

## قسمت سی و هشتم

### مسائل اصلی حمل کانتینری در راه آهن ایران

تجارت کالایی به سمت بسته‌بندی محکم‌تر، آسان‌تر، ارزان‌تر و کارآمدتر پیش می‌رود و بسته‌بندی کالاهای عمومی، رابطه‌ی تنگاتنگی با حمل کانتینری دارد. از میان عوامل مختلف ذکر شده در رابطه با توسعه‌ی حمل کانتینری ریلی، باید به ۵ عامل بنیادین (علت العلیل) کارکردی آن که از نوع زیربنایی است، به تفصیل بیشتری اشاره شود:

#### الف - ظرفیت خط

اصولاً حمل‌ونقل کانتینری به حرکت منظم و زمانبندی شده‌ی قطارها نیاز دارد تا در یک دوره‌ی معین کانتینرهای پر یا خالی بارگیری و تخلیه شوند. در حمل‌ونقل کانتینری، چرخه‌ی برگشت کانتینر خالی بسیار مهم است. طولانی بودن مدت زمان سیر از مبدأ به مقصد، و همچنین نامعلوم بودن برگشت کانتینرهای خالی از جمله عوامل منفی کنونی حمل‌ونقل کانتینری ریلی است. همین موضوع صاحبان بارهای کانتینری را از حمل کالاهایشان با راه‌آهن منصرف می‌کند. برای داشتن حمل‌ونقل منظم و زمانبندی شده اولین شرط داشتن ظرفیت کافی خط در طول هر مسیر است.

نظام کانتینری عمدتاً به دو شاخه‌ی فعال (گاهی مختلف و گاهی مرتبط) یعنی حمل ترکیبی و حمل ترانزیتی قابل تقسیم است. همانطور که قبلاً بحث گردیده است، عمده‌ترین حمل ترکیبی داخلی (وارداتی و صادراتی) که هدف اصلی راه‌آهن می‌تواند باشد، حمل از بنادر امام و رجایی به آپرین (و بالعکس) است. و عمده‌ترین حمل ترانزیتی نیز از همین بنادر جنوبی به سمت مقاصد شمالی (و بالعکس) یعنی مرزهای زمینی سرخس و اینچه‌برون و بنادر انزلی و امیرآباد است. علاوه بر اتمام پروژه‌های در دست اجرای خط رشت- بندر کاسپین انزلی و احتمالاً برقی کردن محور گرمسار- اینچه برون، همانگونه که قبلاً به تفصیل توضیح داده شد، می‌بایست بسیاری از خطوط تک‌خطی موجود نیز به دوخطه (و تراک بندی شده) تبدیل شوند.

وجود مسیرهای تک‌خطی در فاصله‌ی بین بافق- میبد- بادرود- محمدیه (برای واردات و صادرات) و همچنین بافق- کاشمر (برای ترانزیت)، عامل اصلی محدودیت و کندی شدید حمل ریلی است. کندی حمل باعث نارضایتی مشتری، پرداخت احتمالی دموراژ توسط صاحبان کالا و زیاندهی راه‌آهن بابت این نوع حمل می‌شود. در مورد لزوم دوخطه کردن مسیرهای مهم و همچنین تعیین اولویتهای اجرایی آن قبلاً در همین مجموعه نوشتار مفصلاً بحث شده است.

## ب- نوع و ظرفیت واگنها

با قبول این فرض که طی یک دهه‌ی آینده ممکن است منحنی رشد حمل مواد معدنی و محصولات مربوطه تخت شود، سرمایه گذاری‌های بی وقفه برای خرید واگنهای لبه بلند با متوسط طول عمر ۳۰ ساله ممکن است در آینده‌ای میان مدت، با مشکلات بزرگی روبرو شود. بنابراین ضرورت دارد که پیشاپیش خرید واگنهای ویژه‌ی حمل کانتینری در دستور کار راه‌آهن قرار گیرد. در این صورت، صنعت مربوطه نیز بنا بر سفارش کارفرما، تولید این گونه واگنها را در خط تولید خود قرار خواهد داد.

