

گفتگو با مهدی صفری مقدم
مدیرکل دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی:

لجه‌سازیک بدون تبادلات مالی بی معناست

الهام زرقانی



دانست و مدیریت زنجیره تامین تجمعی مدیریت همه این فعالیت‌ها از نقطه آغازین تا نقطه پایانی است. مهم‌ترین مسئله در میان صاحبان کالا و فعالان زنجیره تامین در حوزه لجه‌سازی، کاهش هزینه‌های مترتب بر فعالیت‌های لجه‌سازیک و به تبع آن کاهش هزینه‌های زنجیره تامین است. امروزه در جهان بهترین نوع زنجیره تامین از نظر هزینه، تمرکز فعالیت‌های مرتبط با تجمعی و توزیع در یک محل است که هزینه‌های حمل و نقل، انبارداری و کنترل وجود جابجایی موجودی را به دلیل ایجاد مقیاس کاهش می‌دهد. بنابراین وجود مرکزی که این گونه خدمات را ارائه کنند با ایجاد تمرکز، صرفه ناشی از مقیاس و ارائه تخصصی خدمات با کیفیت بالا می‌تواند دغدغه کاهش هزینه صاحبان کالا را کاهش دهد. با توجه به تمامی مواردی که در رابطه با لجه‌سازیک به صورت مختصر ارائه شد متساقته در کشور ما با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی که دارد بهره کامل از این موقعیت خاص صورت نگرفته و کشور ما در بحث لجه‌سازیک سال‌ها عقب مانده است و این عقب ماندگی به دلیل عدم وجود متولی در این حوزه بوده که البته با تلاش بسیار تقریباً در دو سال گذشته پس از آنکه معاونت حمل و نقل در وزارت راه شکل گرفت بحث لجه‌سازیک بصورت جدی تر مورد توجه قرار گرفت. بخشی نیز برای برنامه‌ریزی در رابطه با لجه‌سازیک در نظر گرفته شد تا با انجام مطالعات لازم مشکلات شناسایی شود، در همین خصوص انجمن صنفی گفتگویی با مهدی صفری مقدم، مدیرکل دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی داشت که به آن می‌پردازیم:

لجه‌سازیک، فرآیند برنامه‌ریزی، اجرا و نظارت بر خدمات و اطلاعات مرتبط با حمل و نگهداری کالا از مبدأ تا مقصد و با هدف تامین نیاز مشتری در کمترین زمان و هزینه ممکن با کیفیت بالا می‌باشد. مهم‌ترین عامل رقابت صنایع، تولیدکنندگان و ارائه‌کنندگان خدمات، هزینه‌های موجود در زنجیره‌های تامین است. صاحبان کالا و مدیران زنجیره‌های تامین تلاش‌های گسترده‌ای در جهت کاهش این هزینه‌ها صورت می‌دهند. از جمله این تلاش‌ها انجام مطالعات برنامه‌ریزی لجه‌سازیک و حمل و نقل است و در این میان، مطالعات کاربری زمین در برنامه‌ریزی حمل و نقل و طراحی مکانی شبکه حمل و نقل نقش ویژه‌ای دارند. محل قرارگیری نقاط تولید و جذب سفر در زنجیره‌های تامین و همچنین مسیرهای ارتباطی آنها از مهم‌ترین ورودی‌های هر پروژه برنامه‌ریزی در زمینه لجه‌سازیک و حمل و نقل است. ایجاد نقاط خاص لجه‌سازیکی با هدف تجمعی فعالیت‌های لجه‌سازیک، تخصصی‌سازی و افزایش کیفیت و گستره خدمات لجه‌سازیک از جمله موارد مهم است. این نقاط که با انواع و عنوانین مختلفی در جهان شناخته می‌شوند در واقع ارائه خدمات عمومی لجه‌سازیک و خدمات ارزش افزوده به جریان‌های کالا را بر عهده دارند. اما انواع خدماتی که در آنها ارائه می‌شود، انواع دسترسی‌های حمل و نقلی و سطح عملکردی این مرکز در مفهوم، نام و تعریف هر نوع از مرکز تاثیرگذار است. عملکردهای کلی لجه‌سازیک را می‌توان شامل حمل و نقل، انجام مطالعات لازم مشکلات شناسایی شود، در همین خصوص انجمن صنفی گفتگویی با مهدی صفری مقدم، مدیرکل دفتر طرح جامع و مدل‌های مدیریت سفارش‌ها، خدمات مشتریان، بسته‌بندی و لجه‌سازیک معکوس

