ضمیمه
روزنامه دنیای اقتصاد

دنیای اقتصاد

آذر ۱۴۰۱
۴۰ صفحه

ناوگان سالخورده

نوسازی ناوگان قدیمی حمل‌ونقل چه پیش‌شرط‌هایی دارد؟



طرح: سعید عامری

صبا

شرکت صنعت بار الکترونیک احیاء

شرکت صنعت بار الکترونیک احیاء صبا ، با هدف هوشمند سازی تمامی فرآیندهای حمل و نقل کشوری و ایجاد راهکارهای نوین بانکی و تسویه حساب در حوزه صنعت حمل و نقل کشور در سال ۱۳۹۶ اتاسیس شد.

برای دستیابی به این هدف بزرگ تمامی زیر ساخت های حمل و نقل کشور را بررسی کرده ایم تا نهایتا با تلفیق خدمات ارائه شده در سامانه پایانه‌های کل کشور و سیستم بانکداری باز بانک ها، به این مهم دست یافتیم.

در حال حاضر شرکت صبا در تولید محصولات نرم افزاری تحت وب و اپ موبایل فعالیت دارد و با تشکیل تیمی جوان و با هدایت مدیریت و تجربه شرکتهای سرمایه‌گذاری به دنبال خلق محصولاتی نو و هوشمند سازی فرآیندهای سنتی کسب و کار هستیم.



تهران ، خیابان پاسداران
بین نیستان نهم و دهم
پلاک ۳۰۴ ، طبقه اول
تلفن : ۰۲۱۲۲۷۷۸۳۰۰

www.sababar.com

شرکت واگن آسا یدک با هدف تولید قطعات حیاتی در حمل و نقل ریلی شامل بانداژ، محور و چرخ منوبلوک وهمچنین فلنج و رینگ های صنعتی تاسیس گردید.

در فاز نخست تولید بانداژ در در کارخانه تهران به بهره بهرداری رسیده و تولید انبوه این محصول در حال انجام می باشد.

در فاز دوم واردات خط تولید چرخ منوبلوک در کارخانه اصفهان در حال نصب و راه اندازی می باشد.

در فاز آخر تولید انواع محور و همچنین رینگ های صنعتی تا قطر ۴۰۰۰م.م. مورد استفاده در صنایع پتروشیمی و نفتی، با استفاده از ظرفیت های خالی انجام خواهد شد.



شرکت واگن آسا یدک (سهامی خاص)
WAGON ASA YADAK Private Joint Stock Co.

تهران ، کیلومتر ۱۳ بزرگراه لشگری
جنب ضلع غربی گروه بهمن ، پلاک ۲۴
تلفن: ۶۰-۴۴۹۰۹۳۵۸-۰۲۱
ایمیل: info@wagon-asa.ir
نشانی: اصفهان ، شهرک صنعتی
اشترجان ،نبش خیابان یازدهم

www.wagon-asa.ir

احیاء ریل ایرانیان

از مبدا تا مقصد با شما هستیم

ارائه دهنده انواع خدمات لجستیک و حمل ونقل در داخل مرزهای کشور و خارج از آن (حوزه CIS ترکیه و اروپا)

مالکیت و مدیریت بیش از ۱۵۰۰ دستگاه ناوگان ریلی (انواع واگن و لکوموتیو) و ناوگان جاده ای (کامیون و ماشین آلات مکانیکی)

ارائه خدمات گسترده زنجیره تامین در صنعت، توسط شرکت های زیرمجموعه نظیر واگن احیاء یدک (تامین قطعات اساسی نظیر محور، بانداژ و...) و صنعت بار الکترونیک احیاء (استفاده از ظرفیت‌های حوزه فینتک و پرداخت اعتباری در زنجیره های لجستیک)

ارائه انواع خدمات مشاوره و سرمایه گذاری در ساخت و توسعه زیرساخت های ریلی نظیر اتصال مراکز بار به شبکه ریلی با تجربه ساخت و بهره برداری از اولین ایستگاه خصوصی ریلی (احیاء سپاهان) و احداث بزرگترین کارخانه صنایع ریلی در منطقه شرق کشور (تربت حیدریه)

دارای پروانه فعالیت و صدور بارنامه ریلی،مجوز ورود واگن‌های امداد از کشورهای حوزه CIS ، مجوز EPL و ....

برترین فورواردر ریلی کشور به انتخاب راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران



دفتر مرکزی : تهران
خیابان پاسداران،بین نیستان نهم و دهم
پلاک ۳۰٤
تلفن : ۰۲۱۲۲۷۷۸۳۰۰

info@ehyarail.com
ehyarailiranian
Ehya Rail Iranian (ERI)

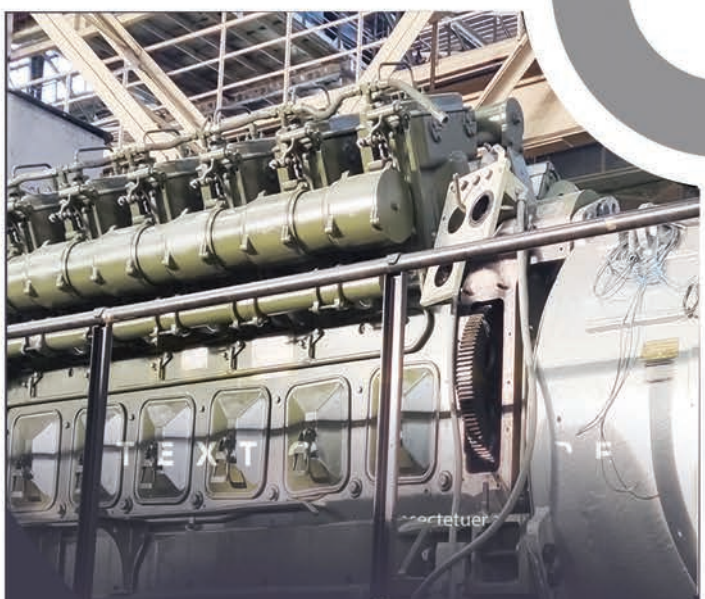
WWW.EHYARAIL.COM

کاوان ریل صنعت نیرو









- کاوان ریل صنعت بزگترین شرکت صنعتی در زمینه نگهداری، تعمیرات انواع لکوموتیو و تجهیزات آن می باشد.

- این شرکت ،کارخانه و کارگاه های متعددی در کرج، هشتگرد، اصفهان و ... در اختیار دارد و می تواند سرویس های مختلف فوق را در نقاط مختلف کشور ارائه نماید.

- ما در حال حاضر قرارداد های متعدد با بیش از ۱۵ شرکت داخلی در نت لکوموتیو و اجزاء ان داریم.

- کاوان ریل صنعت آمادگی اجرای قراردادهای نت لکوموتیو از سطح جاری، اساسی، بازسازی و نوسازی و نگهداری و تعمیرات کامل (full Maintenance) را دارد.

- ما بیشترین تعداد متخصصین لکوموتیو و اجزاء آن را در بخش خصوصی داریم.

با ما برای نگهداری و تعمیرات لکوموتیو و تجهیزات ریلی تماس بگیرید.

تهران،خیابان استاد مطهری، خیابان میرزای شیرازی شمالی، کوچه شهدا،پلاک ۹، طبقه چهارم،کدپستی: ۱۵۸۶۷۵۵۹۵۵،
تلفن : ۸۸۷۰۱۳۹۶ فکس :۸۸۷۰۵۲۹۵

RAMA.CO.
RAD MEYAR AMIN
راد معیار امین

SHINING SEA BREEZE
نسیم دریای تابان

RAMA.CO.
RAD MAHYAR IMEN
راد مهیار ایمن

حمل و نقل
ریلی و دریایی و کانتیری



RAD MEYAR AMIN
NASIMDARYATABAN
RAD MAHYAR IMEN

(علی دهقان قادیکلائی)
Phone: +98 (912) 8669220
Phone: +98 (912) 8693621
Phone: +98 (912) 8382667
Email: ceo@ramacoway.com
Email: ceo@nasimdaryataban.com
www.Ramacoway.com

شرکت راد معیار امین
شرکت نسیم دریای تابان
شرکت راد مهیار ایمن

حمل و نقل ریلی داخلی و بین‌المللی:
انجام خدمات حمل به صورت Door To Door
خدمات فلکسی تانک به صورت Full Package
حمل ترکیبی مشتقات نفتی به صورت A To Z

انواع حمل و نقل دریایی:
حمل دریایی به صورت Switch B/L و Cross Stuffing
صدور انواع بیمه‌نامه صنعت حمل و نقل:
بیمه‌نامه‌های حمل داخلی
بیمه‌نامه‌های حمل بین‌المللی براساس کلوزهای A ، B ، C انستیتو بیمه‌گران لندن



HMCO

شرکت مدیریت بین المللی همراه
جـــاده، ریـــل، دریـــا (هیمکـــو)

Hamrah International Management co. (HIMCO)

- سرمایه گذاری و ایجاد اسکله و پایانه مکانیزه تخصصی صادرات و واردات مواد معدنی و محصولات فولادی
- انجام حمل و نقل ریلی و توسعه ناوگان ریلی شرکت های سهامداری با خرید واگن
- تجهیز و توسعه تاسیسات حمل و نقل ریلی، دریایی، بندری و جاده‌ای
- انجام فعالیت های خدماتی، بازرگانی، عمرانی، مرتبط با ایجاد اسکله های بندری و سازه های دریایی
- برنامه ریزی، هماهنگی، مدیریت و مشاوره در خصوص کلیه فعالیت‌های حمل و نقل معدنی و فولادی با مزیت ریلی، دریایی، جاده ای
- مدیریت تامین و ساخت پروژه های بزرگ عمرانی







تهران، میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر، کوچه هجدهم، پلاک ۴، طبقه سوم

۸۶۱۲۲۹۲۷ - ۰۲۱ ۸۶۱۲۰۶۳۱ www.hamrahcompany.com

نمابر: ۰۲۱ ۸۶۱۲۲۶۴۸ info@hamrahcompany.com

شرکت سرمایه گذاری توسعه معادن و فلزات
Mines & Metals Development Investment Company

شرکت تجلی توسعه معادن و فلزات
Tajali mines & metals Development Co.

شرکت گروه مدیریت سرمایه‌گذاری امید
Omid Investment Group

شرکت معدنی و صنعتی چادرملو
Chadormalu Mining & Industrial Co.

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر
Golgohar Mining & Industrial Company

شرکت سنگ آهن گهر زمین
Goharzamin Iron Ore Company

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

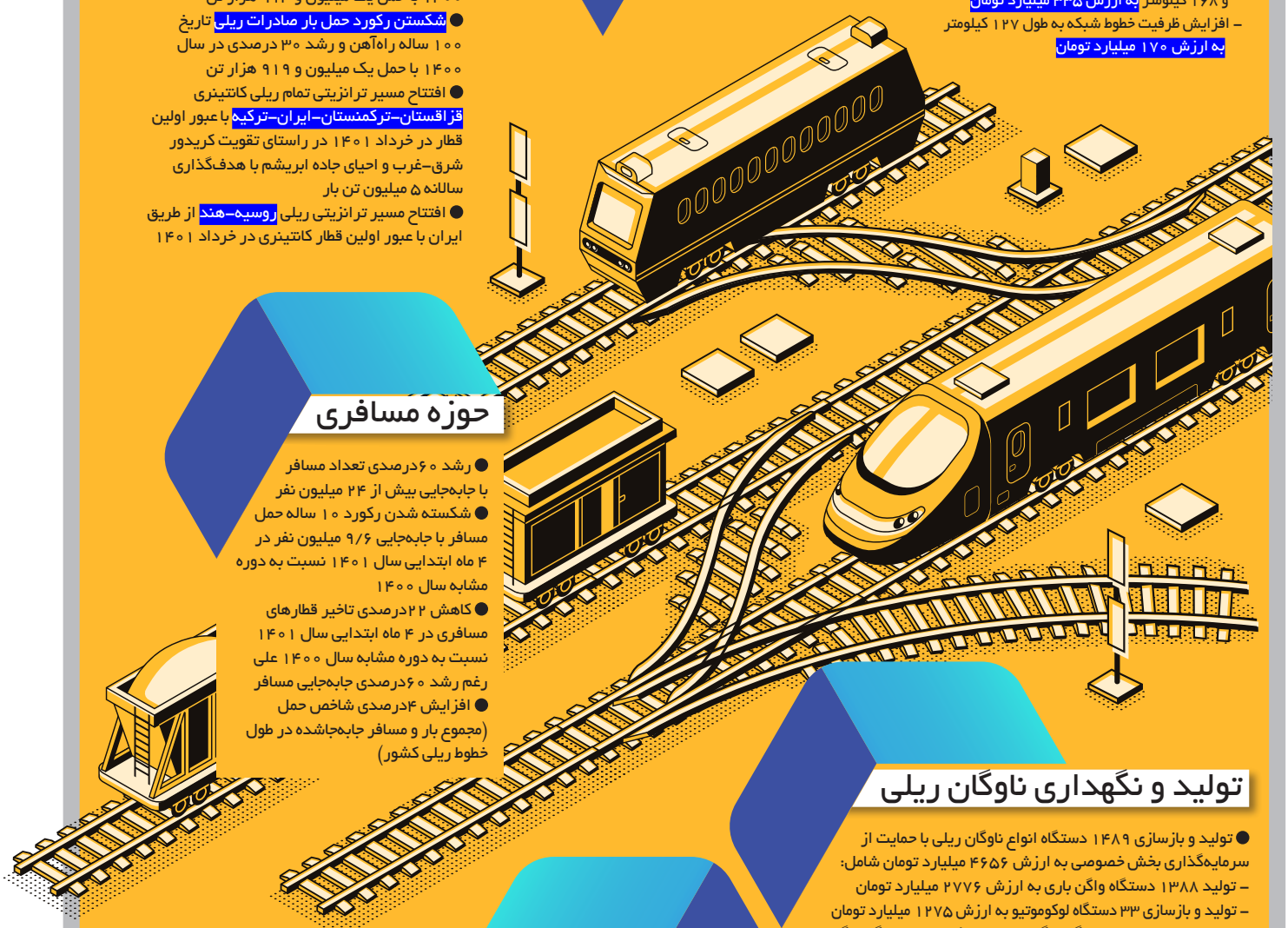
فعالیت‌ها و دستاوردهای
راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
در سال اول دولت سیزدهم

بهسازی و بازسازی خطوط

- رشد ۲۰۰ درصدی بهسازی و بازسازی خطوط ریلی
- اجرای پروژه‌های زیرساختی به ارزش ۵ هزار و ۶۹۵ میلیارد تومان شامل:
  - احداث خطوط جدید بین‌شهری و حومه‌ای به طول ۱۱۱ کیلومتر به ارزش ۲۶۹۰ میلیارد تومان
  - اتصال مراکز انبوه بار به شبکه ریلی به طول ۱۲۰ کیلومتر به ارزش ۱۲۰۰ میلیارد تومان
  - بهسازی و بازسازی خطوط شبکه به طول ۱۴۵ کیلومتر به ارزش ۵۹۱ میلیارد تومان
  - احداث و توسعه سیستم‌های علائم و ارتباطات در ۶۵ ایستگاه و ۱۶۸ کیلومتر به ارزش ۳۳۵ میلیارد تومان
  - افزایش ظرفیت خطوط شبکه به طول ۱۲۷ کیلومتر به ارزش ۱۷۰ میلیارد تومان

دیپلماسی حمل‌ونقل

- شکستن رکورد حمل بار ترانزیت ریلی تاریخ ۱۰۰ ساله راه‌آهن و رشد ۲/۵ برابری در سال ۱۴۰۰ با حمل یک میلیون و ۹۱۳ هزار تن
- شکستن رکورد حمل بار صادرات ریلی تاریخ ۱۰۰ ساله راه‌آهن و رشد ۳۰ درصدی در سال ۱۴۰۰ با حمل یک میلیون و ۹۱۹ هزار تن
- افتتاح مسیر ترانزیتی تمام ریلی کانتینری قزاقستان-ترکمنستان-ایران-ترکیه با عبور اولین قطار در خرداد ۱۴۰۱ در راستای تقویت کریدور شرق-غرب و احیای جاده ابریشم با هدف‌گذاری سالانه ۵ میلیون تن بار
- افتتاح مسیر ترانزیتی ریلی روسیه-هند از طریق ایران با عبور اولین قطار کانتینری در خرداد ۱۴۰۱



حوزه مسافری

- رشد ۶۰درصدی تعداد مسافر جابه‌جایی بیش از ۲۴ میلیون نفر
- شکسته شدن رکورد ۱۰ ساله حمل مسافر با جابه‌جایی ۹/۶ میلیون نفر در ۴ ماه ابتدایی سال ۱۴۰۱ نسبت به دوره مشابه سال ۱۴۰۰
- کاهش ۲۲درصدی تاخیر قطارهای مسافری در ۴ ماه ابتدایی سال ۱۴۰۱ نسبت به دوره مشابه سال ۱۴۰۰ علی رغم رشد ۶۰درصدی جابه‌جایی مسافر
- افزایش ۴درصدی شاخص حمل (مجموع بار و مسافر جابه‌جاشده در طول خطوط ریلی کشور)

تولید و نگهداری ناوگان ریلی

- تولید و بازسازی ۱۴۸۹ دستگاه انواع ناوگان ریلی با حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به ارزش ۴۶۵۶ میلیارد تومان شامل:
  - تولید ۱۳۸۸ دستگاه واگن باری به ارزش ۲۷۷۶ میلیارد تومان
  - تولید و بازسازی ۳۳ دستگاه لوکوموتیو به ارزش ۱۲۷۵ میلیارد تومان
  - تولید و بازسازی ۶۴ دستگاه واگن خواب مسافری و ۴ دستگاه واگن خودکشش به ارزش ۶۰۵ میلیارد تومان
- امضای تفاهم‌نامه جهت سرمایه‌گذاری فولاد مبارکه اصفهان در تولید و نگهداری ناوگان کشش به ارزش ۱۳۰۰ میلیارد تومان
- افزایش ۹ درصدی شاخص بهره‌وری کل لوکوموتیو (نسبت شاخص حمل به تعداد لوکوموتیو آماده به کار)

حوزه بهره‌برداری

- افتتاح فاز یک بخش تعمیرات لوکوموتیو مرکز لجستیک آپرین در فروردین ۱۴۰۱
- تامین مالی و آغاز عملیات ساخت مرکز لجستیک مرزی اینچه‌برون با اعتبار ۸۰۰ میلیارد تومان
- جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در مرکز لجستیک اینچه‌برون به ارزش ۴۵۰ میلیارد تومان
- امضای تفاهم‌نامه جهت سرمایه‌گذاری شرکت صنعتی و معدنی گل‌گهر برای اتصال ریلی مراکز عمده بار به ظرفیت بیش از ۱۸ میلیون تن در سال

وزارت راه و شهرسازی

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای



پیشگام پیشرو

در خدمت در فناوری

هفته حمل و نقل، رانندگان و راهداری گرامی باد

۲۶ آذر الی ۱ دی





۱۴۱ 141.ir

















برای اشتراک هفته‌نامه تجارت فردا با این شماره تماس بگیرید
توزیع : دنیای اقتصاد - تلفن : ۲۳۱ - ۸۷۷۶۲۲۰۰

نسخه آنلاین را از سایت جار و فیدیبو تهیه کنید

















صاحب امتیاز: دنیای اقتصاد تابان
مدیرمسوول: علیرضا بختیاری
مدیرتوسعه بازار: رضا عزیزی‌نیا
مسوول ویژه‌نامه: رضا دهقان
تلفن آگهی‌ها: ۳-۴۲۷۱۰۴۰۲
چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
تلفن: ۵۵۲۷۵۷۷۱

رکـــود در صنعـــت حمـــل و نقـــل



صنعت حمل و نقل در شرایطی قرار دارد که به دلیل رکود موجود در اقتصاد کشور این صنعت نیز وارد رکود شده و از جنب و جوش افتاده است. این موضوع سبب شده میزان عرضه خدمات حمل و نقل در بخش‌های مختلف اقتصاد کشور بیشتر از تقاضای آن باشد. البته به طور کلی عرضه خدمات در حمل و نقل فراتر از نیاز کشور است که در دوره رکود این مساله موجب خواهد شد تا فعالان بخش حمل و نقل جاده‌ای و ریلی با کمترین ظرفیت خود مشغول به کار باشند.





اگر کشور وارد رونق اقتصادی شود مشکلی برای حمل و نقل کالا نخواهیم داشت و با توجه به ظرفیت موجود قادر خواهیم بود به نیاز کشور در فضای پساتحریم پاسخ دهیم.





در شرایط کنونی:

با توجه به رکود فراگیری که در اقتصاد کشور به وجود آمده کامیون‌داران ما که ماهانه حداقل پنج بار مسیر تهران تا بندرعباس را برای حمل کالا طی می‌کردند و از این راه درآمد خوبی عایدشان می‌شد مجبورند ماهی حداکثر دو بار راهی این شهر بندری و گلوگاه اقتصادی کشور شوند و روزها منتظر باشند و در صف قرار بگیرند تا کالایی را بار زده و راهی مقصد مورد نظر خود شوند. طبیعی است ادامه چنین وضعی باعث خواهد شد تا این قشر با مشکل درآمدی مواجه شوند.

اگر در این روزها از مجاورت کارخانه‌های سیمان یا سایر صنایع بزرگ و متوسط کشور عبور کنیم متوجه خواهیم شد که کامیون یا بونکرهای زیادی مجبورند چندین روز به خواب فرو روند و در آنجا منتظر بمانند تا کالای مورد نظر خود را بارگیری کنند.



سوال اینجاست که اقتصاد حمل و نقل ما چرا با چنین مساله‌ای مواجه شده است؟

اگر بخواهم چالش‌های اساسی صنعت حمل و نقل را مورد بحث و بررسی قرار دهم باید بگویم که فاصله معنادار میزان عرضه با تقاضای موجود در صنعت حمل‌ونقل نخستین چالش این صنعت در بخش جاده‌ای است که اگر فکری برای آن نشود ممکن است نتوانیم سیستم حمل و نقل کارآمدی را برای کشور طراحی کنیم و در درازمدت دچار مشکل نشویم.

به نظر می‌رسد اصلی‌ترین مشکل در مازاد عرضه این باشد که سیاستگذاری‌های دولت در حمل و نقل جاده‌ای کارآمد نبوده و نیاز است در دوره پساتحریم عزمی جدی وجود داشته باشد تا سیستم حمل و نقل کشور هم‌تراز با نظام‌های حمل و نقل بین‌المللی بتواند کارایی عملکرد خود را بالا ببرد.

در این راه دولت با دو چالش اصلی مواجه است.
نخست آنکه عمر ناوگان حمل و نقل کشور بسیار بالاست و بهتر است سیاستگذاری‌ها به سمتی سوق پیدا کند تا نوسازی کامیون‌ها در دستور کار قرار گیرد. اما با توجه به منابع کم دولت، کاهش درآمدهای نفتی و هزینه بالای خرید یک دستگاه کامیون استاندارد در حد و اندازه‌های ترانزیت جهانی، چگونه می‌توان نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور را در دستور کار قرار داد؟



به نظر می‌رسد

اعطای سوخت ارزان به کامیون‌ها سبب شده تا اصولاً سرمایه‌گذاری‌ها در این بخش از مزیت بیفتد.

وقتی قیمت سوخت در ایران پایین‌تر از کشورهای منطقه و میانگین قیمت‌های جهانی باشد طبیعی است که برای دارندگان کامیون صرفه اقتصادی ندارد تا به دنبال نوسازی خودرو تجاری خود بروند.

به همین خاطر است که یک دستگاه کامیون با عمر ۳۰ساله و قیمتی زیر ۵۰ میلیون تومان

می‌تواند با توجه به قیمت پایین سوخت، با کامیونی که ۴۰۰ میلیون تومان قیمت دارد رقابت کرده و درآمد برابری را کسب کند.

در چنین شرایطی آیا برای دارنده کامیون قدیمی صرفه اقتصادی دارد که ۴۰۰ میلیون تومان هزینه کرده، خودرو تجاری خود را نوسازی کند و زیر بار قسط برود.

رفتار ناوگان قدیمی کشور و دارندگان کامیون‌هایی با ۳۰ سال عمر در صورتی تغییر خواهد کرد که دولت سیاست واقعی‌سازی قیمت سوخت را در پیش گیرد و به سمتی حرکت کند که دست از عرضه سوخت ارزان و یارانه‌ای بردارد و آن را به قیمتی به دست فعالان

صنعت حمل و نقل برساند که خودروهای تجاری با مصرف سوخت بالا توجیهی برای ادامه فعالیت خود نداشته باشند.

کارشناسان معتقدند: وقتی که دولت به ارائه سوخت ارزان می‌پردازد انگیزه‌ای برای بخش خصوصی به وجود نخواهد آورد تا به سمت ارتقای وسیله نقلیه خود برود.

به همین دلیل: جاده‌های کشور پر است از کامیون‌هایی که مصرف بالا و سرعت پایینی داشته و از ایمنی کمی برخوردارند.

اگر سیاستگذار علاقه‌مند است در بخش حمل و نقل جاده‌ای سرمایه‌گذاری صورت گیرد بهتر است: ادامه کار را برای فعالیت خودروهای قدیمی و پرمصرف سخت کرده و محدودیت‌هایی را برای آنان به وجود آورد.

در این میان بهترین کار:

ابزار قیمتی است چون تا وقتی که اقتصاد ایران به سمت آزادسازی قیمت‌ها حرکت نکند قادر نخواهد بود در بازارهای رقابتی به فعالیت خود ادامه دهد و همان‌گونه که شاهدیم امروز ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور به دلیل وجود همین کامیون‌های قدیمی با انبوه عرضه مواجه شده و کسب و کار در این بخش و به دست آوردن درآمد برای فعالان صنعت حمل و نقل سخت شده است.

ادامه دادن به ارائه سوخت ارزان سبب شده بخش ریلی مزیت خود را برای حضور در جابه‌جایی کالا از دست بدهد و به سختی و در رقابتی نابرابر به فعالیت بپردازد.



حمل و نقل هوایی:

حمل و نقل در بخش هوایی: در این بخش اوضاع کمی متفاوت است و کشور نیاز دارد برای توسعه گردشگری هواپیماهای جدید را خریداری کرده و خطوط هوایی خود را نوسازی کند و بتواند از این راه فرصت‌های جدید سرمایه‌گذاری را فراهم آورد.

شاید به راحتی نتوانیم در بخش حمل و نقل هوایی با رقبای همسایه به رقابت بپردازیم اما بهتر است سیاستگذاری‌ها به سمتی سوق پیدا کند که ناوگان هواپیمایی کشور از فرصت پساتحریم بیشترین بهره را ببرد و متوسط عمر حمل و نقل در این صنعت را کاهش دهد.

در این صورت:

قادر خواهیم بود مسافران ایرانی را راغب کنیم تا از طریق شرکت‌های داخلی پروازهای بین‌المللی را به انجام برسانند و در صورتی که در بازاری رقابتی بتوانیم قرار گیریم با توجه به ابزار قیمتی قادر باشیم مسافران کم‌درآمدتر منطقه را از خطوط هوایی خود بهره‌مند کرده و سپس به توسعه هرچه بیشتر آن بپردازیم.