برای تحقق این موضوع ضرورت دارد یک کارگروه تخصصی در راه‌آهن تشکیل شده تا بهترین نوع واگنهای ویژه‌ی حمل کانتینری به لحاظ فنی و اقتصادی تعیین شود. در این رابطه باید کارشناسان صنعت تولید واگنهای باری نیز مشارکت داشته باشند. فعلاً در راه‌آهن ایران تقریباً واگنهای تخصصی کانتینری وجود ندارد. واگنهای لبه کوتاه و مسطح معمولی با ظرفیتهای غیر استاندارد (۳ تی‌ای‌یو)، حتی گاهی با دو تی‌ای‌یو (دو سوم ظرفیت) حرکت می‌کنند که این به ضرر راه‌آهن و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی خصوصی است. ظرفیت واگنهای معمولی کانتینری در جهان عمدتاً ۴ تی‌ای‌یو (معادل ۲ کانتینر ۴۰ فوتی) است. اگر راه‌آهن ظرفیت حمل میزان معینی بار کانتینری در شبکه‌ی خطوط را با تعرفه‌های فعلی (به قیمت ثابت) به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تعهد دهد، آنگاه با احتساب ۲۵ درصد افزایش درآمد ناشی از ازدیاد گنجایش واگنها، آنها را به سرمایه گذاری در این رابطه ترغیب می‌کند. طبق برآوردهای قبلی، راه‌آهن برای توسعه ظرفیت حمل‌های ترانزیتی و ترکیبی به ۲۰۰۰ واگن اختصاصی کانتینری نیاز دارد. در باره‌ی انواع واگنهای ویژه‌ی حمل کانتینری نیز به متعاقباً بیشتر بحث خواهد شد.

## ج- تجهیزات تخلیه و بارگیری و امکانات نگهداری کالا

برای آنکه بتوان یک چرخه‌ی کامل حمل‌ونقل کانتینری را برقرار کرد، اولاً می‌بایست در تمامی ایستگاهها و پایانه‌های ذریبط (به ویژه در مرزهای زمینی و دریایی) متناسب با نوع و حجم حمل، از تجهیزات پیشرفته بهره برداری کرد. ثانیاً این ایستگاهها و پایانه‌ها باید دارای انبارها، باراندازها، سیلوها، سردخانه‌ها و غیره در حد نیاز باشند. بدون تجهیز ایستگاهها و پایانه‌ها، سرعت چرخه‌ی بازرگانی بسیار کند می‌شود و همین موضوع موجب انصراف صاحبان کالا از انتخاب گزینه ریلی می‌گردد. بنا بر اهمیت زیاد، درباره‌ی این موضوع نیز به تفصیل بیشتری توضیح داده خواهد شد.

## د- تخلیه و بارگیری کانتینرها از کشتی‌ها مستقیماً به واگن‌ها (و بالعکس)

زمانی که دلایل پایین بودن سهم حمل کانتینری ریلی در بنادر بررسی می‌شود، از سوی فعالان این حوزه، عواملی همچون گران بودن قیمت تمام شده‌ی این نوع حمل، بالا بودن مدت زمان رسیدن کالا به مقصد نهایی، برگشت دیر هنگام کانتینرهای خالی و نیز نبود زیرساخت‌های مناسب ریلی (شامل خطوط، ناوگان و تجهیزات تخلیه و بارگیری) در بنادر و مراکز تولید و جذب کالا در داخل کشور به عنوان موارد اصلی مطرح می‌شوند. اگر قرار باشد که روزگاری سهم لجستیک و حمل و نقل از قیمت تمام شده‌ی کالا به سطح میانگین جهانی تنزل یابد و از فشار بر مصرف کنندگان نهایی و همچنین بردولت (ناشی از ارائه یارانه‌های عظیم به بخش جاده‌ای) قدری کاسته شود، می‌بایست به راه‌آهن همچون حمل جاده‌ای التفات شود.

