



گفت‌وگو با دکتر سبحان نظری، مدیرعامل شرکت ترکیب حمل‌ونقل:

بی‌رغبتی صاحبان بار به حمل ریلی؛ متصل نبودن شهرهای صنعتی به ریل

افراطی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بار که باعث کاهش بهره‌وری و رقابت کاذب آن‌ها می‌شود و سرانجام متصل نبودن بسیاری از شهرک‌ها و شهرهای صنعتی به ریل که سبب بی‌رغبتی صاحبان بار مستقر در آن‌ها به حمل ریلی می‌شود.

در مبادی تخلیه و بارگیری با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

کمبود امکانات تخلیه به‌ویژه در ایستگاه‌های فرعی‌تر و طول خطوط راه‌آهن ج.ا.ا باعث افزایش هزینه‌های لجستیکی و در نتیجه کاهش جذابیت حمل ریلی برای بسیاری از مشتریان شده است.

در رابطه با حق دسترسی و چالش‌های پیرامون آن بفرمایید.

مدل کسب‌وکار راه‌آهن، آن‌گونه که دولت طراحی کرده، اشتباه است. فرض دولت آن است که راه‌آهن موظف است با استفاده از درآمد حاصل از حق دسترسی ناوگان باری، مخارج خود را تامین کند. این فرض در کنار مشکل بزرگ کمبود بهره‌وری، باعث شده است که نرخ تعریف شده برای هر واحد حمل‌ونقل بار که بر حسب ریال به ازای هر تن - کیلومتر اعلام

از دیگر ویژگی‌های شرکت است. از جمله دغدغه‌های مدیران این شرکت نیز مثل شرکت‌های دیگر ریلی بخش خصوصی، تصدی‌گری و دخالت راه‌آهن در کارهای اجرایی و همچنین در اولویت قرار دادن منافع راه‌آهن و در نظر نگرفتن منافع شرکت‌های بخش خصوصی است که نمونه آن را می‌توان در افزایش حق دسترسی بدون اعلام و مشورت خواستن از شرکت‌های خصوصی مشاهده کرد که به معنی رقابت دولت با بخش خصوصی در سهم‌گیری از کیک درآمدها است و نتیجه‌اش پشت کردن بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی است. دغدغه‌های بیشتر بخش خصوصی و راهکارهای رفع آن‌ها را در گفت‌وگو با آقای دکتر سبحان نظری، مدیرعامل شرکت ترکیب حمل‌ونقل به بحث و بررسی گذاشته‌ایم.

شرکت ترکیب حمل‌ونقل وابسته به موسسه صندوق پس‌انداز کارکنان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۴ تأسیس و فعالیت خود را در زمینه حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و ترکیبی کالا آغاز کرد. شرکت در عرصه خدمات جنبی حمل‌ونقل، ارائه خدمات مشاوره‌ای حمل‌ونقل حضوری فعال داشته و در کل شبکه ریلی و همچنین مبادی ورودی کشور از جمله بندرعباس، سرخس، اصفهان، سیرجان، اهواز و مناطق فعال صنعتی و اقتصادی نیز مشغول به فعالیت است. عضویت در سازمان‌ها و موسسات ذی‌ربط مانند اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی،

می‌روند.

از نظر جناب‌عالی چه گلوگاه‌هایی بر سر راه حمل ریلی وجود دارد؟

بزرگ‌ترین گلوگاه‌های بخش حمل‌ونقل ریلی کشور عبارتند از: کندی سیر و بهره‌وری اندک ناوگان باری، جذاب نبودن کرایه حمل ریلی در رقابت با جاده، تکثیر و فراوانی

دو بازار داخلی و بین‌المللی مشغول به فعالیت و در بخش ریلی دارای ۶۱۱ دستگاه واگن لبه‌کوتاه و مسطح است. محمولات بخش ریلی شرکت عموماً محمولات فولادی یا کانتینری است و شرکت‌های فولاد مبارکه، فولاد خوزستان، فولاد امیرکبیر، ذوب‌آهن اصفهان، فولاد ارفع و فولاد خراسان از بزرگ‌ترین مشتریان شرکت به‌شمار

مختصری در خصوص نحوه فعالیت شرکت ترکیب حمل‌ونقل و توانمندی‌های آن در زمینه حمل ریلی بفرمایید.

شرکت ترکیب حمل‌ونقل، وابسته به موسسه صندوق پس‌انداز کارکنان راه‌آهن بوده و در سال ۱۳۷۴ تأسیس شد. این شرکت اکنون در بخش‌های حمل‌ونقل ریلی و ترکیبی کالا در



می‌شود، در رقابت با شیوه منعطف و جذاب حمل جاده‌ای، بالا باشد و مطلوبیت نداشته باشد. مناسفانه این رویکرد خطای دولت در تعریف و سازماندهی مدل کسب‌وکار راه‌آهن ایران، با روش کشورهای پیشرو دنیا متضاد است و موجب درجا زدن بخش حمل‌ونقل ریلی در دهه‌های متمادی شده است.

نکته جالب و عجیب آن است که بعضاً راه‌آهن از سر اجبار، در افزایش نرخ حق دسترسی بدون مشورت با شرکت‌های مالک ناوگان اقدام پیش‌دستانه می‌کند چرا که می‌داند اگر شرکت‌ها سهم مالکانه خود را در کرایه حمل افزایش دهند، جای مانور باقی مانده برای افزایش حق دسترسی راه‌آهن کم می‌شود! نام دیگر این مشکل، دقیقاً رقابت دولت با بخش خصوصی در سهم‌گیری از کیک درآمدها است و نتیجه‌اش پشت کردن بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی است. اگر این بیماری در نظام حمل‌ونقل کشور وجود نداشت اکنون در پی دست‌کم سه دهه تعریف و اجرای برنامه‌های توسعه پنج ساله پس از جنگ، باید شاهد سهم‌گیری حداقل ۵۰ درصدی راه‌آهن از حمل بار زمینی کشور می‌بودیم، اما متأسفانه سهم کنونی ریل با احتساب محموله‌های جاده‌ای که بدون برنامه

حمل می‌شوند کمتر از ۱۰ درصد است. درمان این درد، مستلزم تغییر نگاه کلان دولت و اصطلاحاً اجرای یک تغییر پارادایم است.

در خصوص استفاده از تسهیلات تبصره ۱۸ برای نوسازی و خرید ناوگان جدید چه اقداماتی انجام داده‌اید؟

این شرکت در سال جاری تعداد ۷۵ دستگاه واگن مسطح دومحوره بر اساس نیاز خریداری کرده، اما از تسهیلات تبصره ۱۸ استفاده‌ای نکرده است.

تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز چه تأثیری بر تعمیرات و نگهداری ناوگان داشته است؟

افزایش نرخ ارز، اثرگذاری مستقیم بر قطعات داخلی و وارداتی واگن‌ها داشته و بنابراین هزینه‌های تأمین قطعات نسبت به قبل از جهش نرخ ارز سه برابر شده است.

اجرای ناقص خصوصی‌سازی و تصدی‌گری راه‌آهن چه تأثیری بر روند توسعه حمل‌ونقل ریلی داشته است؟

برای تولید و فروش خدمت حمل‌ونقل ریلی بار، فرآیندی چند پاره اجرا می‌شود که هر پاره را یک عامل مستقل از عوامل دیگر انجام می‌دهد. راه‌آهن دولتی، شرکت‌های واگن‌دار، شرکت‌های مالک لکوموتیو

و شرکت‌های تعمیرات ناوگان، هر کدام یکی از این بخش‌ها را بر عهده دارند و ناهماهنگی میان آن‌ها مستمراً موجب کاهش بهره‌وری و حتی نزول ایمنی می‌شود. همچنین تعدد بیش از حد شرکت‌های مالک ناوگان بر این ناهماهنگی دامن زده و باعث کندی عملیات حمل شده است.

آیا زیرساخت‌های لازم برای توسعه حمل بار ریلی وجود دارد؟ در این خصوص با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟

به لحاظ کمیت، اگرچه طول شبکه ریلی با اهداف توسعه‌ای کشور همراه نیست، اما همچنان بخش مهمی از ظرفیت آن خالی مانده است. ۷۰ درصد بار حمل شده در ۳۰ درصد طول شبکه راه‌آهن رخ می‌دهد و شاخص سرانه بار حمل شده به ازای هر کیلومتر طول شبکه در قیاس با کشورهای موفق دنیا خیلی کمتر است. این نشان می‌دهد که باید اولویت اول را در بخش ریلی برای افزایش بهره‌وری و کیفیت استفاده از زیرساخت‌های موجود قایل شد و هر راهکار توسعه‌ای را به‌خاطر ایجاد بار سنگین بودجه‌ای به رده‌های بعدی اولویت منتقل کرد.

سخن آخر:

بدیهی است که حرکت سریع‌تر به سوی موفقیت در بخش حمل‌ونقل ریلی، مستلزم ارابه‌رکابی جامع و

مدرانه است. لازمه چنین راهکاری داشتن بستنای از اقدامات درون بخش حمل‌ونقل ریلی و راه‌آهن و بسته دیگری از طراحی‌ها و سیاست‌گذاری‌های بیرون بخش حمل‌ونقل ریلی، عمدتاً درون دولت و مجلس است. آن بسته از اقدامات که باید درون راه‌آهن و صنعت حمل‌ونقل ریلی انجام شود، دست کم باید شامل دو اقدام مهم باشد: نخست، افزایش سرعت سیر و بهره‌وری در راه‌آهن و دوم، تشویق شرکت‌های مالک ناوگان به ادغام. بسته اقدامات بیرون‌بخشی نیز باید دست‌کم شامل دو اقدام باشد: نخست بازتعریف مدل کسب‌وکار راه‌آهن صنعت حمل‌ونقل ریلی به‌گونه‌ای که راه‌آهن دولتی صرفاً جایگاه تنظیم‌گر و رگولاتور داشته باشد و از تصدی‌گری و رقابت با بخش خصوصی خارج شود، و دوم تغییر نگاه کلان دولت به دو شیوه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای به‌گونه‌ای که بر اثر این تغییر شاهد فاصله‌گیری معنادار کرایه حمل بار در ریل و جاده باشیم و در نتیجه مطلوبیت حمل ریلی از منظر صاحبان بار افزایش یابد. بدیهی است که به منظور توفیق دولت در انجام این تغییر کلان، لازم است جذابیت سرمایه‌گذاری در این بازار نیز با ارایه منابع مالی ارزان‌قیمت و بلندمدت افزایش یابد.