هند با همکاری چند شرکت لجستیکی از کشورهای روسیه، آذربایجان و هند صورت پذیرفت. شرکت ریل پارس فورواردری مسیر ایران از مبدأ آستارا تا مقصد نهایی در هند را به عهده داشت و با برنامه‌ریزی‌های انجام شده عملیات حمل ترکیبی از آستارا تا رشت به صورت جاده‌ای و پس از انتقال کانتینرها به روی واگن در ایستگاه رشت، تا اسکله شهید رجایی در بندرعباس به صورت ریلی و پس از آن به وسیله کشتی به بندر نهاوشوا انجام گرفت. با توجه به عدم اتصال ریلی مسیر آستارا - رشت و پیچیدگی‌های حمل ترکیبی از لحاظ عملیاتی و گمرکی، انجام حمل ترکیبی در این مسیر از جمله اقداماتی بود که با حمایت راه آهن ج.ا.ا. و همچنین گمرک ایران در کوتاه‌ترین زمان ممکن و به بهترین نحو انجام گرفت. حمل کود مایع اوره آمونیوم UAN، محصول صادراتی پتروشیمی شیراز به آدانا و مرسین ترکیه با استفاده از فلکسی تانک و کانتینر، مخازن پلی اتیلنی و ایزوتانک با بهره‌گیری از واگن‌های ملکی ایرانی از مبدأ تا مقصد نهایی به صورت درب به



می‌رسد. همین امر موجب تحمیل هزینه‌های زیادی تا ۲۰ درصد کرایه حمل گردیده که موجب افزایش هزینه شده و بدین ترتیب یکی از مزایای اصلی کریدور که کاهش هزینه می‌باشد، از بین می‌رود.

عموما کریدورهای تعریف شده بر اساس حمل محمولات کانتینری است. از آنجایی که همواره تأمین بار برگشت در زمان رسیدن محموله و کانتینرها به مقصد یا امکان‌پذیر نمی‌باشد و یا بسیار مشکل و زمان‌بر خواهد بود، به طور کلی تأمین کانتینر به عنوان بزرگ‌ترین مشکل این کریدورها مطرح است. رفع این مشکل تنها در صورت وجود جریان بار و وجود شرکت‌های کانتینری بزرگ که دارای ترمینال کانتینری و دفاتر نمایندگی در مبدأ و مقصد باشند قابل رفع خواهد بود.

عدم نگاه جامع بخش‌های دولتی و افراد تصمیم‌گیر در مذاکرات، توافقات و اجلاس‌های مربوطه معمولاً موجب اخذ تصمیمات نادرست و غیرکارشناسی می‌گردد. با توجه به نیازمندی عملیاتی شدن کریدورها به انواع مدهای حمل و نقل از جمله ریل، جاده و دریا و همچنین اهمیت سایر سازمان‌های ذی‌ربط از جمله گمرک و یا سازمان حفظ نباتات و جهاد کشاورزی، بخش‌های تصمیم‌گیر می‌بایست دانش و نگاه چندوجهی داشته و هنگام تصمیم‌گیری تمامی جوانب عملیات را هم‌زمان در نظر بگیرند.

در بسیاری از موارد عدم امکان رقابت کرایه و زمان حمل ریلی با حمل جاده‌ای در مسیر ایران، موجب عدم استقبال از مسیرهای ریلی در ایران می‌شود.

عدم بازاریابی مناسب که البته با توجه به ترانزیتی بودن موقعیت ایران و عدم دسترسی مستقیم به منشأ بار ایران می‌تواند با رصد

با توجه به موقعیت ایران از لحاظ جغرافیایی و پتانسیل موجود در مسیر کریدورهای مهم بین‌المللی باید نگاهی اجمالی به موضوع کریدورها داشته باشیم.

به طور کلی مزایای اصلی کریدورها شامل:

- زمان حمل کوتاه‌تر نسبت به مسیر سنتی.
- کاهش هزینه حمل نسبت به مسیر سنتی.
- بر اساس توافقات و پروتکل‌های مصوب بین بخش‌های دولتی کشورهای مسیر (مانند راه‌آهن‌ها)، کریدورها معمولاً دارای زمانبندی و هزینه مشخص و از پیش تعیین شده هستند که این امر موجب تسهیل فرآیند اجرا برای فورواردرها و همچنین اطمینان صاحبان کالا می‌گردد.
- به‌کارگیری فورواردرهای شناخته شده و مورد تأیید دولت‌های کشورهای مسیر، موجب افزایش اطمینان صاحبان کالا و حمل ایمن محمولات خواهد بود.