اینفوگرافیک: جمال دیدگر



حسن دوست‌حقی
مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل شتابان شمال

مسیر یکپارچه

چرا رویکرد یکپارچه در لجستیک ضرورت دارد؟

صنعت لجستیک حلقه‌ای استراتژیک در توسعه ملی کشورهاست. در نگاهی به ۱۰۰ شرکت برتر جهان و کشورهای پیشرفته متوجه می‌شویم که سهم شرکت‌های لجستیک در میان شرکت‌های برتر روند رو به رشدی دارد. پژوهشگران معتقدند که هرچه صنعت لجستیک کارآمدتر و اثربخش‌تر باشد قدرت رقابت‌پذیری بیشتری را در بازار بین‌المللی برای صنایع کشورها ایجاد می‌کند. با این حال به گفته کارشناسان خبره در ایران، نگاه سنتی، عدم یکپارچه‌سازی فرآیندها و نبود زیرساخت‌های لازم سبب شده است تا به‌رغم پتانسیل‌های موجود و موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد، ایران هنوز از جایگاه متمایز خود در این حوزه برخوردار نباشد. هنوز در ایران یک شرکت 3PL بزرگ و در مقیاس بین‌المللی نداریم تا شرکت‌های تولیدکننده بتوانند فرآیندهای لجستیک خود را به صورت مطلوب و در سطح سرویس‌های قابل قبول داشته باشند. همین امر سبب شده است تا شرکت‌هایی که محصولات فسادپذیر عرضه می‌کنند به دلیل محدودیت‌های زیرساختی، به فراخور نیازهای موجود اقدام به تاسیس بخش‌های لجستیک کنند. این موضوع باعث شده است به‌رغم سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی که در این زمینه انجام می‌شود، بهره‌وری قابل مقایسه‌ای با شاخص‌های جهانی نداشته باشیم.

● زنجیره سرد

وقتی یک کالای فسادپذیر قرار است به دست مصرف‌کننده نهایی برسد، مراحل مختلفی را طی می‌کند. این مراحل از تامین مواد اولیه و انتقال آنها به کارخانه گرفته تا انبارش مواد اولیه، تولید، انبارش محصول، ارسال و ورود به سطوح مختلف زنجیره تامین تا تحویل به مصرف‌کننده نهایی را شامل می‌شود. به کل این حلقه‌ها زنجیره تامین می‌گویند که یک تخصص بسیار ویژه است. در واقع همه محصولات فسادپذیر تولیدشده در یک کارخانه با یک کیفیت مشابه تولید می‌شوند اما گاهی برخی از محصولات با کیفیت اصلی به دست مصرف‌کننده نمی‌رسند و این نقطه دقیقاً همان جایی است که اهمیت زنجیره سرد در حفظ کیفیت کالاها آشکار می‌شود.

● انتقال دانش زنجیره سرد

در شتابان شمال تمامی ناوگان ملکی و تحت پوشش (استیجاری) به سیستم GPS و سنسورهای کنترل لحظه‌ای دما مجهز شده‌اند و دمای کل ناوگان که بیش از سه هزار خودرو فعال حمل بار است به صورت آنلاین تحت کنترل واحد مانیتورینگ است. با سرمایه‌گذاری کلان، تمامی ناوگان جهت رعایت زنجیره سرد طبق استانداردهای توافق‌نامه ATP استانداردسازی شده است. همه پرسنل زنجیره آموزش‌دیده و ملزم به رعایت آن هستند. با انتقال دانش از طریق مشاوران خارجی تمام سردخانه‌ها، ناوگان بین‌شهری و ناوگان درون‌شهری استانداردسازی شده‌اند. این رویکردی است که در سطح گروه به مدت ۱۰ سال به آن توجه ویژه شده و به صورت مستمر در جهت بهبود این فرآیند برنامه‌ریزی می‌شود.

● تراز کشور در بخش حمل‌ونقل مواد غذایی

نگاه به نتایج ایجادشده به وسیله یک الگو، همواره یکی از راه‌های بررسی میزان اثربخشی آن در سال‌های گذشته است. با گذشت ده‌ها سال از عمر صنعت لجستیک، امروز وقتی در نقطه‌ای قرار گرفته‌ایم که هیچ شرکت 3PL قابل مقایسه با شرکت‌های بین‌المللی نداریم، یعنی رویکرد شکل‌گرفته برای این صنعت نیاز به بازنگری دارد که چند دلیل اصلی آن به شرح زیر است.

دلیل اول این است که سیاست‌های کلان در سطح کشور، همسو با شرکت‌های خدماتی نیستند. به عنوان مثال سرمایه‌گذاران این حوزه، به‌رغم هزینه‌های بسیار زیادی که متحمل می‌شوند به منظور کاهش ریسک سرمایه‌گذاری، تمامی ناوگان خود را که اصلی‌ترین دارایی فیزیکی آنها به‌شمار می‌رود، بیمه بدنه می‌کنند. با وجودی که نقدشوندگی ناوگان از طریق فروش در بازار آزاد بسیار سهل‌الوصول است اما در نظام بانکی ناوگان خودرویی، قابلیت ترهین جهت اخذ تسهیلات و منابع مورد نیاز شرکت را ندارد. بنابراین صاحبان این صنایع برای جذب سرمایه بانکی دغدغه‌های زیادی دارند.

دلیل دوم عدم نگاه یکپارچه به صنعت لجستیک است به نحوی که مجوز حمل اولیه (حمل بین‌شهری) از سوی سازمان راهداری و مجوز حمل ثانویه (توزیع مویرگی) از سوی وزارت صمت صادر می‌شود. چندگانگی‌هایی از این قبیل نشان از نبود رویکرد یکپارچه دارد که سبب کندی توسعه در این صنعت می‌شود. بنابراین پیشنهاد می‌شود سازمان‌ها و نهادهای تصمیم‌گیرنده جهت حمل کالاهای اساسی، سوختی، محصولات پروتئینی، گوشت و... استانداردهای مدنظر خود را به صورت مشخص تدوین کرده، بعد نظارتی آن را تقویت کنند و عملیات‌های مرتبط را به صورت یکپارچه از طریق وزارت راه و شرکت‌های مرتبط راهبری کنند. قطعاً بهره‌مندی از این رویکرد یکپارچه به بهینه‌سازی و توسعه صنعت لجستیک منجر خواهد شد.

دلیل سوم که بسیار عجیب است؛ عدم تکمیل فرآیند رتبه‌بندی در صنعت حمل‌ونقل و تاثیر آن به عنوان شرط احراز به منظور حضور در مناقصات کلان کشور است. به عنوان نمونه در پروژه‌های عمرانی شرط شرکت در مناقصات دارا بودن حداقل یک رتبه مشخص جهت اخذ مناقصات است. اما در صنعت حمل‌ونقل چنین نیست.

مساله چهارم این است که اصل نبض صنعت حمل‌ونقل، کریرهای ما هستند. اگر می‌خواهیم شرکت‌های حمل‌ونقلی قوی در کشور داشته باشیم و در فضای بین‌المللی وارد شویم، نمی‌توانیم با سه برابر قیمت شرکت‌های ترکیه، روسیه، آذربایجان و... خودرو خریداری کنیم و در عین سرمایه‌گذاری سه‌برابری، با قیمت مشابه این کشورها در سطح حمل‌ونقل بین‌المللی فعالیت کنیم. این موضوع باعث شده شرکت‌های حمل‌ونقل در سطح بین‌المللی قدرت رقابت‌پذیری کافی نداشته باشند. اگر در موارد ذکرشده تسهیل‌گری شود، به جای تردد شرکت‌های ترک و روسی در کشور، می‌توانیم شاهد تردد بیش از پیش ناوگان‌های ایران در سطح منطقه باشیم.

مساله پنجم این است که صنعت لجستیک ما کاملاً سنتی مانده و به همین دلیل نتوانسته‌ایم با تکنولوژی روز پیش برویم و تکنولوژی نتوانسته در صنعت ما ایفای نقش قابل قبولی داشته باشد.

● راهکارها

برای حل مسائل مذکور اولین راهکار پیشنهادی ما این است که در دانشگاه‌های کشور، ارتباط بین صنعت و دانشگاه را به قدری افزایش دهند که صنعت، بستری برای پرورش خبره‌های صنعت باشد؛ نه اینکه به ازای هر خواسته‌ای قیمت‌های خارج از عرف بازار پیشنهاد شود. در حال حاضر ما فقر دانش عملیاتی و کاربردی در کشور داریم و برای توسعه نیروهای متخصص در کشور نیاز به برنامه‌ریزی دقیق‌تری وجود دارد.

راهکار دوم این است که وزارتخانه‌های مختلف استانداردسازی شده و در بحث نظارت قوی عمل کنند تا بستری فراهم شود که صنعت بتواند پاسخگوی ارائه سرویس در سطح استاندارد باشد و امکان افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه‌های بانکی برای صنعت لجستیک فراهم شود.

راهکار سوم این است که با فعالان این صنعت که بدیهی است عرق ملی دارند و با وجود سختی‌های موجود، همواره به حرکت در این مسیر و توسعه شرکت خود ادامه داده‌اند، برای ایجاد سیاستگذاری‌های اثربخش تعامل بیشتری صورت بگیرد.



محمدقاسم پورتقی
مدیرعامل مهندسین مشاور فرادید

حمل‌ونقل ایمن

تکمیل کریدورهای آزادراهی کشور چگونه میسر است؟

حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین راه‌های رسیدن به فرآیند توسعه اقتصادی-اجتماعی است. از این‌رو همان‌طور که این صنعت یکی از اصلی‌ترین ارکانِ زیربنایی کشورهای پیشرفته و درحال توسعه به‌شمار می‌آید در ایران نیز به عنوان یک رکن حیاتی همواره مورد توجه خاص بوده است.

حمل‌ونقل همچون شریانی سایر اجزای خدماتی، بازرگانی، صنعتی، کشاورزی، فرهنگی، اجتماعی، سیاسی را در دو سطح ملی و بین‌المللی به هم پیوند زده و تاثیرات عمیقی بر رشد و توسعه این بخش‌ها بر جا می‌گذارد. بخش‌هایی که در حقیقت پیشرفت و پسرفت اقتصاد یک کشور بستگی مستقیم به عملکرد تک‌تک آنها دارد. به عبارت دیگر یک اقتصاد ایده‌آل از پیوستن حلقه‌هایی ساخته می‌شود که پیوند و استحکام آنها از طریق حمل‌ونقل صورت می‌گیرد. هر چه این بخش بهتر و دقیق‌تر عمل کند، شاهد زنجیره مستحکم‌تری خواهیم بود. از این‌رو تقویت زیرساخت‌های ارتباطی در حوزه‌های مختلف حمل‌ونقل می‌تواند به سادگی دستیابی به توسعه اقتصادی-اجتماعی پایدار را در کشور هموار کند. حمل‌ونقل در یک نگاه کلی به عنوان شریان اصلی پیکره اجتماع به‌شمار می‌رود و در صورتی که دچار اختلال شود همه اندام‌های آن با مشکل روبه‌رو خواهند شد. زیرا تمام افراد هر روز و هر ساعت با آن در ارتباط بوده و به‌طور مستقیم در زندگی آنها تاثیرگذار است. به این ترتیب، به‌طور ویژه اقتصاد کشورمان نیز پیوند ناگسستنی با حمل‌ونقل دارد به نحوی که اگر این امر به خوبی انجام بگیرد، پیشرفت و توسعه را به همراه خواهد داشت. نکته قابل توجه و حائز اهمیت این است که در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد جابه‌جایی کالا و مسافر در ایران از طریق روش حمل‌ونقل جاده‌ای انجام می‌شود و به‌طور قطع باید راه‌های بین‌شهری را به عنوان اصلی‌ترین عامل برای انجام یک حمل‌ونقل جاده‌ای ایمن و اقتصادی برشمرد. از این‌رو، از یک سو با توجه به رشد آمار تولید خودرو در کشور و همچنین روند افزایشی سفرهای هموطنان در سال‌های اخیر و از سوی دیگر، نابرابری کاملاً مشهودی را در مقابل حرکت کند توسعه زیرساخت راه‌ها نشان می‌دهد که متاسفانه مشکلات عدیده‌ای را برای جامعه و هموطنان به دنبال داشته است.

لازم می‌دانم اشاره‌ای داشته باشم به آمار ۲۷ هزار و ۷۵۵نفری هموطنان جان‌باخته در اثر سوانح رانندگی در سال ۱۳۸۴ که بالاترین رقم در آن سال‌ها به ثبت رسید و نگرانی عمیقی را نزد مسوولان و آحاد جامعه برجای گذاشت تا موجب بازنگری در برنامه‌ها، طرح‌ها و چاره‌اندیشی شود. از آن جمله می‌توان به توسعه زیرساخت راهی، ارتقای سطح سرویس راه‌ها و ساخت آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها و کاهش سهم این بخش در حوادث ترافیکی تاکید کرد. با وجود رشد جمعیت، تولید خودرو و همچنین افزایش سفرها روند سوانح رانندگی حدوداً تا سال گذشته نزولی شد که بدون تردید توجه به ترمیم و گسترش شبکه مواصلاتی به شکلی علمی و منطقی نقش مهمی در این کاهش داشته است. امروزه با نگاهی اجمالی به محورهایی که آزادراهی یا بزرگراهی بوده و حتی مسیرهایی که باند رفت و برگشت جداگانه‌ای دارند، ایمنی و سهولت جریان حمل‌ونقل، کاهش سوانح رانندگی و قربانیان ناشی از این پدیده و در نهایت رضایتمندی هموطنان را به خوبی می‌توان دریافت کرد. هر چند به عنوان فردی که سال‌های سال در این حوزه تجربه‌ای پشت سر گذاشته‌ام شرایط فعلی توسعه شبکه راه‌های کشور رضایت‌بخش نبوده و در قیاس با کشورهای توسعه‌یافته یا برخی جوامع در حال توسعه وضعیت را خیلی مناسب نمی‌دانم. اما در بحث مهندسی و دستیابی به علوم و فنون روز دنیا در راهسازی پیشرفت‌های چشمگیری حاصل شده که در صورت بهبود اوضاع اقتصادی کشور یقیناً شبکه‌های ارتباطی با سرعت تمام گسترش و تکمیل یافته و ضمن ایجاد بستری برای حمل‌ونقل جاده‌ای مطمئن، سبب کاهش و غلبه بر آسیب‌های انسانی، اجتماعی و اقتصادی ناشی از سوانح رانندگی خواهد بود. نگرانی وقتی بیشتر می‌شود که بدانیم بر اساس آخرین یافته و پژوهش‌ها خسارت وارده در سال گذشته تنها بابت کشته‌شدگان حوادث ترافیکی ۸۸۹ هزار میلیارد ریال معادل هزینه احداث ۱۲۷۰ کیلومتر آزادراه شش‌خطه در دشت است (در حال حاضر دو هزار و ۷۹۳ کیلومتر آزادراه در دست بهره‌برداری در کشور) ضمن آنکه خسارت‌های بسیار سنگین دیگر بابت ۳۱۷ هزار و ۱۲۰ نفر مصدومین و معلولین این بخش و از بین رفتن شش تا هفت درصد از درآمد ناخالص ملی، هدر رفتن سهم قابل توجهی از اعتبارات بخش سلامت و بیمارستانی کشور و پیامدهای متعدد اجتماعی غیرقابل برآورد اقتصادی خود دارای اهمیت ویژه‌ای است که نباید از نظر دور داشت.

از دیرباز توسعه شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای، جزو وظایف دولت و حاکمیت به‌شمار می‌رود و اهمیت بالای این زیرساخت در فرآیند توسعه و نقش آن در رشد سایر بخش‌های اقتصادی از یک‌سو، و افزایش سطح خدمت‌رسانی به عموم مردم و ارتقای شاخص‌های محیطی و اجتماعی از سوی دیگر، همواره حاکمیت را بر آن می‌دارد تا برای حفظ، تقویت و توسعه این زیرساخت‌ها تدابیر مناسبی بیندیشد. توسعه پایدار به عنوان یک دیدگاه در جهت برطرف کردن نیازهای حال و تاکید بر در نظر گرفتن نیازهای نسل آینده در چارچوب جنبه‌های اقتصادی، اجتماعی، زیست‌محیطی، فرهنگی، خدماتی و... است و امروزه مساله بسیار مهم دیگر در کشور که با زیرساخت راه پیوند کلیدی دارد موضوع حمل‌ونقل ترانزیت جاده‌ای به عنوان یک منبع پایدار اقتصادی و بهره‌مندی از امتیازهای ویژه منطقه‌ای و بین‌المللی آن است که چنانچه مشاهده می‌شود رقابتی چشمگیر در میان کشورهای همسایه حاکم و کاملاً قابل ملاحظه است. وجود موقعیت جغرافیایی و ژئوپولیتیک کم‌نظیر کشور پهناور ایران و ایجاد کریدور شمال-جنوب که از بندر چابهار به سوی بنادر شمال شرقی و شمال غربی (بندر ترکمن-بندر امیرآباد-بندر انزلی و آستارا) متصل شده و از این طریق با کاهش ۴۰درصدی زمان انتقال کالا و ۳۰درصدی هزینه‌های انتقال پس از طی مسافت خاکی و دریایی بیش از هفت هزار کیلومتری به کشور روسیه اتصال می‌یابد به عبارتی این کریدور استراتژیک جایگزین مسیرهای دریایی طولانی برای ترانزیت کالا از طریق کانال سوئز، دریای مدیترانه و دریای سیاه به مقصد روسیه و اروپای شرقی و نیز مسیر دریایی اقیانوس هند و اطلس شمالی به مقصد اروپای غربی خواهد شد که با عبور از بیش از ۱۴ کشور امکان تبادلات تجاری و بازرگانی را در میان آنها تقویت، تسهیل و اقتصادی می‌کند. امتیاز کم‌نظیر دیگر کشورمان وجود کریدور شرق-غرب همچنین کریدور تراسیکا شامل سیستم حمل‌ونقل ترکیبی در منطقه آسیای مرکزی، قفقاز و اروپای شرقی است، که نقش مهمی در احیای یکی از مسیرهای راه تاریخی ابریشم ایفا می‌کند و شاخه جنوبی این کریدور از ایران معرفی شده که از مرز ترکمنستان وارد ایران و سپس از طریق مرز بازرگان وارد ترکیه می‌شود.



سیدمرتضی ناصریان
مشاور برنامه‌ریزی اقتصادی و تامین مالی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور

چرخه سودآوری

فرصت‌ها و چالش‌های تامین مالی زیرساخت‌های حمل‌ونقل چیست؟

طبق اسناد بالادستی انتظار می‌رود نظام اقتصادی و اعمال حاکمیت دولت به نحوی باشد که مجموعه فعالیت‌های اقتصادی جامعه در راستای رفع نیاز جامعه قرار گیرند و حتی‌المقدور به وسیله مردم و با مداخله کمتر دولت صورت پذیرد و فعالیت‌های بخش غیردولتی دارای سودآوری یا تحت حمایت باشد تا چرخه این فعالیت‌ها به صورت مطلوب عمل کند. همچنین تامین یارانه یا جبران بخشی از هزینه‌ها از سوی دولت باید به فعالیت‌هایی تخصیص یابد که به انتفاع عمومی، اصلاح الگوی مصرف، توسعه مناطق مستعد، تعمیم عدالت و حمایت از اقشار آسیب‌پذیر منجر شود. علاوه بر این نقش مورد انتظار از دولت در مدیریت سرمایه‌گذاری‌های توسعه زیربناهای حمل‌ونقل نیز باید به این صورت باشد که برنامه‌ریزی بلندمدت و راهبردی در بخش حمل‌ونقل صورت گیرد؛ انتخاب پروژه‌ها موجه و همسو با توسعه پایدار باشد؛ بسترسازی قانونی برای واگذاری حداکثری پروژه‌ها به سرمایه‌گذاری غیردولتی وجود داشته باشد؛ انتخاب سرمایه‌گذاران ذی‌صلاح به صورت شفاف و رقابتی باشد؛ سازوکارهای قراردادی برای تامین مالی و اجرای به‌موقع، کیفی و به‌صرفه پروژه‌ها باشد؛ اخذ عوارض یا تعرفه متناسب با منافع مستقیم مصرف‌کنندگان باشد و در نهایت مشوق‌ها و حمایت مالی از سرمایه‌گذاری به تناسب منافع ملی هر پروژه باشد.

تبعات کمبود اعتبارات طرح‌های توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل

مهم‌ترین تبعات کمبود اعتبارات طرح‌های نیمه‌تمام توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عبارت‌اند از:

- تطویل زمان‌بندی اجرای طرح‌ها و تعطیلی برخی از آنها؛
- افزایش هزینه طرح‌ها و استهلاک کارهای نیمه‌تمام؛
- انباشت مطالبات پیمانکاران فعال به دلیل عدم پرداخت کافی؛
- کاهش انگیزه و توان پیمانکاران برای همراهی و مشارکت در طرح‌ها؛
- تحمیل هزینه عدم‌النفع سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در طرح‌های نیمه‌تمام به اقتصاد کشور؛
- عدم پاسخگویی به توقعات اقتصادی-اجتماعی مناطق برای دسترسی مناسب به امکانات ریلی و جاده‌ای؛
- عدم تحقق اهداف اسناد بالادستی توسعه کشور؛
- در نهایت اینکه کمبود حمل‌ونقل مانعی برای توسعه دیگر بخش‌های کشور می‌شود.

سوابق تامین مالی زیرساخت‌های حمل‌ونقل

برخی سوابق تامین مالی زیرساخت‌های حمل‌ونقل (به‌جز اعتبارات عمومی دولتی) به شرح زیر است:

۱- سابقه تاریخی اجرای برخی پروژه‌های کوچک نظیر پل‌سازی با توان مالی خیرین.

۲- قانون ساخت راه‌آهن سراسری (با عوارض و چند برابر کردن قیمت قند و شکر) در سال ۱۳۰۴

۳- توسعه خطوط فرعی ریلی از اوایل دهه ۴۰ بر عهده ذی‌نفع گذاشته شده است.

۴- از سال ۵۸ قانون خاصی برای امکان تامین مالی از طریق واگذاری اماکن فرودگاهی تصویب و اجرایی شده است.

۵- قانون مشارکت در احداث پروژه‌های راه و ترابری در سال ۱۳۶۶ تصویب و تاکنون حدود ۵۰ درصد هزینه اجرای تعدادی از آزادراه‌ها تامین و بیش از سه هزار کیلومتر آزادراه احداث شده است.

۶- در سال‌های برنامه پنج‌ساله دوم از اوراق مشارکت به نفع توسعه راه‌آهن استفاده شد ولی با عدم پذیرش بازپرداخت اوراق از سوی شرکت راه‌آهن، این روند متوقف شد.

۷- مابه‌التفاوت قیمت سوخت داخلی و خارجی از کامیون‌های خارجی عبوری از ایران اخذ و صرف نگهداری شبکه جاده‌ای می‌شود.

۸- از هواپیماهای خارجی عبوری از فضای ایران عوارض اخذ و صرف تجهیز و نگهداری فرودگاه‌ها می‌شود.

۹- در بنادر از بارهای وارده و صادره عوارضی برای نگهداری و توسعه بنادر اخذ می‌شود.

۱۰- با خصوصی‌سازی ریلی بخشی از درآمد حمل بار ریلی به وسیله شرکت راه‌آهن اخذ و صرف نگهداری شبکه ریلی می‌شود.

۱۱- برخی از طرح‌ها با استفاده از تامین مالی ذی‌نفعان احداث شده‌اند (راه‌آهن اردکان-چادرملو با اعتبارات وزارت صنایع و معادن و برخی طرح‌های راهسازی منطقه عسلویه با مشارکت وزارت نفت).

۱۲- در سال‌های دهه ۹۰ از اوراق مشارکت در طرح‌های توسعه راه و راه‌آهن استفاده شد (به صورت خودگردان نبود و اعتبارات عمومی سال‌های اخیر صرف بازپرداخت آنها می‌شود).

۱۳- از سال ۹۳ انتفاع از معادل صرفه‌جویی سوخت برای سرمایه‌گذاران قانونی شده ولی به صورت محدود عملیاتی شده است.

۱۴- از سال ۹۴ استفاده از تسهیلات صندوق توسعه ملی برای سرمایه‌گذاران غیردولتی بخش حمل‌ونقل قانونی شده و از سال ۹۵ (در توسعه بنادر) عملیاتی شده است.

۱۵- از سال ۱۳۹۴ استفاده از اوراق خزانه برای طرح‌های مختلف شروع شده و در سال ۹۵ به صورت فراگیر جایگزین سهم عمده‌ای از پرداخت‌ها شده است.

مهم‌ترین ریسک‌های پروژه‌ای زیرساخت‌های حمل‌ونقل

ریسک طراحی (فنی): تناسب طراحی با اهداف طرح، دقت مبانی، مفروضات و برآوردها.

ریسک ساخت و تدارکات: افزایش هزینه‌ها یا مدت ساخت پروژه از مقادیر پیش‌بینی‌شده یا کاهش قابلیت‌های کیفی و ایمنی مورد نظر.

ریسک تقاضا: کاهش محسوس تقاضای ترابری و درآمد نسبت به پیش‌بینی‌های اولیه.

ریسک عملیاتی: افزایش پیش‌بینی‌نشده هزینه‌های بهره‌برداری و تعمیرات (مثلاً ناشی از ضعف طراحی یا اجرا).

ریسک تامین مالی: کمبود بودجه یا انجام به‌موقع تعهدات مالی طرفین.

ریسک متغیرهای مالی: تغییرات متغیرهای مالی مانند نرخ بهره، نرخ ارز یا تورم.

ریسک سیاسی: تغییر شرایط سیاسی به گونه‌ای که بر شرایط و ضوابط پروژه موثر باشد.

نقاط قوت حوزه تامین مالی زیرساخت‌های حمل‌ونقل

- اهمیت اساسی توسعه زیربناهای حمل‌ونقل برای توسعه پایدار کشور.
- وجود ظرفیت بالقوه درآمدزا شدن و اقتصادی شدن سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل.
- سهم بالای احداث زیرساخت‌های حمل‌ونقل از کل اعتبارات فصل حمل‌ونقل.
- داشتن قانون اختصاصی مشارکت در زیرساخت‌های ترابری (با کارایی قابل توجه برای پروژه‌های آزادراهی).
- سابقه قابل توجه در انتشار و استفاده از اوراق مشارکت.
- سابقه محدود در استفاده از وام بانک توسعه اسلامی و فاینانس

خارجی برای خریدهای خارجی در بخش راه‌آهن.
- سابقه ناتمام در استفاده از فاینانس خارجی برای پروژه راه‌آهن تهران-اصفهان.
- وجود سرمایه‌های انباشته چشمگیر در تاسیسات زیربنایی، ناوگان و تجهیزات بخش حمل‌ونقل.
- بی‌نیازی به مصالح خارجی در اجرای اغلب پروژه‌ها.
- ارتباط وسیع با پیمانکاران، مهندسان مشاور و استانداران و مقامات کشور.
- سازماندهی تشکیلاتی مناسب در ستاد وزارت.
- ادغام وزارت راه با وزارت مسکن (موجب تسهیل در پیشبرد پروژه‌های ترکیبی با موضوعات شهری و حومه‌ای شده و منافع جانبی برای پروژه‌ها فراهم می‌کند).
- امکان واگذاری و استفاده از کارهای مطالعاتی و پژوهشی و مشاوره.
- افزایش تدریجی دانش و تجارب پروژه‌های مشارکتی در کشور.

