

گفتگو با دکتر سبحان نظری مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل:

## سرعت بازرگانی در راه آهن، چالش مهم شرکت‌های باری



سودآوری سرمایه‌گذاری‌های انجام شده نیز بیشتر می‌شود و رغبت سرمایه‌گذاران برای ورود به این صنعت افزایش می‌یابد. نگاه منتقدانه به جمعیت و میانگین عمر ناوگان ریلی کشور نشان می‌دهد که از این منظر حقیقتاً باید تحولی جدی در کشور رخ دهد و فاصله‌ی سه تا چهار برابری بین سرعت بازرگانی واگن‌های ایران و کشورهای ریلی پیشرو در دنیا در قالب یک برنامه علمی جدی و مستمر کاهش یابد.

**با ورود ویروس کرونا به کشور بسیاری از فعالیت‌ها در بخش حمل و نقل متوقف و با چالش‌هایی روبرو شد. در این خصوص شرکت با ضررها و زیان‌هایی مواجه بود؟**

ویروس کرونا به صورت مستقیم تأثیر چندانی در بخش حمل و نقل ریلی باری نداشته اما می‌تواند در آینده بصورت غیرمستقیم در بخش وصول مطالبات تأثیرات منفی خود را نشان دهد.

**چه راه‌کارهایی در خصوص رفع این چالش وجود دارد؟**

مدارا با مشتریان و استفاده از ظرفیت مشتریان نقدی.

**انجمن صنفی در خصوص رفع مشکلات شرکت‌های ریلی در مواجهه با ویروس کرونا چه کارهایی می‌تواند انجام دهد و موثر باشد؟**

انجمن صنفی می‌تواند به‌عنوان زبان‌گویای شرکت‌های ریلی و واسطه بین آن‌ها با حاکمیت، مشکلات بوجود آمده را مطرح و از راه‌آهن، دولت و مجلس تقاضای مساعدت لازم را کند. به‌عنوان مثال در وصول مطالبات خود از شرکت‌ها مساعدت لازم را بعمل آورد.

**از جمله مشکلات شرکت‌ها**

شرکت ترکیب حمل و نقل در حوزه حمل و نقل ریلی با در اختیار داشتن ۶۱۱ دستگاه واگن ملکی لبه کوتاه و مسطح و تصمیم برای افزودن تعداد قابل توجهی واگن جدید به ناوگان ملکی خود، یکی از شرکت‌های مطرح و موثر در زمینه حمل و نقل ریلی بار در کشور است که با توجه به ارتباط کاری پیوسته با راه‌آهن ج.ا.ا و شرکت‌های توانمند این بازار امکان بهره‌گیری از توان بالای حمل و نقل ریلی را دارا می‌باشد. این شرکت برای توسعه ناوگان حمل و نقل ملکی خود، خرید واگن‌های باری را در برنامه بلند مدت خود هدف‌گذاری نموده است. شرکت‌ها در برنامه‌ریزی‌های آینده خود خرید واگن را هدف‌گذاری کرده‌اند اما با دست‌اندازهایی همچون افزایش نرخ ارز، تحریم‌ها، قوانین دست‌وپاگیر، تصدی‌گری راه‌آهن، افزایش قیمت تولیدات داخلی و صدها مشکل کوچک و بزرگ دیگر دست‌وپنجه نرم می‌کنند و این دست‌اندازه‌ها آن‌ها را از رسیدن به اهداف اصلی دور می‌کند. برای واکاوی بیشتر این مشکلات گفتگویی با دکتر سبحان نظری، مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

مختلفی مانند نیروی پرسنلی، آهن ضایعاتی و تورم و... که در حال افزایش است تغییر می‌کند.

**آیا سرعت بازرگانی در راه آهن در حد متعادل است؟ اگر نیست این مورد چه مشکلاتی را برسر راه شرکت‌های ریلی ایجاد می‌کند؟**

سرعت بازرگانی در راه آهن در حد کافی نبوده و این موضوع چالش بزرگی برای شرکت‌های ریلی بوجود می‌آورد. بدیهی است که هر چه کارکرد واگن‌های باری بیشتر باشد، درآمد حاصله و

قیمت‌گذاری این قطعات صورت نمی‌گیرد. برای مثال می‌توان به بانداژ چرخ یا انواع فرهای تیغه‌ای اشاره کرد.

