

راهکارهای رفع گلوگاه‌ها و ارتقای بهره‌وری ریلی با توسعه‌ی مشارکت خصوصی

- به‌ویژه با مشارکت و سهامداری عمده‌ی صاحبان بارهای عمده در هر منطقه
- با الزام صاحبان بارهای عمده در توسعه و تعهدات حمل ریلی
- در الزام حداقل سقف توان مالی و اجرایی عوامل و سرمایه‌گذاران.

سید مجتبی نصریان
کارشناس حوزه ریلی



۳) واگذاری هم‌زمان شبکه و ناوگان ریلی هر منطقه؛

- در ابعاد تجاری؛
- با امتیازات بلندمدت زمانی
- با اختیارات برنامه‌ریزی مستقل و تعرفه‌های رقابتی
- با اختیارات و تسهیلات حمایتی از توسعه‌ی شبکه و ناوگان مرتبط.

۴) ایجاد زیرساخت‌های مشارکت و هدایت فعال خصوصی؛

- سازمان رگولاتوری و تنظیم مقررات و تعرفه‌ی ریلی
- سازمان بازرسی فنی و رسیدگی سوانح
- سازمان بیمه‌ی سرمایه‌گذاری‌های ریلی
- سازمان حمایت از فناوری‌های نو و ارتقای ترابری ریلی
- سازمان تأمین بیمه‌ی قراردادهای سرمایه‌گذاری و تأمین تضامین
- بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری‌های توسعه‌ی شبکه و ناوگان ریلی
- کارگروه تخصصی تلفیق و تلخیص و کارآمدی مقررات، ضوابط و رویه‌های بهره‌برداری و پشتیبانی شبکه و ناوگان ریلی
- مراقبت ساختاری از عملکرد، منافع و بهره‌وری خصوصی.

۵) ارتقای مهارت و سطح عوامل ارشد نهادهای دولتی و پیمانکاری

- به‌ویژه مدیران و کارشناسان ریلی، شامل؛
- آموزش گسترده‌ی مفاهیم و ابعاد اجرایی و کنترلی ذی‌ربط (رویه‌ها و ضوابط نوین مدیریت پروژه PMBOK
- الگوهای شناسایی و مدیریت مخاطرات و ریسک‌ها
- مفاهیم و الزامات قراردادهای EPC&F و BOT و BLT
- رویه‌های نوین کنترل کیفیت و واپایش‌های مالی قراردادهای
- آموزش گسترده‌ی اصول مدیریت دعوی و پیشگیری خسارات
- فناوری‌های جدید اجرای ابنیه‌ی فنی خاص
- فناوری‌های جدید نگهداری و بهره‌برداری و تعمیر خطوط
- فناوری‌های نوین نگهداری، تعمیر و بهره‌برداری ناوگان ریلی بار و مسافر.

۶) ارتقای سیستم‌های کاری رایج ترابری ریلی؛

- بازنگری و تدقیق و تطبیق قراردادهای رایج پیمانکاری توسعه و نگهداری شبکه و قراردادهای حمل ریلی و قراردادهای تأمین و توسعه‌ی ناوگان ریلی
- برقراری ضوابط حمایت یکپارچه از سازندگان قطعات و تجهیزات ریلی و زنجیره‌ی تأمین مرتبط.

اقدامات ۲۰ ساله در تشویق و بسط مشارکت خصوصی در ترابری ریلی، عمدتاً به جذب منابع مالی خصوصی به سخت‌افزار حمل ریلی (مالکیت و نگهداری ناوگان ریلی و مسؤلیت تعمیرگاه‌های ناوگان ریلی) معطوف بوده و بالای ۷۵ درصد سرمایه‌ی این مشارکت خصوصی، با تسهیلات حمایتی دولت و بانک‌ها تأمین شده است. ولی بر خلاف تصورات اولیه، به تشکیل شرکت‌های کوچک حمل ریلی و مالکین کوچک و شبه دولتی منتهی شده است. در نبود نظام‌های کارآمد و یکپارچه‌ی تصمیم‌سازی و تخریب زنجیره‌ی تأمین اقلام و تجزیه‌ی سرمایه‌گذاری در مقایسه با شرکت‌های خرده‌پا یا نیمه مستقل ذی‌ربط، موجب افت جدی بازدهی و افت بهره‌وری ملی شده است و در توسعه و ارتقای شبکه‌ی ریلی، صرفاً به واگذاری بعضاً ناموفق چند شرکت اقماری محدود شده و در جذب سرمایه‌ی خصوصی داخلی یا خارجی یا توسعه‌ی خطوط ریلی و ارتقای کیفیت شبکه‌ی ریلی، توفیقی نداشته است.

با توجه به توضیحات فوق و تجارب جهانی، مطالعات متعدد قبلی و نظرات اعلامی کارشناسان ذی‌ربط در رسانه‌های جمعی، به نظر می‌رسد افزایش سهم حمل ریلی، ارتقای بازدهی شبکه و ناوگان ریلی و ارتقای بهره‌وری ترابری ریلی، نیازمند تشکیل کارگروه راهبردی برای تدوین ضوابط و رویه‌های اجرایی و ارتقای کامل راهکارهای کلی ذیل است:

۱) مشارکت فعال شرکت‌های خصوصی، انجمن‌های صنفی و تخصصی ذی‌ربط در تصمیم‌سازی ترابری ریلی؛ علی‌الخصوص؛

- در رویه‌های اولویت‌بندی امور ریلی
- در مدیریت بهره‌برداری و هدایت ترافیکی
- در تدوین و اصلاح ضوابط و تعرفه‌های ریلی
- در اولویت‌بندی و تخصیص منابع مالی و تسهیلات مرتبط
- در انتخاب و ارزیابی و عزل مدیران دولتی
- در اولویت‌بندی طرح‌های ریلی
- در انتخاب و ارزیابی پیمانکاران و سازندگان مرتبط
- در ساماندهی و برقراری مجوزها و شرایط کاهش هزینه‌ها و انتقال فناوری‌ها و ارتقای کیفیت خدمات
- در برقراری ارتباطات فعال با سازندگان و پیمانکاران بین‌المللی
- در نمایندگی ریلی ایران در مراجع جهانی ذی‌ربط
- و نهایتاً در توسعه‌ی نرم‌افزاری و برنامه‌های توسعه‌ی ریلی.

۲) ایجاد و رقابت مشارکت‌های بزرگ خصوصی در توسعه‌ی شبکه و ناوگان ریلی؛