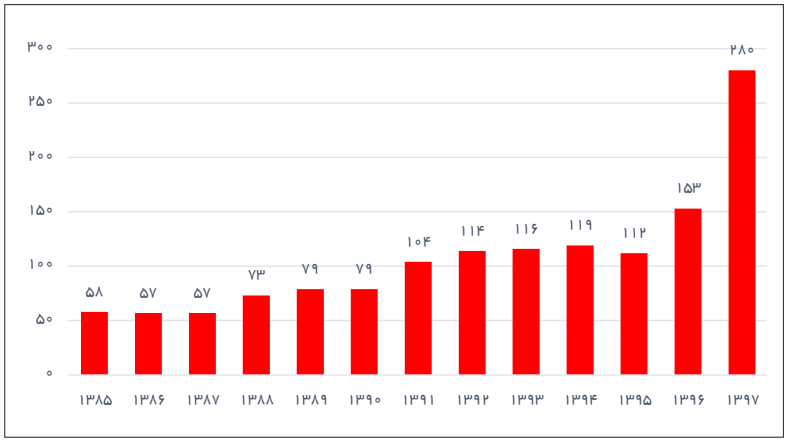
نقاط ضعف حوزه تامین مالی زیرساخت‌های حمل‌ونقل

۱- مشکلات حوزه فعالیت

- کمبود شدید شبکه ترابری در مقایسه با نیازها به‌ویژه در خصوص شبکه ریلی.
- ضعف در مدیریت ترابری و سیستم‌های هوشمند و استفاده اندک از حمل‌ونقل همگانی (کامیون به‌جای قطار برای حمل بار و خودرو سواری به‌جای قطار و اتوبوس برای حمل مسافر) موجب حمل مضاعف و افزایش نیاز کاذب به شبکه‌های ترابری می‌شود.
- ضعف در نظام لجستیکی (مدیریت ترابری ترکیبی و پایانه‌ها) و مقررات ریلی باعث کاهش بازدهی پروژه‌های توسعه شبکه است.
- فقدان مطالعات و اسناد راهبردی، برنامه‌ای و فنی بالادستی به‌ویژه برنامه راهبردی بخش حمل‌ونقل و طرح جامع شبکه حمل‌ونقل مصوب.
- فقدان نظام ملی ارزیابی و اولویت‌بندی پروژه‌های جدید و تخصیص بودجه برای پروژه‌های در دست اجرا.
- بی‌توجهی به اصول مدیریت دارایی‌ها در بخش حمل‌ونقل (فقدان نگهداری پیشگیرانه، قراردادهای بلندمدت نگهداری، استفاده از دارایی‌ها به عنوان اهرم تامین مالی، تبدیل دارایی‌های راکد و...).
- استفاده اندک از موقعیت کشور در کسب درآمدهای بالقوه ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی.
- وابستگی شدید منابع مالی طرح‌های ساخت راه و راه‌آهن به منابع عمومی دولتی.
- وابستگی به منابع عمومی دولتی برای عملیات نگهداری راه و راه‌آهن (با انباشت دارایی‌های زیرساخت لزوم تجهیز منابع مالی پایدار ضرورت یافته است).
- رفتار انفعالی در انتخاب، تصویب و اولویت دادن به برخی پروژه‌ها (تاثیرپذیری از روابط و فشارهای ذی‌نفعان به جای ملاحظات فنی و اقتصادی) در سال‌های گذشته موجب شده برخی از طرح‌های مصوب یا نیمه‌تمام طرح‌هایی به‌دردنخور یا ضعیف باشند.

۲- مشکلات دانشی در تامین مالی زیربناهای حمل‌ونقل

- عدم آشنایی یا اشراف اغلب مدیران و کارشناسان ذی‌ربط به روش‌ها و فعالیت‌های مرتبط (فاینانس، بیمه، امور بانکی، اوراق قرضه، مشارکت و سرمایه‌گذاری و قراردادهای بین‌المللی و فنون مذاکره).



▲ تعداد طرح‌های شرکت ساخت و توسعه حمل و نقل کشور طی سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۹۷

- کمبود تجربه همکاری با شرکت‌های مشاوره و پیمانکاری خارجی.
- عدم استفاده از مشاوران (حقیقی و حقوقی) متخصص تامین مالی و سرمایه‌گذاری.
- ضعف در کیفیت مطالعات فنی و مالی پروژه‌ها (انجام ناقص شرح خدمات، دقت پایین برآورد هزینه، عدم برآورد جریان‌های نقدی از منظر سرمایه‌گذار، عدم توجه به شناسایی و تحلیل حساسیت، ریسک، سناریوسازی مالی و سرمایه‌گذاری باعث می‌شود مطالعات قابل قبول سرمایه‌گذاران و موسسات مالی داخلی و بین‌المللی نباشد).
- بی‌توجهی به مطالعات سرمایه‌گذاری برای هر پروژه (شامل: شناسایی ذی‌نفعان احتمالی و نحوه هم‌افزایی ذی‌نفعان؛ روش‌های جذاب کردن سرمایه‌گذاری نظیر TOD و مشوق‌های لازم؛ تناسب شرایط پروژه با انواع مدل‌های سرمایه‌گذاری؛ ریسک‌های مهم و نحوه مدیریت ریسک پروژه انجام نمی‌شود).
- کمبود مذاکره‌کنندگان حرفه‌ای (متخصصان مالی، حقوقی و امور قراردادی بین‌المللی مسلط به زبان انگلیسی).

۳- مشکلات فرآیندی

- مسیر اشتباه در مذاکرات سرمایه‌گذاری (مذاکره با داوطلبان سرمایه‌گذاری از رده ارشد وزارت و شرکت ساخت شروع می‌شود و در نتیجه علاوه بر ایجاد مشغله برای مدیران ارشد، مذاکرات در سطوح پایین‌تر در کانال تشریفاتی و دور شدن از مسیر کارشناسی قرار می‌گیرد و بسیاری از پیشنهادهای گمنام رها می‌شوند).
- دستورالعمل‌های کاری شفاف برای داوطلبان سرمایه‌گذاری ارائه نمی‌شود.
- نحوه رفتار با داوطلبان سرمایه‌گذاری سلیقه‌ای است و همسان و قابل پیش‌بینی نیست.

۴- کمبود ابزارهای مالی

- نداشتن مزیت‌ها و مشوق‌های مالی کافی برای سرمایه‌گذاری در این بخش نظیر تسهیلات بانکی، معافیت‌های مالیاتی و عوارض.
- وجود ریسک‌های غیرقابل تضمین (فقدان سازوکار پوشش ریسک) مرتبط با تعهدات طرف دولتی.
- عدم تعریف روش‌های متنوع تامین مالی متناسب با انواع پروژه‌ها.
- عدم استفاده از سازوکار عوارض سایه در بخش حمل‌ونقل (تفاوت نرخ دریافتی از مردم و نرخ پرداختی به سرمایه‌گذار نظیر وضعیت آب، برق و سوخت).
- بی‌توجهی ستاد وزارت به روش‌های درآمدزایی بخش حمل‌ونقل (واهمه از مخالفت دولت یا مردم).

۵- ناهماهنگی با ذی‌نفعان

- ناهماهنگی و فقدان برنامه اقدام مشترک بخش حمل‌ونقل با دیگر بخش‌های مرتبط اقتصادی و اجتماعی (نظیر وزارت نفت، وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان محیط زیست، سازمان گردشگری و دیگر سازمان‌ها برای همکاری و جلب مشارکت).
- نداشتن سازوکار همکاری و مشارکت صاحب‌نظران، سمن‌ها، انجمن‌های صنفی و ذی‌نفعان در تصمیم‌سازی‌ها.
- عدم تدوین و تصویب تفاهم‌نامه یا موافقت‌نامه‌های کاری برای تسهیل استفاده از منابع مالی (با بانک‌ها، وزارت اقتصاد، بانک مرکزی، صندوق توسعه ملی و دیگر موسسات مالی).
- دوگانگی در مسوولیت طرح‌های دوخطه کردن و افزایش ظرفیت بخش ریلی با جاده‌ای (در بخش جاده‌ای تبدیل راه به بزرگراه بر عهده شرکت ساخت ولی دوخطه کردن محورهای ریلی بر عهده شرکت راه‌آهن است و در نتیجه گاهی بخشی از اعتبارات دوخطه کردن و افزایش ظرفیت ریلی به سمت جبران اعتبار نگهداری خطوط و هزینه‌های جاری هدایت می‌شود).
- دشواری انعقاد قراردادهای سرمایه‌گذاری توسعه راه‌آهن به

صورت واگذاری توام ساخت و بهره‌برداری (به علت اجرا نشدن خصوصی‌سازی راه‌آهن و وضعیت تمرکز مدیریت بهره‌برداری ریلی و فقدان نهاد رگولاتوری ریلی).

۶-کمبود سازمانی و ابزارهای کاری

- ضعف تشکیلاتی در شرکت ساخت (فقدان معاونت مستقل برنامه‌ریزی اقتصادی، فقدان شورای تامین مالی، فقدان کمیته قراردادها).
- نبود نظامی مشخص برای جلب مشارکت فکری و ثبت، پرورش و حمایت از ابتکارات و نوآوری‌ها (عدم استفاده از روش‌هایی نظیر نظام پیشنهادها، اتاق فکر، مسابقات تخصصی، هدایت پایان‌نامه تحصیلی دانشجویان و...).
- فقدان برنامه و روشی برای ارزیابی عملکرد در حوزه تامین مالی غیردولتی.
- فقدان شاخص‌ها و ارزیابی بهره‌وری مالی در انجام پروژه‌های عمرانی.
- عدم الگوسازی تجارب نسبتاً موفق پروژه‌های انجام‌شده در داخل بخش حمل‌ونقل یا در دیگر بخش‌ها برای بهره‌گیری از تجارب موجود.
- کمبود انگیزش و تحرک همکاران شرکت در این حوزه به‌تبع مشکلات مزبور.
- نداشتن سامانه معرفی پروژه‌ها و عرضه فرصت‌های سرمایه‌گذاری ملی و استانی با اطلاعات مناسب چندزبانه.

تهدیدات حوزه تامین مالی زیرساخت‌های حمل‌ونقل

پایین بودن قیمت عرضه سوخت (بی‌اثر شدن منفعت صرفه‌جویی سوخت برای سرمایه‌گذاران و موضوعیت نداشتن اخذ مالیات بر سوخت).

- کمبود مقررات و رویه‌های بیمه‌ای در ایران برای کاهش انواع ریسک سرمایه‌گذاران پروژه‌های عمرانی.
- کمبود قوانین و مقررات برای جذب منابع مالی داخلی و خارجی از سوی بخش غیردولتی در حمل‌ونقل.
- کمبود قوانین و مقررات مربوط به ارزیابی و رتبه‌بندی شرکت‌های داوطلب سرمایه‌گذاری.
- فقدان قوانین و مقررات برای انجام معاملات جبرانی (بای‌بک و تهاتری) در حوزه احداث زیربناهای حمل‌ونقل.
- نوسانات و ناپایداری‌های اقتصادی و در نتیجه کاهش انگیزه موسسات مالی داخلی به تسهیلات بلندمدت.
- تاثیر ملاحظات سیاسی بر نرخ‌گذاری و عوارض عبور که منشأ درآمد سرمایه‌گذاران از پروژه‌ها محسوب می‌شوند.
- شفاف نبودن نحوه استفاده از تسهیلات صندوق توسعه ملی در پروژه‌های راه و راه‌آهن.

فرصت‌های حوزه تامین مالی زیرساخت‌های حمل‌ونقل

- وفاق عمومی مسوولان و مردم در مورد کمبود زیربناهای حمل‌ونقل.
- اهتمام و تاکید مسوولان دولتی به روش‌های افزایش بهره‌وری از منابع مالی.
- وجود نیروی کار جوان و متخصص در جامعه جهت توسعه ظرفیت‌های حمل‌ونقل و ارتقای بهره‌وری.
- تاکید دولت بر هدفمند کردن منابع مالی مصرفی و کاهش اتکا به منابع نفتی
- نقش رو به رشد صندوق توسعه ملی در حمایت از سرمایه‌گذاری غیردولتی و تاسیس صندوق توسعه حمل‌ونقل.
- تاکید بر بهره‌وری و جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در اسناد بالادستی (نظیر سیاست‌های کلی کشور در بخش حمل‌ونقل، سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و سیاست‌های کلی برنامه هفتم).
- موقعیت ممتاز ترانزیتی و ژئوپولیتیک همراه با روابط خوب با همسایگان.
- قرار گرفتن در میانه کشورهای اسلامی و ضرورت افزایش روابط و همبستگی ملل اسلامی.
- گسترش و تجهیز بازار سرمایه کشور به انواع اوراق بهادار نظیر اوراق صکوک.
- اجازه حضور و مشارکت موسسات مالی و اعتباری خارجی (قانون اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ و قانون فیپا).

پیشنهادها و راهکارها

برای پیشبرد مناسب‌تر پروژه‌ها با حداکثر بهره‌وری از منابع باید ابتدا به منابع انسانی و مالی موجود توجه ویژه شود. روال نامناسب فعلی باعث بهره‌وری پایین منابع مصرفی و رفتار انفعالی اغلب کارشناسان و مدیران مجموعه شده است. از این رو تشکیل کارگروه‌ها، معرفی مسوول هر پروژه، ایجاد فرآیند مشخص، داشتن برنامه، بارز کردن افراد فعال و شاخص، داشتن جلسات همفکری و... برای انگیزش و هم‌افزایی کارکنان و مدیران ضرورت دارد. تا هنگامی که وزارت راه و سازمان‌های تابعه به منابع مالی و بهینه بودن پروژه‌ها و طرح‌ها به صورت نظام‌مند اهمیت ندهند، ارزش سرمایه‌گذاری نیز درک نمی‌شود و سرمایه‌گذاران بالقوه سردرگم و گریزان می‌شوند. بنابراین راهکارهای ارتقای سرمایه‌گذاری و تامین مالی با راهکارهای افزایش انگیزه و مشارکت کارکنان و شرکت‌های همکار همراه است.

راهکارها و پیشنهادهایی که در ادامه مطرح می‌شود با همفکری قابل تکمیل و ارتقاست و اولویت‌بندی این راهکارها و ارائه فهرست راهکارهای واجد اولویت بر مبنای ICT (اهمیت بیشتر، زمان کوتاه‌تر و هزینه یا ریسک کمتر حصول به نتیجه) پیشنهاد می‌شود.

۱- تامین مالی غیر تورمی پروژه‌های زیربنایی حمل‌ونقل:

- تسهیل و ترویج روش‌های مشارکتی در اجرای پروژه‌ها به ویژه پروژه‌های با تقاضای ترابری بالا.
- استفاده از منابع مالی بازار سرمایه و منابع مالی مردمی (انتشار اوراق مشارکت، تشکیل صندوق پروژه و...).
- واگذاری اراضی مازاد (زمین‌های تملک‌شده برای پروژه‌هایی که جابه‌جا شده‌اند یا در ایستگاه‌های راه‌آهن هستند).
- تهاتر مطالبات و بدهی‌های پیمانکاران و مشاوران.
- تحقیق روش‌های تجاری‌سازی و درآمدزایی بخش حمل‌ونقل با اقتباس از دیگر کشورها.
- مذاکره و همگرا کردن ذی‌نفعان ترابری (صنایع، معادن، بنادر و...) برای هم‌افزایی در راستای انجام پروژه‌های بزرگ.
- تدوین طرح‌های سودآور تجاری (مدل‌های TOD) در اراضی جانبی پروژه برای سرمایه‌گذاری ساخت و توسعه ایستگاه‌ها و پایانه‌های ترابری و لجستیک.
- ایجاد پنجره واحد ارتباط با سرمایه‌گذاران و سامانه اطلاعاتی از شرایط، مقررات و فرآیند سرمایه‌گذاری و مشخصات پروژه‌ها.
- محدود کردن استفاده از منابع فاینانس خارجی برای پروژه‌هایی که نیازمند واردات یا انتقال فناوری هستند.

۲- پیشگیری از رکود سرمایه هنگفت در پروژه‌های نیمه‌تمام راه/راه‌آهن:

- تسریع در تصویب و ابلاغ طرح جامع حمل‌ونقل (هرچند ایده‌آل نباشد).
- پرهیز از شروع به اجرای طرح‌های جدید مگر طرح‌های مشارکتی.
- غربالگری طرح‌های تملک دارایی‌های پیوست قانون بودجه و حذف طرح‌های فاقد توجیه.
- کاستن از طرح‌های موازی راه‌آهن/بزرگراه/آزادراه.
- الزام به انجام مطالعات توجیهی و تصویب اجرای طرح بعد از اتمام مطالعات و طراحی پایه.

۳- تدوین قوانین لازم و اصلاح مقررات برای ارتقا و هدایت سرمایه‌گذاری در زیربناهای حمل‌ونقل:

- پیگیری تصویب نهایی لایحه مشارکت عمومی-خصوصی.
- انتفاع سرمایه‌گذاران پروژه‌های زیربنایی حمل‌ونقل از ارزش معادل ارتقای ایمنی و صرفه‌جویی سوخت.
- ساماندهی به نرخ و شیوه اخذ مالیات و عوارض برای کاهش بار مالی سرمایه‌گذاران پروژه‌های زیربنایی.
- فراهم کردن امکان استفاده از اعتبارات اسنادی ریالی برای پروژه‌های عمرانی.
- اصلاح آیین‌نامه اجرایی قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت.
- تضمین حداقل تقاضای ترابری و تضمین سقف دوره مشارکت سرمایه‌گذاری در زیربناهای حمل‌ونقل.
- تسهیل سرمایه‌گذاری غیردولتی در طرح‌های توسعه راه‌آهن با

تعیین قیمت تضمینی حمل ریلی بیش از قیمت مصرف‌کننده به ازای هر تن-کیلومتر و نفر-کیلومتر (تعرفه سایه).

- اجازه توثیق بخش‌های اجراشده پروژه مشارکتی در سقف آورده طرف مشارکت جهت اخذ تسهیلات مالی با تضمین دولت.
- امکان اعطای بخشی از منافع افزایش عملکرد شبکه ترابری به سرمایه‌گذاری که پروژه محدودی را اجرا کرده و موجب بهبود قابل توجه در عملکرد شبکه ترابری متصل به آن شده است (نظیر رفع گلوگاه ظرفیتی یا خطوط ریلی فرعی تجاری).
- رقابتی کردن واگذاری پروژه‌های همراه با تامین مالی (به‌جای تبادل تفاهم‌نامه‌های موردی و متفرق به بهانه فاینانس یا تهاتر یا مشارکت و...).
- تکمیل خصوصی‌سازی امور ریلی مطابق آیین‌نامه سهم بهینه بخش غیردولتی در امور راه و راه‌آهن (مصوب ۱۳۸۸) همراه با ایجاد سازمان رگولاتوری حمل‌ونقل ریلی در وزارت راه و شهرسازی.
- مشروط کردن مجوز ایجاد و بهره‌برداری صنایع و معادن بزرگ به اتصال به شبکه ریلی.
- تامین هزینه امور نگهداری راه‌ها و تجهیز شبکه جاده‌ای به سامانه‌ها و تجهیزات هوشمندسازی حمل‌ونقل و رفع نقاط حادثه‌خیز با اخذ عوارض بر ترابری باری جاده‌ای (قانون دارد ولی اجرا نشده است).

۴- تقویت مشاوران و پیمانکاران:

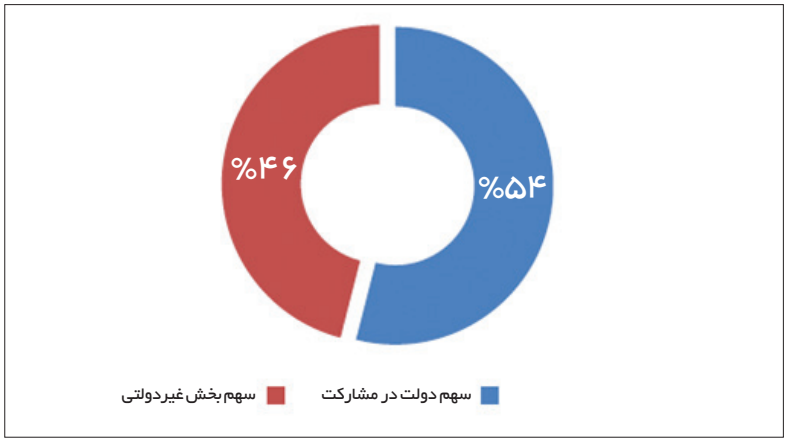
- رسیدگی به بدهی‌های انباشته شرکت‌های خصوصی و التزام دستگاه‌های اجرایی به کاهش حجم بدهی‌ها.
- تسویه‌حساب به‌موقع قراردادها و آزادسازی تضامین معوق (رسیدگی به قراردادهای طولانی‌شده و تضامین قدیمی و کارهای تحویل و تاییدنشده).
- همکاری و تعامل با انجمن‌های صنفی در امور مدیریت کیفی، افزایش بهره‌وری و ارتقا به ترازهای بین‌المللی.
- ایجاد نظام حرفه‌ای مشاغل برای مشاغل مرتبط.
- انتخاب سالانه شرکت‌های سرآمد مشاوره‌ای و پیمانکاری بخش حمل‌ونقل.
- ایجاد سامانه ارزشیابی ادواری هر یک از افراد حقیقی و حقوقی فعال در طراحی و نظارت بر پروژه‌های عمرانی.

۵- تقویت دستگاه‌های اجرایی پروژه‌های زیربنایی حمل‌ونقل:

- پیاده‌سازی نظام مدیریت دانش و نظام مدیریت کیفیت در پروژه‌ها.
- ارتقای نظام مدیریت مجموعه پروژه‌ها به صورت علمی، حرفه‌ای و منسجم.
- برگزاری جشنواره سالانه بهره‌وری برای پروژه‌های عمرانی.
- برقراری نظام پیشنهادها در دستگاه‌های اجرایی برای بروز خلاقیت‌ها و پذیرش پیشنهادهای کارکنان.
- ارزیابی و رتبه‌بندی مجریان و مدیران پروژه‌ها.
- ایجاد سامانه الکترونیکی مستندسازی مدارک فنی پروژه‌ها (شامل مدارک فنی دوره مطالعه و اجرا).

۶- فعال کردن صندوق توسعه حمل‌ونقل برای تسهیل مشارکت با نگرش زنجیره‌ای و پایدار:

- تسهیل و ترویج مشارکت و مساعدت در تامین مالی و تضامین سرمایه‌گذاران و سرمایه‌پذیران.
- جلب و هدایت منابع بانکی به پروژه‌های مولد و واجد اولویت.
- پرداخت تسهیلات در قالب عقود اسلامی بلندمدت با سود کم.



▲سهم بخش دولتی و غیردولتی در سرمایه‌گذاری‌های آزاد راه‌ها

- تثبیت جایگاه صندوق به عنوان مرجع گردآوری و مدیریت عوارض و تعرفه سایه.
- حمایت هدفمند از طرح‌های دانش‌بنیان و فناوری‌های جدید ریلی و جاده‌ای.

۷- اصلاح ضوابط و نظام‌نامه صندوق توسعه ملی با تمرکز بر:

- افزایش دوره بازپرداخت اقساط تسهیلات صندوق برای سرمایه‌گذاری غیردولتی در طرح‌های زیربنایی.
- مشخص کردن سازوکار توثیق عواید یا اجاره پروژه‌های عمرانی و پروژه‌های توسعه‌ناوگان.
- پذیرش گواهی تعهدات دولت (نظیر تعهد به پرداخت اجاره یا تضمین نرخ عوارض به صورت سایه یا تضمین اصل سرمایه‌گذاری) به شرکت سرمایه‌گذار به عنوان وثیقه اخذ تسهیلات پروژه‌محور.

۸- مدیریت افکار عمومی:

- برگزاری نشست‌های منظم با انجمن‌های صنفی و مجامع دانشگاهی در امور حمل‌ونقل.
- مشارکت صاحب‌نظران، انجمن‌های صنفی و ذی‌نفعان در تصمیم‌سازی‌ها.
- ایجاد وب‌سایت تعاملی برای تبادل نظر با مردم و متخصصان در امور پروژه‌ها.
- ایجاد دفتر حقوق شهروندی در ستاد وزارت برای امور حمل‌ونقل.
- اطلاع‌رسانی ابتکارات و نوآوری‌های انجام‌شده در پروژه‌ها.

۹- تهیه و تصویب فهرست طرح‌های پیشران و واجد اولویت راه/ راه‌آهن/پایانه‌ها و مراکز لجستیک و قابل تکمیل برای دوره معین (نظیر طرح‌های روبه‌خاتمه؛ طرح‌های رفع تنگناهای ظرفیتی شبکه ترابری؛ توسعه ترانزیت و گردشگری بین‌المللی؛ طرح‌های مهم آمایشی؛ طرح‌های با تقاضای ترابری انبوه).

۱۰- شناسایی پروژه‌های زیربنایی ضروری در نقاط مرزی یا داخل کشورهای همجوار و پیگیری اجرای آنها از مراجع دیپلماتیک.

۱۱- ایجاد نظامات لازم برای پروژه‌های پیشران زیربنایی حمل‌ونقل:

- تدوین ضوابط مدیریت بر ابرپروژه‌ها در دستگاه‌های اجرایی.
- تامین مالی شفاف پیش از شروع به اجرای ابرپروژه‌ها با تمرکز بر روش‌های مشارکتی.
- محدودیت تغییر دستگاه اجرایی و مدیر پروژه در دوره اجرا.
- تامین منابع مالی نقدی برای پرداخت هزینه‌های تملک اراضی، دادرسی و... .

۱۲- ترویج مهندسی ارزش پروژه‌ها و همگرایی صنعت و دانشگاه در امور پروژه‌های عمرانی حمل‌ونقل:

- الزام مهندسی ارزش هر طرح قبل از ایجاد ردیف در قانون بودجه و هر پروژه قبل از برگزاری مناقصه.
- بهره‌مند کردن کارکنان از خلاقیت‌ها و ابتکارات منتهی به بهبود و کاهش هزینه پروژه‌ها.
- ایجاد دفتر مهندسی ارزش و حمایت از تحقیقات و نوآوری در هر یک از شرکت‌های مادر تخصصی.
- ایجاد سامانه معرفی قطعات، تجهیزات، ماشین‌آلات و فناوری‌های موردنیاز وارداتی (وابسته به خارج).
- ایجاد سامانه آموزشی معرفی مصالح و روش‌های اجرایی نوین.
- ایجاد سامانه قوانین، مقررات، آیین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌های فنی موجود.
- ایجاد بانک اطلاعاتی موضوعات تحقیقاتی مورد نیاز و نحوه حمایت از انجام آنها.
- مستندسازی، ثبت و انتشار ابتکارات و نوآوری‌های انجام‌شده در پروژه‌های حمل‌ونقل.



محمد رجبی
کارشناس حمل‌ونقل ریلی

فرصت‌ها و چالش‌های بخش ریلی

سرمایه‌گذاری در بخش ریلی با چه چالش‌هایی روبه‌رو است؟

چالش‌های سرمایه‌گذاری در بخش ریلی را می‌توان به سه بخش تقسیم کرد: دولت، سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و وزارت راه. از منظر دولت بخش ریلی به عنوان یکی از مهم‌ترین بخش‌های حمل‌ونقل است که از بعد مصرف گازوئیل پاک و کم‌هزینه است. بخش ریلی همیشه مورد توجه دولت‌ها بوده و در همه برنامه‌های پنج‌ساله مورد توجه قرار گرفته است اما در مرحله اجرا آن توفیقاتی که باید را نداشته است.

این نشان می‌دهد که دولت در تامین منابع موفقیت خوبی نداشته و به‌رغم اینکه وابستگی حمل‌ونقل ریلی به حمل کالاهای اساسی و استراتژیک مثل غلات و سوخت همیشه دغدغه وزارت راه و مصرف‌کنندگان واقعی بوده اما متاسفانه در سال‌های گذشته بهایی به آن داده نشده و همچنین منابعی هم برای آن تامین نشده است.

چالش سرمایه‌گذاران بخش خصوصی این است که دولت در فضای کار باید مشوق‌های لازم را برای سرمایه‌گذار بخش ریلی فراهم کند به نوعی که سرمایه‌گذار راغب شود در این بخش سرمایه‌گذاری کند. سرمایه‌گذاری در بخش ریلی خیلی سنگین است. در بخش خط ریلی هم که مربوط به وظایف دولت است، مشکلاتی وجود دارد که معاونت ساخت در مجموعه وزارت راه متولی توسعه خطوط زیربنایی ریلی است و بهره‌بردار هم راه‌آهن است بنابراین این دو واحد ارتباطشان آن‌طور که باید باشد نیست و غالباً معاونت ساخت با فضای بودجه‌ای که نمایندگان روی آن حساس هستند و بعضی از برنامه‌ها که به نظر می‌رسد توجیه اقتصادی هم ندارد همراه می‌شود. از نگاه سرمایه‌گذاری که می‌خواهد وارد بخش ریلی شود با توجه به اینکه حجم سرمایه‌گذاری سنگین است و از آن مهم‌تر اقتصاد اینجا اقتصاد شبکه است، به این معنا که سرمایه‌گذار بخش ریلی فقط در شبکه ریلی می‌تواند سرمایه‌گذاری کند چه واگن باشد چه لوکوموتیو و چه تجهیزات ریلی باشد، همه سرمایه‌گذاری‌اش باید در بخش‌های ریلی باشد.

در مقایسه با سرمایه‌گذاری در بخش جاده‌ای که فرد سرمایه‌گذار می‌تواند اتوبوس یا کامیون بخرد می‌تواند آن را به خارج از آن مسیری که بوده منتقل کند؛ مثلاً اگر استان خراسان است ببرد و کرمان کار کند. اما در بخش شبکه ریلی نمی‌تواند چنین جابه‌جایی را انجام دهد.

حتی در بخش شبکه غیرریلی سرمایه‌گذار می‌تواند وسیله‌اش را برای کار ترانزیت به خارج از کشور ببرد. اما واگن به این سهولت نمی‌تواند از کشور خارج شود.

دلیلش هم حجم سنگین سرمایه‌گذاری ریلی است. سرمایه‌گذار ریلی نیازمند تضامین لازم توسط دولت است و از طرف دیگر مشوق‌هایی که فضای رقابتی را برای سرمایه‌گذار بخش ریلی در مقایسه با سرمایه‌گذاران جاده، دریا و هواپیما تضمین می‌کند قوانین و مقررات در قالب ماده ۱۲ و قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی است که طبق آن راه‌آهن به عنوان متولی بخش دولتی این موضوع را مدیریت می‌کند.

البته به نظر من این موضوع انگیزش‌های لازم در بخش ریلی را ایجاد نکرده است. باید اضافه کنم که بخش ریلی خود به سه بخش مسافری، باری و بخش خدمات نیروکشی (لوکوموتیو) تقسیم می‌شود. در بخش باری با همین ماده ۱۲ انگیزه‌های سرمایه‌گذاری افزایش پیدا کرده است، در بخش مسافری هم ماده ۱۲ به کار برده شده اما دستاورد مهمی نداشته است؛ من فکر می‌کنم این باید به زودی اجرایی شود به این خاطر که روندش طی شده اما تخصیص منابع صورت نگرفته است که این می‌تواند انگیزه لازم را بدهد. در سال‌های گذشته هم چیزی تحت عنوان وجوه اداره‌شده، تسهیلات با نرخ سود پایین را در اختیار شرکت‌های سرمایه‌گذار قرار می‌داد که اخیراً این موضوع را نداریم. برای مثال شرکت با ۱۷ یا ۱۸ درصد سود تامین مالی می‌کرد، دولت می‌پذیرفت و از فاصله ۴ تا ۱۸ را سوبسید برمی‌گرداند. چالش سوم ساختار شرکت راه‌آهن است. ساختار راه‌آهن شبیه ساختار شرکت‌های قانون تجارتی نیست. مدیرعاملش را هیات دولت تعیین می‌کند و ضوابط اجرایی‌اش هم اساسنامه خاص دارد بنابراین نمی‌توان به عنوان شرکت به آن نگاه کرد.

اما خب مسوولیت نمایندگی دولت را دارد و کار تنظیم‌گری را انجام می‌دهد. این دو ماموریتی که به‌طور همزمان به شرکت داده‌اند باعث شده که راه‌آهن نتواند رسالت اصلی‌اش را انجام دهد.

به هر حال شرکت‌های بخش خصوصی که فعالیت‌های حمل بار و مسافر را انجام می‌دهند توقعشان این است که این راه‌آهن کار تنظیم‌گری را انجام دهد و بارها گفته شده که در بخش جاده‌ای، دریا و هواپیما سازمان‌های ذی‌ربطشان را در وزارت راه داریم اما در بخش ریلی ما سازمان ریلی نداریم که این هم یکی از چالش‌های جدی بخش ریلی است که مورد توجه دولت قرار نگرفته است.

فرصت‌ها

در مورد فرصت‌های بخش ریلی باید گفت که بخش ریلی صنعتی رو به گسترش است با شاید در مقاطعی توسعه پیدا نکرده باشد اما بر اساس نیازهای توسعه‌ای که شرایط استراتژیک کشور تعیین می‌کند و از طرفی همه کشورهایی با موقعیت مشابه ما در جایگاهی قرار گرفتند که ما با آنها فاصله داریم و در برنامه‌های پنج‌ساله و حتی سالانه اعداد و ارقامی را برای اهداف کمی این صنعت پیش‌بینی کردند نشان می‌دهد این صنعت از نگاه سرمایه‌گذار فرصت‌ساز است.

به این تعبیر که مثلاً شما برای حمل بار در بخش ریلی یک هدف ۳۰درصدی گذاشتید و فقط ۱۰ درصدش را سرمایه‌گذاری کردید، از فاصله ۱۰ تا ۲۰ درصد دیگر که به ۳۰ برسد یعنی فرصت سرمایه‌گذاری یعنی حمایت یعنی وجود خدمتی که معطل مانده که سرمایه‌گذار به آن توجه کند. در بخش مسافری هم همین‌طور است. در بخش مسافری هدف برنامه این بوده که ۲۰ درصد سهم جابه‌جایی مسافران را از طریق ریل انجام دهیم که الان بیشتر استان‌هایی که به شبکه ریلی وصل شده‌اند تقریباً این قطار را دارند و برخی هم دارند به این شبکه وصل می‌شوند و حتماً درخواست برای بخش مسافری وجود دارد. اینها فرصت‌های سرمایه‌گذاری را تضمین می‌کند که سرمایه‌گذار می‌تواند با نگاه مثبت به این موضوع توجه کند و این نگرانی را نداشته باشد که یک روز این فرصت را از دست می‌دهد. هرچند در مقاطعی مثل شرایط فعلی حمل بار کاهش پیدا کرده است.

مسافر تقریباً ثابت مانده و رشد قابل توجهی نداشته است اما تقاضا برای افزایش سفر و بار وجود دارد که این هم جزو فرصت‌های بخش ریلی است که خوشبختانه قوانین و مقرراتی هم در این زمینه وضع شده مثل ماده ۱۲ تبصره ۱۸ که مشوق‌های خوبی است که سرمایه‌گذار می‌تواند در مدیریت هزینه‌هایش و توجیه اقتصادی انجام طرحش موثر باشد.



خدایار خاشع
دبیر انجمن شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها

غربالگری پروژه

طولانی شدن پروژه‌های راهسازی کشور چه دلایلی دارد؟

طولانی شدن پروژه‌های عمرانی و راهسازی کشور یکی از مهم‌ترین ضعف‌های موجود در صنعت عمران و آبادی کشـــور است زیرا علاوه بر صرف منابع مالی بیشـــتر عوارضی همچون ایجاد تورم و افزایش قیمت‌ها، عدم امکان بهره‌بـــرداری از پروژه‌ها را به همراه دارد. رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور در شهریورماه سال جاری با حضور در گفت‌وگوی ویژه خبری اعلام کردند که حدود ســـه هزار همت (هزار میلیارد تومان) پروژه‌های نیمه‌کاره در ســـطح کشور وجود دارد که مطابق گزارش‌های عمر متوســـط اجرای پروژه‌ها ۱۶/۹ ســـال است، فقط با توجه به این عمر متوسط می‌توان به دلیل عمده گران شدن پروژه‌های عمرانی پی برد. مطابق محاسبات متوسط بهای تمام‌شده پروژه‌های راهسازی مطابق تعادیل فهرست بهای راه در ۱۷ سال که عمر متوسط اجرای پروژه‌های عمرانی است بیش از ۲۷ برابر افزایش یافته و این افزایش بها در ســـه سال گذشته ۳/۶ برابر و در ۱۰ سال گذشـــته بیش از ۱۱ برابر بوده اســـت. از این رو فقط اگر اجرای یک پروژه در چند سال گذشته سه سال افزایش یافته باشد مشخص است که هزینه اجرای آن چند برابر افزایش یافته است از این رو باید تمام توجه دولت و ذی‌نفعان پروژه‌های عمرانی در بررسی و تلاش در جهت کاهش زمان اجرای پروژه‌ها باشد و سایر دلایل افزایش قیمت طرح‌ها در مقابل هزینه‌های ناشی از تورم و تعدیل چندان قابل توجه نخواهد بود. هر چند همه ذی‌نفعان وجود بیش از ۷۰ هزار پروژه نیمه‌تمام و شروع پروژه‌های جدید تحت فشار کانون‌های قدرت و نبودن بودجه عمرانی مناسب را دلیل عمده این تاخیر پروژه‌های عمرانی دانسته و همه کارشناسان غربالگری جدی پروژه‌های ناتمام و عدم شروع پروژه جدید از یک‌ســـو و تلاش در جذب مشارکت عمومی و خصوصی در اجرای پروژه‌های ناتمام و جدید را راهکار نجات کشور از این وضعیت می‌دانند ولی در واقع این همه واقعیت نیست و اگر اعتبار لازم و کافی هم برای اجرای پروژه‌های عمرانی تامین شـــود بدون حل مشکلات بوروکراســـی و عافیت‌طلبی سیستم مدیریتی و اداری کشور، مشکل اجرای پروژه‌های عمرانی حل نخواهد شد و هم‌اکنون نیز این ضعف مدیریت را در ورای نبود اعتبارات کافی پنهان کرده‌ایم و اکنون به چند مورد از مشکلاتی که سبب طولانی شدن اجرای پروژه‌های عمرانی به خصوص راهسازی می‌شود اشاره می‌شود:

۱- استملاک اراضی مورد نیاز اجرای پروژه‌ها

تامین منابع مالی استملاک اراضی مورد نیاز اجرای پروژه‌ها با توجه به افزایش قیمت زمین در سال‌های اخیر همواره از چالش‌های اصلی و طولانی شدن روند اجرای پروژه‌های راهسازی بوده و در تعداد زیادی از پروژه‌های آزادراهی به دلیل اصـــرار وزارت راه به تقبل هزینه‌های استملاک، از سوی سرمایه‌گذاران اعلام انصراف شده و با توجه به اینکه اراضی پروژه به نام دولت و وزارت راه خریداری می‌شود باید راهکاری مثل تهاتر با املاک وزارت راه و شهرسازی برای تملک اراضی مورد نیاز پروژه‌ها مصوب شود.

۲- جابه‌جایی تاسیسات واقع در مسیر اجرای پروژه‌ها و صدور مجوز برای عبور از آنها

برای اجرای پروژه‌های راهسازی نیاز به جابه‌جایی تاسیسات موجود در مسیر پروژه نظیر خطوط لوله، برق و مانند آن و همچنین نیـــاز به مجوز برای عبور از تاسیساتی مانند خطوط راه‌آهن و لوله‌ها بـــا اجرای پل اســـت و عمدتاً همکاری ادارات مربوطه در این زمینه بسیار کند و با هزینه گزاف انجام می‌گیرد و سبب تاخیر در اجرای پروژه می‌شود.

۳- تاخیر در پرداخت اعتبارات

همان‌طور کـــه گفته شـــد تامین مناســـب اعتبارات دلیل اصلی طولانی شـــدن پروژه‌های عمرانی اســـت. ولی پرداخت همان اعتبارات کم تخصیص داده‌شـــده نیز عملاً با تاخیر بسیار زیاد انجام می‌پذیـــرد و از زمان تخصیص و ابلاغ تا زمان پرداخت به پیمانکاران مدت طولانی در بوروکراسی دستگاه اجرایی و ذی‌حسابی‌ها معطل می‌شود.

۴- تحویل سهمیه قیر

هرســـاله از محل تبصره‌های قانون بودجه قیر مورد نیاز اجرای روســـازی پروژه‌های راهســـازی تامین و تحویل می‌شـــود ولی روند کند طی تشریفات و تصویب آیین‌نامه‌های مربوطه سبب می‌شـــود که قیـــر لازم در اواخر پاییز تحویل شـــود که عملاً در اکثر مناطق ایران امـــکان اجرای آســـفالت مقدور نخواهد بود و نیاز است فکری برای آن شود.

۵- صدور مجوز لازم برای معادن و تامین آب مورد نیاز پروژه

اجرای پروژه‌های راهسازی بدون در اختیار گذاشتن معادن، تهیه مصالح قرضه، روسازی، بتن و همچنین آب مصرفـــی پروژه مقدور نخواهد بود. روند صدور مجوز و تامین این مصالح ضروری عملاً بســـیار کند و طولانی است و در خیلی از موارد چاره‌ای جز خریداری با قیمت‌های گزاف از افرادی که پیشـــاپیش با استفاده از فرصت معادن را در اختیار گرفته و عملاً بهره‌برداری از آن نمی‌کنند نخواهد بود.

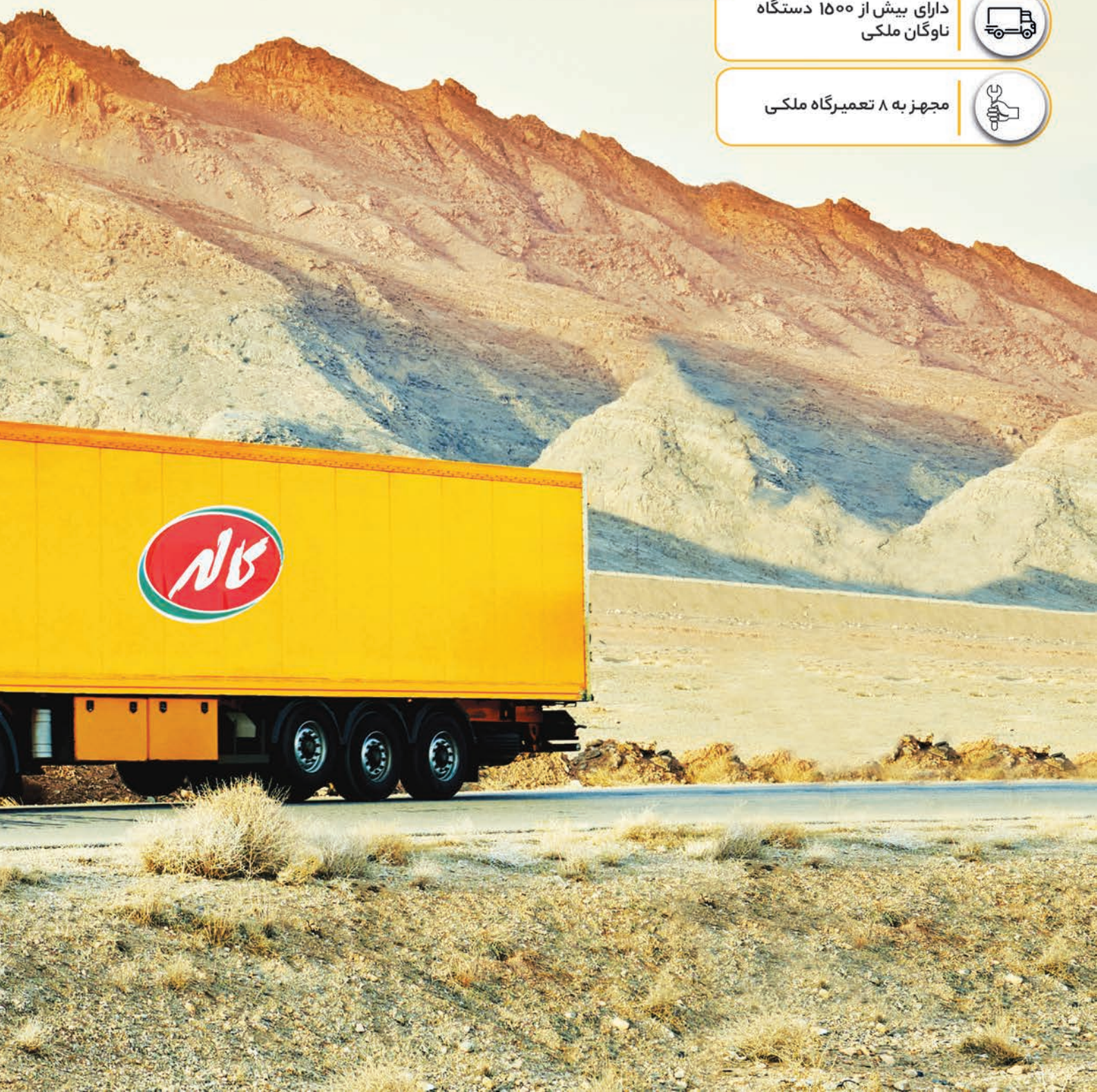
۶- عدم هماهنگی دستگاه‌های دولتی

در موارد متعددی مابین آیین‌نامه‌ها و دســـتورالعمل‌های دولتی در مـــورد اجرای پروژه‌های عمرانی هماهنگی لازم وجود ندارد و این ناهماهنگی و اختلاف سبب شکایت از مجریان و پیمانکاران پروژه‌ها به دستگاه‌های قضایی و دستور توقف اجرای پروژه و حتی صدور حکم جلب پیمانکاران می‌شود. به‌طور مثال اختلاف نظر سازمان برنامه و بودجـــه و مصوبات وزارت صمت در مورد دریافت حقوق دولتی برای مصالح قرضه راهسازی که طی هفت سال اخیر سبب توقف، تاخیر و جلب پیمانکار زیادی به محاکم قضایی شده است که حل آن بسیار ساده و راه‌حل آن طی درخواستی به سازمان برنامه پیشنهاد شد ولی تاکنون اقدامی در جهت حل آن صورت نپذیرفته است.

به نظر می‌رســـد در مجموع شرایطی ایجاد شـــده که کارمندان و مســـوولان دولتی برای احتراز از احضار به هیات‌های رسیدگی به جرائم کارکنان دولت تا حد ممکن از تصمیم‌گیری، حل مســـائل و مشـــکلات خودداری کرده زیرا به تجربه متوجه شـــده‌اند که در این صورت از حاشـــیه امن بیشتری برخوردار بوده و تاکنون هیچ تخلفی به نام کارکنان در ســـازمان‌های دولتی ثبت نشده است. به‌طور مثال چند سالی است که ســـازمان برنامه و بودجه در بند ۸ دستورالعمل نحوه جبران آثار ناشی از قیمت ارز در پیمان‌های ریالی فاقد تعدیل، راهکاری برای جبران ضرر و زیان سرمایه‌گذاران بخش خصوصی که در اجرای پروژه‌های زیرساخت سرمایه‌گذاری کرده‌اند ارائه نکرده و به‌رغم درخواست و پیگیری مکرر شرکت‌های سرمایه‌گذاری آزادراهی تاکنون موفق به استفاده از آن دستورالعمل در جهت حل مشکلاتشان نشده‌اند زیرا مســـوولی در وزارت راه حاضر به تقبل مسوولیت استفاده از این راهکار نیست در صورتی که اجابت این درخواست بحق سرمایه‌گذاران در تشویق سایرین به سرمایه‌گذاری در احداث زیرساخت‌ها می‌تواند خیلی موثر و کارگشا باشد.

با توجه به مطالب ذکرشده در بررسی علل تاخیر اجرای پروژه‌ها می‌تـــوان پی برد که علاوه بر عدم تامین منابع مالی لازم برای اجرای پروژه‌های عمرانی راهســـازی دلایل دیگری هـــم وجود دارد که این مشکل را تشدید می‌کند ولی فعلاً در سایه مشکل اصلی یعنی نبود اعتبار مناسب پنهان شده و بدون حل آن اگر منابع مالی لازم هم تهیه شود مشکل رفع نخواهد شد و تمایلی برای مشارکت بخش خصوصی و غیردولتی برای اجرای پروژه‌های نیمه‌تمام ایجاد نخواهد شد.

- بزرگترین شرکت حمل یخچالی در ایران
- مجهز به سیستم مانیتورینگ و کنترل دما
- حضور موثر و کارآمد در حمل یخچالی اوراسیا
- بیش از ۳۷ شعبه در سراسر کشور
- سهم بیش از ۳۰ درصدی در حمل شیر و فرآورده‌های لبنی در کشور
- دارای مجوز بزرگ مقیاس هوشمند
- پیمایشی به عظمت فاصله ی میان زمین تا خورشید در طول یک سال
- دارای تقدیرنامه یک ستاره تعالی لجستیک و زنجیره تامین
- دارای بیش از ۱۵۰۰ دستگاه ناوگان ملکی
- مجهز به ۸ تعمیرگاه ملکی



تمام راه، با شتابان!



شرکت حمل و نقل بزرگ مقیاس هوشمند شتابان شمال

سود خالص شرکت‌های عملیاتی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در نیمه اول سال، معادل پیش‌بینی کل سال ۱۴۰۱



پیشتاز صادرات

ناوگان ملی کشتیرانی ایران در اوج تحریم‌ها چه عملکردی داشته است؟

تحریم‌های ظالمانه ایالات متحده آمریکا علیه اقتصاد ایران همچنان پابرجاست و بخش‌های مختلف اقتصاد ایران را دربر گرفته است؛ هر چند که بعد از سال‌های مداوم تحریم، بسیاری از شرکت‌ها و بنگاه‌های اقتصادی راه خود را پیدا کرده و به شیوه‌های متنوع، به فراخور موانعی که دشمن برای آنها ایجاد می‌کند، سد راه را می‌شکنند و مسیر حرکت خود را بازطراحی می‌کنند. حالا ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان خط دوم دفاعی کشور، بعد از ثبت رکوردهای به یادماندنی در سال ۱۴۰۰، مسیر رشد و بالندگی خود را در سال ۱۴۰۱ هم ادامه داده و در این مسیر به نقش‌آفرینی خود در پشتیبانی از تجار و بازرگانان و برنامه‌های دولت برای فتح بازارهای تجاری ادامه می‌دهد. آمارهای منتشرشده از عملکرد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در نیمه اول سال جاری به خوبی نشان از این جهش در عملکرد و به موازات آن برنامه‌ریزی برای روزهای روشن دارد؛ به‌خصوص اینکه توسعه ناوگان نیز یکی از بخش‌هایی است که طی ماه‌های گذشته به عنوان یکی از مولفه‌های اصلی در برنامه‌ریزی‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مطرح بوده و زمینه را برای انعقاد قراردادهایی برای ساخت شناورها و کشتی‌های چندمنظوره مهیا کرده است.

کارنامه کشتیرانی در شش‌ماه اول ۱۴۰۱

گزارش عملکرد شش‌ماهه شرکت‌های گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران حاکی از ثبت رکورد جدیدی در پرونده عملکرد این شرکت است؛ به نحوی که برخی شرکت‌های گروه توانسته‌اند در طول مدت شش‌ماه، رقمی بالاتر از کل درآمد عملیاتی و سود خالص پیش‌بینی‌شده در بودجه سال ۱۴۰۱ را محقق کنند. بر این اساس، شرکت حمل‌ونقل کانتینری ۱۸۲ درصد، شرکت کشتیرانی حمل فله ۴۸۲ درصد، شرکت کشتیرانی دریای خزر ۹۶ درصد، شرکت کشتیرانی والفجر ۴۸۹ درصد و شرکت حمل‌ونقل ترکیبی ۱۱۳ درصد از بودجه پیش‌بینی‌شده خود در حوزه سود خالص را محقق کردند. مجموع درآمد عملیاتی شرکت‌های مذکور در شش‌ماه منتهی به ۳۱ شهریورماه ۱۴۰۱ معادل ۲۷۸ هزار و ۸۴۳ میلیارد و ۲۱ میلیون ریال بوده که نسبت به درآمد عملیاتی پیش‌بینی‌شده در بودجه کل سال ۱۴۰۱ که معادل ۲۳۸ هزار و ۱۴ میلیارد و ۸۶۸ میلیون ریال بوده، ۱۱۷ درصد تحقق را به ثبت رسانده است. همچنین سود خالص پیش‌بینی‌شده برای شش‌ماه منتهی به ۳۱ شهریورماه سال ۱۴۰۱ معادل ۶۵ هزار و ۷۹۱ میلیارد و ۹۰۱ میلیون ریال بوده که با توجه به تلاش‌های صورت‌گرفته از سوی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، عملکرد ۱۹۲درصدی در شش‌ماه سال جاری محقق شده و رقم در این بازه زمانی به ۱۲۶ هزار و ۱۸۶ میلیارد و ۶۲۹ میلیون ریال رسیده است.

توسعه ناوگان و رونق حمل بار

در راستای سیاست‌های گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مبنی بر استفاده حداکثری از توان سازندگان داخلی، ظرف روزهای گذشته ساخت دو فروند کشتی تانکر چندمنظوره ۸۰۰تنی با سرمایه‌گذاری ۲۱۴ میلیاردتومانی (معادل حدود هفت میلیون یورو) رسماً آغاز شد. این دو فروند کشتی تانکر قرار است ظرف ۱۸ تا ۲۰ ماه آینده به منظور خدمات‌رسانی به کشتی‌های ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به‌کار گرفته شوند و در پروژه ساخت آن، ۱۰۰ نفر به صورت مستقیم در شرکت کشتی‌سازی اروندان مشغول به کار خواهند شد.

همچنین بر اساس سیاست‌های تدوین‌شده در راستای توسعه ناوگان و رونق حمل بار صادراتی به کشورهای حاشیه دریای خزر، ناوگان ملی کشتیرانی ایران موفق به تامین هشت فروند شناور تازه‌نفس جهت افزایش ظرفیت صادراتی کشور به مقاصد بنادر شمالی حاشیه خزر و توسعه شبکه ترانزیتی در این مسیر شده است که شامل چهار فروند شناور جدید و ثبت سفارش ساخت چهار فروند شناور جنرال کارگو و کانتینری است.

با این اقدام، بخشی از محدودیت‌های کنونی ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به مقاصد کشورهای حاشیه دریای خزر برطرف خواهد شد؛ ضمن اینکه خرید و الحاق کانتینرهای مورد نیاز توانسته سرعت شبکه حمل‌ونقل در دریای خزر را متحول کند، این در حالی است که برنامه‌های طراحی‌شده در شرکت کشتیرانی دریای خزر به توسعه زیرساخت‌های لجستیک به صورت همزمان منتهی شده است که بر این اساس به نظر می‌رسد در صورت لایروبی کانال‌های ورودی به بنادر روسیه، ظرفیت حمل‌ونقل صادراتی ایران به مقصد این کشور نیز، از رشد چشمگیری برخوردار خواهد شد.

ماحصل توافقات با روسیه

همچنین بر اساس توافقات صورت‌گرفته از سوی شرکت کشتیرانی دریای خزر در حوزه توسعه شبکه بندری در روسیه، به تازگی سه بندر جدید نیز به جمع مقاصد صادراتی ایران ملحق شده‌اند. در واقع، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در راستای سیاست‌های کلان دولت مبنی بر توسعه تجارت خارجی با روسیه و کشورهای دریای خزر، مقاصد صادراتی ایران را متنوع‌تر کرده و هم‌اکنون علاوه بر بندر سالیانکا، سه بندر ماخاچ کالا، وی‌تی‌اس و علیا نیز به جمع مقاصد صادراتی ایران در روسیه اضافه شده‌اند.

این تصمیم گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به منظور سرعت‌بخشی به انجام عملیات تخلیه و بارگیری و نیز افزایش تردد کشتی‌ها به بنادر روسیه بوده تا بتوان همزمان با استفاده بیشتر از ظرفیت‌های ناوگان کشتیرانی دریای خزر، حمل کالاهای صادراتی و ترانزیتی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را افزایش داد.

در این راستا طی مذاکرات مقامات ارشد کشتیرانی دریای خزر در سفر به آستاراخان روسیه و طی رایزنی و توافق با مسوولان بنادر، مقرر شده امکانات بیشتری جهت استفاده از تمام ظرفیت‌های این بنادر و انتقال حجم بیشتری از کالاهای ترانزیتی و صادراتی فراهم شود که بر همین اساس پیش‌بینی می‌شود سرعت کشتی‌ها، سرعت سفر و سرعت تخلیه و بارگیری افزایش پیدا کند.

به این ترتیب گروه کشتیرانی دریای خزر، شبکه بنادر خود را در روسیه توسعه داده که با اضافه شدن این سه بندر، استفاده حداکثری از بنادر روسیه برای سرعت

بخشیدن به صادرات صورت خواهد گرفت و بر این اساس به نظر می‌رسد با توزیع متوازن و هوشمندانه اعزام کشتی‌ها به این بنادر، نُرم تخلیه کالاهای صادراتی افزایش پیدا کند و در نتیجه کشتیرانی دریای خزر می‌تواند با ظرفیت موجود، کالاهای بیشتری را به مقاصد روسیه حمل کند که این اقدام در افزایش بهره‌وری ناوگان کشتیرانی خزر هم بسیار تاثیرگذار است. این فرآیند هم‌اکنون شروع شده و در حال حاضر چندین فروند کشتی در بنادر روسیه مشغول تخلیه کالاهای صادراتی هستند. همچنین در بنادر ایرانی با مذاکرات و توافقاتی که با مسوولان سازمان بنادر و دریانوردی صورت گرفته است این بنادر نیز تا حدودی سرعت تخلیه و بارگیری را افزایش داده‌اند.

تنوع‌بخشی به بنادر پذیرنده بار صادراتی

در کنار تلاش‌هایی که گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برای تنوع‌بخشی به بنادر پذیرنده بار صادراتی ایران انجام داده، یکی از مسائل مهم در کانال ولگا مشکل عدم لایروبی و پایین آمدن سطح آب کانال است که به همین دلیل کشتی‌ها مجبور هستند با آبخور ۳/۷ متر در این کانال تردد کنند که همین مساله باعث می‌شود ناوگان کشتیرانی دریای خزر نتواند به‌طور کامل از ظرفیت اسمی خود استفاده کند و کشتی‌ها تنها با ۷۰ درصد ظرفیت بارگیری کنند؛ بنابراین لایروبی کانال ولگا و رساندن آبخور آن به ۴/۵ متر برای تردد کشتی‌ها با ظرفیت کامل بسیار ضروری است. بر اساس توافقاتی که گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با بنادر روسیه و ایران انجام داده است، کشتیرانی دریای خزر خطوط منظم کانتینری را راه‌اندازی کرد که همین امر باعث شد با هماهنگی‌های صورت‌گرفته با مدیران بندری مدت سفرها کوتاه‌تر شود و سرعت تخلیه و بارگیری افزایش یابد و ناوگان کانتینری خزر در بخش صادراتی و ترانزیتی، با بیشترین ظرفیت فعالیت کند. در عین حال، هم‌اکنون دو فروند از کشتی‌های کشتیرانی دریای خزر به صورت منظم در این زمینه فعالیت می‌کنند و در صورت استقبال مشتریان کشتیرانی خزر آماده است تا خطوط منظم کانتینری را افزایش دهد.

بهبود صادرات به قزاقستان

شرایط صادرات به بندر اکتائو قزاقستان نیز بهبود پیدا کرده و سرعت صادرات به این بندر هم متعارف شده است. به عبارتی تردد کشتی‌ها در دریا و مدت حضورشان به حالت متعارف بسیار نزدیک شده است و معطلی کشتی‌ها در بنادر با همکاری تمامی بخش‌های دست‌اندرکار بسیار کاهش یافته است. در حال حاضر مدت ماندگاری کالاهای صادراتی در بنادر نسبت به گذشته کاهش و حمل آنها بهبود یافته است، البته هنوز با شرایط ایده‌آل فاصله دارد. کشتیرانی دریای خزر مقدار معتنابهی کانتینر یخچالی در اختیار دارد که صادرکنندگان می‌توانند از آنها استفاده کنند؛ این در حالی است که بیشترین بارهای صادراتی به سمت روسیه مصالح ساختمانی، سیمان و کالاهای کانتینری و کریدوری است که البته شرایط انباشت کالاهای صادراتی و سرعت حمل آنها در حال بهبود است.

سرمایه‌گذاری ۱۰ میلیون‌دلاری ایران در بندر سالیانکا

توسعه بندر سالیانکا در روسیه از سوی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با سرمایه‌گذاری ۱۰ میلیون‌دلاری و هم‌راستا با تاکیدات دولت سیزدهم در حوزه رونق‌بخشی به کریدور شمال-جنوب، در حالی ادامه دارد که برنامه اجرایی توسعه بندر سالیانکا در کمتر از یک سال پیش آغاز شده و با سرعت در حال انجام است. بر این اساس و با همکاری دستگاه دیپلماسی کشور و سفیر جمهوری اسلامی ایران در روسیه و طی مراحل اداری و قانونی همزمان با کسب مجوزهای لازم، عملیات توسعه بندر با هدف افزایش سرعت عملیات پس‌کرانه در راستای افزایش سرعت گردش بار آغاز شد. همچنین تجهیز بندر به ماشین‌آلات مناسب از قبیل لیفتراک‌ها، لودرها و جرثقیل‌های ماشینی صورت گرفته که هدف نهایی از اصلاحات انجام‌گرفته در بندر سالیانکا افزایش توان ۳۰درصدی صادراتی و ۴۵درصدی وارداتی این بندر نسبت به مدت زمان مشابه در سال ۱۴۰۰ است. از سوی دیگر، همزمان با عملیات توسعه، عملیات بندری در این بندر در حال انجام بوده و اولین محموله کانتینر ترانزیتی کریدور شمال-جنوب از بندر سالیانکا به مقصد جنوب آسیا طی سال جاری صورت گرفته تا این بندر عملاً به چرخه فعالیت کریدور وارد شود. در اختیار گرفتن راهبری بندر سالیانکا در راستای افزایش حجم ترابری بار ترانزیتی در کریدور شمال-جنوب بسیار حیاتی بوده و این امر در میان‌مدت و بلندمدت به رونق هرچه بیشتر این کریدور خواهد انجامید.

توسعه ۱۳۰درصدی منطقه گمرک موقت از مساحت هفت هزار مترمربع به ۱۶ هزار مترمربع با هدف افزایش ظرفیت کالاهای وارداتی از جمله اقدامات صورت‌گرفته در بندر سالیانکاست که به این ترتیب امکان پهلوگیری و تخلیه همزمان حداقل دو شناور با بار وارداتی امکان‌پذیر شده که در این میان با سرمایه‌گذاری ۱۰ میلیون‌دلاری گروه کشتیرانی به عنوان راهبر بندر، اقلامی مانند جرثقیل ۳۲تنی خریداری شده‌اند که با بهره‌برداری از آنها محدودیت تناژ تخلیه و بارگیری در بندر رفع شده است چرا که این امر اهمیت بسیاری در حمل کانتینرها خصوصاً کانتینرهای ۴۰فوتی که عمده بارهای ترانزیتی را شامل می‌شوند دارد. گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان مبدع و پیشاهنگ کانتینری‌سازی حمل‌ونقل در منطقه دریای خزر در جهت کانتینریزه شدن بندر سالیانکا نیز اقدامات عملیاتی را انجام داده است، از جمله ایجاد یارد مخصوص کانتینر با مساحت قابل توجه که از الزامات یک بندر کانتینری است.

اهمیت حمل کالاهای صادراتی

با توجه به اهمیت حمل کالاهای صادراتی کشور از جمله میوه و تره‌بار و دیگر کالاهای فسادپذیر به روسیه که نیازمند کانتینرهای یخچالی و انبار سرد است، طراحی و ساخت کریدور سرد در بندر سالیانکا صورت گرفته تا با احداث آن، امکان انتقال محصولات سردخانه‌ای از جمله میوه و سبزیجات پس از حمل با کشتی از کانتینرهای یخچالی به کامیون‌های یخچالی و انتقال به سراسر روسیه فراهم شود. با توجه به مجهز بودن بندر سالیانکا به امکانات حمل‌ونقل ریلی به عنوان یکی از مزیت‌های مهم آن بندر، تمامی خطوط ریلی بندر به طول ۴۳۰۰ متر تعمیر و نوسازی شده و توسعه یافتند. همچنین ریل‌های جرثقیل‌های پرتابل نیز به همراه لوکوموتیوهای موجود در بندر کاملاً تعمیر شدند. همزمان با این تغییرات طرح توسعه بندر و جانمایی کلی و طراحی مناطق عملیاتی و چینش بار نیز طراحی شده است. بر این اساس؛ با اقداماتی که در جهت بهسازی اسکله‌ها صورت گرفته است تاییدیه کیفی تمام اسکله‌ها از سازمان‌های بازرسی مربوطه کسب شد. به هر حال بندر سالیانکا دارای امکانات مناسبی برای تخلیه و بارگیری غلات نیز هست بنابراین افزایش ظرفیت الواتورهای غلات و ساخت انبار ۱۰ هزارتنی غلات در دستور کار قرار گرفته و با این اوصاف به نظر می‌رسد با انجام تعمیرات ادواری هفت دستگاه جرثقیل پرتابل موجود در بندر و نصب دستگاه ثابت اسکن بار جهت تسریع روند بازرسی کالا، بندر سالیانکا دوران تازه‌ای را آغاز خواهد کرد که عمدتاً در راستای منافع صادرکنندگان و بازرگانان ایرانی خواهد بود.



امین فرج‌اللهی
قائم‌مقام شرکت آزادراه کربلا

بحران راهداری

شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای با چه مشکلاتی روبه‌رو است؟

شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای در هر کشور، نقشی حیاتی در اقتصاد آن جامعه بازی می‌کند، ازاین‌رو شرایط فیزیکی زیرساخت‌ها بسیار مهم است. بدون شک، بدون نگهداری کافی و به موقع، آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها و راه‌های برون‌شهری به شدت دچار زوال و تخریب خواهند شد که این امر به بیشتر شدن هزینه بهره‌برداری وسایل نقلیه، افزایش تعداد تصادفات و کاهش اعتماد به خدمات حمل‌ونقل منجر می‌شود. وقتی عملیات تعمیر و نگهداری به‌موقع انجام نشود، نیاز به بهسازی و حتی بازسازی گسترده‌ای خواهد بود که اغلب هزینه‌ای بیشتر از تعمیر و نگهداری ساده‌ای که می‌توانست زودتر انجام شود، دربر خواهد داشت. مراقبت از شبکه موجود و نگهداری آن در شرایط مطلوب امر مهمی بوده و اغلب در تخصیص بودجه‌های جدید دارای اولویت است.

متولیان و خبرگان راهسازی کشور و به ویژه سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در احداث آزادراه‌ها همواره در زمینه گسترش مفاهیم مرتبط با راهداری و جلب توجه به خطرات ناشی از نادیده انگاشتن آن پیشگام بوده‌اند. این موضوع در کشورمان به دلیل رویارویی با دو مقوله توأمان بودجه محدود و نیاز به رفع مشکل ترافیک در حال افزایش، اهمیت بیشتری دارد.

راه نیز مانند سایر سازه‌ها دارای عمر مفیدی است. اگرچه نگهداری درست می‌تواند موجب افزایش طول عمر مفید و قابل بهره‌برداری آن شود اما بدیهی است که به هر حال و تحت هر شرایط نگهداری، برای همیشه نتوانیم راه را با هزینه‌ای اقتصادی تحت بهره‌برداری نگه داریم. در نتیجه با گذشت ایام و سپری شدن عمر مفید قابل نگهداری، فرآیند برقراری بهره‌برداری از راه وارد مراحل دیگری خواهد شد. از طرفی راه‌ها از لحاظ طول عمر مفید که حداقل بایستی به بازگشت سرمایه‌گذاری اولیه برای احداث و هزینه‌های نگهداری منجر شود، یکسان نبوده و دارای تفاوت‌های بسیار هستند. بخشی از این تفاوت‌ها ناشی از عوامل طبیعی نظیر شرایط اقلیمی، آب‌وهوا، توپوگرافی منطقه و سوانح و بلایا هستند و بخشی دیگر ناشی از عوامل انسانی نظیر چگونگی احداث و نحوه نگهداری و بهره‌برداری است و بخشی دیگر ناشی از ترافیک (حجم، بارهای محوری و ترکیب وسایل نقلیه) و وضعیت راه است.

بانک جهانی با مطالعه فرآیند عمر بهره‌برداری راه‌ها در ده‌ها کشور با شرایط اقلیمی متفاوت و شیوه‌های گوناگون ساخت و نگهداری و بهره‌برداری توانسته است الگویی برای هزینه‌های برقراری راه در طول زمان بهره‌برداری مطابق منحنی زیر ارائه کند. همان‌گونه که در این منحنی نشان داده شده است، می‌بایست به‌طور میانگین سالانه دو درصد از ارزش راه طی ۱۵ سال ابتدایی احداث راه صرف امور نگهداری معمولی (Routine Maintenance) و راهداری دوره‌ای (Periodic Maintenance) شود.

راهی که به دلیل عدم نگهداری مناسب و به‌موقع در شرایط اضمحلال قرار می‌گیرد، دو اثر ویژه اقتصادی بر جای می‌گذارد. اولاً عمر مفید راه قبل از بازگشت سرمایه به پایان می‌رسد و ثانیاً هزینه استفاده از راه نظیر هزینه سوخت، هزینه تاخیر سفر، تعمیرات و استهلاک وسایل نقلیه و... افزایش می‌یابد.

با توجه به هزینه‌های بالای عملیاتی مانند احیا و نوسازی نسبت به هزینه‌های نگهداری معمولی و دوره‌ای، متولیان راهداری می‌دانند که تاخیر در انجام عملیات راهداری و بهسازی یا انجام ناقص آنها هزینه سنگینی بر کشور تحمیل خواهد کرد.

بر اساس اطلاعات مندرج در سالنامه آماری سال ۱۴۰۰ سازمان محترم راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، طول راه‌های حوزه استحفاظی وزارت محترم راه و شهرسازی (بدون راه‌های روستایی)، بالغ بر ۸۵،۵۶۴ کیلومتر است که ۲،۷۹۳ کیلومتر آن را آزادراه‌ها تشکیل می‌دهند که بخش اعظم آن، بر اساس قانون و آیین‌نامه اجرایی احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع مالی و پولی کشور احداث شده‌اند. از آنجا که تقریباً تمام درآمد آزادراه‌های مشارکتی از محل وصول عوارض تردد خودروها عاید می‌شود و سایر محل‌ها نظیر مجتمع‌های خدماتی رفاهی، تابلوهای تبلیغاتی و... فاقد درآمد یا درآمد اندک برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی است، شرکت‌های آزادراهی در تامین بودجه موردنیاز برای انجام عملیات راهداری با مشکلات عدیده‌ای دست‌به‌گریبان هستند. در این شرایط، عدم ابلاغ نرخ عوارض تردد به صورت سالانه و متناسب با تورم افسارگسیخته سال‌های اخیر، عدم پرداخت تعهدات دولت محترم مطابق تبصره ۵ قانون یادشده، فرار ترافیک و عدم پرداخت عوارض تردد توسط بخشی از استفاده‌کنندگان از آزادراه‌ها و تحمیل عدم دریافت عوارض تردد از گروه‌های خاص، بودجه قابل تخصیص به راهداری آزادراه‌های مشارکتی را که عمدتاً ۱۵ درصد از درآمد محقق آزادراه‌ها را تشکیل می‌دهد، دچار چالش و بحران کرده است. این در حالی است که میانگین رشد نرخ عوارض تردد در آزادراه‌ها در قیاس با سایر شاخص‌ها نظیر تورم، تعدیل و... بسیار ناچیز است و عدم ابلاغ افزایش آن، امری غیرمنطقی و غیرقابل توجیه است. شایان ذکر است درآمد محقق آزادراه‌های کشور در سال ۱۴۰۰ با تردد قریب به ۳۶۸ میلیون دستگاه در حدود ۲۱،۰۰۰ میلیارد ریال بوده و بنابراین بودجه تخصیص‌یافته به راهداری آزادراه‌ها در سال ۱۴۰۰ کمتر از ۱،۲۰۰ میلیون ریال به ازای یک کیلومتر آزادراه بوده است که این بودجه در حدود ۱۰ درصد بودجه متناظر برآوردشده بر اساس فهرست‌بهای راهداری منتشرشده توسط سازمان محترم برنامه و بودجه کشور است. در نتیجه، نرخ عوارض تردد در آزادراه‌ها می‌بایست ۱۰ برابر عوارض فعلی باشد یا اینکه این اختلاف بودجه از سایر محل‌ها از جمله صرفه‌جویی در مصرف سوخت، کاهش تلفات جانی و مالی ناشی از احداث آزادراه‌ها، قدرالسهم جرایم رانندگی، مالیات بر سوخت، حفظ محیط زیست و... جبران شود. از منظر دیگر نیز، مطابق منحنی ارائه‌شده در فوق، از آنجا که هزینه احداث یک کیلومتر آزادراه در کشور به‌طور میانگین بالغ بر ۱،۰۰۰ میلیارد ریال است، بودجه‌ای که می‌بایست صرف نگهداری آن شود در حدود ۲،۰۰۰ میلیون ریال در سال است که در مقایسه با بودجه قابل تخصیص، اختلاف فاحشی دارد. بر پایه موارد مطرح‌شده، قرارگیری کشور در رتبه ۷۷ کشورهای جهان از منظر کیفیت جاده‌ها و رتبه ۲۲ کشورهای آسیایی و رتبه ۱۰ در میان کشورهای همسایه چندان هم تعجب‌آور نبوده و نیست.

امید است با تعهد دولت محترم به مفاد قانون، آیین‌نامه‌های اجرایی و قراردادهای مشارکت و تطبیق قوانین با شرایط روز و عدم تحمیل شرایط یک‌سویه نظیر رایگان کردن یا اعمال تخفیف به استفاده‌کنندگان از آزادراه‌ها بدون تشریح نحوه جبران ضرر و زیان وارده و بدون جلب موافقت بخش خصوصی به عنوان شریک دولت محترم، راهداری آزادراه‌ها و راه‌های کشور از بحران فعلی خارج شوند.



شیوا رحیمی
مترجم

لجستیک فناورانه

هوشمندسازی چگونه بر صنعت حمل‌ونقل جهان موثر است؟

ابهامات زیادی در خصوص اصطلاح «لجستیک» وجود دارد. برخی آن را به عنوان فرآیند حمل‌ونقل می‌شناسند و برخی دیگر آن را زنجیره تامین می‌دانند. لجستیک را می‌توان به عنوان هنر مدیریت زنجیره تامین و علم مدیریت و کنترل جریان کالاها، اطلاعات و سایر منابع مانند انرژی و افراد بین نقطه مبدأ و نقطه مصرف به منظور برآوردن نیازهای مشتریان تعریف کرد. لجستیک شامل یکپارچه‌سازی اطلاعات، حمل‌ونقل، موجودی، انبارداری، حمل‌ونقل مواد و بسته‌بندی است.

در زمینه صنعت ۴,۰ (انقلاب صنعتی چهارم)، تمرکز بر دیجیتالی کردن تمام فعالیت‌های کلیدی از جمله مدیریت زنجیره تامین و لجستیک است. این تفاوت در به دست آوردن مزایای رقابتی و همچنین بقا در یک عصر فوق‌متصل آشکار می‌شود. عصری که نیاز به سرعت در آن بالاست و صرف نظر از زنجیره تامین، عملکرد و سرعت و البته کیفیت اهمیت زیادی دارد.

لجستیک هوشمند به جنبه‌های مختلف لجستیک سرتاسری در زمینه صنعت ۴,۰ مربوط می‌شود. این صنعت، خواستار دیجیتالی شدن همه فعالیت‌ها با استفاده از تکنولوژی‌های مختلف مانند اینترنت اشیا، سیستم‌های فیزیکی دیجیتالی، بلاک‌چین، تجزیه و تحلیل داده‌های پیشرفته و تصمیمات (نیمه) اتوماتیک به وسیله هوش مصنوعی است.

بهره‌وری، بهینه‌سازی، سرعت و زمان‌بندی همیشه در لجستیک و حمل‌ونقل بسیار مهم بوده است. انقلاب بعدی لجستیک معروف به لجستیک ۴,۰ از کانتینرها، وسایل نقلیه، پالت‌ها و سیستم‌های حمل‌ونقل مشتق از تکنولوژی هوشمند استفاده می‌کند. این امر به ایجاد یک زنجیره تامین کاملاً شبکه‌ای کمک می‌کند که به مدیران این زنجیره، موسسات ترابری، فورواردر و سایرین شفافیت لازم برای مسیر حمل‌ونقل را ارائه می‌دهد و سایر وظایف لجستیک را به روشی بهینه به انجام می‌رساند.

لجستیک هوشمند چیست؟

اساساً ما لجستیک را به عنوان رساندن چیزی از نقطه الف به نقطه ب با بسیاری از مراحل واسطه و اجزای زنجیره تامین می‌شناسیم. اما از آنجا که دنیای مدرن، به منظور ایجاد جریان‌های کاری متصل به هم و قابل تعامل، تکنولوژی‌های هوشمند و جدید را اضافه می‌کند، زنجیره تامین مدرن به سرعت در حال هوشمندتر، شبکه‌ای‌تر و از نظر تکنولوژی، پیشرفته‌تر شدن است. اگرچه انقلاب صنعتی چهارم بیشتر مورد توجه قرار گرفته است، اما انقلاب دیگری همزمان در دنیای لجستیک و در دل صنعت ۴,۰ اتفاق می‌افتد و در حال تغییر روشی است که محصولات از مراکز تولید به دست مشتریان می‌رسند. برخی از این الگوی جدید لجستیک به عنوان لجستیک ۴,۰ یاد می‌کنند.

این امر مستلزم تغییر رویکرد سنتی نسبت به زنجیره تامین دیجیتال است که در نهایت دنیای پیچیده لجستیک را تکامل می‌دهد و به‌طور خودکار روش رسیدن محصولات از تولید به مشتری نهایی را تغییر داده است.

ورود لجستیک به فاز ۴,۰ باعث ایجاد تغییراتی در درک مفهوم زنجیره تامین شد. این امر باعث شد که نه‌تنها انعطاف‌پذیری و سرعت بلکه دیجیتالی شدن نیز از ویژگی‌های اساسی و تعیین‌کننده زنجیره‌های تامین باشد.

ظهور «مشتری دیجیتال» (مشتری متصل) باعث فشار بیشتر بر تامین‌کنندگان می‌شود، و مستلزم انطباق بهتر محصولات با خواسته‌ها و ترجیحات مشتریان و همچنین تحویل سریع و بدون دردسر است. بدون شک دیجیتالی‌شدن در زنجیره تامین الهام‌بخش خلاقیت در حوزه‌های عملیاتی و تاکتیکی است اما الزام‌آور این خلاقیت در واقعی‌تر و موثرتر کردن روابط با مشتری نیز هست.

لجستیک ۴,۰ از سیستم‌های فیزیکی دیجیتال، اینترنت اشیا (IOT) و شبکه‌ها در تمام فعالیت‌های خود استفاده می‌کند.

به عنوان مثال، در یک انبار مجهز به اینترنت اشیا یا حمل‌ونقل به کمک اینترنت اشیا، قسمت مدیریت زنجیره تامین که به محصول دسترسی دارد به راحتی محصولات آسیب‌دیده را بر اساس شرایط گرما و نور تشخیص می‌دهد. حتی در صورت تاخیر در دستیابی به محصولات آسیب‌دیده، تنها با اطلاع از موضوع، این امکان را برای مدیر زنجیره تامین انبار فراهم می‌کند تا محصولات آسیب‌دیده را مجدداً شارژ کند تا مشکلی برای تامین نیاز مشتریان وجود نداشته باشد.

در یک انبار با تکنولوژی پیشرفته، حسگرها به تنهایی و بدون نیاز به هیچ‌گونه مداخله انسانی می‌توانند به تامین‌کننده هشدار دهند که نیاز به شارژ مجدد محصول وجود دارد.

لجستیک ۴,۰ ادغام و هماهنگی را در سراسر قسمت‌های شرکت ممکن می‌کند. با دخالت تکنولوژی، مسائل لجستیک مربوط به جریان‌های مواد ورودی و خروجی به‌راحتی و به صورت آنی به شکل قابل توجهی ساده‌سازی می‌شوند. شرکت‌ها از لجستیک ۴,۰ برای ایجاد شبکه‌ای از تمام انبارها و خطوط و فرآیندهای محصول حمایت می‌کنند

لجستیک هوشمند به شرکت‌ها این امکان را می‌دهد که با مشتریان و شرکای خود از جمله تامین‌کنندگان، تولیدکنندگان، عمده‌فروشان، خرده‌فروشان و ارائه‌دهندگان تدارکات موثرتر از همیشه کار کنند.

اما چندین مولفه دیگر در زنجیره تامین وجود دارد و لجستیک هوشمند، بدون زنجیره تامین دیجیتال به سادگی امکان‌پذیر نیست. همچنین درست مانند صنعت ۴,۰، اینترنت اشیای صنعتی نقش کلیدی در این زمینه ایفا می‌کند. در زمینه مدیریت زنجیره تامین نیز درک کامل همه داده‌ها و رهنمون‌ها و یک سیستم هوشمند کاربردی نقش اساسی دارد.

با در نظر گرفتن حرکت هوشمند و کارآمد در تمام این مراحل مختلف به روشی جامع و اضافه کردن جنبه اتوماتیک بودن، تصویر مورد نظر از لجستیک ۴,۰ کامل می‌شود. از حمل‌ونقل بدون راننده تا کانتینرهای هوشمند، انبارهای هوشمند، بارگیری هوشمند و قفسه‌های هوشمند تا تبادل انسان و اطلاعات در تمام زنجیره‌ها و زمینه‌های لجستیک ممکن.

تحول دیجیتال

اپراتورهای حمل‌ونقل و لجستیک در حال حاضر شروع به مدیریت تغییرات مورد نیاز برای ایجاد تحول دیجیتال در فرآیندهای روزانه خود کرده‌اند، پدیده‌ای شبیه به الکترونیکی شدن اقتصاد. دیجیتالی شدن یک تکنولوژی چندمنظوره است که به افزایش رقابت و کاهش هزینه‌ها در هر صنعتی کمک می‌کند. در بخش حمل‌ونقل و تدارکات، این تحول به عنوان «لجستیک ۴,۰»، یعنی داده‌های بزرگ، تجزیه و تحلیل، پیاده‌سازی هر چه بیشتر اینترنت در دستگاه‌های این زنجیره (IoT)، داده‌های باز، اتصال آنی (شبکه‌های موبایل 5G، وای‌فای شهری، فیبر خانگی و صنعتی، استاندارد جدید بلوتوث)، واقعیت افزوده، هواپیماهای بدون سرنشین، واقعیت مجازی و... شناخته می‌شود.

لجستیک ۴,۰ نقش کلیدی در تسریع هفت معیار زیر ایفا می‌کند:

۱- محصول مناسب

شـــرکتی که این نوع خدمـــات را ارائه می‌دهـــد، ابتدا باید نوع محصولاتی را که قرار اســـت جابه‌جا کند، بشناسد. داشتن دانش درســـت به شـــما این مزیت را می‌دهد تا زمان و منابع خود را به درستی و به شکلی کارآمد مدیریت کنید.

۲- مکان مناسب

محصول مناسب باید در محل مناسب تحویل داده شود. خدمات پیک ارائه‌شـــده از سوی یک شرکت با سیستم مدیریت لجستیک (LMS) باید رانندگان آگاه و همچنین یک سیســـتم تحویل اصولی و ردیابی داشته باشد. در این سیستم هم مشتری و هم ارائه‌دهنده باید یک ردیابی موقعیت مکانی همگام داشـــته باشند تا از تحویل محصولات در مکان مناسب اطمینان حاصل شود.

۳- قیمت مناسب

قیمت‌گذاری در این زمینه امری بســـیار ضروری است. تمامی محصولات و خدمات برای همخوانی با درآمد و هزینه‌های شرکت، باید قیمت مناسبی داشته باشند. وجود یک سیستم کارآمد برای حفظ و به‌روزرسانی قیمت‌های مناسب، موفقیت در سیستم مدیریت لجستیک را تضمین می‌کند.

۴- مشتری مناسب

هر ارائه‌دهنده خدمات لجستیک باید بازار هدف خود را بشناسد تا مشتریان مناسب را شناسایی کند. اگر خدمات، به بازارِ مناسب ارائه شود، شانس بیشـــتری برای به دست آوردن مشتریان خوب وجود خواهد داشت.

در این زمینه برخی از بازاریابی سنتی استفاده می‌کنند در حالی که برخی دیگر بازاریابی دیجیتال را برای دستیابی به مشتریان بیشتر در سراسر جهان مورد استفاده قرار می‌دهند.

۵- شرایط مناسب

هـــر محصول یا کالایی که قرار اســـت توســـط مشـــتریان به ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک سپرده شود، باید با شرایط مناسب نگهداری و تحویل شود. در اینجا باید به مشخصات محصول اشاره کرد تا امکانات مورد نیاز برای نگهداری از آن فراهم شود.

۶- زمان مناسب

زمان در تدارکات بسیار مهم است. مشتریان بیشتر از هر چیزی نگران زمان تحویل هستند. به همین دلیل است که هر ارائه‌دهنده خدمات باید زمان مناســـب برای تحویل محصولات به یک روش کارآمد را بداند. هر سیستمی دارای قابلیت ردیابی برای نظارت بر تمام تحویل‌ها و اطمینان از رسیدن به‌موقع آنهاست.

۷- کمیت مناسب

آگاهی از نحوه تعیین مقدار مناسب محصول نیز یکی از کلیدهای موفقیت یک سیستم لجستیک است. از آنجا که اکثر ارائه‌دهندگان، شخص ثالث هستند، شرکت‌هایی که از آنها خدمات می‌گیرند باید در ارسال مقدار مناسب کالا برای تحویل دقت کنند. به لطف پیشرفت‌های تکنولوژی مدرن اکنون سیســـتم‌های لجستیک شخص ثالث (3PL) می‌توانند تمام مقادیر کالایی را برای ارسال یا تحویل مدیریت کنند.

● پنج عنصر اصلی لجستیک نسل چهارم

وقتی صحبت از صنعت ۴,۰ به میان می‌آید، اغلب به ریشه نام آن اشـــاره می‌کنند، یعنی مفهوم چهارمین انقلاب صنعتی که به وسیله ارتباطات ماشین با ماشین و فرآیندهای مستقل تعریف شده است. از سوی دیگر، در مورد لجستیک ۴,۰، معمولاً چنین تاریخچه‌ای در میان نیست، شاید به این دلیل که الگوی لجستیک جدید را اساساً نتیجه‌ای از صنعت ۴,۰ می‌دانند. چه این مساله صادق باشد چه نه، روزبه‌روز بیشتر مشخص می‌شود که این دوره جدید در لجستیک، موجودیت خاص خود را دارد و اکنـــون در حال تغییـــر روش تجارت کشتیرانی‌ها و باربری‌هاست.

همه اینهـــا به این ســـوال منجر می‌شود که عناصری که سیستم‌های لجستیک ۴,۰ را متمایز می‌کنند چه عناصری هستند؟ چگونه این عناصر با منطق انقلاب صنعتی چهارم آمیخته و بر اساس الگوهای لجستیک گذشته ساخته می‌شوند؟

۱- شفافیت سرتاسری

یکی از مهم‌ترین عناصر لجستیک مبتنی بر تکنولوژی، افزایش شفافیت ناشی از دیجیتالی شـــدن در سراسر سیستم زنجیره تامین است. شفافیت، مشوق ایجاد یک سیستم هوشمندتر شده است. علاوه بر آن شفافیت، یک پیش‌نیاز ضروری است که لجستیک را شفاف و عملیات‌های درون‌سازمانی را بسیار کارآمدتر و جامع‌تر از مظاهر قبلی آن کرده است.

به عنوان مثال: بنادر هوشـــمندی مانند ابوظبی در حال حاضر راه‌حل‌هایی را پیاده‌سازی می‌کنند که نه‌تنها ردیابی آنی، بلکه مشـــاهده آنی اسناد و سایر اطلاعات مهم ماموریت را برای باربری‌ها و مشتریانشان ممکن می‌کند.

۲- امکانات هوشمند

نسخه‌های هوشـــمند مختلفی از اجزای سنتی لجستیک معرفی شده است. این مساله از قبل نحوه گردش محموله‌ها از تامین‌کنندگان به کاربران نهایی را تغییر داده است. دخالت تکنولوژی در ابزارهای لجستیکی مانند کانتینرهای هوشمند و پالت‌های هوشمند، جریان‌های کاری حمل‌ونقل سنتی را تغییر می‌دهد و چشم‌اندازهای تازه‌ای را به همراه دارد که داده‌ها را جمع‌آوری می‌کنند و بر اســـاس اطلاعات ضروری تصمیم‌گیری می‌کنند

۳- سازگاری با اینترنت اشیا

با معرفی صنعت ۴,۰ در بازار، بســـیاری از شرکت‌های توسعه اینترنت اشیا دستگاه‌های دیجیتالی را ارائه کرده‌اند که می‌توانند در انبارها مستقر و جاسازی شوند. چنین پیشرفت‌هایی در گنجاندن اینترنت اشیا، تخصصی و بسیار حیاتی هستند. با این حال، نتیجه نهایی استقرار، تکنولوژی‌هایی مانند کانتینرهای هوشمند و ابزارهای کاربردی را با اتصال آنها به رایانش ابری ارتقا می‌دهد. این مســـاله نه‌تنها مدیریت زنجیره تامین را به کلی متحول می‌کند، بلکه باعث افزایش منفعت در به دست آوردن رهنمون‌های دقیق می‌شود.

۴- تلفیق با انقلاب صنعتی چهارم

الگوی لجســـتیک مبتنی بر تکنولوژی مدرن ارتباط نزدیکی با موج چهارم صنعت دارد. مهم‌ترین ویژگی لجســـتیک ۴,۰ قدرت آن در تلفیق با سیستم‌ها و رویه‌های صنعت ۴,۰ است. این ویژگی معمولاً محیطی را ایجاد می‌کند که در آن یک تشریک‌مســـاعی و رابطه مشترک بین تولیدکنندگان، ارسال‌کنندگان و کاربران نهایی به وجود می‌آید. در این حالـــت در برابر تهدیدات خارجی، ذخیره اطلاعات مهم و حیاتی و رفع نیازهای کاربران نهایی، امنیت دائمی وجود دارد. شفافیت این شیوه، نسبت به رویکرد سنتی که تاکنون دنبال شده، بسیار بیشتر است.

۵- شرایط بهتر از طریق تجزیه و تحلیل اطلاعات

تاکنون درباره اهمیت جمـــع‌آوری داده‌ها در این چارچوب‌های لجستیک جدید تا حد زیادی صحبت شده است، اما ارزش واقعی این داده‌ها به منسجم‌تر کردن برنامه‌ریزی دستی محدود نمی‌شود. بلکه مرحله پایانی پیشرفت در شفافیت و جمع‌آوری داده‌ها از طریق حسگرها و تراشه‌های RFID (تکنولوژی با امکان شناسایی و ردیابی خودکار)، به‌کارگیری فرآیندهای تحلیلی پیشرفته است. با وارد کردن مقادیر زیادی از اطلاعات در الگوریتم‌های پیش‌بینی و دستورالعملی، ارائه‌دهندگان لجســـتیک مدرن می‌توانند پیش‌بینی‌های تقاضا و حمل‌ونقل خود را بهبود ببخشـــند و در عین حال ضرر و زیان‌ها یا پیشرفت‌های احتمالی در جریان کار خود را کشف کنند.

واردات/صادرات	توزیع	حمل‌ونقل	
هماهنگی حمل‌ونقل جهانی کالا	طراحی تسهیلات مدیریت پروژه	طراحی شبکه بهینه‌سازی حمل‌ونقل	برنامه‌ریزی
ترخیص کالا از گمرک بارفرابری	فعالیت انبار مرکزی خدمات ارزش افزوده	انتخاب حامل پرداخت هزینه	اجرا

▲ جدول ۱ - شمای کلی زیرمجموعه‌های لجستیک



آرمان بیات
تحلیلگر صنعت هوایی

گزارش یک زمینگیری

زمینگیری صنعت حمل‌ونقل هوایی ایران چقدر جدی است؟

هفتم تیر امسال پرواز هواپیمایی قشم‌ایر در مسیر مشهد به مسقط به دلیل نقص فنی مجبور به بازگشت به فرودگاه و فرود اضطراری شد. این خبر وقتی مهم می‌شود که بدانیم تنها این ششمین نقص فنی گزارش‌شده هواپیماهای کشور تنها در طول ۱۰ روز اول آن ماه است. آماری که نشان از وضعیت رو به وخامت صنعت حمل‌ونقل هوایی ایران داشته و دارد.

برای درک این وخامت نباید فراموش کنیم که تنها در اطراف ایران سه غول هوایی جهان یعنی خطوط هوایی امارات، قطر ایرویز و ترکیش ایرلاین مشغول فعالیت و البته توسعه مستمر هستند. ۴۰ سال پیش وقتی خبری از این خطوط هوایی در منطقه نبود، هواپیمایی ملی ایران یا «هما» از معتبرترین خطوط حمل‌ونقل هوایی جهان محسوب می‌شد و رکوردهای مهمی در اختیار داشت. مثلاً رکورد طولانی‌ترین پرواز بدون توقف میان تهران-نیویورک.

حالا اما فقط شرکت هواپیمایی «قطر ایرویز» به تنهایی بیش از کل شرکت‌های هواپیمایی ایران هواپیما در اختیار دارد. آنها هم‌اکنون ۲۱۹ هواپیمای فعال دارند در حالی که تمام خطوط هوایی ایران، آن‌طور که رئیس سازمان هواپیمایی در سال ۹۹ خبر داده بود در مجموع ۱۶۹ فروند هواپیمای فعال در اختیار دارند.

این مقایسه وقتی تاسف‌برانگیزتر می‌شود که شاخص‌های دیگری را هم لحاظ کنیم. مثلاً اینکه کل جمعیت قطر به سه میلیون نفر هم نمی‌رسد اما ایران با بیش از ۸۵ میلیون نفر جمعیت، یعنی ۲۸ برابر بیشتر از قطر، حدود ۷۵ درصد قطر هواپیما در اختیار دارد. نکته دیگر اینکه متوسط عمر هواپیماهای قطری تنها شش سال و از ایران بالای ۲۸ سال هستند. مساله نگران‌کننده اما چشم‌انداز این وضعیت است؛ در حالی که قطری‌ها در انتظار دریافت ۲۰۹ هواپیمای جدید سفارش داده‌شده خود در پنج سال آینده هستند تا حجم ناوگان خود را دو برابر کنند، ما در ایران حتی از تامین قطعات هواپیما برای تعمیر، آن هم به دلیل تحریم ناتوان مانده‌ایم. همین مقایسه به خوبی نشان می‌دهد که ایران در صنعت حمل‌ونقل هوایی کجای کار ایستاده است.

آمار زمینگیری هواپیماها

چندی پیش در گفت‌وگویی از زمینگیر بودن نزدیک به ۶۰ درصد هواپیماهای تجاری ایران خبر دادم. آن هم در حالی که همان هواپیماهای فعال نیز توان پروازهای طولانی‌مدت را ندارند. بهمن‌ماه سال قبل انتشار عکس تعداد زیادی هواپیمای مسافربری که در گوشه‌ای از فرودگاه مهرآباد تهران در کنار هم انبار شده‌اند، توجه و کنجکاوی شمار قابل‌توجهی از کاربران اینترنت در سراسر دنیا را به خود جلب کرد. در این عکس که به وسیله گوگل‌ارث دریافت شده بود بیش از ۲۰ هواپیمای زمینگیر در یک نقطه دیده می‌شوند که یا موتور ندارند یا برخی از قطعات آنها با هدف ترمیم سایر هواپیماها برداشته شده است. تجمع این هواپیماها از پل ورودی اتوبان شیخ فضل‌الله به اتوبان شهید باکری نیز قابل رویت است.

نوسازی ناکام

دولت حسن روحانی در دوران پس از برجام تاکید داشت که ناوگان هواپیمایی کشور برای بازگشت به شرایط مطلوب و با توجه به توسعه سریع ناوگان کشورهای منطقه باید به سرعت و با حجم قابل توجهی نوسازی شود. برنامه دولت روحانی خرید حدود ۲۰۰ فروند هواپیمای جدید در قدم اول بود. برنامه‌ای که به واسطه مخالفت‌های داخلی شدید و سپس خروج آمریکا از برجام نیمه‌کاره ماند و در نهایت تنها ۱۵ هواپیمای جدید که ۱۳ فروند آن از نوع هواپیماهای کوچک ملخی ATR بودند وارد کشور شدند. با این آمار تنها حدود پنج درصد ناوگان هواپیمایی کشور نو محسوب می‌شوند. بروز شش نقص فنی تنها در ۱۰ روز در پروازهای ایران با ترتیبی که گفته شد تنها می‌تواند یک معنا داشته باشد و آن هم ورود صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور به مرحله زمینگیری کامل است. هر چند در یک سال گذشته شش فروند هواپیمای دست دوم به ناوگان هوایی کشور وارد شده اما معلوم نیست این تعداد چقدر بتواند خلأ هواپیماهای قدیمی را که به شکل مستمر از خدمت خارج می‌شوند پر کند.

پدیده فرسودگی

امروز پدیده فرسودگی از ماشین و موتورسیکلت، وسایل سبک و سنگین و قطار درون‌شهری و برون‌شهری به هواپیماها هم رسیده است. سیکل پرواز تعدادی از هواپیماهای کشور رو به پایان بوده و بر اساس پیش‌بینی‌ها تا پنج سال آینده اگر نوسازی و بهسازی انجام نشود، ناوگان حمل‌ونقل هوایی با چالشی بزرگ روبه‌رو خواهد شد. تعمیق ساخت داخل صنعت هوایی هم خیلی رشد نداشته، زیرا به گفته برخی فعالان و کارشناسان سفارش‌گذاری نمی‌شود. نبود بازار تقاضا که به‌دلیل وجود برخی رابطه‌هاست سبب شده متخصصان این حوزه در سایر بخش‌های صنعتی مانند کارخانه کاغذسازی فعالیت داشته باشند.

درباره ضرورت نوسازی و بهسازی ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور

تجهیزات پرنده هوایی یا وسایل نقلیه هوایی قابل قیاس با سایر وسایل نقلیه ناوگان حمل‌ونقل در حوزه جاده‌ای و ریلی نیست. در واقع این تجهیزات، تحت ضوابطی که کارخانه سازنده هواپیما اعلام می‌کند و سازمان هواپیمایی کشوری در کشورها نظارت بر حسن اجرای آن دارد، به لحاظ کیفیت در حال نگهداری هستند. تمام هواپیماها در پایه نظامنامه تعمیرات و نگهداری اعلامی از سوی کارخانه سازنده از سوی مالک هواپیما یا شرکت‌های هواپیمایی مجاز به حفظ و نگهداری می‌شوند. پس اگر سن هواپیما بالا باشد به این معنی نیست که قابلیت پرواز یا کارایی ندارد. سن هواپیما برعکس ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای در کیفیت اثرگذار نبوده و در این ناوگان واژه‌ای به‌نام فرسودگی به معنایی که مردم عوام آن را معنی می‌کنند، نیست.

قوانین بین‌المللی نگهداری

کارخانه سازنده هواپیما در قالب MPD به برخی نکات می‌پردازد که یک نسخه آن در سازمان هواپیمایی کشور، وجود دارد. هرچه سن هواپیما افزایش پیدا می‌کند، فرآیند تعمیر، نگهداری و بازبینی‌های آن پیچیده‌تر می‌شود. در واقع فواصل دوره‌ای بازبینی هواپیما که به صورت یک انضباط، با نام ساعت پروازی هستند، کوتاه‌تر می‌شود. مثلاً اگر یک هواپیمای نو هر ۸۰۰ ساعت یک‌بار بازرسی دوره‌ای نیاز

دارد، اگر سن آن بیشتر شود این ۸۰۰ ساعت به ۷۰۰، ۶۰۰ یا ۲۰۰ ساعت می‌رسد. این موضوع مربوط به بحث قابلیت اطمینان و استانداردسازی‌ها وسیله پرنده است. نکته بعدی این است که فاصله بازبینی‌ها یعنی کارهایی که روی هواپیما بر اساس نکات اعلام‌شده از سوی کارخانه سازنده بر اساس MPD باید اجرا شود، بیشتر می‌شود. به‌عنوان مثال در این دستورالعمل آمده اگر هواپیما هر ۸۰۰ ساعت باید بازبینی شود باید مثلاً ۱۰ کار در این بازبینی مورد بررسی قرار گیرد. هر کدام از آنها به‌عنوان تکست تعمیراتی بوده و به این ترتیب، روی هر تکستی باید ۱۰ نفرساعت کار شود. به‌عنوان مثال، اگر یک ساعت قرار است روی ۱۰ مورد اعلامی کار شود، باید ۱۰ نفر روی این موارد کار کنند. یا اگر یک نفر بخواهد تمام این موارد را بازبینی کند باید ۱۰ ساعت کار انجام شود. وقتی سن هواپیما بیشتر می‌شود، فاصله بازبینی‌ها کمتر شده و این تکست‌ها هم تصاعدی بالا می‌روند؛ یعنی بازبینی حساس‌تر و ریزتر می‌شود تا اطمینان حاصل شود، بنابراین نفرساعت‌ها بیشتر می‌شود. ممکن است در ابتدا اگر هر تکست ۱۰ نفرساعت بوده در ادامه به ۵۰ نفرساعت برسد.

پیچیدگی سن هواپیما

هرقدر سن هواپیما بالاتر می‌رود و فرآیند تعمیراتی آن بیشتر و پیچیده‌تر می‌شود، نرخ زمینگیری آن هواپیما افزایش پیدا می‌کند؛ یعنی اگر به‌طور میانگین نرخ ماهانه بهره‌وری یک هواپیمای نو ۲۵ روز است، با افزایش سن آن ۱۸ یا ۱۵ روز می‌شود، زیرا بیشتر زمینگیر بوده تا کارهای مورد نظر برای اطمینان‌بخشی روی آن انجام شود. این یعنی بهره‌وری هواپیما کاهش پیدا کرده و در کنار آن تکست‌ها و نفر ساعت‌ها بیشتر شده است. به این ترتیب، هزینه‌های نیروی انسانی هم افزایش پیدا می‌کند. پس به این دلیل است که گفته می‌شود هرقدر سن هواپیما بیشتر شود، هزینه‌های فنی آن بالاتر می‌رود. این هزینه فنی به معنی تامین صرفاً قطعات نیست، این هزینه بیشتر برای هزینه‌های نیروی انسانی و افزایش نرخ زمینگیری ناوگان حمل‌ونقل هوایی بوده که می‌تواند بهره‌وری را به‌شدت کاهش دهد. در ایران مشکل در این بخش بوده و متاسفانه نرخ بهره‌وری هواپیما در ماه عدد پایینی است؛ پس ما را از داشتن برنامه‌ریزی بلندمدت برای توسعه شبکه پرواز و ناوگان حمل‌ونقل دور می‌کند.

افزایش هزینه‌های عملیاتی با افزایش سن

اگر سن هواپیما افزایش پیدا کند، قابلیت اطمینان آن کاهش می‌یابد و آنچه رخ می‌دهد به‌اصطلاح کاهش بهره‌وری هواپیما و افزایش هزینه‌های عملیاتی است. در مقطع زمانی فعلی، میانگین سنی هواپیماها در ایران تقریباً ۲۸ سال است و این عدد، هشداری نسبت به آینده آن است. در واقع می‌توان گفت عمر عملیاتی ناوگان رو به پایان است. به‌طور میانگین، حدود ۳۰ درصد عمر عملیاتی ناوگان کشور تا حدود شش سال آینده به پایان می‌رسد؛ یعنی در حال حاضر حدود ۳۹/۵ درصد ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور عملیاتی هستند که تا شش سال آینده به پایان می‌رسد.

عمر مفید هواپیماها

هر هواپیمایی عمری داد مثلاً هزار سیکل پرواز. این هزار سیکل پرواز امروز رسیده به ۹۰ هزار و اگر ۲۰ هزار سیکل دیگر پر شود، عملاً این هواپیما از چرخه عملیاتی کنار می‌رود. در این مرحله، دیگر موضوع سن مطرح نیست و هر سنی داشته باشد، باید از چرخه پرواز کنار گذاشته شود. ۳۰ درصد ناوگانی را که حدود ۴۰ درصد از ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور محسوب می‌شود تا پنج سال آینده نخواهیم داشت. پس باید امروز به سمت جایگزین کردن حرکت کنیم. این جایگزینی می‌تواند بهسازی ناوگان فعلی و زمینگیرشده با هواپیماهای دست دوم باشد یا زیرساخت لازم به لحاظ حقوقی، مالی و بین‌المللی ایجاد شود تا شرکت‌های هواپیمایی بتوانند به سمت تامین هواپیماهای مورد نیاز با روش‌های جدید بروند.

راهکارها

در این میان، یکی از راهکارهایی که می‌تواند به ناوگان حمل‌ونقل ایران کمک کند، تاسیس شرکت‌های هواپیمایی لیزینگ است تا بنگاه‌های اقتصادی به این بخش ورود کرده و هواپیماها را تملک کنند و به صورت قراردادهای اجاره در اختیار شرکت‌های هواپیمایی قرار دهند. شرکت‌های هواپیمایی به‌دلیل بحران‌های ناشی از عدم مدیریت درست و حرفه‌ای که با آن درگیر هستند، اعتبارشان تهدید شده و با زیان انباشته روبه‌رو هستند؛ بنابراین برای نوسازی ناوگان پول کافی و اعتبار ندارند تا بتوانند تسهیلات دریافت و در ادامه آن را بازپرداخت کنند. در حال حاضر که شرکت‌های هواپیمایی برنامه‌ای برای آینده خود ندارند، ایجاد شرکت‌های لیزینگی برای آینده ضروری است. معتقدم که صنعت هوایی کشور از حوزه تصدی‌گری باید به سمت موضوعات اقتصادی از جمله لیزینگ هوایی حرکت کند تا بتوانند هزینه‌ها را بهتر مدیریت کنند.

مشکلات اورهال هواپیماها

در حوزه موتور و بدنه، ظرفیت خوبی در کشور فراهم است. در این زمینه، ایران سابقه طولانی دارد، زیرا زیرساخت‌ها و متخصصان فنی امر را در اختیار دارد. مشکلی که در اورهال کردن ناوگان حمل‌ونقل هوایی وجود دارد این است که سفارش کار بیشتر بر اساس رابطه است تا ضابطه. در چند سال گذشته نمایشگاه‌های زیادی چه در زمینه تعمیق ساخت داخل و چه درباره تعمیر قطعات برگزار و از صنعتگران دعوت شد در نمایشگاه حضور داشته باشند و اعلام آمادگی کنند که کدام قطعات را می‌توانند در داخل تولید یا تعمیر کنند. شرکت‌های گوناگون در رشته‌های گوناگون الکترونیک، اویونیک و مکانیک در این نمایشگاه‌ها حضور یافتند و اعلام آمادگی کردند اما در ادامه به آنها سفارش کار داده نشد. متخصصان صنعت هوایی در حال فعالیت در سایر حوزه‌ها هستند. این امر مطلوب نیست، زیرا ظرفیت بزرگی را در این صنعت از دست می‌دهیم. برخی از آنها در کارخانه‌هایی مانند کاغذسازی، فرش و... مشکلات فنی ماشین‌آلات این حوزه‌ها را رفع می‌کنند. چرا باید نیروی انسانی متخصص در صنعت هوایی با توجه به نیاز این بخش در سایر صنایع فعالیت داشته باشند؟

توان خرید

حتی برای خرید قطعات موردنیاز از خارج هم روابط به جای ضوابط حکمفرماست. گاهی شرکتی اعلام آمادگی کرده که قطعات را بدون واسطه برای کشور ارسال کند اما طرح به‌سرانجام نرسیده است. به‌عنوان نمونه در اتاق بازرگانی ایران و هلند، شرکتی در هلند فهرستی از قطعات هواپیمای فوکر ۱۰۰ ارائه داد و اعلام آمادگی کرد این قطعات را بدون واسطه برای ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور تامین کند. این در حالی است که بسیاری از هواپیماهای فوکر ۱۰۰ کشور زمینگیر شده است.

لاستیک، ترمز، قطعات موتوری و... قطعات پرمصرف در این فهرست قرار داشتند. اما هم تعمیق ساخت داخل و هم خرید قطعات مورد نیاز باید از مجرای خاصی به‌واسطه ارتباطات خاص انجام شود مانند صنعت خودرو. حتی فعالان صنعت هوایی برای ساخت قطعات خودرویی اعلام آمادگی کرده‌اند اما در این بحث هم رابطه حرف اول و آخر را می‌زند. بهانه این است که انبارهای در اختیار شرکت‌های صنعت هوایی برای ساخت قطعات کوچک است، در حالی که بر اساس مدیریت جدید صنعت، محصولات تولید و بدون انبار وارد خط تولید یا بازار می‌شوند، چراکه برای کاهش هزینه‌های سربار دیگر قطعات و محصولات مانند گذشته انبار نمی‌شوند.

نوسازی ناوگان هوایی

آیا چالش‌های صنعت حمل‌ونقل هوایی راهکارپذیر هستند؟

تعمیرات هواپیما

یکی از چالش‌هـــای مهم در صنعت هوایی کشـــور تعمیر قطعات هواپیماهاست. رئیس سازمان هواپیمایی کشوری به تازگی با بیان اینکه امروز صنعت هوایی روی پای خود ایستاده، گفت که ما هیچ هواپیمایی را برای تعمیر به خارج نمی‌فرستیم. این اظهار نظر محمد محمدی‌بخش برای بسیاری از دست‌اندرکاران این صنعت خبر خوبی بوده است. چراکه مدت‌هاست کارشناسان صنعت هوایی کشور نگران آثار سوء تحریم‌ها بر این صنعت هستند. صنعت هوانوردی یکی از ارکان توسعه در دنیاست و کســانی که اهمیت آن را درک کرده‌اند این صنعت را پیشران توسعه می‌دانند. بخش هوایی می‌تواند ضامن امنیت غذایی و دارویی باشـــد و این در حالی اســـت که صنعت هوایی فقط دو تا ســـه درصد از صنعت حمل‌ونقـــل را به خود اختصاص داده اســـت. محمدی‌بخش همچنین یادآوری کرده است: با شروع تحریم‌های آمریکا از سال ۱۳۵۸ تحریمی که قابل اندازه‌گیری و رصد بود، تحریم‌های بخش هوایی بوده و تحریم سایر بخش‌ها یا قابل ارزیابی نبوده یا قابلیت رصد نداشتند و در نهایت اتفاقی که افتاد این بوده که این موتور محرک برای ایران آورده داشـــته است. امروز صنعت هوایی روی پای خود ایستاده است.

نیروی انسانی

بر اساس گفته کارشناسان دلیل ۷۸ درصد سوانح منجر به مرگ در حمل‌ونقل هوایی در دنیا عامل انسانی است؛ پس نیروی انسانی رکن مهم صنعت هوایی است و بنا بر اظهارات محمدی‌بخش هرگاه ما به نیروی انسانی و آموزش آن توجه کردیم موفق بودیم. او عقیده دارد: هر چقدر هواپیما وارد کنیم و فرودگاه‌ها فعال شوند ما باز هم ظرفیت به‌کارگیری نیرو در صنعت هواپیمایی داریم؛ البته ما در حوزه مراقبت پرواز با مشکل نیروی انسانی مواجه هستیم. با این اوصاف باید ظرفیت‌های علمی را با گذراندن دوره‌های کاروزری در بخش صنعت ارتقا بدهیم و استادان نیز توان علمی خود را ارتقا ببخشند.

نگاه جامع و بلندمدت

امید آن است که صنعت هوایی بعد از کرونا به جایگاه خودش برگردد. صنعت هوانوردی نیازمند یک نگاه جامع و بلندمدت است و لازمه توفیق در این صنعت نیز داشتن برنامه است. مسوولان عقیده دارند که کار علمی دقیقی صورت گرفته، برنامه بلندمدت و جامع هوانوردی کشور که یک برنامه ۱۰ ساله است تدوین شده و سال اول این برنامه نیز به اتمام رسیده و برنامه هفتم توسعه هم ذیل این برنامه است. برنامه جامع صنعت هوانوردی کشور در حوزه ساخت، تولید، قانونگذاری و سرمایه‌گذاری است و طبق این برنامه معلوم است که می‌خواهیم در صنعت هوانوردی چه کار کنیم.

دانشجو و دانشگاه هوایی

حوزه ساختاری مورد توجه مخاطبان صنعت هوانوردی است. بر این اســـاس تاکید بر آن اســـت که دانشکده صنعت هواپیمایـــی پابرجا بماند تا بتواند دانشجویان را برای صنعت هوایی تربیت کند. بر اســـاس اظهارات رئیس سازمان هواپیمایی کشـــور امروز در حوزه تعمیر، نگهداری، طراحی و ساخت با کمبود جدی نیروی انسانی متخصص مواجه هستیم. پیشنهاد شـــفاف و روشن او برای سازمان استخدامی ادامه فعالیت دانشکده صنعت هواپیمایی با انجام اصلاحات مدنظر است.

کمبود ۲۲۰ فروند هواپیما

بنـــا بـــه گمانه‌زنی‌هـــا و آمارها در فرودگاه‌های کشـــور بایـــد ۵۵۰ فروند هواپیما وجود داشته باشد اما تعداد این هواپیماها هم‌اکنون ۳۳۰ فروند است که از این تعداد سال گذشته ۹۸ فروند سرخط بوده و امســـال با اقداماتی که انجام شده تعداد آنها بـــه ۱۷۵ فروند افزایش یافته اســـت. امید آن است تا پایان سال نیز بر تعداد این هواپیماها افزوده شود.

چهار راهبرد اساسی سازمان هواپیمایی کشوری در برنامه بلندمدت

راهبرد اول این است که تا جایی که ممکن است از ۳۳۰ فروند هواپیمایی که در کشور نیاز به تعمیر دارند هر تعدادی را که می‌شـــود تعمیر کنند. مســـوولان گفته‌اند که در این راســـتا نهضت تعمیر قطعه راه افتاده تا بتوانیم هواپیماها را به خط برگردانیم.

محمدی‌بخش با بیـــان اینکه در این مدت کوتاه معجزه‌ای بـــرای برگرداندن هواپیماهـــای نیازمنـــد تعمیر به چرخه اتفاق افتاده اســـت، تصریـــح کرد: خرید هواپیماهای دست‌دوم مطابق با الگوهای تعریف‌شده و متناسب با زیرساخت‌های کشور دومین راهبرد سازمان هواپیمایی کشـــوری اســـت. مضاف بر این ساخت هواپیما به‌عنوان یکی دیگر از راهبردها در هسای اصفهان با دستور رئیس‌جمهوری با شتاب خیلی خوبی در حال انجام است و ما به ساخت هواپیمای بومی پایبند هستیم.

درباره ساخت هواپیما

قطعاً اولین دســـتاورد ساخت هواپیما، سرریز این دانش تخصصی و محصولاتش به ســـایر حوزه‌ها خواهد بود و از طرفی کشور را از واردات قطعات به کشور بی‌نیاز می‌کند و به اقتصادی اداره کردن بخش هوایی کشور کمک خواهد کرد. همچنین خرید هواپیمای نو از دستور کار خارج نشده و حتی در مورد تامین اعتبارش صحبت شده است. اما مسوولان فعلی گویا با خرید هواپیمای نو طبق الگوی برجام مخالف هســـتند و می‌گویند در حوزه برجام خرید خوبـــی انجام ندادیم و پول زیادی هم پرداختیم و از طرفی هم این خریدها متناسب با نیاز کشورمان نبود. به طور مثال محمدی‌بخش عقیده دارد اساساً اروپایی‌ها در حوزه ایرباس هیچ پشتیبانی و خدمات پس از فروشی به ما ارائه نکردند؛ بنابراین این قرارداد، قرارداد زنده‌ای نیست و باید فکری به حال آنها کنیم. به هر روی باید هوشیار باشیم که ببینیم طرف ما چه کسی است. امروز مهم‌ترین وظیفه ما این است که دشمن‌شناس خوبی باشیم.

تحریم‌ها و شرایط بین‌المللی

صنعت هوانوردی و فرودگاهی از جمله صنایع پیشـــرفته و پیچیده است که تخصص‌های مختلف در جوانب آن دیده می‌شود. محور مشترک این صنعت قوانین و مقررات بین‌المللی است. در چنین شرایطی و با توجه به پیچیدگی‌های آن، نظارت و درک نظام حاکم به حداقل می‌رســـد و همواره مسبب عدم دخالت‌های بالادست و به انزوا رسیدن این صنعت مهم شده است. از سوی دیگر شرایط حاکم با تحریم‌های بین‌المللی و عدم تخصص برخی اشخاص، فرصتی برای سودجویی فراهم کرده که به فساد در پشتیبانی و تدارکات فنی و تامین قطعات منجر شده است. در واقع منافع برخی از افراد تداوم شرایط تحریم است.

کاهش میزان عرضه صندلی حمل‌ونقل هوایی و افزایش بها و نرخ بلیت پروازها

میانگین سالانه ضریب اشغال صندلی در حمل‌ونقل هوایی جهانی، ۷۳ تا ۷۸ درصد است که این نرخ در ایران به بیش از ۹۵ درصد رسیده و نشان‌دهنده کمبود در ناوگان هوایی است. این وضعیت عمدتاً به منظور کاهش عرضه و افزایش سهم بازار شرکت‌های هواپیمایی است. از این‌رو در چنین حالتی رقابت در حمل‌ونقل هوایی شکل نخواهد گرفت و در نتیجه کیفیت حمل‌ونقل هوایی نیز رشد نخواهد کرد. زمینگیری ناوگان به دلیل تحریم‌ها و مشـــکلات اقتصادی، تنها بهانه‌ای برای افزایش نرخ بلیت پروازها از ســـوی ایرلاین‌هاســـت. همان‌طور که گفته شد امروزه نزدیک به ۳۳۲ فروند هواپیما در ناوگان هوایی تجاری کشـــور موجود است و تا سال ۱۴۰۶ با اتمام عمر عملیاتی یا LOV برخی ناوگان موجود،

نزدیک به ۴۰ درصد ناوگان از چرخه عملیاتی خارج می‌شوند.

ادعای افزایش ۱۴۰درصدی ناوگان عملیاتی

بر اساس آمار عملکردی شرکت‌های هواپیمایی در سامانه آماری شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در شش‌ماه اول سال ۱۴۰۰ و مقایسه با شش‌ماه اول سال ۱۴۰۱، پرواز فرودگاه‌های مهرآباد ۱۱ درصد، اهواز ۹ درصد، اصفهان ۱۸ درصد، بندرعباس ۹ درصد، عسلویه ۲۷ درصد، بوشهر ۱۱ درصد، ساری ۱۳ درصد، زاهدان (ازجمله مناطق محروم) ۲۹ درصد، کرمانشاه ۳۷ درصد، ارومیه ۲۲ درصد، گرگان ۳۳ درصد، اردبیل ۲۴ درصد، ایلام (از دیگر مناطق محروم کشور) ۲۶ درصد، خرم‌آباد ۳۷ درصد، یاسوج ۳۷ درصد و بجنورد ۶۰ درصد کاهش داشته است. شرکت‌های فعلی و فعال هواپیمایی، علاقه‌ای به توسعه ناوگان نداشته یا توان اقتصادی چنین اقدامی را ندارند و از طرفی افزایش استهلاک سرمایه در اقتصاد تورمی با نرخ بهره بیش از ۲۰ درصد، توان سرمایه‌گذاری نقدی جهت تملک ناوگان مطلوب و جوان را سلب می‌کند و از این رو شرکت‌ها در صورت توسعه ناوگان، به دنبال هواپیماهای مسن با ارزش کمتر از پنج میلیون دلار هستند. اگرچه محاسبات تحلیلی نشان از آن دارد که سرمایه‌گذاری نقدی در شرایط فعلی، امکان خرید ناوگان باریک‌پیکر کمتر از ۱۷۰ صندلی تا ۱۵ میلیون دلار را توجیه‌پذیر می‌کند که از جهات سن تقویمی، ناوگانی با میانگین سنی ۱۲ تا ۱۵ سال خواهد بود.

قول و قرار نوسازی

همه مسوولان علاقه دارند نوسازی‌ها در دوران خودشان صورت گیرد؛ صنعت هوایی کشور هم از این امر مستثنا نیست. مهرداد بذرپاش وزیر جدید راه و شهرسازی نیز به تازگی گفته است: در حوزه هوایی نوسازی ناوگان و افزایش تعداد ناوگان هوایی در دستور کار است. از راه‌های مختلف نسبت به آن اهتمام داریم و از تولید داخل نیز حمایت می‌کنیم تا بتوانیم با حمایت داخلی تامین هواپیما را انجام بدهیم. هم به لحاظ تعداد و هم نوسازی ناوگان اقدامات خوبی در حال انجام است.

تامین مالی نوسازی

به گفته برخی از کارشناسان با توجه به بحث تحریم‌ها نمی‌توانیم از موسسات بین‌المللی برای تامین منابع مالی خرید هواپیما و نوسازی ناوگان استفاده کنیم، بنابراین باید چنین موسسه‌ای را در داخل ایران ایجاد کنیم که بانک‌ها می‌توانند در این زمینه فعال شوند. علیرضا منظری، کارشناس صنعت هوایی در این مورد گفته است: یکی از مشکلات اساسی در حوزه وظایف وزارت راه و شهرسازی بحث ناوگان صنعت هوانوردی است که وضعیت مناسبی ندارد. در حال حاضر حدود ۱۰۰ فروند هواپیمای فعال داریم و بقیه به دلیل مشکلات در تامین قطعه، غیرفعال است. از سوی دیگر به دلیل بحث تحریم‌ها و نیامدن هواپیماهای نو، ناوگان هوایی قدیمی شده و ظرف دو سه سال آینده در صورت تدبیر نشدن راهکارهای جدید، مشکلاتی را تجربه خواهیم کرد.

ضرورت برنامه‌ریزی منظم برای افزایش یا نوسازی ناوگان هوایی

نوع نظام مدیریتی در صنعت هوایی باعث شده شرکت‌های هواپیمایی نتوانند نقدینگی مناسب برای بازسازی هواپیماها را به دست بیاورند. با توجه به تحریم‌ها باید مقررات در خصوص تسهیلات ورود قطعات هواپیما به داخل کشور وضع شود و یک بازسازی اساسی روی هواپیماهایی که نیازمند قطعه هستند انجام شود. در یکی دو سال آینده شاید ما دیگر نتوانیم از هواپیماهای بوئینگ MD استفاده کنیم؛ مثل هواپیماهای توپولوف که چند سال پیش از رده خارج شد. بنابراین لازم است تا جایگزین مناسبی برای MD داشته باشیم.

توان تامین قطعات هواپیما

با وجود آنکه دانش فنی در داخل کشور به رشد خیلی خوبی در بحث تعمیر و نگهداری رسیده اما از توانایی چندان بالایی برای تامین قطعات هواپیماهای موجود برخوردار نیست.

راهکارهای تامین منابع

راهکار تامین منابع برای نوسازی صنعت هوایی را می‌توان ایجاد شرکت‌ها و موسسات داخل کشور دانست. معمولاً در دنیا شرکت‌ها و موسسات مالی وجود دارند که اقدام به خرید هواپیما می‌کنند و به صورت اقساطی در اختیار ایرلاین‌ها قرار می‌دهند. بر اساس نظر یک کارشناس هوایی ما با توجه به بحث تحریم نمی‌توانیم از موسسات بین‌المللی استفاده کنیم. بنابراین باید چنین موسسه‌ای را در داخل ایران ایجاد کنیم. بانک‌ها شاید بتوانند زمینه‌های تامین منابع مالی برای این هدف را ایجاد کنند. در غیر این صورت خود شرکت‌های هواپیمایی از توانایی مالی برخوردار نیستند.

نقش توافق هسته‌ای در نوسازی ناوگان هوایی کشور

طبیعتاً توافق برای فرصت نجات صنعت حمل‌ونقل هوایی از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است، اما مهم‌تر از آن بلوغ حمل‌ونقل هوایی ایران به لحاظ تبیین سیاست‌های راهبردی، تدوین برنامه استراتژیک، مقررات‌زدایی و اصلاح فرآیندها، توجه به زیرساخت‌های عملیاتی به‌خصوص در حوزه فرودگاهی، توسعه منابع انسانی و شفافیت‌های مالی و اقتصادی است. در واقع صرف توافق منجر به نوسازی ناوگان نخواهد شد، اگرچه فرصتی برای تامین مالی خرید هواپیمای نو یا با سن کم برای ما فراهم می‌کند، اما مهم‌تر از آن اصلاح نگرش بهره‌برداری تجاری، بهسازی و توسعه منابع انسانی متخصص، احترام به حقوق بازار رقابتی و توجه به مدیریت مالی است که موجب کاهش ریسک و متعاقباً امکان جذب فاینانس با نرخ بهره نزدیک به میانگین جهانی و دوره بازپرداخت طولانی در حمل‌ونقل هوایی ایران خواهد شد.

لزوم بلوغ راهبردی و مقررات توسعه‌اندیش و تسهیل‌گر

همه اتفاقاتی که باید در راستای توسعه صنعت هوایی کشور صورت بگیرد مستلزم وجود یک بلوغ راهبردی و مقررات توسعه‌اندیش و تسهیل‌گر، دوم شفافیت مالی و سوم مدیریت علمی و اصولی در حمل‌ونقل هوایی مبتنی بر تکریم مشتری است که امکان عیان شدن بازارهای پنهان را فراهم آورده و نهایتاً اقتصاد حمل‌ونقل هوایی ایران بر پایه مدل‌های جدید کسب‌وکار، جذاب نشان داده می‌شود. لذا این امر، بهسازی و نوسازی ناوگان را امکان‌پذیر خواهد کرد و در غیر این صورت همچون سنوات گذشته، تملک ناوگان به‌صورت نقدی است که با توجه به تورم و نرخ بهره اقتصاد ایران، امکان کاهش میانگین سنی ناوگان وجود نخواهد داشت.

کاهش سن ناوگان

کاهش سن ناوگان، افزایش ارزش آن را به همراه دارد که خرید نقدی با تامین منابع ریال، با توجه به شاخص‌های اقتصادی فعلی منجر به افزایش هزینه استهلاک سرمایه نسبت به فاینانس بین‌المللی خواهد شد و قطعاً سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل هوایی برای شرکت‌ها توجیه‌پذیر نیست، مگر با تداوم روند سنتی فعلی و خرید هواپیمای مسن با ارزش کم که عملاً در فضای رقابتی، کارایی نخواهد داشت. در واقع در اقتصاد حمل‌ونقل هوایی ایران، استهلاک سرمایه ناوگان با حداکثر ۱۰ میلیون دلار و با بهره بانکی فعلی، امکان‌پذیر است که این ارزش، سن هواپیما را تا حداقل ۱۸ سال افزایش می‌دهد و تنها برای ناوگان با بیش از ۱۴۰ صندلی توجیه‌پذیر است و لذا امکان مدیریت شبکه سراسری با فرکانس پروازی بالا به‌دلیل کاهش ضریب اشغال وجود نخواهد داشت و نهایتاً محدود به پرواز در پنج شبکه پروازی اصلی است که خود در حال حاضر نزدیک به ۶۰ درصد حجم بازار را شامل می‌شود. این در صورتی است که حمل‌ونقل هوایی کشور به دلیل تراکم فرودگاهی و میانگین شبکه پروازی ۸۵ دقیقه و با رویکرد فرکانس بالای پروازی به جهت جذب حداکثری بازار و اثرگذاری مستقیم بر حیات اقتصادی مناطق و فرودگاه‌ها، تنها نیازمند ناوگان با حداکثر ۱۰۰ صندلی و مدل کسب‌وکار بهره‌برداری هوایی منطقه‌ای است و تحمیل استهلاک سرمایه مبتنی بر اقتصاد ایران و با نرخ بهره فعلی، عملاً توجیه‌پذیر نخواهد بود.

نوسازی ناوگان هوایی بدون توافق

اگر ما به توافق دسترسی نداشته باشیم، تنها راهش یک مقررات‌زدایی اساسی در نظام حکمرانی حمل‌ونقل هوایی کشور است. ما در مواردی شاهد مقررات بازدارنده به‌ویژه در حوزه راه‌اندازی کسب‌وکار و فرآیند پذیرش، انتقال و ثبت وسایل پرنده هستیم که ضمن تحمیل هزینه فرصت و افزایش خواب سرمایه، با شرایط تحریم تناسب ندارد، بنابراین نیازمند مقررات‌زدایی جدی و تسهیل‌گری در فرآیندها، همسو با یک برنامه راهبردی هستیم.



جمشید شیخ‌اکبری
مدیرعامل و رئیس هیات‌مدیره شرکت ناودیس راه

رفع موانع بخش خصوصی

نقش صندوق توسعه حمل‌ونقل در احداث پروژه‌های آزادراهی چیست؟

اهمیت و جایگاه راه‌های مواصلاتی به عنوان زیرساخت مهم و کلیدی در توسعه پایدار کشور بر کسی پوشیده نیست و مسلماً فرآیند توسعه اقتصادی-اجتماعی با عبور از پل مستحکمی به نام حمل‌ونقل امکان‌پذیر است. از این‌رو همانند سایر کشورهای در حال توسعه، در ایران نیز صنعت حمل‌ونقل به عنوان یکی از ارکان حیاتی و زیربنایی در توسعه کشور، همواره موردتوجه خاص بوده و هست.

از دیرباز توسعه شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای، جزو وظایف دولت و حاکمیت به شمار می‌رود. اهمیت بالای این زیرساخت در فرآیند توسعه و نقش آن در رشد سایر بخش‌های اقتصادی موردتوجه قرار گرفته است.

از سوی دیگر افزایش سطح خدمت‌رسانی به عموم مردم و ارتقای شاخص‌های محیطی و اجتماعی از دیگر دلایلی است که توسعه شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای را ضروری می‌سازد. این اهمیت همواره حاکمیت را بر آن می‌دارد تا برای حفظ، تقویت و توسعه این زیرساخت‌ها تدابیر مناسبی اندیشه کند.

● رفع موانع پیش‌روی بخش خصوصی

یکی از موضوعاتی که در ایران ضروری است حاکمیت بر آن توجه ویژه مبذول دارد، پروژه‌های آزادراهی در کشور است. در خصوص توجه به پروژه‌های آزادراهی در کشور که با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و به صورت قراردادهای BOT و با مدل مشارکت دولت و بخش خصوصی احداث می‌شود، رفع موانع پیش روی فعالان بخش خصوصی در این حوزه باید در دستور کار نهادهای تصمیم‌گیر قرار گیرد. در این زمینه صندوق توسعه حمل‌ونقل می‌تواند پشتیبان و بازوی موثر در احداث این پروژه‌ها باشد.

صندوق توسعه حمل‌ونقل کشور که اساسنامه آن در سال ۱۳۹۸ با هدف ایجاد سازوکار تجهیز و تامین منابع مالی پایدار برای توسعه زیرساخت و ناوگان حمل‌ونقل کشور تصویب شده، قاعدتاً می‌بایست تا امروز تشکیل و شروع به کار می‌کرد. با این حال متاسفانه شاهد آن هستیم که خبری از فعالیت موثر آن تاکنون منتشر نشده است.

● تشویق و حمایت سرمایه‌گذار

در اساسنامه مصوب این صندوق، تشویق و حمایت از سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و مشارکت در تامین مالی و ساخت، توسعه، تجهیز، بهسازی، نوسازی، نگهداری و بهره‌برداری زیرساخت‌های شبکه حمل‌ونقل اصلی‌ترین محور پیش‌بینی شده و تامین سرمایه اولیه به مبلغ یکصد و نود هزار میلیارد ریال از محل دارایی‌های دولت است که در اختیار وزارت راه و شهرسازی و سازمان‌های تابعه آن است.

تامین این سرمایه به چند روش پیش‌بینی شده است. این روش‌ها عبارت‌اند از:

۱- بودجه سنواتی

۲- بخشی از عوارض خودرو، جاده و سوخت

۳- کلیه درآمدهای حاصل از واگذاری بهره‌برداری و نگهداری از طرح‌های دولتی

۴- درآمدهای حاصل از پروژه‌های مشارکتی که استهلاک سرمایه‌گذاری آن پایان یافته

۵- درآمد حاصل از واگذاری املاک و اراضی مازاد وزارت راه و شهرسازی

این منابع پشتوانه اعطای تسهیلات به متقاضیان سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل از طریق بانک‌های عامل، بیمه سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل و ارائه تضامین به متقاضیان، مشارکت در شرکت پروژه‌های زیرساختی حمل‌ونقل و ارائه خدمات از طریق بانک‌های عامل به شرکت‌های لیزینگ به منظور فروش اقساطی ناوگان به متقاضیان سرمایه‌گذاری و... خواهد بود.

● استفاده از منابع راکد

بررسی اجمالی موضوع فعالیت و وظایف صندوق و نیز منابع پیش‌بینی‌شده برای تجهیز سرمایه آن نشان می‌دهد که راه‌اندازی صندوق با هدف به‌کارگیری منابع سرمایه‌ای دولت از جمله منابع راکد آن و تجمیع و متمرکز کردن آنها برای فعالیت‌های مولد و مفید اقتصادی و حمایت از سرمایه‌گذاری می‌تواند منشأ تحول بنیادین در توسعه ملی پایدار باشد.

چنانچه اهداف صندوق و وظایف آن از جمله ارائه تسهیلات و تامین مالی از بازار سرمایه و به‌ویژه ارائه بیمه‌نامه برای سرمایه‌گذاری محقق شود، سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل و زیرساخت‌های آن شکوفا خواهد شد. از این‌رو انتظار می‌رود وزیر محترم راه و شهرسازی به عنوان رئیس هیات امنای صندوق در عمل به وظایف مندرج در اساسنامه، هیات‌عامل پیش‌بینی‌شده را تشکیل دهد و ضمن تکمیل هرچه سریع‌تر ساختار سازمانی صندوق و پیش‌بینی جذب و استفاده از نخبگان و خبرگان اقتصاد و مهندسی حمل‌ونقل در این ساختار، حتماً یک نفر از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را نیز در این هیات منصوب کند و در وزارت راه و شهرسازی و شرکت‌ها و سازمان‌های تابع آن دستورات لازم برای در اختیار قرار دادن تمامی منابع پیش‌بینی‌شده به منظور تامین سرمایه صندوق را صادر کنند.

● ارتباط صندوق با شرکت‌ها

همچنین هماهنگی و انطباق خدمات و تسهیلات صندوق با اولویت‌های زیرساخت حمل‌ونقل کشور، مستلزم ارتباط مستمر صندوق با شرکت‌ها و سازمان‌های وزارت راه و شهرسازی از یک‌سو و سرمایه‌گذاران و فعالان بخش خصوصی حمل‌ونقل از سوی دیگر است. با توجه به اینکه سازوکار ارائه تسهیلات صندوق به فعالان بخش خصوصی هنوز مشخص نیست و از طرفی زمانبر بودن تصمیم‌گیری و تدوین برنامه‌های سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، لازم است شرایط و فرآیندهای بهره‌مندی از خدمات صندوق هرچه سریع‌تر تدوین و اعلام شود.

به منظور جذب سرمایه‌گذاری خارجی در بخش حمل‌ونقل می‌بایست بسته‌های جذاب سرمایه‌گذاری به همراه حمایت‌های صندوق در این خصوص تهیه و توسط وزارت محترم امور خارجه و رایزن‌های اقتصادی در کشورهای هدف معرفی شود. بدیهی است حمایت‌های صندوق منجر به کاهش ریسک سرمایه‌گذاری، تشویق و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در بخش حمل‌ونقل خواهد شد.



حمید نجف
کارشناس صنعت حمل‌ونقل هوایی

اجبار چرخش به هواپیمای روسی

چگونه می‌توان ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور را نجات داد؟

صنعت حمل‌ونقل هوایی در سال‌های گذشته در خط مقدم تحریم‌ها بوده است. در این راستا به دلیل وابستگی به کشورهای غربی زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی؛ بیشترین صدمات را از ناحیه تحریم‌ها دید. البته صنعت حمل‌ونقل هوایی در کشور توانست در بخش‌های مختلف از تاثیرهای ناشی از تحریم‌ها استفاده کند و بخشی از آنها را به فرصت تبدیل کند. به عنوان مثال در بخش مهندسی و فنی و تعمیرات هواپیما توانستیم تا حدود زیادی از این قضیه استفاده کنیم و تا حدودی به خودکفایی رسیدیم. البته ناوگانی هم هست که مربوط به ۲۰ سال گذشته بود و اکنون فرسوده به حساب می‌آید. به هر حال اکنون ما از بازار هواپیماهای جدید عقب مانده‌ایم و نتیجه می‌گیریم تحریم‌ها اثرات مستقیم خود را بر این صنعت گذاشته است. باید بپذیریم که بخشی از ناوگان ما اکنون زمینگیر است. با توجه به مواردی که مطرح شد صنعت هوایی حمل‌ونقل کشور زیان قابل‌توجهی از تحریم‌ها متحمل شد. بعضاً بخشی از سرمایه در این صنعت به دلیل نداشتن یکی دو قطعه زمینگیر شده و وارد چرخه اقتصادی و تجاری نشده است.

بازسازی قطعات

در بخش قطعات، توانستیم یکسری از قطعات داخلی قالب‌های داخلی هواپیما و حتی الکترونیکی شرکت‌های مختلف را بازسازی کنیم ولی در نهایت صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور نمی‌تواند بی‌نیاز از کشورهای دیگر عمل کند. در دنیا ساخت هواپیما و قطعات آن این‌طور نیست که یک کشور به‌صورت انفرادی کاری انجام دهد. مثلاً بوئینگ و ایرباس هر دو قطعات مورد نظر خود را از شرکت‌های قطعه‌سازی سایر نقاط دنیا تامین می‌کنند. بنابراین ساخت هواپیما این‌طور نیست که فقط یک کشور کل قطعات را بسازد. حتی روسیه هم برای ساخت سوخو را ممکن است از چین یا اروپا قطعات مورد نیاز را وارد کند. چون این صنعت پیچیده است و وابستگی بین کشورها برای ساخت قطعات هواپیما وجود دارد.

راه‌های ممکن در دوران تحریم

به نظر می‌رسد که اکنون شرایط همکاری ایران با روسیه هموار شده باشد. ما در زمان‌های مختلف پیشنهادهای مختلفی را در صنعت حمل‌ونقل هوایی به دولت می‌دهیم. در دوره اول برجام در دولت حسن روحانی پیشنهاد ما این بود که دولت به جای خرید هواپیمای نو، خرید هواپیماهای دست دوم را در دستور کار قرار دهد. آن زمان پیش‌بینی ما بر این بود که این دوره ماه‌عسل برجام کوتاه باشد و از این فرصت اندک که برای ما به وجود آمده هواپیمای دست دوم خریداری کنیم. متاسفانه تصمیم‌گیران در آن زمان به این موضوع توجه نکردند. اگر به این موضوع توجه می‌شد در آن زمان می‌توانستیم انقلاب بزرگی در صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور به وجود بیاوریم. این تحولات از دو جهت امکان‌پذیر بود. ابتدا زیرساخت و تعمیرات هواپیماهای بالای ۱۰ تا ۱۵ سال که بستر آن در کشور تقریباً آماده بود. سپس اینکه قیمت هواپیمای نو بسیار مناسب‌تر بود. برای مثال اگر می‌خواستیم یک ایرباس ۳۲۰ بخریم می‌توانستیم به جای آن پنج ایرباس با عمر متوسط ۷ تا ۱۰ سال بخریم و از پولی که داشتیم نهایت استفاده را ببریم و از طرفی هم شرایط تعمیر و نگهداری در کشور راحت‌تر بود.