یکی از مهمترین اقدامات اینست که اصولاً اسکله‌های کانتینری ایران به ویژه بنادر رجایی و بهشتی ریل- پایه شود. ضمن اینکه راه‌آهن نیز به طور متقابل می‌بایست امکانات مانور قطارهای باری برای جابجایی واگن‌ها در این اسکله‌ها را فراهم کند. به گونه‌ای که با لحاظ نمودن موقعیت اسکله‌ها و پایانه‌ها، خطوط و تجهیزات ریلی به صورتی جانمایی و به کار گرفته شوند که دفعات تخلیه و بارگیری کالاها برای حمل ریلی به حداقل رسیده و در نتیجه هزینه و زمان حمل ریلی کاهش یابد. از طرفی به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که سایت‌ها و زیرساخت‌های موجود بتوانند به عنوان پشتیبان بندر عمل کنند.

بدون انجام این مهم، موضوعاتی چون یک تخلیه و بارگیری مضاعف، توقف اضافی بار کانتینری و هزینه‌ی انبارداری مازاد اتفاق می‌افتد و همین گرانی و کندی حمل، موجب بی‌اعتنایی صاحبان کالا و بی‌انگیزگی در رابطه با سیستم حمل و نقل ریلی می‌شود. بنابراین صرف اتصال فیزیکی اسکله‌های کانتینری به شبکه ریلی نمی‌تواند منجر به ازدیاد حمل ریلی کانتینری در بنادر گردد.

جدای از موضوعات سخت افزاری، انجام هماهنگی‌های لازم با گمرک جهت انجام تشریفات گمرکی در مراکز لجستیک ریلی خارج از بندر، پیش بینی زیرساخت‌های نرم افزاری جهت تبادل اطلاعات مربوط به کانتینرها و نیز ارائه‌ی تخفیف خدمات بندری برای کانتینرهایی که به وسیله قطار از بندر خارج و یا به بندر وارد می‌شوند نیز از جمله دیگر الزامات برای افزایش سهم حمل کانتینری ریلی در بنادر است.

## ه- سایر موارد

سایر موارد که متعاقباً درباره‌ی آنها به اجمال اشاره می‌شود، به لحاظ تعداد و اهمیت زیاد هستند، اما بر حسب اولویت باید مقدمتاً چهار مورد ذکر شده‌ی بالا ایجاد و برقرار گردند تا صاحبان کالای ترانزیتی و وارداتی توسط بارفرابرهای ریلی، ترغیب به حمل کانتینرهای خود در ایران، توسط راه‌آهن شوند و آنگاه با صدور بارنامه‌ی یکپارچه، این چرخه شروع گردد. با ورود تعدادی از صاحبان کالا و درک سودمندی انتقال حمل کانتینر از جاده‌ای به ریلی، قطعاً سایر صاحبان کالا نیز به حمل ریلی گرایش پیدا می‌کنند.

### اهم مشکلات حمل ترکیبی و کانتینری در راه‌آهن ایران

همانطور که به طور مفصل نشان داده شد، تجارت جهانی مدتی بیش از نیم قرن است که به سوی کانتینری شدن پیش می‌رود. راه‌آهن ایران بر اثر غفلت دراز مدت، از این قافله به شدت عقب مانده است. اگر راه‌آهن نخواهد یا نتواند به نظام در حال رشد حمل ترکیبی و ترانزیتی جهانی بپیوندد و همچنان به حمل سنتی خود ادامه دهد، مطمئناً همچون چند دهه‌ی گذشته، میزان سهم حمل آن از کل حمل‌ونقل زمینی به تدریج کاسته می‌شود. رقیب جاده‌ای در تمامی بخشهایی که حتی سالها در انحصار راه‌آهن بوده (نظیر حمل مواد اولیه معدنی) با موفقیت تمام وارد شده و به تدریج سهمش را از آن افزونتر نموده است.

