

انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

نخستین گردهمایی ایده های نوین در بخش ریلی مسافری

(متن سخنرانی افتتاحیه)

بنام خداوند جان و خرد کزین برتر اندیشه برنگذرد

با عرض سلام و ادب و خیرمقدم خدمت همه سروران عزیز و ارجمند خانم ها، آقایان و میهمانان گرامی. همچنین خیر مقدم عرض می کنم خدمت قائم مقام محترم شرکت راه آهن، معاونین، مدیران و کارشناسان راه آهن، ریاست و اعضاء هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و کلیه مدیران عامل و فعالین شرکت های خصوصی ریلی.

در ابتدا لازم می دانم مراتب تسلیت خود و کلیه دست اندرکاران این گردهمایی را به دلیل وقوع زلزله منطقه غرب کشور اعلام نموده و برای درگذشتگان این حادثه اجر جزیل و برای بازماندگان صبر و شکیبایی از خداوند متعال مسئلت دارم.

به جرات می توان گفت که ایران جزو کشورهای پیشرو در بکارگیری حمل و نقل ریلی بوده و این مد حمل و نقل همواره خدمات شایانی را در دوران مختلف به کشور داشته است. از دهه ۵۰ میلادی دولت های پیشرو و صاحب فناوری دریافتند که آینده حمل و نقل به شدت به توسعه زیرساخت های ریلی وابسته خواهد بود. ایمنی بالا، مصرف بهینه انرژی، حمل انبوه و تاثیر مستقیم در کاهش قیمت تمام شده کالاها و خدمات انگیزه دولت ها را برای توسعه حمل و نقل ریلی دوچندان نمود. در دهه های اخیر نیز رشد چشمگیر فناوری در عرصه های مختلف یکی از مهمترین محرک ها برای ظهور فناوری های اساسی در حوزه حمل و نقل است. نگاهی به روند این تغییرات فناورانه در گذشته نشان می دهد که در آینده فرایند تغییرات به شکلی فزاینده خواهد بود و چرخه های نوآوری و بهبودهای فناورانه به این تغییرات شتاب بیشتری می بخشند. از طرفی به نظر می رسد امروزه حمل و نقل ریلی بویژه در بخش مسافری در دنیای صنعتی و پیشرفته با عاملی به نام سرعت کاملا مانوس و هم راستا است و توسعه حمل و نقل ریلی بدون توجه به عامل سرعت نمی تواند محرکی مناسب برای رشد و توسعه اقتصادی کشورها باشد. البته در این بین یکی از بارزترین دغدغه های دولت ها در توسعه شبکه ریلی بدون شک تامین هزینه های قابل توجه سرمایه گذاری اولیه برای احداث مسیر و تامین ناوگان ریلی می باشد. بخش مسافری ریلی علی رغم سهم اندک در بازار حمل و نقل کشور اما بواسطه مزیت های چشمگیری که دارد در صورت توجه بیشتر می تواند در مجموع کمک حال اقتصاد کشور در همین دوران بحران محدودیت منابع باشد. جدا از انتظاری که مردم در خصوص توسعه کمی و کیفی بخش ریلی از دولت دارند، فعالین اقتصادی بخش نیز که طی دهه اخیر با انگیزه فراوان در این حوزه مشارکت داشته اند انتظار دوراندیشی کشور در راستای بهبود فضای کسب و کار و توسعه زیربنای حمل و نقل ریلی را دارند.

امروزه دولت‌ها نقشی انکارناپذیر در توسعه پایدار بر عهده دارند. دولت‌ها با بهره‌گیری از ابزارهای قدرتمندی که در اختیار دارند می‌توانند مسیر توسعه را به خوبی ترسیم نمایند. اما استفاده از این ابزارها بایستی در جهت بسط نوآوری و کارآفرینی، افزایش فضای رقابتی و تسهیل حضور حداکثری بخش خصوصی از یک سو و ترویج الگوی مصرف پایدار نزد آحاد جامعه از سوی دیگر باشد. اتخاذ هر نوع سیاستی بویژه در نظامات قیمت‌گذاری که مصرف‌کننده را در مصرف بی‌رویه منابع محدود کشور تشویق نماید نمی‌تواند اهداف توسعه پایدار را محقق نماید. همچنین اتخاذ سیاست‌های بخشی نبایستی در تضاد با اهداف و سیاست‌های کلان کشور باشد. اگر توسعه حمل و نقل ریلی جزو سیاست‌های مهم و حیاتی کشور است همانطور که در ماده ۲۴ سیاست‌های کلی نظام در برنامه ششم توسعه به آن اشاره گردیده، پس بایستی مسولیت‌های حاکمیتی و سیاست‌گذاری کلان نیز در این راستا حرکت نمایند. چرا طی دهه‌های اخیر بخش ریلی نتوانسته است حتی از ظرفیت‌های قانونی در اختیار نیز به نحو مطلوبی در جهت ارتقاء کمی و کیفی بخش بهره‌برداری و چرا سیاست‌گذاری‌های صورت‌گرفته طی سالیان اخیر نتوانسته بخش ریلی را در تحقق اهدافش یاری نماید؟ شاید بتوان اینگونه پاسخ داد که توان و ساختار مدیریتی حمل و نقل ریلی کشور متناسب با انتظارات جامعه نیست. اگر انتظارات مردم و مسولین عالی‌رتبه کشور از حمل و نقل ریلی دستیابی به یک راه آهن مدرن، توسعه یافته، تاثیرگذار در رشد اقتصادی و ارزش آفرین است، پس باید بپذیریم که به ساختاری توانمند، منعطف، پویا و موثر در هر دو طرف دولت و بخش خصوصی نیازمندیم.

سهم بخش مسافری ریلی از مجموع حمل و نقل کشور در این دوازده سال پس از شروع خصوصی‌سازی نه تنها افزایشی نداشته که حتی در مقاطعی نیز روندی نزولی داشته است. از طرفی هرچند عملکرد شرکت‌های حمل و نقل ریلی در این سالها از نظر کمی و کیفی همراه با بهبودهایی بوده است اما تحول اساسی در بخش مسافری ریلی بدلیل ادامه وجود موانع اساسی مشاهده نمی‌شود. همچنان سهم بنگاه‌های شبه دولتی در جابجایی مسافر به مراتب بیشتر از بنگاه‌های کاملاً خصوصی است. عمر ناوگان ریلی بالاست و میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در تامین ناوگان ریلی بویژه در دهه اخیر قابل توجه نبوده است. برخلاف سیاست‌های کلان کشور که همواره اولویت بخش ریلی بر سایر مدهای حمل و نقل را مد نظر قرار داده و تاکید بر رقابتی نمودن بخش ریلی گردیده است، دولت‌ها تلاشی جدی برای حذف و یا متعادل نمودن سیاست‌های جاده‌پسند به نفع بخش ریلی نداشته‌اند. همچنان یارانه غیرمستقیم سوخت به حمل و نقل جاده‌ای پرداخت می‌شود که هفت برابر بخش ریلی سوخت مصرف می‌کند. همچنین پائین بودن سرعت در بخش ریلی عاملی بازدارنده و ضد رقابتی بویژه برای بخش مسافری ریلی است در حالیکه تاکنون اقدام منسجم و موثری در این راستا صورت نگرفته است. این در حالی است که دنیا در توسعه شبکه ریلی سریع‌السیار خود بسیار جدی و موثر عمل می‌کند و حتی همسایگان ما هم در این مسیر توسعه چشمگیری داشته‌اند اما بصورت ویژه طرح‌های راه‌اندازی شبکه سریع ریلی در ایران و در مجموع طرح‌های افزایش سرعت در شبکه ریلی دهه هاست که به نتایج عملی نرسیده است. در نتیجه این شرایط، فضای بخش مسافری ریلی نتوانسته است به سمت رقابتی شدن و ورود سرمایه‌گذاران جدید و توانمند حرکت نماید.

در عین حال این باور عمیق نیز در بین فعالین بخش ریلی وجود دارد که علی رغم تمامی این محدودیت ها همچنان ظرفیت های موثری جهت بهبود کیفی و ارتقاء خدمات در بخش مسافری ریلی در اختیار می باشد. لازمه بالفعل شدن این ظرفیت ها توجه به امر نوآوری و استفاده از راهکارهای خلاقانه توسط دولت و بخش خصوصی در انجام مسولیت های مربوط به خود می باشد. از همین رو ایده برگزاری این گردهمایی در اواسط بهار شکل گرفت و با تعاملی که بین انجمن، شرکت های حمل و نقل ریلی و شرکت راه آهن وجود دارد امید می رود در آینده نیز با قوت بیشتر دنبال گردد. مهمترین هدف از برگزاری این گردهمایی لزوما دریافت ایده های آماده بکارگیری در حمل و نقل ریلی مسافری نبود بلکه جلب توجه شرکت های حمل و نقل ریلی به موضوع مهم ایجاد فرایند توسعه ایده های جدید و ارتباط با محیط های کسب و کار بیرون از بخش ریلی بوده است. با برنامه ریزی کمیته سیاستگذاری گردهمایی و در پی فراخوان صادره از سوی انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی در مجموع تعداد ۲۸۸ ایده توسط دبیرخانه گردهمایی دریافت گردید. از مجموع ایده های دریافتی بترتیب ۴۵ درصد آنها در محور ارتقای کیفی خدمات سفر، ۲۰ درصد در محور راهکارهای افزایش درآمد، ۱۱ درصد در شیوه فروش و کنترل بلیت و مابقی ایده ها در محورهای فناوری های مورد استفاده، محصولات جدید و ارتباط با مشتریان بوده است.

فرایند داوری ایده ها در سه مرحله و با حضور داوران از سه بخش صنعت ریلی، دانشگاه و محیط کسب و کار انجام گردیده است. پس از داوردی مرحله اول ۵۰ ایده برتر به مرحله دوم داوری راه یافته اند و در این مرحله نیز هیئت داوران ۱۵ نفره از صنعت، دانشگاه و محیط کسب و کار تعداد ۱۹ ایده برتر را جهت ارائه شفاهی انتخاب و در مرحله نهایی و پس از پرزنت تمامی ایده ها توسط صاحبان ایده ها، نهایتا ۵ ایده برتر جهت ارائه در گردهمایی امروز انتخاب گردیده اند.

در پایان امید دارم بخش ریلی کشور با تشریک مساعی و همکاری دولت و بخش خصوصی مسیر توسعه را با سرعت بیشتری طی نموده و آینده درخشانی را برای حمل و نقل ریلی کشور با کمک هم بسازیم. لازم می دانم از تمامی دست اندکاران برگزاری این گردهمایی در شرکت راه آهن، شرکت های حمل و نقل ریلی و حمایت کنندگان این گردهمایی شرکت حمل و نقل ریلی رجا و شرکت سفیر ریل آسیا تشکر و قدردانی بنمایم.

با تشکر

مجید بابایی

دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

بیست و نهم آبانماه نود و شش