

گفتگو با فرهنگ طلوعی، رییس کارگروه واگن‌های لبه بلند:

## افزایش بهره‌وری، عامل مهم توسعه حمل و نقل ریلی

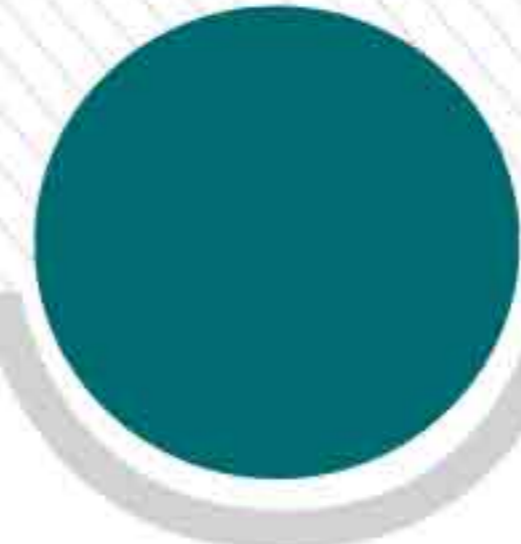


ها و خروجی بخش، برقرار گردد. توسعه شبکه ریلی برای دسترسی حداکثری بار، کلید باز شدن قفل ترانزیت کشور و رسیدن به سهم بهینه بار و مسافر ریلی در بازار داخلی و بین‌المللی، افزایش بهره‌وری برای اقتصادی کردن هرچه بیشتر شبکه ریلی است، با این نگاه به افزایش سهم بار و مسافر در حمل و نقل ریلی به ترتیب به ۳۰ و ۱۸ درصد در افق سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ خواهیم رسید

برای توسعه حمل و نقل ریلی از بخش خصوصی به درستی استفاده نمی‌شود و در راستای سیاست‌های ابلاغی رهبر معظم انقلاب، اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی بویژه در بخش حمل و نقل ریلی از سرعت قابل ملاحظه‌ای برخوردار بوده است و انتظار می‌رفت تا امروز شاهد رشد قابل توجه و پایداری در این حوزه باشیم، اما در عمل و با تکیه بر شاخص‌های بخش حمل و نقل نمی‌توان چنین سرنوشتی را متصور شد، در این خصوص نشست با مهندس فرهنگ طلوعی، رییس کارگروه واگن‌های لبه بلند داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

حمل و نقل ریلی در کشور با مشکلات بسیاری مواجه است، کلید باز شدن قفل توسعه حمل و نقل ریلی و رسیدن به سهم بهینه بار در بازار داخلی و بین‌المللی، افزایش بهره‌وری برای اقتصادی کردن هرچه بیشتر شبکه ریلی است. حمل و نقل به عنوان یک پدیده اجتماعی و تأثیرات متقابل آن در مقولات اقتصادی، امری جدائی‌ناپذیر محسوب می‌شود، همانطور که می‌دانیم بالغ بر ۱۰ درصد تولید ناخالص داخلی کشورها به بخش حمل و نقل اختصاص داشته و در اغلب کشورها قریب به ۲۰ درصد هزینه‌های خانوار را بطور مستقیم و غیرمستقیم مقوله حمل و نقل به خود اختصاص داده است، رشد فزاینده برنامه‌ها و طرح‌های توسعه شبکه حمل و نقل در اکثر نقاط دنیا حکایت از اهمیت و جایگاه حمل و نقل در توسعه اقتصادی کشورها دارد، با این نگاه بایستی بپذیریم که اعمال سیاست‌ها و برنامه‌های کلان کشور در مقوله حمل و نقل نبایستی خارج از چارچوب‌های اقتصادی و سازوکارهای مبتنی بر بازار باشد، چراکه در غیر اینصورت نمی‌توان انتظار داشت روابطی منطقی بین نهاد





## در ابتدا جنابعالی مختصری از مفاهیم کلی بهره وری و شاخصهای بهره وری با نگاهی خاص به حمل و نقل بار توضیح دهید؟

بهره وری استفاده بهینه از زمان، امکانات، سرمایه و سایر نهاده های موجود در راستای تحقق اهداف سازمان می باشد که با نسبت خروجی به ورودی نشان داده می شود. از جنبه دیگر بهره وری به معنایی کارایی و اثربخشی بصورت همزمان و توأمان می باشد.

شاخصهای بهره وری از نظر نوع فعالیت به دو بخش "شاخصهای بهره وری عمومی" و "شاخصهای بهره وری اختصاصی" تقسیم می شوند.

شاخص های عمومی بهره وری در تمامی فعالیتها دارای مفهوم یکسان بوده و در بررسی های تطبیقی قابل استفاده می باشند. شاخص های بهره وری عمومی شامل بهره وری نیروی کار، سرمایه، انرژی و کل عوامل تولید و... می باشند.

