

فرصت ها در افزایش سهم ریلی در بندر شهید رجایی

سید مرتضی علی احمدی

مدیر کل بازرگانی و بازاریابی راه آهن ج.ا.ا.



و ایجاد پیوند تکمیلی حمل و نقل درب به درب که مصداق بارز آن را می توان به بندر خشک، پایانه های ترکیبی و لجستیک اشاره نمود احساس کمبود می گردد.

وجود زیر ساخت های ریلی مناسب (خطوط قبول و اعزام) و تجهیزات کششی جهت عملیات مانور جهت تشکیل و تنظیم واگنها و توزیع مناسب بر حسب نوع کالا و... در پسا کرانه بندر در قالب نظام برنامه ریزی حمل بار .

نبود شاخص های هدف و شاخص های KPI ریلی در بندر شهید رجایی جهت ارزیابی عملکرد در سطح وزارتخانه (شورای عالی هماهنگی ترابری) و تنظیم برنامه تجاری و عملیاتی در سطح سازمان

منطقه بندر شهید رجایی نیز توجه نمود.

بنابراین بنده دلایل اصلی در تثبیت سهم حمل و نقل ریلی که با عنایت به تلاش های همه جانبه ۲ سازمان بندر و دریانوردی و شرکت راه آهن ج.ا.ا و حتی مساعدت های اداره کل گمرک شاهد رشد مناسب و قابل انتظار نبودیم را می توان به عوامل زیر دسته بندی نمود.

عدم سیاست گذاری دولت و ارائه تسهیلات و سیاست های تشویقی برای بخش غیر دولتی و سازمان های حاکمیتی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، سازمان بندر و دریانوردی و شرکت راه آهن ج.ا.ا) در پایانه های ترکیبی به عنوان حلقه اتصال حمل و نقل ترکیبی

می شود تعریف یک زنجیره و حلقه های متصل بهم جهت اجرای یک عملیات تجاری مناسب با لحاظ یک قیمت مناسب حمل و نقلی از مرحله تقاضا (تحویل) و تا مرحله تحویل به مقصد برای تولید کننده یا صاحب کالا و در نهایت مصرف کننده نهایی در سرزمین داخل و یا رقابت در منطقه فروش است.

بنابراین بصورت خاص برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی فقط توجه به منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی (ذی نفع حاکم بر آن سازمان بندر و دریانوردی) در بندر شهید رجایی کافی نیست و لازم است علاوه بر مسایل داخلی بندر شهید رجایی و ذی نفعان مرتبط با زنجیره تامین به شرایط پسا کرانه

سوالی که همیشه در بین صاحب نظران حمل و نقل همیشه مطرح است که چرا سهم حمل و نقل ریلی و با اولویت حمل کانتینر در بندر شهید رجایی پایین است؟ این سوال به دنبال سوال اساسی تری در سطح کلان تر که چرا سهم حمل و نقل ریلی در حمل و نقل زمینی پایین است همیشه سالیان سال است که مطرح است .

اساس پایین بودن سهم حمل و نقل ریلی در بندر و بالاخص در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی نبود یک ابزار اساسی جهت تنظیم چرخه حمل و نقل ریلی یعنی مبحث ایجاد یک زنجیره تامین واقعی به نام لجستیک است. وقتی مبحث لجستیک مطرح



برنامه‌ای، شرکتهای حمل و نقل ریلی با تامین ناوگان باری آماده بکار و صاحبان کالا از بعد ایجاد ظرفیت‌های مناسب در مقاصد تخلیه از بابت تجهیزات و امکانات تخلیه متناسب با ظرفیت بارگیری. البته همانطور که در بند ۱ اشاره گردید نقش دولت در ایجاد مراکز پایانه‌های ترکیبی و خارج کردن حمل و نقل زمینی از حالت نقطه به نقطه به حالت پایانه‌هایی در مراکز مهم اقتصادی و جمعیتی نیز خیلی مهم است. بنابراین توجه به مقاصد و شرایط پس کرانه بندر نیز از اهمیت بالایی برخوردار است.

در آخر ابزارهایی که می‌تواند ما را در موارد فوق و بهبود وضع موجود تقویت کند ایجاد مدیریت متمرکز سبد واگن پول و ایجاد یک فورواردر تخصصی ریلی (واگذاری کل فعالیت تخلیه و بارگیری به یک پیمانکار قوی) و حتی ایجاد شرکتهای تخصصی لجستیک (البته با تعیین شرایط صدور مجوز) در سطح بندر شهید رجایی و کشور باشد. تنوع شرکتهای حمل و نقل ریلی و بی‌برنامگی در ارائه خدمات به صاحبان کالا از جمله دلایل عمده در عدم موفقیت جلب رضایت مشتریان ریلی در بندر می‌باشد.

ایجاد بار نامه سراسری که نقش تسهیل کننده در عملیات و خروج بار ریلی از بندر و ترخیص کالا در مقصد با داشتن شرایط گمرک تخصصی در منطقه (محوطه گمرکی)، ایجاد مدیریت متمرکز خدمات باری (واگن پول) و افزایش ظرفیت خطوط ۲ محوطه کانتینری ریلی و ایجاد یک نظام برنامه‌ای با ۲ محوطه مذکور از جمله دلایل اصلی جهت بهبود وضع موجود است.

به مناطق پس‌کرانه به حداقل خود برسد.

نکته مهم دیگر در بهبود و ارتقا سطح خدمات در بندر شهید رجایی و حتی خارج از منطقه که می‌تواند شرایط بهبود شیوه‌های حمل و نقل (ریل / جاده) را تحت تاثیر قرار دهد ایجاد یک سیستم یکپارچه اتوماسیونی در مدیریت هوشمند توزیع ورود و خروج کالا و ناوگان ریلی و جاده است که با اتصال به سازمانهای تخصصی برنامه جاده و ریل و گمرک می‌توان یک حمل نامه سراسری را انتظار داشت.

۳ ذی نفع دیگر در این جریان در جهت بهبود عملکرد و افزایش سهم حمل و نقل ریلی از توجه ویژه‌ای برخوردار هستند ابتدا شرکت راه آهن ج.ا.ا با ایجاد ظرفیت زیر ساخت در مسیرهای منتهی به بندر شهید رجایی و ایجاد ظرفیت قطارهای

بر پایه رقابت بازار و کاهش قیمت تمام شده حمل طراحی شود تا با استفاده از متدها و تکنولوژی‌های مدرن و تخصصی روز (تجهیزات و امکانات) در عملیات بارگیری و تخلیه، شرایط منطقه بندر شهید رجایی به عنوان یک تسهیل کننده در انتقال عملیات بار به پس کرانه بتوان به سوال دیرینه دلایل کاهش سهم ریل پایان داد.

جایگاه سازمان بندر و دریانوردی در اجرای اقدامات فوق به عنوان یک سازمان با نگاه ملی در کنار خدمات بنگاه داری حائز اهمیت است و سازمان مذکور می‌تواند با این رویکرد که بتواند شرایط رقابتی و جذب بازار در منطقه را چنان برای مشتریان و صاحبان کالا جذاب و ملایم نماید که قیمت تمام شده حمل از بابت ارائه خدمات لجستیک در بندر را از طریق انتقال سریع بار

بندر و دریانوردی و شرکت راه آهن ج.ا.ا جهت تحقق هدف کمی و کیفی تصویب و ابلاغ شده.

در جریان بندهای فوق ذی نفعانی نظیر گمرک، سازمان قرنطینه، بهداشت و استاندارد نیز در جهت هم افزایی سیاست افزایش سهم ریلی لازم است دستورالعمل‌ها، روش‌ها و رویه‌های جاری خود را برای بهبود فرآیندهای ریلی اصلاح و یا بصورت تخصصی تنظیم و ابلاغ نمایند.

وجود یک طرح جامع توسعه بندر شهید رجایی با رویکرد تقاضای بازار منطقه (ورودی، خروجی و ترانزیت) و بر اساس ریل پایه و یا متناسب با هدف تعیین شده کمی (مثلاً سهم ۴۰% ریل در بندر شهید رجایی بابت کانتینر، فله مایع و خشک و جنرال کارگو) الزامی به نظر می‌رسد اجرای طرح توسعه ریلی لازم است