باید قبول کرد که سهم راه‌آهن با شبکه و امکانات به این بزرگی، از حمل ترکیبی و کانتینری آنقدر اندک است که اعلام مقادیر آن موجب شرمساری شده و بهتر است که از واکاوی ارقام و دستاوردهای ناچیز مربوطه گذر کرد. وابستگی راه‌آهن به کمکهای دولت و شکوه و شکایت مستمر از ارزانی نرخ سوخت در کشوری که گران کردن آن ریسک سیاسی اجتماعی در بر دارد، چاره ساز نیست. تنها کمکی که بخش نفت به راه‌آهن نموده (ولی نه به طور اختصاصی)، از محل اعتبارات ماده ۱۲ برای خرید ناوگان بوده است. حالا باید طرحی نو در انداخت و با اعمال مدیریت نوین، راه‌آهن را از این رشد اندک چند دهه‌ای و هرچه فراختر شدن فاصله‌ی سهمی با حمل‌ونقل جاده‌ای (با عنایت به میانگین رشد بالای ۳ درصدی حمل ریلی باری در برابر میانگین رشد دو رقمی حمل جاده‌ای) نجات بخشید.

معضل امر توسعه‌ی حمل ترکیبی و کانتینری، حائز جنبه‌های بسیار مختلفی است که برای رفع آنها باید با انجام مطالعات میدانی و اعمال مدیریت همه جانبه و همزمان، به تدریج کلیه‌ی مشکلات مربوطه را از سر راه برداشت. بخشی از این مشکلات درون سازمانی و بخشی دیگر برون سازمانی است. تعدادی از آنها به وضع قوانین و مقررات، بعضی به هماهنگی‌های مدیریتی، برخی

نیز به ایجاد نظام ویژه (مثلاً بارفرابری) نیاز دارند. تعدادی به سرمایه گذاری، بعضی به تغییر فرهنگ سازمانی، برخی به ایجاد تغییرات ساختاری و غیره وابسته اند.

در کل بهبود نظام حمل ترکیبی و کانتینری مستلزم تحولی بزرگ و ایجاد اصلاحات عمده در جمیع جهات مرتبط با راه آهن است. خوش خیالی‌های گذشته باید کنار گذاشته شوند که با انعقاد یک تفاهم نامه‌ی کم فایده یا یک دستور مدیریتی یا ایجاد تغییرات جزئی در امور یا فقط با کاهش تعرفه‌ی حمل می‌توان بر این کاستی بزرگ فائق آمد.

به نظر می‌رسد که می‌بایست یک کارگروه بزرگ در عالی ترین سطح راه آهن تشکیل شود که نمایندگان از وزارتخانه‌ی متبوع، بخش صنعت ریلی و سایر ذینفعان مربوطه در آن حضور داشته باشند. این کارگروه سیاستگذاری امور، هدایت مجموعه و تصویب پیشنهادهای اصلاحی را بر عهده می‌گیرد. لازم است که تعدادی زیرکارگروه در هر زمینه‌ی مرتبط (به شرح امور زیر و سایر موارد منظور نشده) تشکیل شوند که مطالعات میدانی و ارائه‌ی طرحها، پیگیری امور، انجام هماهنگیها و اجرای اصلاحات را بر عهده داشته باشند.

در اینجا به اهم عناوینی که می‌بایست در مورد آنها به نوعی توجه، مطالعه و اقدام گردد، اشاره می‌شود:

## الف - رفع کندی سرعت جابجایی کانتینرها

۱. رفع کندی ناشی از فقدان یا کمبود تجهیزات مناسب.
  - ۱.۱. بابت کمبود وسایل عمومی و اختصاصی کانتینری.
  - ۱.۲. بابت تجهیزات صفافی کانتینرها.
۲. کندی ناشی از کمبود ظرفیت امکانات پایانه‌ها.
  - ۲.۱. بابت محدود بودن فضای باراندازها در پایانه‌ها و ایستگاهها برای تحویل و تحول کانتینرهای پُر یا خالی.
  - ۲.۲. نبود تعدادی کانتینر ذخیره در صورت نیاز.
۳. کندی ناشی از ضعف سیستم حمل در هر مسیر.
  - ۳.۱. بابت ظرفیت پایین شبکه (ناشی از تک خطه بودن، شیب و فراز زیاد یا قوسهای باشعاع کم، فرسودگی خطوط).