شاخص های بهره وری تخصصی شامل شاخص های اختصاصی بخش ذیربط می باشد که جزئیات وضعیت بهره وری نهاده های تخصصی در آن بخش را تبیین می کند. شاخص های اختصاصی در بخش مورد مطالعه مفهوم داشته است.

همان بخش و در قالب زمان و مکان می تواند مورد مقایسه تطبیقی قرار گیرد.

از جمله مهمترین شاخصهای اختصاصی بهره وری در بخش حمل و نقل بار ریلی می توان به: بهره وری واگنهای باری، متوسط سرعت سیر واگنهای باری، بهره وری لکوموتیو، نسبت تن-کیلومتر بار به طول خطوط اصلی، نسبت تعداد واگن باری به طول خطوط اصلی اشاره نمود.

## ضرورت و اهمیت بهره وری در حمل و نقل ریلی چیست؟

اهمیت بهره وری در همه حوزه ها از جمله در بخش ریلی کسب

منافع اقتصادی بالاتر با منابع مشخص است. لیکن در بخش ریلی از آن جهت اهمیت بیشتری دارد که افزایش بهره وری منافع اجتماعی قابل توجهی نیز به همراه دارد. به عبارت دیگر افزایش بهره وری در بخش ریلی به معنای جذابیت بیشتر بخش جهت سرمایه گذاری توسط بخش خصوصی و به تبع آن ایجاد ظرفیت مناسب جهت انتقال بار از بخش جاده ای به بخش ریلی است. این انتقال بار به معنای کاهش قابل توجه میزان تصادفات جاده ای، کاهش مصرف سوخت، کاهش آلودگی محیط زیست، کاهش ترافیک جاده ای، کاهش شدید هزینه نگهداری جاده ها و... می باشد که منافع آن عاید کلیه آحاد جامعه نیز می شود.

## کشور ما در بخش حمل و نقل بار توسط ریل در خصوص بهره

## وری در مقایسه با کشورهای همسایه چه جایگاهی دارد؟ بهره وری خطوط ریلی ایران در حمل بار فاصله زیادی نسبت به کشورهای مشابه دارد، چه عواملی موجب این عقب ماندگی است؟ آیا زیرساخت در این عقب ماندگی تاثیر گذار بوده یا فقدان مدیریت صحیح موجب عقب ماندگی بهره وری شده است؟ آیا تجربیات کشورهای که دارای بهره وری بالا هستند به کار برده می شود؟

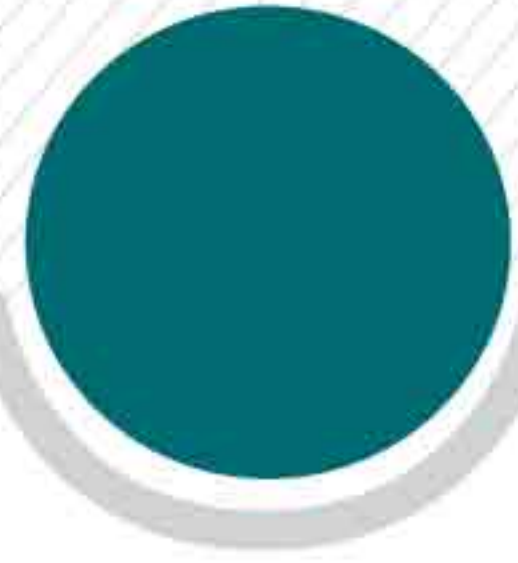
الیه چنانچه بر اساس شاخصهای بهره وری بخواهیم بررسی نماییم در برخی شاخصهای مهم مانند سرعت سیر واگنها، بهره وری خطوط مناسب نمی باشد. به طور مثال میزان شاخص بهره وری خطوط در سال ۲۰۱۶ در ایران به ازاء هر کیلومتر ۶۸۰۰ قطار-کیلومتر بوده

در حالیکه در قزاقستان این شاخص عدد ۸۱۰۰ قطار-کیلومتر را نشان می دهد و متوسط جهانی این شاخص نیز حدود ۱۰,۰۰۰ قطار-کیلومتر می باشد.

برخی شاخصها نیز گویای بهره وری مناسب کشور در مقایسه با کشورهای در حال توسعه و کشورهای همجوار می باشد. به طور مثال در ایران شاخص تن-کیلومتر به واگن باری در سال ۲۰۱۴ به میزان ۱,۰۷۷,۰۰۰ تن کیلومتر برای هر واگن بود در صورتیکه برای ترکیه این عدد حدود ۶۰۰,۰۰۰ تن کیلومتر برای هر واگن بوده است. حتی این شاخص در سال ۲۰۱۴ در ایران نسبت به آلمان با رقم حدود ۸۰۰,۰۰۰ تن-کیلومتر بهتر است. شاخصهای دیگری چون نسبت واحد حمل به طول خطوط اصلی، نسبت تعداد واگن به خطوط اصلی







نیز از وضعیت مناسب برخوردار است.