جانب‌الی تعریف جامعی از لجستیک بفرمایید و اینکه لجستیک در ساختار اقتصادی و تولیدی ما چه جایگاهی دارد؟

مجموعه خدماتی که شامل حمل کالا و نگهداری کالا تا فرایندهای پشتیبانی و ارزش افزوده است می‌تواند

به پشتیبانی صاحب کالا و تجار کمک کند تا فرایندهای تامین کالا را تسهیل کند که این روند مجموعه‌ای از فعالیت‌های لجستیکی است. آنچه که ما در

حوزه لجستیک دنبال می‌کنیم آن است که بتوانیم شبکه‌ای را در کشور

ایجاد کنیم تا هزینه‌های حمل و نقل را در اشل ملی کاهش دهیم و در هزینه‌های حمل و نقل صرفه جویی داشته باشیم و به حالت بهینه بررسانیم. برای رسیدن به کمترین هزینه‌ها برای کل تبادلات کالا در کشور نیاز به افزایش

سهم حمل و نقل ریلی در مسافت‌های طولانی است و همچنین بررسی سهم بهینه راه آهن است، در این صنعت،

مدل‌هایی طراحی شده بر اساس تناژ و تن کیلومتر و سهم مورد نظر مشخص شده است. در شرایط فعلی و طی سناریوهایی که برنامه ریزی

شده مشخص شده چه سهمی برای حمل و نقل ریلی، با توجه به وسعت و پهناوری کشور می‌تواند بهینه باشد.

ما به صورت خلاصه با نگاهی که به بحث لجستیک داریم قصد داشته بتوانیم در هزینه‌ها صرفه جویی داشته باشیم و مجموع هزینه‌های تبادل کالا در کشور را به سطح بهینه بررسانیم و بر اساس آن مزیت‌هایی برای کشور

ایجاد کنیم تا در تبادلات فرامی‌بتواند نقش پرنگ تری را ایفا کند و از این محل فرصت درآمدزایی برای کشور

را بتوانیم تقویت کنیم، بنابراین بحث ما آن است که در سطح ملی بتوانیم

شبکه را بهینه کنیم و با فرستادن بارها در مسافت طولانی به سمت حمل ریلی در هزینه‌ها صرفه جویی داشته باشیم که بخشی از این هزینه‌ها را

صاحب کالا می‌دهد و بخشی دیگر در قالب سوبسید، دولت پرداخت می‌کند، هدف ما کاهش مجموع هزینه‌ها در

سطح ملی است تا بتوانیم این صنعت را بهینه کنیم. در سطح فرامی‌با ایجاد این شبکه می‌توانیم با هزینه کمتر، بار را منتقل کنیم و همچنین نسبت به کشورهای دیگر سهم خود را برای ایفای نقش جدی تری افزایش دهیم، این نگاه ما در مجموعه وزارت راه و شهرسازی به حوزه لجستیک است.

چه اقداماتی برای آسیب‌شناسی و رفع موانع سر راه حمل و نقل و لجستیک کشور انجام شده است؟