۳.۲. بابت ظرفیت پایین ایستگاه‌ها (ضعف سیستم‌های علائم الکتریکی، کمبود ظرفیت خطوط مانوری، تخلیه‌وبارگیری، پارکینگ، قبول و اعزام و...).

۳.۳. بابت تعداد اندک لکوموتیوهای اصلی و مانوری.

۳.۴. بابت کمبود واگنهای حمل کانتینری.

۳.۵. بابت ضعف تعمیرات و نگهداری وسائط نقلیه‌ی ریلی که منجر به خرابی آنها در بین راه می‌شود.

## ب- وضعیت هزینه‌ی تمام شده‌ی حمل

۱. دسترسی نداشتن به بعضی بنادر (چابهار، انزلی، بوشهر)، و مرزها (میلک افغانستان، ماکو ترکیه، خسروی عراق) و لاجرم گران شدن حمل ترکیبی.

۱.۱. عدم دسترسی به اسکله‌های کانتینری.

۲. دسترسی نداشتن مستقیم به مراکز تولیدی و تجاری بزرگ (نظیر برخی از شهرکهای صنعتی و مناطق ویژه اقتصادی مهم).

۲.۱. برای حمل کالاها به صورت درب به درب.

۲.۲. برای حمل انبوه و ایجاد صرفه‌ی در مقیاس.

## ج- مشکلات ساختاری

۱. کاهش گرایش راه‌آهن به تقبل امور حاکمیتی و واگذاری خدمات تصدی‌گری به بخش خصوصی.

۲. همکاری برای ارتقاء سطح مشارکت بخش خصوصی در تصمیم‌گیریها.

۳. استقرار ساختار نظام مند رسیدگی به معایرات عملیاتی، مالی و سوانح کوچک مرتبط با شرکتهای حمل‌ونقل ریلی.

## د- ارتقاء روحیه‌ی سازمانی

۱. اعمال مشتری‌محوری به جای سازمان‌سالاری در راه‌آهن.

۱.۱. توجه به اهداف کلان و گروهی زیر بخش به جای سرگرم شدن با اهداف محدود وظیفه‌ای.

۱.۲. به رسمیت شناختن بخش خصوصی به عنوان شریک تجاری.

۱.۳. ترویج مسئولیت‌پذیری و طرد روحیه‌ی اقتدار و اختیار طلبی در بین کارکنان ادارات تابعه.

۱.۴. بهبود نحوه‌ی ایجاد ارتباط با ادارات برون‌سازمانی.

## ۵- رفع مشکلات مدیریتی و ایجاد هماهنگی بین عوامل مختلف

۱. ایجاد نظام بارفرایی متناسب با نیازهای راه‌آهن.

۱.۱. برای هماهنگی بین صاحبان کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی با متصدیان انواع شیوه‌های حمل (ریلی، دریایی و غیره از مبدأ تا مقصد نهایی).

۱.۲. برای ارائه‌ی مشاوره در امر انعقاد قراردادهای حمل مربوطه (فوب، سی اند اف و ...).

۱.۳. برای تحقق صدور بارنامه‌های یکپارچه.

۱.۴. برای انتقال امر جابجایی کالاها در بخشی از مسیر حمل در حوزه‌ی ایران، توسط راه‌آهن.

۱.۵. برای انجام هماهنگی در راستای حمل ترکیبی در ایران (در صورت نیاز).

۱.۶. برای انجام امور تخلیه‌وبارگیری، جابجایی کالا در بنادر و پایانه‌ها، امور اداری بندری، تشریفات گمرکی یا ترخیص کالا و غیره در صورت تمایل صاحبان کالا.

۱.۷. برای ایجاد نظام مخازن واگن (wagon pools).

۱.۸. برای جمع‌آوری یا پخش کالاها و کانتینرها در شهرکهای صنعتی و مراکز لجستیکی.

۲. ایجاد هماهنگی بین شرکتهای حمل‌کننده‌ی ریلی و صاحبان کالا

۱.۱. در تطابق با تعرفه‌ی یکپارچه.