در بخش زیرساخت متاسفانه آمار و ارقام گویای شرایط مناسبی نمی باشد. بطوریکه نسبت طول خطوط به مساحت کشور در سال ۲۰۱۶ رقم ۰,۰۵۲ می باشد، این رقم در کشورهای پاکستان و ترکیه به ترتیب ۰,۰۱ و ۰,۰۱۴ می باشد. در آلمان این شاخص عدد ۰,۰۹ را نشان می دهد.

بدیهی است در بخش زیرساخت با توجه به وسعت سرزمینی ایران میزان خطوط ریلی بویژه با تمرکز بر خطوط آنتی و دوخطه نمودن برخی مسیرهای استراتژیک بایستی افزایش یابد.

بخش ریلی ایران در حال حاضر در بخش نیروی کشش دچار کمبود می باشد. همچنین امکان ایجاد بهبودهای قابل توجه در بهره

برداری از ظرفیت شبکه موجود و نیز لکوموتیوها و واگنها وجود داشته و راه آهن بایستی به عنوان بهره بردار خطوط و متولی و مجری سیر و حرکت، از سیستمهای نرم افزاری پیشرفته جهت بهبود سرعت سیر استفاده نماید.

متاسفانه راه آهن ج.ا.ا در استفاده از تجارب کشورهای موفق در بخش ریلی، نگاه حاکمیتی نداشته و عدم برخورداری از این نگاه و جایگزینی آن با نگاه تجاری، موجب شده است الگوبرداریها موفق نبوده و بهینه کاوی انجام شده تحت تاثیر این نگاه انجام پذیرد. این درحالیست که استفاده از تجارب موفق کشورها بویژه در حوزه های نرم افزاری و مدیریتی و پیاده سازی آن بر اساس شرایط بومی بخش راه آهن ایران، می تواند راهگشا بوده و موجبات افزایش بهره وری را فراهم سازد.

### چه راه کارهایی در ارتقاء بهره وری در بخش حمل و نق ریلی در خصوص بار وجود دارد؟

به طور کلی عوامل موثر بر بهره وری در سه حوزه عوامل سخت افزاری، نرم افزاری و مغز افزاری (منابع انسانی) قابل تقسیم می باشند و بخش ریلی نیز از این امر مستثنی نمی باشد.

به طور خلاصه می توان گفت: در بخش سخت افزاری با ایجاد زیرساختهای شبکه ریلی بویژه در مسیرهای استراتژیک باری و اتصال سرچشمه های بار به ریل سراسری، ایجاد زیرساختهای تخلیه و بارگیری، ایجاد تسهیلات حمل و نقل ترکیبی، افزایش تعداد لکوموتیوها.

در بخش نرم افزاری با هوشمندسازی و سیستمی کردن سیر و حرکت قطارها، سیستمی نمودن تخصیص واگنها و لکوموتیوها

و ردیابی آنلاین واگنها. در بخش مغزافزاری با تغییر نگرش راه آهن ج.ا.ا ایران و برون سپاری فعالیتهای تصدی گرایانه به بخش خصوصی و تمرکز بر نقش حاکمیتی، ایجاد شرکتهای توانمند خصوصی، آموزش هدفمند منابع انسانی و آشنایی آنها با دانش روز حمل و نقل ریلی، تعیین فرمولهای انگیزشی برای کارکنان راه آهن با نگاه افزایش بهره وری بخش.

### شرکت ها چگونه می توانند از امکانات در بازار سرمایه استفاده کنند؟

شرکتها می توانند با ورود به بازار سرمایه از مزایایی چون انواع روشهای تامین مالی مانند اوراق مرابحه، اوراق اجاره، اوراق استصناع و... بهره مند شوند. این موضوع بویژه در شرایط حال حاضر ایران که صنعت بانکداری دچار مشکل شده و کمتر امکان ارائه تسهیلات دارد حائز اهمیت است. علاوه بر این ورود به بازار سرمایه می تواند باعث افزایش ارزش شرکت در بازار شده و به تبع آن برای سهامداران ارزش افزوده به همراه داشته باشد. همچنین شفافیت در عملکرد و حسابهای مالی شرکت نیز می تواند موجب افزایش انضباط مالی شرکتها شود.

### انتظارات شرکت های واگن دار باری در چه زمینه هایی خلاصه می شود؟

انتظار از راه آهن ج.ا.ا این است که در بخشهای سخت افزاری، نرم افزاری و مغزافزاری موثر بر افزایش بهره وری با چابکی و جدیت بیشتری عمل نماید.

انتظار از شرکتهای بخش خصوصی مالک واگن نیز این است با تعامل بیشتر با یکدیگر از منافع بخش ریلی در مقابل جاده ای و نیز بعضا صاحبان کالا بیشتر حمایت نموده و با نگاه مطالبه گرانه و معقولانه به راه آهن ج.ا.ا، در پیشبرد اهداف ملی موثرتر عمل نمایند.