بخشی از موانع می‌تواند سخت افزاری و بخشی دیگر می‌تواند موانع نرم افزاری باشد، وضع ما در بخش سخت افزاری نسبتاً وضع مناسب تری است و علاوه بر تصوری که وجود دارد زیرساخت‌های کشور مازیرساخت‌های نسبتاً خوبی نسبت به کشورهای منطقه و رقیب است، اگرچه زیرساخت‌های حمل و نقل ترکیبی نسبت به کشورهای رقیب توسعه پیدا نکرده است یعنی مشکل ما در بخش سخت افزاری زیرساخت‌های حمل و نقل ترکیبی است که مراکز لجستیک یکی از عده ترین این زیرساخت‌ها هستند و همچنین ما در حوزه فناوری‌هایی که بتواند هزینه حمل و نقل ترکیبی را کاهش دهد و مدیریت را آسان کند تا صاحب کالا و فعالان اقتصادی از حمل و نقل ترکیبی استفاده کنند کمتر کار کرده ایم، عده مشکل ما در بخش زیرساختی و سخت افزاری و زیرساخت‌های حمل و نقل ترکیبی است، اعم از مراکز لجستیک، تکنولوژی‌هایی که تسهیل کننده حمل و نقل ترکیبی هستند، در بخش نرم افزاری مشکلات بیشتر است. یکپارچه نبودن فرآیند اسناد و گردش اطلاعات که در این بخش باید بین مدهای مختلف و بازیگران مختلف رخ دهد، از فرآیند مدهای مختلف حمل و نقل گرفته تا سازمان‌های ذیربسط مثل گمرک یا بخش‌های وزارت صمت که مربوط به اینبارها و ستاد مبارزه با قاچاق کالا است. یکپارچه نبودن فرآیند اسناد باعث می‌شود کار به مراتب سخت تر شود و نتوانیم از مزیت‌های لجستیکی مورد نیاز بهره مند شویم، در این

بخش باید بحث‌های هوشمند سازی و یکپارچه سازی به صورت جدی تر دنبال شود. بخش دیگر موضوعاتی هستند که تضاد منافع در سیاست گذاری‌ها را ایجاد می‌کنند. لجستیک و ترانزیت موجبات رقابت در مقابل کشورهای دیگر را مهیا می‌کند و ریسک در حوزه لجستیک یا بخش‌های خصوصی را افزایش می‌دهد. عده مشکلات ما در بخش نرم افزاری در رتبه RBR است در این سال‌ها مشکلات سخت افزاری کمتر بوده و در این بخش به نسبت اوضاع بهتری وجود داشته است.

چه راهکارهایی در راستای پیشرفت و توسعه لجستیک در کشور وجود دارد و برای توسعه لجستیک در ایران چه میزان از تجربیات کشورهای توسعه یافته استفاده شده است؟

با انجمن‌های بخش خصوصی مذاکرات بسیاری صورت گرفته، ما در پی آن هستیم تا بتوانیم به تعاملاتی با انجمن‌های بخش خصوصی که در این حوزه فعال هستند بررسیم و یک نظام نامه شامل مباحث آموزشی، تدوین کنیم و در شورای عالی ترابری به تصویب بررسانیم تا مبنای برای عملکرد موسسات واجد صلاحیت باشد. بر اساس آن نظام نامه، سیالبس ها و محتواهای آموزشی طراحی شده تا هر دو بخش شرکت‌های لجستیکی و افرادی که مسئولیت‌های مختلفی در شرکت‌ها دارند اعم از مدیر فنی و مسئول فنی و... بتوانند بهره مند شوند. بخشی از این آموزش‌ها بصورت اجباری و الزامی است و بخش دیگر بصورت اختیاری است و پرسنل و تمامی کارکنان در این حوزه می‌توانند از این مرجع آموزشی بهره گیرند. هم اکنون در تلاش هستیم محتویات را مشخص کنیم و معیارهای آموزشی موسسه‌هایی را که می‌توانند مجوز بگیرند را مشخص کنیم و این مارکت آموزشی را بر اساس معیارها و آموزش‌ها شکل دهیم تا مشخص شود شرکت‌ها چه آموزش‌هایی را باید فراگیرند و در تلاشیم این فرآیند با مشارکت

همکاران و شرکت‌ها صورت گیرد. باید ذکر کرد که وظیفه اصلی وزارت راه و شهرسازی سیاست گذاری است و دستگاه حاکمیتی، وظیفه آموزش بصورت مستقیم را ندارد اما ما برنامه‌هایی با مشارکت همه دستگاه‌های بخش خصوصی داریم همانند کارگروه لجستیک که تقریباً هر دو ماه یکبار نشست‌هایی با مشارکت فعالان این عرصه برگزار می‌کند. در هر جلسه ۱۰۰ تا ۲۰۰ نفر شرکت کننده حضور دارند، یک برنامه نیم روزه داریم که در آن جلسه اطلاعات و تجربه‌ها به اشتراک گذاشته می‌شود که برای این کارگروه‌ها بصورت غیر مستقیم با آموزشی داشته اما فعلاً بصورت مستقیم آموزش صورت نمی‌گیرد، زیرا هنوز چارچوب‌ها و سیاست گذاری‌ها در این زمینه بصورت کامل طراحی نشده و در دست اقدام است.

بخش خصوصی و انجمن‌ها در توسعه لجستیک تا چه میزان نقش دارند و تا چه اندازه می‌توانند در سیاست گذاری‌ها و برنامه‌هایی ریزی‌ها نظرات خود را اعمال کنند؟

تلاش ما آن بوده که نهایت استفاده را از پتانسیل بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها داشته باشیم، در کمیسیون تخصصی این ستاد حدود ۱۵ الی ۱۶ انجمن تخصصی مشارکت دارند و در جلسات شرکت می‌کنند و نظرات خود را ارائه می‌دهند. هر مطلبی که در ستاد مرکز لجستیک ارایه می‌شود مصوبات این کمیسیون تخصصی است که با مشارکت انجمن‌ها و بخش‌های خصوصی صورت گرفته و برای تصمیم نهایی به ستاد منعکس می‌شود که در آن ستاد باز هم بخش خصوصی حضور دارد، این تجربه خوبی بود که از مشارکت بخش خصوصی و استفاده از توان این بخش برای همفکری صورت گرفته است.

فراتر از بحث سیاست گذاری‌ها لجستیک، ایده‌هایی از جانب بخش خصوصی مطرح شده تا شورای ملی لجستیک، مشابه آن چیزی که در کشورهای دیگر موجود است داشته

ریزی در این حوزه ها آغاز شده است. مطالعات به هنگام سازی طرح جامع حمل و نقل که برنامه یکپارچه و هماهنگ توسعه زیر ساخت های لجستیکی را در مدهای مختلف ارایه می دهد از ابتدای سال ۹۷ آغاز شده و فاز اول آن تا اواسط سال آینده یعنی سال ۹۸ نهایی می شود که بر مبنای این برنامه ملی می توانیم توسعه زیر ساخت ها را در بخش حمل و نقل به دولت ارائه بدھیم، این تکلیفی است که برای وزارت راه و شهرسازی مشخص شده، در این سه محور، سند استراتژی یا برنامه لجستیک که مراکز لجستیک بوده، در خصوص لجستیک سازی آغاز شده. خوشبختانه در حوزه ایجاد ساختارهای سازمانی در زیر بخش ها، دفاتر لجستیک در راه آهن و سازمان بنادر تشکیل شده و فرآیندهای توسعه مراکز لجستیک و جذب سرمایه در همه مدها در حال تدوین می باشد که شامل جانمایی برنامه لجستیک در مدهای مختلف است و برای اجرایی کردن و یک حرکت همه جانبه برای همه بخش ها آغاز شده است اما ناگفته نماند که در بحث لجستیک ما چندین دهه عقب هستیم و فعالیتی در این خصوص نداشته ایم، چندین دهه عقب ماندگی را نمی توان خیلی سریع جبران کرد، نیاز به چندین سال کار پر شتاب است تا این عقب ماندگی جبران شود.

لجدستیک رابطه مستقیم با حمل و نقل ترکیبی دارد ولی متاسفانه هر کدام از مدهای حمل و نقل مخصوصاً حمل و نقل جاده ای بصورت جناحی و جزیره ای عمل می کند و به جای آنکه در کنار هم قرار گیرند به رقابت با یکدیگر می پردازند در رابطه با بهبود این مشکلات چه اندیشه دید؟

هدف ما در سند آمایش مرکز لجستیک طراحی شبکه بهینه لجستیک بوده تا بتوانیم بر مبنای مبداء و مقصد کالا و نوع آن و مدل بهینه تر، الگوی حمل و نقل بار در کشور را پیشنهاد کنیم، در این الگو



لجدستیک و متولی بخش نیز مشخص شد.

متاسفانه کم توجهی های بسیاری از سوی نظام برنامه ریزی مدیریتی کشور به مقوله لجستیک وجود داشته و طبیعتاً در این مدت کوتاه نمی توان به نقطه مطلوب رسید اما خوشبختانه در این دو سال اقدامات خوبی از جهت همگرایی که باید در سیاست ها ایجاد شود و گام اول لجستیک است انجام شده، در واقع هماهنگی در برنامه های توسعه ای که سازمان های مختلف دارند، به همین منظور سند استراتژی های بخش حمل و نقل تدوین شده است، اولویت ها و جهت گیری های اصلی را با نگاهی به یکپارچه بودن و هماهنگ و کارآمد بودن فرآیند طراحی و تنظیم کرده ایم و بر مبنای این برنامه لجستیک تدوین شده. در

سازمان نیست بخش بزرگی از کار در لجدستیک انجام تبادلات مالی است و لجدستیک بدون تبادلات مالی حقیقتاً بی معناست.

با توجه به اهمیت لجدستیک در نظام تولید و جابجایی کالا در کشور مشاهده می کنیم که در این زمینه مدیریت واحد و برنامه ریزی روشنی وجود ندارد، از نظر شما علت چیست؟

در سال های گذشته به مسئله لجدستیک به معنای واقعی یعنی ارائه مجموعه ای از خدمات در بحث تبادلات کالا با کمترین زمان و هزینه و رفع نیازمندی های صاحبان کالا و فعالان اقتصادی پرداخته نمی شد، نگاه ماصرفاً نگاه حمل بود و ما همه مدها را با هم در نظر نمی گرفتیم و به حمل و نقل ترکیبی توجهی نداشتیم به همین دلیل زیر ساخت های مورد نیاز لجدستیک اعم از زیرساخت های فیزیکی، زیر ساخت های نرم افزاری نظیر شرکت ها و فعالیت ها و... توسعه پیدا نکرد و متولی برای آن تعیین نشده است. تقریباً در دو سال گذشته پس از آنکه معاونت حمل و نقل در وزارت راه شکل گرفت بحث لجدستیک بصورت جدی تر مورد توجه قرار گرفت. بخشی نیز برای برنامه ریزی در رابطه با لجدستیک در نظر گرفته شد تا با انجام مطالعات لازم مشکلات شناسایی شود، خوشبختانه اسناد و برنامه هایی در این حوزه طراحی شد همانند سند آمایش مراکز

باشیم. همه بخش خصوصی و دولتی که ذی نفع و فعال هستند با هم جمع می شوند و مواردی در خصوص سیاست گذاری ها و مباحثی همانند مجوزهای شرکت ها و ... مطرح می شود که جنبه مشورتی و سیاست گذاری دارد، این ایده ها از جانب بخش خصوصی مطرح شده و در صدد بررسی آن هستیم تا بتوانیم طرح مشخصی برای آن ارائه دهیم.

با توجه به وجود تحریم ها در کشور و نوسانات نرخ ارز، کسب و کارهای مربوطه به حوزه لجدستیک و زنجیره تامین چگونه انجام خواهد شد؟ در شرایط فعلی جامعه ما، این کسب و کارها چگونه می توانند به بهبود فضای عمومی کشور کمک کنند؟

مشکلات بسیار زیاد است، با توجه به وضعیت که وجود دارد یکسری از سازمان ها و فعالیت ها به صورت مستقیم تحریم شدند همانند سازمان بنادر و دریانوردی و فعالیت های پشتیبانی همانند بیمه، هنگامیکه نتوان مبادلات مالی انجام داد مشکلات چند برابر می شود. البته برنامه ریزی ها و تدبیری در این زمینه انجام شده اما موجب شده تا هزینه ها افزایش یابد زیرا بسیاری از کارها باید از طریق غیر مستقیم و توسط واسطه ها انجام شود و واسطه ها هزینه ها را افزایش می دهند. تاثیر تحریم ها فقط بر روی یک بخش، یک دستگاه یا یک

است که لازمه لجستیک و **trak in** و **trak out** کالا است و بحث هوشمند سازی که می تواند منجر به افزایش ظرفیت شود.

زیر ساخت های فیزیکی، ظرفیتی را برای بهره برداری به ما می دهنده تا بتوانیم برای افزایش ظرفیت، زیر ساخت های جدیدی ایجاد کنیم، طبیعتا برای افزایش ظرفیت نیاز به هزینه های بالایی است. اما نکته ای در این میان بسیار حائز اهمیت است آن است که امروزه در دنیا ظرفیت مجازی را افزایش می دهنده، یعنی با همان زیر ساخت فیزیکی با هوشمند سازی موجبات گردش بالای کالا و میزان سرویس دهی را افزایش می دهنده، یکی از قابلیت های مهم هوشمند سازی می تواند در این بخش نقش ایفا کند، ما می توانیم با همان روش، سرعت، سهولت و میزان ظرفیت ها را افزایش دهیم و همان طور شرایط را برای حمل و نقل ترکیبی با برنامه ریزی و اشتراک گذاری اطلاعات یکپارچه به همه بخش ها مهیا کنیم و به سمت کاهش هزینه های لجستیک سوق دهیم.

به عنوان سخن آخر اگر ناگفته ای دارید بفرمایید.

ما در مجموعه وزارت راه در حوزه لجستیک بسیار جدی هستیم و تمایل داریم تا از ظرفیت های بخش خصوصی از طریق انجمن های تخصصی استفاده کنیم و از هم فکری، تصمیم گیری و سیاست های کلی استفاده کنیم، اما این امر مستلزم آن است که بخش خصوصی این آمادگی را از جهت منافع انسانی و همچنین از جهت دانش، تخصص و مطالعات حوزه تخصصی در این زمینه داشته باشد و بتواند پیشنهادهای کارآمدی در زمینه ارائه دهد.

انجمن ریلی در این زمینه الگوی خوبی بوده و انجمن های دیگر خوب پیش می روند، برخی انجمن ها هنوز این قابلیت که در سیاست گذاری ها مشارکت داشته باشند را بالفعل نکرده اند و ما مایلیم از این ظرفیت استفاده کنیم.

ملی سیاست گذاری کنیم. ترانزیت یک فرصت ملی است که می تواند ما را از نیاز به در آمد ملی فروش نفت که درآمد واسطه ای است خارج کند و به یک درآمد ثابت جدی تبدیل کند.

ما پتانسیل هایی در آمد ترانزیت را به خوبی داریم به دلیل آنکه در موقعیتی خوب ترانزیتی قرار داریم اگر خودمان شرایط را برای خودمان سخت نکنیم و این مزیت ها را تقدیم نکنیم به کشورهای دیگر میتوانیم این فرصت را بخوبی به نفع کشور استفاده نماییم.

در رابطه با هوشمند سازی لجستیک چه تدابیری اندیشیده اید؟

در برنامه ریزی هایی که انجام داده ایم یکی از محورهای اصلی، بحث هوشمندسازی فعالیت های لجستیک و یکپارچه سازی فرآیندها و اطلاعات است که بر مبنای تحلیل آن اطلاعات، هوشمندی می تواند رخ دهد، برنامه ریزی هایی که انجام شده بحث پروژه معماری سازمانی فرآیندها و اطلاعات سازمانی لجستیک است تا مطالعات لازم در مورد همه مدها و اسناد و اطلاعاتی که در گردش است انجام شود تا با بررسی نمونه های موفق در دنیا یک الگوی یکپارچه، کارآمد و سریع برای گردش و هماهنگی اطلاعات طراحی شود که این الگو می تواند منجر به ارائه یک معماری و طرح کلان باشد. ما می توانیم با تکیه بر آن طرح کلان، سیستم ها را ارتقا داده و به قابلیت های مبتنی بر فناوری اطلاعات که می تواند کمک به ایجاد هوشمندی کند بررسیم، اکنون در مرحله طراحی و معماری هستیم و در این زمینه همکاری مشاورین داخلی و خارجی صورت گرفته تا بتوانیم بر مبنای طرح کلی پیش رویم.

مشکلات حوزه نرم افزاری پیش رو شما چیست؟

در مشکلات نرم افزاری به صورت مشخص بحث عدم وجود شرکت های توانمند لجستیک و همین طور نداشتن فرآیندهای یکپارچه لجستیکی و قابلیت های هوشمندی

اهمیت است تا در حوزه ترانزیت بتوانیم سهم حمل و نقل را افزایش دهیم. با توجه به اینکه هر دستگاهی فقط به مسئولیت های خود توجه دارد و بخش دیگر برای آن سازمان مهم نیشت خودش مشکلاتی را به همراه می آورد. سیاست گذاری ها و برنامه ریزی ها باید به گونه ای باشد که صرفا نگاه بخشی نداشته باشیم، به منافع کلانتر و ملی بی اندیشیم زیرا بخش ترانزیت دارای درآمدهای مستقیم و همچنین پتانسیل بالای درآمدزایی برای کشور است به ویژه با شرایط خاصی که حکمفرما است و بحث کاهش قیمت نفت و اینکه در آمد نفتی نمی تواند درآمدی ثابت برای کشور محسوب شود در میان است و با توجه به موقعیت رئوپلوتکنیکی که کشور داراست باید به بحث ترانزیت توجه ویژه شود، همینطور جریان های تبادل کالا در سطح بین الملل بخصوص با درنظر گرفتن اینکه طی چند دهه آینده تغییر موازنی در تراز تجاری و در سطح منطقه رخ می دهد و کشورهای جنوب آسیا بخصوص چین و هند و... به قدرت برتر اقتصادی منطقه تبدیل می شوند و طبیعتا میزان تبادلاتشان با اروپا بیش از حد تصور خواهد بود، با درنظر گرفتن همه این موارد ما باید با نگاه بلند مدت ملی و فراتر از نگاه درآمد زایی کوتاه مدت به بحث ترانزیت و فرصت هایی که برای کشور متصرور هست پیش رویم و بتوانیم سرمایه گذاری جدی انجام دهیم، طبیعتا اگر ما صرفا نگاه امنیتی در بحث مبارزه با پدیده قاچاق داشته باشیم و سختگیرانه به این حوزه پردازیم حتما باید در کنارش برنامه ریزی هایی در رابطه با هزینه ها و منافع کوتاه مدت و بلند مدت داشته باشیم. مثلا با تصمیم گیری هایی که می کنیم باید توجه داشته باشیم که چه فرصت هایی را به کشورهای همسایه و کشورهای رقیب می دهیم، ترانزیت یه فرصت بلند مدت ملی باشد، باید برای سیاست گذاری ها افق بلند مدت و منافع بلند مدت ملی در نظر بگیریم و بر اساس منافع بلند مدت

بحث رقابت جای خود را به همکاری می دهد، هنگامیکه مقرر است حمل و نقل ترکیبی داشته باشیم، طبیعتا حمل و نقل ریلی یا جاده ای به تنها یعنی ندارد، در این الگوی پیشنهادی بخشی از بار را توسط جاده و بخشی دیگر توسط ریل جابجا می شود و الگویی که ما دنبال کردیم، الگوی هاب ریل می باشد. در حمل بار کشور، بارهایی که بیش از ۳۰۰ کیلومتر مسافت را باید طی کنند توسط ریل جابجا می شوند، بر مبنای مطالعاتی که در دنیا انجام شده در کشور های ۳۰۰ مختلف بار در مسافت های بین تا ۳۵۰ کیلومتر و کمتر از آن توسط جاده حمل می شوند اما مسافت بالای ۳۰۰ تا ۳۵۰ کیلومتر به صورت حمل ترکیبی صورت می گیرد، یعنی بار تا رسیدن به هاب ها توسط جاده و پس از آن توسط ریل جابجا می شود. این الگویی است که در سند آمایش مورد توجه قرار گرفته و بر مبنای مدل سازی ریاضی که انجام شده اگر ما بتوانیم خود را به الگوی مطرح شده نزدیک کنیم تا ۳۰ درصد می توانیم هزینه های لجستیک در کشور کاهش دهیم.

جنابالی اشاره ای به تضاد منافع در سیاست گذاری ها کردید، لطفا در این رابطه بیشتر توضیح دهید؟

هر دستگاهی بر مبنای اولویت ها و اهداف اصلی که برای دستگاه مربوطه تعیین شده فعالیت می کند، طبیعتا بخش های امنیتی، نظامی و ستاد مبارزه با قاچاق هدف اصلی خود را که تلاش در کاهش قاچاق و اثرات مخرب آن است فعالیت می کند زیرا قاچاق مزیت های ما را در تولید صنایع داخلی از میان می برد و ضربه جدی به تولید داخلی وارد می کند بخصوص در شرایطی که ما تحریم هستیم و شرایط نابرابر وجود دارد.

همینطور دستگاه های دیگر همانند وزارت صمت، گمرک و ... هر کدام اولویت های خود را در نظر دارند، در بخش وزارت راه و حمل و نقل بحث تسهیل شرایط برای حمل بسیار حائز