۱.۲. در تطابق با زمانبندی و سایر تعهدات منظور شده در بارنامه.

۱.۳. در تطابق با تعهدات برگشت کانتینر خالی.

۲. هماهنگی بین راه‌آهن و گمرک

۲.۱. در مورد استقرار واحدهای ذیربط در مقاصد بزرگ لجستیکی.

۲.۲. در مورد تطابق یافتن ساعات کار این واحدها با عملیات ریلی در مرزهای زمینی و مراکز لجستیکی.

- ۲.۳. تسریع در انجام تشریفات قانونی.
  - ۲.۴. تک پنجره‌ای شدن فرایندهای اداری.
  - ۲.۵. مجهز شدن به اسکنرهای پیشرفته برای تسریع در بازرسی کانتینرها.
۳. ایجاد هماهنگی بین شرکتهای حمل و نقل ریلی یا خدمات وابسته با حوزه‌ی سیر و حرکتی ایستگاهها و پایانه‌ها.
    - ۳.۱. در زمینه‌ی انجام امور مانور، تنظیم و تشکیل و قبول و اعزام قطارها.
    - ۳.۲. در زمینه‌ی تخلیه و بارگیری به موقع کانتینرها.
    - ۳.۳. در زمینه‌ی ورود و خروج واگنهای پر و خالی طبق برنامه‌ی زمانبندی شده (به / از) ایستگاهها و پایانه‌ها.
  ۴. ایجاد هماهنگی بین راه‌آهن، شرکت حمل و نقل ریلی و حمل جاده‌ای در پایانه‌های مقصد
    - ۴.۱. در زمینه‌ی تسریع در بارگیری یا تخلیه کانتینرها از واگنها و کامیونها.
    - ۴.۲. در زمینه‌ی نحوه‌ی توزیع کانتینرها به انبارهای مختلف صاحبان کالا.
    - ۴.۳. در زمینه‌ی تسریع در خالی یا پر کردن خرده بار (به / از) کانتینرها.
  ۵. هماهنگی بین راه‌آهن و شرکتهای حمل و نقل ریلی با سازمان بنادر و دریانوردی
    - ۵.۱. در زمینه‌ی انتقال مستقیم کانتینر از کشتی به پایانه‌ی راه‌آهن.
    - ۵.۲. در زمینه‌ی اجاره‌ی اراضی مورد نیاز عملیاتی و طرحهای توسعه‌ی ریلی.
  ۶. هماهنگی بین راه‌آهن با شرکتهای بزرگ صاحب کالا در مبادی و مقاصد بار.
    - ۶.۱. در زمینه‌ی احداث خطوط و نصب سوزنها در پایانه‌های اختصاصی.
    - ۶.۲. ایجاد انبارها، سکوها و باراندازهای متناسب با حجم بار.
    - ۶.۳. در زمینه‌ی تجهیز به وسایل مناسب تخلیه و بارگیری.
  ۷. هماهنگی بین راه‌آهن با راه‌آهن‌های کشورهای همسایه
    - ۷.۱. در زمینه‌ی انعقاد تفاهم نامه‌های حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی بین دو کشور.



۷.۲. در زمینه‌ی اخذ و ارائه‌ی مجوزهای لازم برای حمل کالاها از مراجع ذیربط ملی.

۷.۳. در زمینه‌ی تسهیل حمل به ویژه در پایانه‌های مرزی.

۸. رفع ضعفهای مدیریتی در امور بهره برداری و سیرو حرکت قطارها

۸.۱. راه اندازی قطارهای کامل و برنامه‌ای و انعقاد قراردادهای حمل با شرکتهای حمل و نقل ریلی.

۸.۲. انجام تعهدات و جبران خسارات به صورت دوجانبه.

۸.۳. انتقال به موقع و بدون تبعیض واگنها (به/ از) خطوط تعمیر، پارکینگ و تخلیه و بارگیری.

۸.۴. انجام به موقع و بدون تبعیض مانور.