حال باید دید علی‌رغم پتانسیل‌های موجود، اهمیت موضوع و تلاش‌های صورت گرفته به چه دلیل کشورمان در بهره‌مندی از مزایای کریدورهای عبوری از مسیر ایران چندان موفق نبوده و نتایج مورد انتظار حاصل نشده است. می‌توانیم علل عدم تحقق و یا عدم فعال شدن کریدورهای تعریف شده و در کل عدم موفقیت در حوزه ترانزیت در مسیر ایران را در عوامل زیر ببینیم:

شرایط سیاسی به ویژه موضوع تحریم‌ها موجب عدم تمایل بسیاری از صاحبان کالا و یا فورواردرهای خارجی برای استفاده از مسیر ایران گردیده است.

عدم امکان انجام مراودات بانکی با کشورهای دیگر موجب ایجاد محدودیت‌های بسیاری شده و بعضاً به دلیل اجبار به استفاده از روش‌های نامتعارف انتقال پول، ریسک انتقال پول به شدت افزایش یافته و با تأخیر به شرکت فورواردر

چه از لحاظ زمان و چه از لحاظ قیمت، صاحبان کالا از تجارت خود منصرف می‌شوند.

از نظر جناب عالی چه گلوگاه‌هایی بر سر راه حمل ریلی وجود دارد؟

از منظر یک شرکت فورواردری می‌توان چالش‌ها و یا گلوگاه‌های حمل ریلی به ویژه در حوزه ترانزیت را اینگونه برشمرد:

- ۱- تمرکز راه‌آهن بر حوزه‌های فنی و اداری و نداشتن نگاه و تفکر تجاری در سیاست‌گذاری بخش ریلی به ویژه در حوزه بین‌المللی
- ۲- ضعف در بهره‌برداری از مراکز لجستیکی و بنادر خشک
- ۳- مناسب نبودن نرخ و زمان حمل در ریل و نداشتن مزیت رقابتی در مقایسه با جاده
- ۴- عدم وجود شرکت حمل و نقل ریلی بین‌المللی توانمند در سطح جهانی
- ۵- عدم چابکی در تصمیم‌گیری‌ها با وجود بروکراسی متمرکز
- ۶- عدم وجود ناوگان (لکوموتیو و واگن باری مناسب و متنوع)
- ۷- نبود قطارهای باری برنامه‌ای
- ۸- بهره‌وری پایین در صنعت ریلی
- ۹- حمایت ناکافی دولت از بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل ریلی
- ۱۰- عدم شایسته‌سالاری و نظام جانشین پروری در بدنه صنعت حمل و نقل ریلی

در خصوص ترانزیت کالا چه اقداماتی از سوی شرکت صورت گرفته و راه‌آهن ج.ا.ا به عنوان حاکمیت چگونه نقش خود را برای تسهیل ترانزیت ایفا کرده، چه ترانزیت‌های بین‌المللی تا امروز داشته و چه تفاهم‌نامه‌ها و قراردادهایی را برای آینده نزدیک در برنامه کار دارید؟

محمولات عمده بین‌المللی نقش مشاور بازاریابی را برای طرف‌های خارجی ایفا نموده و تسهیلات یا مشوق‌هایی را به منظور جذب بار به ایشان ارائه نماید.

ناکارآمدی‌های داخلی و کرختی نهادهای مسئول در توسعه زیرساخت‌ها، تدوین سیاست‌ها و راهبردها و تنظیم قوانین و مقررات هم در این عدم توفیق نقش به‌سزایی دارد.

در هر حال با توجه به تعدد عوامل و نهادهای تأثیرگذار بر کریدورهای بین‌المللی، بررسی چالش‌ها و مشکلات موجود باید در قالب کارگروه‌های تخصصی و طی مطالعه جامع شامل تمامی عوامل باشد که در همین راستا بررسی و مطالعه سایر کریدورهای بین‌المللی فعال و موفق در دنیا نیز می‌تواند در دستور کار قرار گیرد. مطالعاتی هم که تا کنون در این خصوص انجام گرفته است عمدتاً تک بُعدی و به صورت پراکنده بوده که معمولاً با تغییر مدیران ذی‌ربط نیز به طور ناقص رها شده است.

تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز چه تأثیرات منفی در کار فورواردها ایجاد کرده است؟

با توجه به ماهیت فعالیت کسب و کارهای فعال در حوزه تجارت بین‌المللی از جمله شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، به طور طبیعی موضوع تحریم‌ها تأثیر مستقیم و به‌سزایی بر فعالیت آن‌ها داشته و با توجه به طولانی شدن

زمان تحریم‌ها کل فرایندهای عملیاتی، مالی و ساختاری آن‌ها را دچار تنش و تغییرات اساسی کرده است. بنابراین در این فضای کسب و کاری که هر روز دچار تغییرات است آن هم از نوع تشدید محدودیت، به طور حتم فعالیت بسیار سخت بوده و در نتیجه شرکت‌های محدودی توان تاب آوری و ادامه کار دارند.