مورد دیگر قطعاتی است که در داخل کشور تولید نمی‌شوند و توسط یک یا دو شرکت به صورت انحصاری وارد می‌گردد. قیمت این قطعات توسط این شرکت‌ها اعلام می‌گردد و شرکت‌های مالک نیز مجبور به خرید هستند چرا که در غیر این صورت واگن‌هایشان متوقف می‌گردد.

قطعات دیگر نیز که عمومیت بیشتری دارد تحت تأثیر عوامل

**آیا قیمت قطعات واگن افزایش داشته است و این افزایش قیمت بر چه اساسی است و چه چالش‌هایی را برای شرکت‌ها ایجاد می‌کند؟**

بله، قیمت قطعات افزایش داشته و از چند منظر می‌توان این افزایش قیمت قطعات را مورد بررسی قرار داد.

یکی از دلایلی که موجبات افزایش قیمت را فراهم کرده، انحصاری بودن تولید برخی از قطعات در داخل کشور است که توسط یک یا دو شرکت تولید می‌شود و نظارت چندانی روی



**سرعت بازرگانی و نظامات  
علائم‌وارتباطات است، این  
گلوگاه چه مشکلاتی را برای  
شرکت‌ها ایجاد می‌کند و چه  
راه‌کارهایی برای رفع آن وجود  
دارد؟**

به‌صورت کلی می‌توان گفت باعث بروز مشکلاتی بین شرکت‌ها و مشتریان ریلی می‌گردد و تنها راهکار آن اصلاح فرآیندها در راه‌آهن می‌باشد.

**آیا تمامی چشمه‌های بار به  
ریل متصل است؟ اگر جواب خیر  
است بفرمایید دلیل عدم اتصال  
چیست؟**

خیر متصل نیست. دلیل مهم آن، ارزانی نسبی کرایه‌های جاده‌ای در قیاس با ریل است، اما در رده دوم دلایل می‌توان به کافی نبودن اطلاع‌رسانی و معرفی ریل به تولیدکنندگان و شناخت نداشتن آنها از برآورد هزینه و زمان بازگشت سرمایه اشاره کرد.

**دلایل اصلی کاهش سهم  
حمل‌ونقل ریلی نسبت به  
حمل‌ونقل جاده‌ای چیست؟**

اولین دلیل آن است که دولت به رغم شعارها، در عمل اولویت را به حمل‌جاده‌ای داده است و حمایت جدی از ریل انجام نداده است. در عین حال، نقص خطوط آنتنی، بالا بودن زمان سیر و دقیق نبودن تعرفه‌های حق دسترسی نیز از دلایل ناچیز بودن سهم حمل‌ونقل ریلی نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای است.

**آیا نیروی متخصص انسانی در**

**راه‌آهن در بخش‌های مختلف به  
تعداد کافی وجود دارد؟ آیا نیاز  
به آموزش این نیروها متناسب  
با دانش روز و استانداردهای  
جهانی هست؟**

راه‌آهن مشکل چندانی در نیروی متخصص ندارد، بلکه مشکل اساسی در فرآیندها و فن‌آوری‌های استخدام شده در راه‌آهن است. البته بدیهی است که سرمایه‌های انسانی در راه‌آهن هم مانند هر سازمان دیگری نیاز به آموزش دانش روز و استانداردهای جهانی در خصوص حمل و نقل ریلی دارند، اما اصل باید بر تحول ساختاری و به‌ویژه فن‌آورانه با هدف افزایش بهره‌وری دارایی‌ها باشد.

**آیا توازن بین زیرساخت‌ها،  
ناوگان و تجهیزات ناوبری و  
تقاضا در حمل‌ونقل ریلی وجود  
دارد؟**

خیر توازن وجود ندارد و در بخش زیرساخت و ناوگان ریلی کمبود چشمگیری دیده می‌شود.

دولت در نظر دارد تا سال ۱۴۰۴ طول شبکه ریلی را به ۲۵ هزار کیلومتر و سهم خود را در بازار حمل‌بار به ۳۰ درصد و در بازار حمل‌مسافر به حدود ۲۰ درصد از کل تقاضای بازار حمل‌برون‌شهری برساند.

**آیا از نظر جنابعالی محقق  
خواهد شد؟**

در صورت مدیریت درست زمان و استفاده از ظرفیت‌ها می‌توان امیدوار بود. البته کل حاکمیت باید برای تحقق

این اهداف از راه‌آهن حمایت کنند.  
**در خصوص لکوموتیو آیا با  
کمبود مواجه هستید؟ توضیح  
بفرمایید.**

نظر من این است که کمبودی در کل ناوگان لکوموتیو وجود ندارد ولی ناهمبینه بودن توزیع لکوموتیو در نواحی مختلف راه‌آهن باعث کاهش بهره‌وری و افزایش اثر این کمبود در سیر واگن‌ها گردیده است.

از جمله مشکلات ناشی از این توزیع نامناسب، بهره‌برداری غیرکارآمد از شبکه راه‌آهن و ناوگان واگن‌های باری است. با این وجود بعضی از مشکلات نیز در حوزه بهره‌وری خود دیزل‌ها قابل بررسی است که می‌توان به عمر بالای لکوموتیوهای موجود، نقص دانش و توان قطعه‌سازی و تعمیر و نگهداری اصولی، تخصیص نامناسب لکوموتیوها بدون توجه به نوع و کاربری، تخصیص نامناسب بدون توجه به شرایط اقلیمی، زمان طولانی سرویس و تعمیر و نگهداری لکوموتیوها، وجود محدودیت‌های سرعت و کشش در برخی از لکوموتیوها و اختصاص لکوموتیوهای ذخیره در بعضی از محورها که باعث کمبود لکوموتیو می‌شود، اشاره کرد. تا زمانی که شبکه حمل‌ونقل ریلی به ساختاری منظم، کارآمد و بهره‌ور تبدیل نشود، افزایش تعداد آلات نقلیه ریلی اعم از واگن و لکوموتیو، افزایش و توسعه خطوط و یا پروژه‌های توسعه‌ای از این جنس، اثرگذاری مثبت چندانی

برای افزایش سهم راه‌آهن از حمل و نقل کشور و فرصت‌های ترانزیتی منطقه ندارد، بلکه حتی این ساختار را قدری بزرگ‌تر و بیمارتر می‌کند.

**آیا نهاد تنظیم مقررات در  
راه‌آهن وجود دارد تا تعادلی  
میان بازیگران این بخش  
(خصوصی و دولتی) ایجاد کند؟  
تصدی‌گری دولت چه ضررهایی  
را برای بخش خصوصی داشته  
است؟**

عملکرد دولت در خصوص تشکیل نهاد تنظیم مقررات ریلی در مدتی که از آغاز خصوصی‌سازی در بخش ریلی کشور می‌گذرد نشان از نگرانی حاکمیت از ورود بازیگرانی غیردولتی است که می‌توانند منافع یا اهداف بخش دولتی را به چالش بکشند. از همین روی شکل‌گیری چنین نهادی همچنان محقق نشده است.

مقاومت دولت در برابر تکمیل خصوصی‌سازی ریلی و ایجاد نهاد رگولاتوری موجب می‌شود تا دولت‌ها حضور خود را در امور تصدی‌گری ریلی نه تنها کاهش ندهند بلکه با ذکر اینکه بخش خصوصی توان حضور جدی در حوزه ریلی را ندارد حضور در این بازار را روز به روز گسترش دهند. همین نوع نگاه دولت‌ها باعث شده که با گذشت حدود دو دهه آئین‌نامه‌ای جدی و شفاف برای تعیین حدود مسئولیت‌های دولت و بخش خصوصی در عملیات حمل‌ونقل ریلی تهیه نشده و در عمل تفاسیر گوناگون، سدی بر سر راه توسعه حمل‌ونقل ریلی شده است.