## و- تضامین

۱. ارائه‌ی تضمین سرعت حمل در طول مسیر و تحویل و تحول به موقع توسط راه‌آهن به شرکتهای حمل و نقل ریلی طبق

قراردادهای منعقد

۱.۱. کانتینر پر در مقصد.

۱.۲. کانتینر خالی در مبدأ.

۲. ارائه‌ی تضمین سرعت تحویل دهی به موقع واگنهای بارگیری شده توسط شرکتهای حمل و نقلی به راه‌آهن برای حمل

۲.۱. در بنادر و پایانه‌ها

## ز- شفافیت

۱. شفافیت تعرفه.

۱.۱. تعیین تعرفه‌ی یکپارچه از پای کشتی تا مقصد نهایی.

۱.۲. ساده سازی پایه‌های محاسباتی بر مبنای نورمهای اروپایی.

۱.۳. برقراری سقف و کف تعرفه‌ها تا مدت معین برای کنترل حداکثر نوسانات نرخها.

۱.۴. قابل مشاهده نمودن مستمر و به روز نرخهای تعرفه در تارنماها ویژه.

## ح- رفع ضعفهای نرم افزاری و کدگذاری

۱. جداسازی نظام کنترل محل کانتینر از واگن در نرم افزارهای عملیاتی.

۱.۱. بهره گیری از کدهای اختصاصی و بین‌المللی کانتینرها.

۱.۲. تهیهی نرم افزار کنترل محل استقرار کانتینرها برای استفاده در پایانه‌ها و مرزهای زمینی و دریایی.

۱.۳. بکارگیری نرم افزار ردگیری کانتینرها در طول سفر.

۱.۴. ایجاد ارتباط نرم افزاری ردگیری با کشورهای همسایه.

## ط - کاهش هزینه‌های جانبی

۱. رفع هزینه‌های تخلیه و بارگیری مضاعف.

۱.۱. جابجایی کالاها از یک وسیله‌ی نقلیه مستقیماً به وسیله‌ی نقلیه‌ی دیگر بدون رسوب در باراندازهای بنادر، ایستگاهها و پایانه‌ها.

۱.۲. کنترل زمانبندی دقیق ورود و خروج وسایل نقلیه‌ی شیوه‌های مختلف در ایستگاهها و پایانه‌ها.

۲. کاهش هزینه‌های مترتب بر حمل کانتینرها.

۱.۳. بابت هزینه‌های سپرده گذاری برای تأمین کانتینرها.

۱.۴. بابت هزینه‌های دیرکرد تحویل‌دهی کانتینرهای خالی.

۱.۵. بابت هزینه‌های انبارداری اضافی.

۱.۶. بابت جریمه‌ی مربوط به تأخیر (ناشی از کندی فرایند رسیدگی به اسناد و مدارک) پس از دوره‌ی انبارداری رایگان.

## ی- رفع بازار غیر رقابتی

۱. تلاش برای متعادل کردن یارانه‌ها

۱.۱. متعادل کردن حجم یارانه‌های سوخت از طریق گسترش امتیازات ماده ۱۲ به سرمایه گذارهای امور زیربنایی و همچنین استفاده از تسهیلات منظور شده در تبصره‌ی ۱۸ قانون بودجه.

۲. متعادل کردن واگذاری تسهیلات با سود اندک برای خرید وسایل نقلیه‌ی تمامی شیوه‌های حمل و نقل.

## ک- رفع کندی فرایندهای ناشی از ضعف نظام دیوانسالاری

۳.۶. بابت انجام مراحل تشریفات گمرکی.

۳.۷. ناشی از تشریفات اداری تخلیه و بارگیری و تحویل و تحول (از/ به) بارانداز در حوزه‌های بندری.

۳.۸. بابت امور اداری بازدید فنی، قبول و اعزام قطارها.

۳.۹. بابت تحویل و تحول واگنهای کانتینری در بنادر، ایستگاهها و پایانه‌ها.

(این نوشتار ادامه دارد)

سید منصور محمودی مشاور انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته