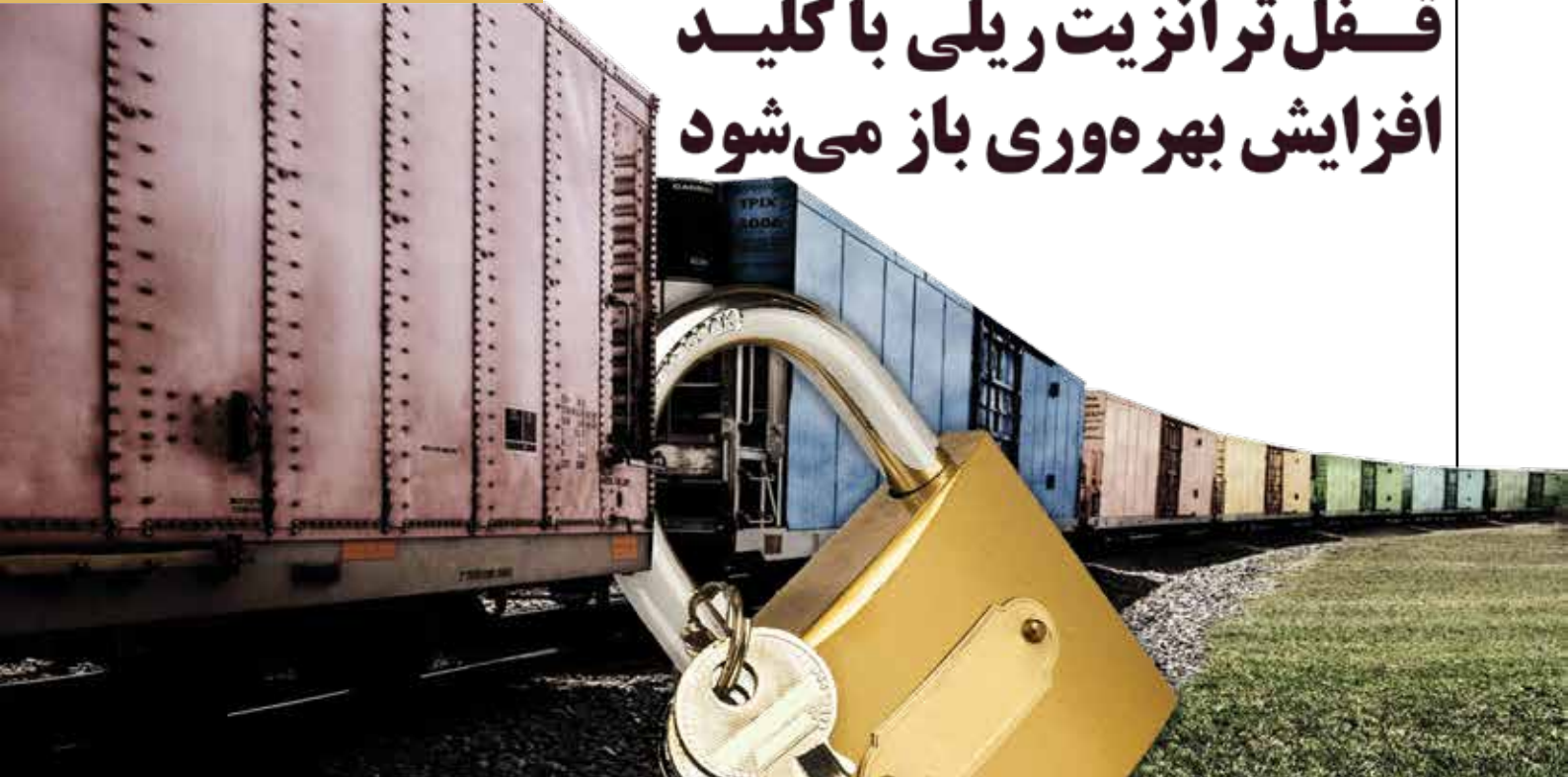


قفل ترانزیت ریلی با کلید افزایش بهره‌وری باز می‌شود



علی ضیایی
مدیر اندیشکده‌ی حمل و نقل ایران



توجه به احداث زیرساخت‌های جدید و تکمیل کریدورها برای توسعه‌ی ترانزیت ریلی بسیار ضروری است. اما ترانزیت ریلی صرفاً با گسترش شبکه و تجهیزیات سخت‌افزاری شکوفا نمی‌شود. «علی ضیایی» مدیر اندیشکده‌ی حمل و نقل ایران در گفتگو با ندای حمل و نقل ریلی، توجه به بهره‌وری را کلید اصلی توسعه‌ی ترانزیت ریلی در کشور می‌داند.

جابه‌جایی بار ترانزیتی از طریق جاده، گاهی اوقات صرفه و توجه اقتصادی ندارد و حاشیه‌ی سود آن بسیار پایین است و حتی گاهی زیان ایجاد می‌کند. ترانزیت ریلی در یک نگاه کلی به دلیل پایین بودن هزینه‌های سوخت و به‌صرفه بودن حق دسترسی، بسیار اقتصادی‌تر است و اقتصاد ملی ما از آن نفع بیشتری می‌برد. اما نکته اینجاست که ترانزیت ریلی باید برای صاحبان بار جذابیت داشته باشد و بتواند نیازهای آن‌ها را به‌طور کامل پوشش دهد. واضح است که ریل ما اکنون این جذابیت را ندارد و ناکارآمد است. می‌دانیم که بهره‌وری شبکه‌ی راه‌آهن ما بسیار پایین است و ظرفیت خطوط راه‌آهن، پوشش و زیرساخت‌های آن از نظر صنعتی، معدنی، انرژی و موقعیت استراتژیک ترانزیتی، با موقعیت و پتانسیل کشور تناسب ندارد. چشم‌اندازی که اکنون در حوزه‌ی ترانزیت ریلی پیش رو داریم، به‌دلیل از دست رفتن فرصت‌هایی که داریم چندان مناسب نیست، اما اگر رویکرد خود را متحول کنیم و روی ترانزیت ریلی به‌عنوان یکی از بهترین ابزارهای توسعه‌ی کشور تمرکز و سرمایه‌گذاری لازم را انجام دهیم، این چشم‌انداز به‌شدت مثبت خواهد بود.

بخش ریلی چه سهمی در ترانزیت دارد و چه چشم‌اندازی پیش روی ترانزیت ریلی کشور است؟

بخش اعظم ترانزیتی که در حال حاضر در کشور ما انجام می‌شود، از طریق جاده است. جاده، سهم اصلی ترانزیت را به این دلیل در اختیار گرفته است که زیرساخت‌های ریلی کشور ما به‌اندازه‌ی کافی توسعه پیدا نکرده‌اند. در واقع نامتوازن بودن شدیدی که در حمل و نقل جاده‌ای و ریلی کشور وجود دارد، فرصت‌های ترانزیتی را از کشور ما سلب کرده است. در صورت سرمایه‌گذاری اصولی و تکمیل زیرساخت‌ها، شاهد منتقل شدن حمل و نقل از جاده به ریل خواهیم بود و مزیت‌های موجود در حمل و نقل ریلی، این مدل از جابه‌جایی بار را برای صاحبان کالا جذاب‌تر خواهد کرد.

بارهای ترانزیتی که اکنون از جاده‌های ما عبور می‌کنند، با تمام تلاش‌هایی که برای ممانعت استفاده از سوخت ارزان انجام گرفته است، بازهم به هر شکل تا اندازه‌ای از یارانه‌ی سوخت بهره‌مند می‌شوند. از نظر اقتصاد ملی،

کشور دچار خسارت می‌شود. این نگاه‌ها باید اصلاح شود و رویکردهای فنی و کارشناسی در حوزه ریلی جایگزین رویکردها و فشارهای سیاسی شود.

پتانسیل حمل‌ونقل ریلی کشور را برای ترانزیت در کریدورهای شمال- جنوب و شرق- غرب چگونه ارزیابی می‌کنید؟

پتانسیلی که ما اکنون در کریدورها داریم، با توجه به بازار و بهره‌وری فعلی بسیار پایین است. در کریدور شمال- جنوب، نهایتاً بتوانیم ۵ میلیون تن ظرفیت بار ترانزیتی را افزایش دهیم و نکته اینجاست که ممکن است همین حد افزایش ظرفیت بار ترانزیتی در این کریدور، به حمل بار داخلی ما صدمه بزند. در کریدور شرق- غرب نیز اکنون در بهترین حالت بین ۳ تا ۵ میلیون تن ظرفیت افزایش بار ترانزیتی داریم. اگر سیستم بهره‌برداری خود را تغییر و بهره‌وری را افزایش دهیم، این ارقام تا ۲۵ میلیون تن هم قابل افزایش است. اما چنین تحولی نیازمند این است که توجه خاصی به مقوله‌ی نرم‌افزار و بهره‌وری صورت گیرد.

در مورد تعرفه‌های ترانزیت ریلی نقطه نظری دارید؟

تعرفه بحث مهمی است و از منظر یک تاجر ترانزیتی، اولین اولویت زمان است و بعد هزینه و امنیت تعیین‌کننده خواهد بود. در راه‌آهن نقطه نظرات متفاوتی درباره‌ی هزینه‌ها وجود دارد و برخی هزینه‌ها مثل تعرفه‌های ترانزیت به‌صورت توافقی بین کشورها تعیین می‌شود. به نظر من هزینه‌ها در حال حاضر تقریباً مناسب است. اما بعضی از فعالان حوزه معتقدند هزینه‌ها بالا است و می‌توان هزینه‌ها را کاهش داد تا بازار رقابتی‌تری را شاهد باشیم. امسال در اردیبهشت‌ماه تعرفه‌ها افزایش داشت و بخشی از فعالان ترانزیتی کشور معتقدند این افزایش مزیت‌های رقابتی را در ترانزیت ریلی کاهش داده است.

آیا فرآیندهای بروکراتیک در حوزه ترانزیت ریلی مناسب است؟

موانع بیمه‌ای و گمرکی و مرزی که در یک جمع‌بندی می‌توان آن‌ها را موانع بروکراتیک نامید، به‌شدت در ترانزیت ریلی دست‌وپا گیر است و این موانع محدود به حوزه ریلی نیست و حوزه‌ی جاده‌ای هم در این زمینه با موانع جدی مواجه است. فرآیندهای گمرکی و مجوزها هنوز در ابتدایی‌ترین روش‌ها انجام می‌شود و عامل زمان و امنیت را تحت تأثیر قرار می‌دهد و کریدورهای ما را از مطلوبیت خارج می‌کند. ما باید به‌سوی کریدور سبز حرکت کنیم که فرآیندها در این مدل به‌شدت تسهیل شود و موانع به حداقل برسد تا بار ترانزیتی با سهولت و سرعت از کشور عبور کند.

چالش اصلی ترانزیت ریلی کشور از نظر شما چیست و چه عاملی موجب می‌شود نتوانیم از همین شبکه‌ی موجود به اندازه‌ی مطلوب استفاده کنیم؟

مشکل اصلی ترانزیت ریلی ما نبود بهره‌وری است. این درست است که ما معضل سخت‌افزار و زیرساخت و تکمیل نبودن کریدورها را داریم. اما نبود بهره‌وری و ضعف نرم‌افزاری و مدیریتی موجب می‌شود از همین شبکه‌ی ریلی و زیرساخت‌هایی که برای آن سرمایه‌گذاری کلانی هم انجام شده است، نتوانیم به‌خوبی استفاده کنیم. بهره‌وری ریلی ما نسبت به میانگین جهانی نصف تا یک‌سوم است و نسبت به کشورهای پیشرفته، وضعیت ما بدتر هم هست. اگر ما در بعضی از خطوط موجود بهره‌وری را به میانگین جهانی برسانیم، به‌مثابه آن است که یک خط ریلی جدید احداث کرده‌ایم. در حوزه‌ی زیرساخت اتصال‌های خوبی داریم و اتصال ریلی شمال و جنوب ما برقرار شده است. اما می‌توانیم اتصال‌های بهتری داشته باشیم. مثلاً اگر شبکه‌ی ریلی ما از غرب دریای خزر و از طریق کشور آذربایجان به روسیه متصل شود، بازار ترانزیتی جدیدی برای ما گشوده می‌شود که فرصت‌های بسیار خوبی برای ما ایجاد می‌کند. ضمناً اگر منطقه‌ی CIS را از طریق راه‌آهن چابهار- سرخس مستقیماً به دهانه‌ی دریای عمان و اقیانوس هند متصل کنیم، بار ترانزیت ریلی فوق‌العاده‌ای را جذب خواهیم کرد. چنین زیرساخت‌هایی می‌تواند به ترانزیت ریلی ما کمک کند. اما به شرط آن‌که روش‌های سنتی مدیریتی و اداره‌ی شبکه را به شیوه‌های نوین تبدیل کنیم و بهره‌وری را افزایش دهیم.

آیا نگاه مسوولان اقتصادی و سیاسی به حمل‌ونقل و ترانزیت ریلی نیاز به اصلاح ندارد؟

دقیقاً ما در همین بحث نیاز به تغییر رویکرد داریم. متأسفانه بسیاری از مسوولان سیاسی و اقتصادی ما دیدگاه صحیحی درباره‌ی حمل‌ونقل ریلی خصوصاً در حوزه‌ی زیرساخت ندارند و با سیاست‌گذاری‌ها یا فشارهای سیاسی، بهره‌وری را از شبکه‌ی ریلی می‌گیرند و سرمایه‌گذاری‌ها در این بخش را به سمت و سویی می‌برند که نه تنها به نفع ترانزیت ریلی نیست، بلکه باعث هدر رفت سرمایه‌ها می‌شود. در حال حاضر بخشی از شبکه‌ی ریلی ما که تقاضای بالایی برای آن وجود دارد و پتانسیل ترانزیتی ما را به‌شدت افزایش می‌دهد، روی زمین مانده است. اما با فشار سیاسیون در نقاطی از کشور شبکه‌ی ریلی توسعه پیدا کرده است که اصولاً برای آن تقاضایی وجود ندارد. در غرب و شمال غرب کشور می‌توان این وضعیت را به‌وضوح دید که فشارهای سیاسی برخی خطوط ریلی را ایجاد کرده، اما این خطوط در بعضی نقاط، مبدأ و مقصد بار و حتی مسافر نیستند. برعکس، در شرق کشور که ما انباشت باری معدنی و صنعتی قابل توجهی داریم، راه‌آهن گسترش مناسبی پیدا نکرده است و بارها روی جاده حمل می‌شود و به ازای هر تن - کیلو متر باری که به‌جای ریل روی جاده حمل می‌شود،