در خصوص افزایش نرخ ارز نیز به نظر بنده در کسب و کارهای بین‌المللی تغییرات یکباره و تلاطمات ارزی بیش از موضوع افزایش ارز، آزار دهنده بوده و موجب صدمه به کسب و کار می‌گردد. دلیل آن هم عدم امکان برنامه‌ریزی برای آینده حتی برای یک ماه آینده است. ناگفته نماند است که در کسب و کاری که امکان برنامه‌ریزی در آن وجود ندارد و ریسک معامله به شدت بالا است، چطور می‌توان نه به منظور توسعه، حتی صرفاً برای حفظ وضع موجود هدف‌گذاری نمود. بنابراین در همچنین فضایی موضوعات اساسی شرکت‌ها از جمله نظام بودجه‌ریزی و تدوین برنامه استراتژیک به شکل فعلی مفهوم خود را از دست داده است.

با توجه به تحریم‌ها و وضعیت موجود آینده و چشم‌انداز ترانزیت بین‌المللی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

با وضعیت موجود و همچنین تحولات سریع منطقه واقعاً پیش‌بینی آینده به ویژه در حوزه بین‌الملل که نه تنها متغیرهای آن بسیار بیشتر از حوزه داخلی بوده بلکه ما هم کنترل کمتری روی آن

متغیرها داریم بسیار مشکل است. منتهی به نظر بنده به جهت عدم فرصت سوزی بیشتر، حتی در این شرایط نیز باید تا حدی به آینده خوشبین بود و ضمن کسب آمادگی لازم برای تغییرات و تحولات، با شکار فرصت‌ها تا حد ممکن آینده مناسبی را برای خود رقم بزنیم. در این خصوص اجازه بدهید با ذکر مثالی مرتبط اهمیت موقعیت کشورمان و فرصت‌هایی که می‌توان از آن بهره برد را یادآور شوم.

پس از حادثه اخیر در کانال سوئز اهمیت کریدور شمال و جنوب بیش از پیش افزایش یافته و پیش‌بینی می‌شود سایر کشورها نیز نگاه متفاوتی به این کریدور داشته باشند. به طور حتم با انجام عملیات‌های مشابه به حمل‌کانتینر از مبدأ هلسنکی فنلاند به هند از مسیر ایران که علی‌رغم تمامی مشکلات و چالش‌ها در همین شرایط کنونی صورت پذیرفته است، با افزایش جابجایی حجم بار ترانزیت در این مسیر نه تنها ایران در موقعیت ویژه‌ای از نظر حمل و نقل بین‌المللی در سطح جهان قرار خواهد گرفت بلکه باعث افزایش امنیت و درآمد غیرنفتی برای کشور نیز خواهد شد.

در هر صورت با توجه به اهمیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک پروژه‌های حمل و نقل بین‌المللی، از آنجایی که موقعیت جغرافیایی ویژه کشورمان در محل تلاقی کریدورهای تجاری مهم، این فرصت را فراهم کرده است تا ایران نقش کلیدی در تجارت بین‌المللی ایفا کند، تمامی سازمان‌ها و افراد دخیل در این حوزه به ویژه بخش دولتی لازم است به منظور بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌های آن، ضمن داشتن برنامه‌های جامع، سرمایه‌گذاری مناسبی را نیز در این حوزه داشته





و انتقال آن به مدیران راه آهن به خوبی ایفا کند؟

در ابتدای پاسخ به این سوال بر خود لازم می‌دانم ضمن ارج نهادن به فعالیت‌های انجمن از گذشته تاکنون، از زحمات و تلاش‌های کلیه همکارانم در انجمن تشکر نمایم. با نگاهی به ساختارها و سیاست‌گذاری‌های کلان کشورهای توسعه یافته درمی‌یابیم که عموماً انجمن‌ها، فدراسیون‌ها و سندیکاها به منظور دستیابی به اهداف کلان تشکیل می‌شوند و درصددند تا با همگام سازی اعضای خود، آن‌ها را ذیل منافع مشترک ملی و اهداف کلان اقتصادی درکنار هم قرار دهند. بنابراین انجمن نقش راهبردی داشته و باید از زیرشاخه‌ها و رشته‌های مختلف و متعددی تشکیل شود تا بتواند با نگاهی جامع به اهداف خود دست یابد. از نگاه این جانب اگرچه در چند سال اخیر شاهد فعالیت‌های بسیار ارزشمندی از سوی انجمن حمل و نقل ریلی بوده‌ایم، در حال حاضر این انجمن جایگاه اصلی خود را نزد مجامع رسمی نداشته و آنگونه که باید در فرایند سیاست‌گذاری بخش ریلی نقش خود را ایفا نمی‌نماید. البته ناگفته نماند که این موضوع علاوه بر تلاش خود انجمن، به مقدار زیادی نیز بستگی به حمایت و انعطاف سیاست‌گذار در بخش دولتی دارد. علاوه بر این با توجه به رویکرد این‌گفت‌وگو در راستای حمل و نقل بین‌المللی، مناسب است در راستای نقش راهبردی انجمن به جای خالی کارگروه ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی در انجمن نیز اشاره کنم.

در انتها امیدوارم انجمن بتواند گام‌های مستحکمی در مسیر افزایش بهره‌وری و بهبود حمل و نقل ریلی کشور بردارد.

ایستگاه‌ها و همچنین کمبود لکوموتیو جهت تنظیم واگن خالی به منظور بارگیری و یا واگن باردار جهت تخلیه در مبادی تخلیه و بارگیری از جمله مشکلات تخلیه و بارگیری است. در بعضی موارد وضعیت سیر متناسب با وضعیت تخلیه و بارگیری نیست، به عبارتی در مواقعی با ازدحام واگن هنگام تخلیه و بارگیری مواجه بوده و در برخی از مواقع واگنی جهت بارگیری و یا تخلیه وجود ندارد. علاوه بر آن کافی نبودن تجهیزات تخلیه و بارگیری به خصوص در بعضی از گمرکات و یا عدم وجود تجهیزات و تأسیسات مناسب تخلیه و بارگیری به ویژه برای بارهای فله بعضاً موجب تأخیر عملیات تخلیه و بارگیری و در نهایت موجب توقف واگن‌ها می‌گردد که همین امر موجب تحمیل هزینه به فورواردر برای پرداخت حق توقف و یا تحمیل هزینه به صاحب کالا به جهت پرداخت هزینه انبارداری تا تکمیل شدن تخلیه و یا بارگیری کالاهای اظهار شده می‌شود. تأخیرات از این دست در ایستگاه‌های اصلی مانند بندرعباس و سرخس به شدت اتفاق می‌افتد که علاوه بر تحمیل هزینه موجب نارضایتی صاحب کالا را فراهم می‌آورد. مورد دیگر پیچیده‌تر و زمان‌بر بودن فرایندهای گمرکی در بخش ریل نسبت به جاده است که همین امر نیز موجب افزایش زمان تخلیه و بارگیری می‌گردد. در مجموع طولانی بودن زمان تخلیه و بارگیری باعث کاهش سرعت بازرگانی حمل ریلی و افزایش زمان سیر بار ریلی شده و در نهایت موجب عدم جذابیت حمل ریلی می‌شود.

از نظر جنابعالی انجمن تا چه میزان توانسته نقش خود را در رفع موانع و مشکلات شرکت‌ها

باشند. ما می‌توانیم با داشتن سیستم حمل و نقلی در سطح جهانی و با پیاده‌سازی آن در حوزه ترانزیت در تسهیل تجارت نقش مهمی ایفا کنیم. یکی دیگر از مواردی که به نظرم مغفول مانده و همچنان صنعت حمل و نقل ریلی بین‌المللی در کشور ما از آن رنج می‌برد، نقش سرمایه انسانی در تولید خدمات باکیفیت و به طور اخص نظام شایسته سالاری است. از آنجایی که اصلی‌ترین و ابتدایی‌ترین عامل تأثیرگذار در روابط تجاری بین‌المللی برقراری ارتباط مؤثر و گفت‌وگو با درک متقابل با طرف‌های خارجی است اگر در این بخش به توسعه و موفقیت در سطح جهانی می‌اندیشیم، با توجه به ضعف‌هایی که در این بخش داریم و به راحتی نیز قابل احصاء هستند به طور حتم لازم است در این حوزه تجدید نظر کرده و بسیار جدی‌تر به آن پرداخته شود.

در خصوص ترانزیت بین‌المللی چه چالش‌هایی را با مجموعه گمرک و در مرزها داشته‌اید؟

مسائل اصلی فورواردرها با گمرکات به ویژه گمرکات مرزی شامل تفسیر قوانین، برخورد سلیقه‌ای ناظران و ارزیابان گمرکات با مسائل گمرکی و همچنین قطعی مکرر سیستم‌ها است. در واقع این دست از مشکلات که تقریباً تمامی آن‌ها موضوعی داخلی و قابل حل می‌باشند و ارتباطی با مسائل تحریم و روابط بین‌الملل ندارند، حوزه ترانزیت و حمل بین‌المللی را بیش از پیش دچار مشکل نموده است.

در مبادی تخلیه و بارگیری با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

کمبود خطوط مانوری و ظرفیت محدود