فرصت برای روسیه

همان‌طور که پیش‌تر توضیح دادم اکنون فرصتی برای همکاری با روسیه وجود دارد. چون اکنون یکسری مراودات با روسیه داریم که برای شرایط امروز به کار می‌آید. البته من هرگز خرید هواپیماهای روسی را پیشنهاد نمی‌کنم. در واقع پیشنهاد نمی‌کنم که حمل‌ونقل هوایی را از ناوگان غربی به ناوگان شرقی بسپاریم. ولی اکنون چاره دیگری هم وجود ندارد بنابراین می‌توانیم در پروازهای میان‌برد یا کوتاه‌برد از هواپیماهای سوخو ۱۰۰ روسیه استفاده کنیم. در شرایط امروز که این تحریم‌های مضاعف پیش آمده است شرکت‌های غربی به ما قطعه و هواپیما نمی‌دهند. بنابراین می‌توانیم از حالا که مراوداتمان با روسیه بهتر شده از این بستر استفاده کرده و مثلاً از روسیه هواپیمای سوخو ۱۰۰ بگیریم و بتوانیم بخشی از ماموریت‌های کوتاه‌برد داخلی کشور را انجام دهیم. این پیشنهاد امروز است شاید اگر دو سال قبل این سوال مطرح می‌شد یا دو سال بعد این سوال مطرح شود شرایط فرق کند چون شرایط سیاسی ما در منطقه شرایط حساسی است و باید بر اساس آن شرایط حساس، بتوانیم بهترین بهره‌برداری را داشته باشیم. این امر به ویژه برای صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور دارای اهمیت است.

چرا هواپیمای روسی قابل اعتماد نیست

اگر بخواهم به این سوال پاسخ دهم که چرا هواپیمای غربی را به نمونه شرقی آن ترجیح می‌دهم، باید بگویم به این جهت که تکنولوژی که هواپیماهای غربی دارند مانند ایرباس و بوئینگ قابل مقایسه با هواپیمای شرقی نیست چون آنها از لحاظ کیفیت، ایمنی و تکنولوژی در سطح بسیار بالاتری قرار دارند و ما نمی‌توانیم شرایط آنها را تغییر بدهیم. اکنون که در شرایط موجود حالت تحمیلی پیش آمده است، چاره‌ای نداریم برای اینکه چرخ این صنعت بتواند بچرخد و ما می‌توانیم از این ظرفیت هم استفاده کنیم. تازه البته اینکه روسیه کمکی به ما بکند یا نه اما و اگر دارد. این پیشنهادهایی است که اکثراً کارشناس‌ها می‌دهند و به قول معروف لنگه‌کفشی در بیابان نعمت است. بنابراین شخصاً در این چارچوب مطرح کرده‌ام. در غیر این صورت استفاده از هواپیما و قطعات روسی از نظر تکنولوژی و ایمنی به هیچ عنوان پیشنهاد کارشناسان و متخصصان این صنعت نیست.

پیشنهادهای دیگر

در مقاطع مختلف وقتی صنایع کشور در معرض تحریم قرار گرفته‌اند، در ایران به طرق مختلف تحریم‌ها دور زده شده است. این اتفاق می‌تواند در مورد قطعات هواپیما هم رخ دهد، یعنی اکنون ما چاره‌ای نداریم جز اینکه از این روش استفاده کنیم. بخشی از سرمایه ملی کشور ما اکنون در حال خاک خوردن است که به خاطر یک یا دو قطعه قابل استفاده نیست. اکنون باید از هر طریقی که شده از کشورهای مختلف یا هر راهی که امکانش وجود دارد بتوانیم سرمایه‌هایی را که راکد است عملیاتی کنیم. دومین راه این است که بتوانیم خرید هم داشته باشیم. خرید هواپیماهایی با عمر متوسط ۷ تا ۱۰ سال و حتی ۱۵ سال. در واقع نباید دوباره سراغ خرید هواپیماهای نو برویم که با ساختار ما جور نباشد. خرید هواپیماهای ۷ تا ۱۰ساله از نظر اقتصادی برای ما به‌صرفه است و زیرساخت آن هم برای ما فراهم‌تر است و قیمت پایین‌تری دارد. با این راه‌حلی که دادم می‌توانیم به‌صورت موقت مسکنی ایجاد کنیم که به موجب آن بتوانیم بحران‌هایی را که پیش‌رو داریم به شکلی پشت سر بگذاریم.



مقصود اسعدی‌سامانی
دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی

صنعت گران هوانوردی

بخش خصوصی چگونه به صنعت هوانوردی کمک خواهد کرد؟

صنعت هوانوردی صنعت گرانی محسوب می‌شود. باید بدانیم که اگر می‌خواهیم صنعت پویایی داشته باشیم باید هزینه آن را هم بپردازیم. با وجود ۲۰ ایرلاین، در حال حاضر ۱۱۵ فروند هواپیما در ناوگان فعال هستند. بر اساس گفته سازمان هواپیمایی ۱۷۳ فروند هواپیمای فعال در ناوگان وجود دارد. البته از این تعداد عملاً ۱۱۵ فروند هواپیما توانایی پرواز دارند. در حال حاضر در کشور ما ۲۰ ایرلاین و ۱۱۵ فروند هواپیمای فعال وجود دارد و دوره انتظار برای خرید بلیت هواپیما به ۱۵ روز تا یک ماه رسیده است و به نوعی بلیت گیر نمی‌آید. سال گذشته زمانی که دولت بر سر کار آمد، بر اساس آمار رسمی سازمان هواپیمایی، در ناوگان هوایی کشور ۱۶۴ فروند هواپیمای فعال وجود داشت، نه ۷۰ فروند هواپیما که گفته شده است. اما در این مدت به دلیل محدودیت‌هایی که وزارت راه و شهرسازی برای صنعت حمل‌ونقل هوایی ایجاد کرد و فشاری که در سال گذشته برای کاهش ۱۵درصدی بلیت هواپیما وارد آورد باعث تضعیف توان ناوگان هوایی شد.

ضرورت نرخ متعادل ارز

همان‌طور که گفتم واقعیت این است که صنعت هوانوردی صنعت گرانی محسوب می‌شود و اگر می‌خواهیم صنعت پویا داشته باشیم باید هزینه آن را بپردازیم و از آنجا که این صنعت وابسته به ارز و صنایع و بازارهای خارجی بوده هزینه‌های آن بالاست. برای اینکه هواپیما داشته باشیم و مردم بتوانند از حمل‌ونقل هوایی استفاده کنند باید اجازه داده شود که نرخ‌ها متعادل شود وگرنه با این نرخ‌ها همین هواپیماهای بالای ۲۵ سال وارد ناوگان می‌شوند و هیچ سرمایه‌گذاری نمی‌تواند با هواپیمای ۵۰ میلیون‌دلاری بلیت مسیر تهران-مشهد را یک میلیون تومان به فروش برساند.

رابطه افزایش قیمت و تعداد مسافر

تجربه می‌گوید افزایش قیمت بلیت به از دست دادن مسافر هواپیما منجر نمی‌شود. در سال ۹۴ زمانی که آزادسازی نرخ بلیت هواپیما به اجرا رسید ۲۶۸ هواپیمای فعال در ناوگان وجود داشت و ۱۷ میلیون مسافر داخلی جابه‌جا می‌شد. پس از آن تا سال ۹۷ که نرخ ارز افزایش یافت، تعداد جابه‌جایی مسافر به ۲۴ میلیون نفر در سال و تعداد هواپیماهای فعال به ۳۱۲ فروند رسید که البته ثبات نرخ ارز در این مدت هم در افزایش این آمار اثرگذار بود.

آثار رقابت ناسالم

رقابت ناسالم چارترکنندگان با شرکت‌های هواپیمایی، به ایمنی و اقتصاد صنعت هوایی و ثبات بازار لطمه می‌زند. هم‌اکنون چارترکننده‌هایی در کشور داریم که بلیت ۲۰ هواپیما را در اختیار خود دارند و به اندازه پنج شرکت هواپیمایی در بازار اثر می‌گذارند، چون توزیع‌کننده صندلی‌های پرواز در کشور هستند و نرخ بلیت را تعیین می‌کنند. حضور چند چارترکننده بلیت هواپیما باعث شده شرکت‌های هواپیمایی که می‌خواهند بلیت خود را به صورت سیستمی بفروشند، در یک رقابت ناسالم از بازار خارج شوند و با نرخ‌شکنی و دامپینگ، شرکت‌های هواپیمایی را از بازار خارج می‌کنند.

بلای چارترکنندگان

شرکت‌های هواپیمایی با توجه به سیاست‌های خود در مسیرهای پروازی مختلف، کلاس‌های نرخی متفاوتی تعریف می‌کنند و طبق قانون مجاز هستند که در محدوده سقف قیمتی بلیت خود را عرضه کنند و با توجه به تاکید وزیر راه و شهرسازی مبنی بر کاهش قیمت بلیت که از ابتدای آذر با کاهش متوسط ۱۵درصدی اعمال شد، شرکت‌ها زیر سقف مصوب می‌توانند متناسب با شرایط بازار، بلیت خود را عرضه کنند. در همه جای دنیا، چارترکننده‌ها در صنعت هوایی حضور دارند که پروازها را چارتر کرده و در قالب پکیج سفر شامل بلیت، ترانسفر، هتل و سایر خدمات به مسافران عرضه می‌کنند، اما در کشور ما اتفاقی که در عرصه چارتر افتاده مثل اتفاقی است که در بحث سلفخری محصولات کشاورزی به وجود آمده یعنی تعداد معدودی از افراد، پروازها را به صورت کلی برای یک سال یا بیشتر خریداری می‌کنند و بعد به جای اینکه بلیت‌ها را به صورت پکیج به مسافران عرضه کنند، به صورت خرده‌فروشی صندلی‌ها را به بازار عرضه می‌کنند.

شرکت‌های هواپیمایی هم به دلیل مشکلات مالی و از جمله نداشتن نقدینگی و سرمایه در گردش مجبور می‌شوند پروازهای خود را به صورت چارتری واگذار کنند و چارترکنندگان نیز که در سال‌های اخیر رشد کرده و سرمایه سرشاری را به دست آورده‌اند، با قدرتی که دارند می‌توانند نرخ مسیرهای پروازی را تعیین و در نتیجه، شرکت‌های هواپیمایی را از عرصه رقابت و فروش سیستمی بلیت خارج کنند. این اتفاق، هم به اقتصاد شرکت‌های هواپیمایی لطمه می‌زند و هم می‌تواند به ایمنی پروازها خدشه وارد کند. ما با ارزان‌فروشی بلیت مخالف نیستیم، اما با هرچه به صنعت هواپیمایی لطمه بزند و با چیزی که اکنون اتفاق می‌افتد مخالف هستیم و از سازمان هواپیمایی کشوری هم خواسته‌ایم که با ورود به این موضوع از اقدامات مخرب و رقابت مضر جلوگیری کند.

ریشه و مشکل اصلی، اختلالی است که برخی چارترکننده‌های عمده در بازار فروش بلیت‌ها ایجاد کرده‌اند و اگر سازمان هواپیمایی کشوری بتواند بازار را سامان دهد، بخش مهمی از مشکلات برطرف می‌شود. سازمان هواپیمایی به عنوان متولی این بخش و رگولاتور و تنظیم‌کننده روابط، باید به این موضوع مهم ورود کند و چارترکننده‌ها را ساماندهی کند.

ضرورت تامین نقدینگی

با تشکیل صندوق توسعه حمل‌ونقل که یکی از برنامه‌های وزیر راه و شهرسازی است، می‌توان نقدینگی مورد نیاز صنعت هوایی را تامین کرد. دولت با تشکیل این صندوق در جهت ساماندهی در سطح شبکه توزیع و نحوه فروش بلیت در کشور اقدام خواهد کرد. قیمت هر ساعت‌صندلی پرواز در کشور، با توجه به هزینه‌های جاری حدود ۴۰ دلار است و اگر کسی پایین‌تر از این قیمت بلیت بفروشد، یا از الزامات ایمنی ضروری صنعت کاسته یا از جای دیگری کم می‌گذارد، چون شرکت هواپیمایی، یک بنگاه اقتصادی است که باید بتواند از محل فروش بلیت، هزینه‌های خود را تامین کند. اگر فردی با نرخ پایین‌تر از نرخ تمام شده، بلیت عرضه کند موجب ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی می‌شود و به سایر شرکت‌ها هم لطمه می‌زند.

آنچه صنعت هواپیمایی را زمینگیر کرد

هم‌اکنون حدود نیمی از ناوگان صنعت هواپیمایی به دلیل نداشتن قطعات موتور و سایر قطعات، زمینگیر هستند. شرکت‌های هواپیمایی برای جلوگیری از توسعه زمینگیرشدن هواپیماهای فعال خود، ناچار به تامین سرمایه در گردش از طریق چارترکننده‌ها هستند و در نهایت، این امر موجب اختلال در بازار و ایجاد رقابت مضر شده است. ورود چارترکنندگان در فروش بلیت همه مسیرهای پروازی در نهایت این‌گونه شده که بلیتی را که چارترکننده برای مثال یک میلیون تومان خریده در ایام پیک سفر، به دو تا سه برابر این قیمت عرضه کند، اما در ایام عادی، بلیت خالی را به نرخ پایین عرضه می‌کند که این امر، در نهایت شرکت‌های هواپیمایی را که قصد دارند بلیت خود را به صورت سیستمی بفروشند، از عرصه رقابت سالم خارج می‌کند. شاید بتوانم بگویم مهم‌ترین مساله ما وجود قوانین سخت‌گیرانه برای تاسیس شرکت است. تعداد شرکت‌های هواپیمایی در ایران بسیار پایین‌تر از کشورهای منطقه است، از همین‌رو تعداد صندلی و حتی تعداد پروازها هم کمتر خواهد بود.

سهم شهرداری

شهرداری‌ها بابت فروش هر بلیت رقمی در حدود پنج درصد عوارض از شرکت‌های هواپیمایی دریافت می‌کنند. این عوارض در حالی بر قیمت بلیت تاثیرگذار است که شهرداری کمترین خدمت را ارائه می‌دهد.

تعدد قوانین

دولت‌ها باید به شدت به صنعت حمل‌ونقل‌هوایی در کشور توجه کنند. واقعیت این است که دولت چندان از این صنعت حمایت نمی‌کند؛ تعدد قوانین و تغییرات مدیریتی در این بخش بالاست. شرکت‌های هواپیمایی ایرانی از به‌روزترین روش‌های مدیریتی دنیا استفاده می‌کنند تا وضعیت درآمدی خود را مناسب و سودده نگه دارند که از جمله آنها چابک‌سازی بخش اداری‌شان است.

آسمان امن ایران

بعضی روزها اخبار نادرستی شنیده می‌شود مبنی بر اینکه تعداد ورود گردشگران و همچنین تعداد پروازها در ایران کاهش یافته که این اخبار شایعه بوده و آسمان ایران همچنان امن است. اگر کاهشی هم اتفاق افتاده به دلیل سرما بوده و در زمستان چنین اتفاقی طبیعی است؛ هنوز حساسیت‌هایی در مورد عبور از آسمان ایران وجود دارد که به مرور زمان رفع می‌شود و همه چیز به حالت سابق برمی‌گردد.

توجه به حمل‌ونقل هوایی به‌عنوان محور توسعه کشور

لازم است با تغییر رویکردها در وزارت راه، توجه به حمل‌ونقل هوایی به‌عنوان یک محور توسعه کشور صورت بگیرد. حمایت از بخش خصوصی در صنعت هوایی می‌تواند افق جدیدی را برای حمل‌ونقل هوایی باز کند.

در یک سال گذشته از طرف دولت، توجهی به حمل‌ونقل هوایی نشده البته سازمان هواپیمایی کشوری تلاش‌های زیادی داشته اما در رده بالاتر از سازمان، به این صنعت توجه نشده است. امیدواریم با تغییری که در وزارتخانه اتفاق می‌افتد، توجه به حمل‌ونقل هوایی به‌عنوان یک محور توسعه کشور صورت بگیرد تا بتواند تقاضاهایی را که از این صنعت وجود دارد، برآورده کند. حمایت از بخش خصوصی و فعال کردن بخش خصوصی در صنعت هوایی می‌تواند افق جدیدی را برای حمل‌ونقل هوایی باز کند، که متاسفانه در دو سال گذشته این حمایت را کمتر شاهد بودیم؛ اما امیدواریم که با حضور وزیر جدید این اتفاق رخ دهد و صنعت هوایی بتواند جایگاه و رسالت خود را برای خدمت بیشتر به مردم ایفا کند.

کمبودهای حوزه حمل‌ونقل

مهم‌ترین مشکلی که در حال حاضر وجود دارد، دخالت بخش‌هایی از دولت در سازوکار اقتصادی یا نرخ‌گذاری صنعت است. در حالی که لازم است در این زمینه تمکین به قانون صورت گیرد. قانون برنامه پنجم و ششم توسعه که صراحتاً نرخ بلیت پروازهای داخلی را آزاد کرده، باید از سوی دولت به رسمیت شناخته شده و اجرایی شود، در غیر این صورت شاهد تداوم مشکلات صنعت حمل‌ونقل هوایی خواهیم بود و عملاً صنعت نمی‌تواند روی پای خودش بایستد.

مشکل پیش‌رو

در حال حاضر حدود ۲۰۰ هواپیمای کشور غیرفعال است، کلاً ۳۳۳ فروند هواپیما داریم که بیش از ۲۰۰ فروند آن غیرفعال است و اگر بخواهیم با همین روند ادامه دهیم، در کمتر از یک سال آینده، نصف هواپیماهای فعلی هم به مشکل بر خواهند خورد و این موضوع چالشی خواهد بود و فرصتی که حمل‌ونقل هوایی می‌تواند برای کشور و برنامه‌های دولت ایجاد کند، سلب می‌شود. نیاز است که دولت به متعادل‌سازی نرخ بلیت تمکین کرده و قانون را اجرا کند، ما هم چیزی جز اجرای قانون در صنعت نمی‌خواهیم؛ اما وزارتخانه در این مدت به این موضوع توجهی نداشته است.

نوسازی و صنعت هوایی

صنعت هوایی باید بتواند با کمک بخش خصوصی، هواپیماها را نوسازی کند. مشکل اصلی صنعت هوایی، بها ندادن به این صنعت است، حمل‌ونقل هوایی یک حوزه فراموش‌شده در تصمیم‌گیری‌هاست و در حال حاضر به‌دلیل دخالت‌هایی که در حوزه نرخ‌گذاری وجود دارد، عملاً ما شاهد زمینگیرشدن بیشتر ناوگان هواپیمایی کشوری هستیم.اکنون نرخ بلیت هواپیما در برخی مسیرها با نرخ بلیت قطار برابری می‌کند. با توجه به اینکه بیش از ۶۰ درصد هزینه‌های حمل‌ونقل هوایی ارزی است، این تعرفه‌های فعلی شرکت‌های هواپیمایی را در شرایط بسیار سختی قرار داده؛ در حال حاضر و با توجه به شرایطی که شرکت‌ها دارند، توان اقتصادی‌شان در حد امورات جاری است؛ بلیتی که الان فروخته می‌شود در بسیاری از مسیرها برای شرکت‌ها با زیان همراه است و امکان اینکه با این شرایط شرکت‌ها بتوانند هواپیماهای جدید خریداری کنند، وجود ندارد یا بسیار کم است.

مخالفت نمایندگان مجلس شورای اسلامی با افزایش تعرفه

مجلس شورای اسلامی یک‌بار برای نرخ پرواز تصمیم گرفته و قانونی تصویب کرده و بر اساس قانون برنامه پنجم و ششم توسعه، نرخ بلیت پروازهای داخلی آزاد است. توقعی که ما از دولت داریم این است که به قانون برنامه پنجم و ششم توسعه تمکین و از قیمت‌گذاری دستوری خودداری کند و اجازه دهد صنعت هوایی نفس بکشد و بتواند با کمک بخش خصوصی، هواپیماها را نوسازی کند.

افزایش نرخ ارز

با توجه به اینکه نرخ‌هایی که در گذشته تعیین شده، با دلار ارزان‌تر بوده، الان با دلار با نرخ بیشتری محاسبه می‌شود که این موضوع هزینه را برای شرکت‌های هواپیمایی افزایش داده و روزانه با زمینگیر بیشتر هواپیمایی کشور مواجه هستیم. بازار هواپیما برای عرضه در دنیا گسترده است، هواپیمای دست‌دوم در دنیا عرضه می‌شود و هر شرکتی که توان مالی داشته باشد می‌تواند برای خرید اقدام کند. در حال حاضر دولت توان مالی ندارد که بخواهد در این حوزه سرمایه‌گذاری کند و برای اینکه بخش خصوصی به این حوزه وارد شود، دولت باید دست از تعرفه‌گذاری بردارد تا صنعت هوایی هم بتواند خدمات بیشتر و بهتری به مردم ارائه دهد.



امید ملک
تحلیلگر ارشد مسائل تجارت دریایی

بی‌نصیب از دریا

کشورها چگونه از دریا بهره می‌برند؟

یکی از مولفه‌های اصلی قدرت از گذشته، ثروت بوده است. تولید ثروت نیز به تجارت مرتبط می‌شود و تجارت سودآور نیز به حمل‌ونقل دریایی ختم می‌شود؛ چراکه احجام عظیمی را می‌توان به ارزان‌ترین شیوه جابه‌جا کرد و کار تجارت را با شرایط بهتری انجام داد؛ همان‌طور که در جنگ جهانی اول و جنگ جهانی دوم نیز بحث سیطره دریایی خودنمایی می‌کرد و کشورها به خاطر اینکه بتوانند سهم ثروت خود را افزایش بدهند، با هم درگیری‌های بسیار بزرگ و خونینی داشته‌اند.

بحث ثروت در این مولفه‌های قدرت، رنگ بیشتری گرفته است؛ ضمن اینکه برای اینکه بتوانیم این ثروت را افزایش دهیم، باید آزادی مبادله و تجارت داشته باشیم که در اینجا نیز لازم است هزینه مبادله به نحوی کاهش یابد. بر این اساس است که در دو دهه اخیر، صنعت کشتیرانی کانتینری به سمت استفاده از ظرفیت‌های اقتصادمقیاس حرکت کرده است؛ در حالی که قبل‌تر از آن، صنعت کشتیرانی نفتکش، چندین دهه قبل از این مزیت‌های اقتصادمقیاس استفاده کرده بود و علاوه بر آن، در کالاهای فله نیز مثل سنگ‌آهن یا گندم این موضوع به‌خوبی قابل مشاهده بود.

● جهانی شدن با کانتینر

به‌صراحت می‌توان گفت که جهانی شدن با کانتینر محقق شد؛ یعنی بدون کانتینر، جهانی شدن امکان تحقق نداشت؛ چراکه کانتینر، واحد حملی را ارائه می‌دهد و کالاهای کوچک را با صحت و سلامتی می‌توان از حوزه بنادر مبدأ و مقصد و حتی جاده‌ها حرکت داده و ابزار حمل را از کشتی به کامیون یا ریل منتقل کرد تا کالا با صرفه بیشتری به مقصد برسد. بنابراین این حوزه بسیار حائز اهمیت است و ملاحظه می‌شود که در دنیا، حمل‌ونقل دریایی رگولاتوری بسیار مهمی است.

از سوی دیگر، بعد از جنگ جهانی دوم و با تولد سازمان ملل متحد و سازمان‌های تخصصی آن ازجمله IMO که در حوزه دریا قانونگذاری می‌کنند، تحولات دیگری رخ داد. در این میان، یکی از حقوق اساسی که در قوانین سازمان ملل متحد بر آن تاکید شده، آزادی عبورومرور کشتی‌های تجاری است که همه دولت‌ها باید حتی در آب‌های ساحلی خود، این آزادی را به کشتی‌های بین‌المللی بدهند که تجارت شکل گیرد. حتی سازمان ملل، فراتر از این نیز حرکت کرده تا حقوق مردمانی که دسترسی به آب‌های آزاد ندارند، ضایع نشود و این حقوق به صورت حداکثری تامین شود؛ به همین دلیل، در کنوانسیون ژنو تاکید شده که در مورد کشوری مثل افغانستان که به آب‌های آزاد دسترسی ندارد، همسایگانش از جمله ایران، پاکستان یا هندوستان، باید اقداماتی را انجام داده و تسهیلاتی را در اختیار تجار و بازرگانان افغانستان بگذارند که این کشور هم بتواند به‌راحتی، کشتی‌های خود را در بنادر این همسایگان حرکت داده و از این مزیت استفاده کند.

نکته بعدی آن است که آنقدر این سیطره دریایی اهمیت داشته که دولت چین که اکنون به عنوان فعال‌ترین دولتی است که می‌خواهد نفوذ و سلطه خود را در سراسر دنیا توسعه دهد، شعار خود را «یک جاده- یک کمربند» گذاشته است. این شعار به این معناست که چین، نهایت اهمیت دریایی را درک کرده است.

● تلاش برای حفظ وضع موجود

در کشور ما متاسفانه خیلی به تجارت دریایی بها داده نشده است. حداقل در ۴۰ سال اخیر، مشاهده شده که اهمیت لازم به حمل‌ونقل دریایی داده نشده و دلیل آن هم، این بوده که مدیرانی که پس از انقلاب بر مسند کار نشسته‌اند، نسبت به این مساله حساسیت بالایی نشان نداده‌اند. البته شرکت‌های بزرگ کشتیرانی مثل کشتیرانی آریا قبل از انقلاب وجود داشته که بعد از آن، به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تغییر نام داده یا کشتیرانی نفتکش، مدیران دولتی که عموماً تجربه کاری در این کار را نداشته و سوابق مرتبط را نداشتند، صرفاً به حفظ وضع موجود و در یک گام دیگر به حفظ جایگاه مدیریتی خود پرداخته‌اند و بنابراین قوانین و مصوباتی را با نفوذ خود در مجلس وضع کرده‌اند که بخش خصوصی ایران نتواند با آنها رقابت کند و آنها در یک مسابقه تک‌نفره همواره مقام‌دار باشند؛ البته ناگفته نماند که مردم شریف ایران مستقر در سواحل خلیج‌فارس، به صورت سنتی همواره به دریا رفته و با چوب، کشتی کوچکی ساخته و در حوزه آبزیان و ماهیگیری فعالیت کردند و در حوزه تجارت‌های محلی با کشورهای حاشیه خلیج‌فارس حتی هند و پاکستان با لنج‌های چوبی، تجارت محلی خود را ادامه داده‌اند و هنوز هم این تجارت برقرار است.

بنابراین صرف‌نظر از ایرانیان بومی و مستقر در نوار ساحلی که اصالتاً این حرفه و شغل را با نگاه مثبت خود، نگه داشته‌اند، متاسفانه به لحاظ تمرکزگرایی و انباشت ثروت و منابع در پایتخت از یک‌سو و از سوی دیگر، محدودیت‌هایی که مدیران ابتدای انقلاب به لحاظ قانونی برای کشتیرانی گذاشته‌اند و حتی در اصل ۴۴ قانون اساسی هم به صراحت بیان داشته‌اند که کشتیرانی فقط می‌تواند دولتی باشد؛ بخش خصوصی همواره از این حرفه دور نگه داشته شده و مردم ایران نتوانسته‌اند از فنون و تکنولوژی مرتبط با این حوزه استفاده کنند.

● چقدر از دریا نصیب می‌بریم؟

به‌رغم اینکه سواحل طولانی در جنوب و شمال کشور وجود دارد و چندین هزار کیلومتر طول نوار ساحلی کشور است، حتماً می‌توانستیم موهبت‌های بیشتری را از دریا نصیب ببریم و امکانات مهم‌تری را دریافت کنیم؛ اما این مبحث تمرکزگرایی در کشور پاسخ داده نشده و مدیران دولتی که در مصدر امور بوده‌اند، به ظاهر می‌خواستند یک شرکت دولتی را حفظ کنند؛ بنابراین ما در نگاه بین‌المللی، خیلی حرفی برای گفتن نداریم و این دو شرکت دولتی هم نتوانستند کار را پیش ببرند و اگرچه ناوگان قابل‌توجهی هم دارند، ولی خیلی رقابتی نیستند و تمرکز آنها بر بازار ایران است؛ در حالی که صنعت کشتیرانی به ذات خود، تمرکزی ندارد و می‌توان به عنوان هر ملیتی کشتی را که تملک شد، پرچم دیگری را با توجه به مزایایی که آن پرچم ارائه می‌دهد، بر فراز کشتی به اهتزاز درآورد.

سیطره دریایی

نکته‌ای که باید به آن توجه کرد این است که مهم‌ترین مبحث در تولید ثروت، مبادله کالاست و همواره باید هم مواد اولیه و هم کالاهای با سوددهی را از نقاط مختلف دنیا وارد کشور کرد، روی آن ارزش افزوده ایجاد کرد و به عنوان یک کالای نهایی و ساخته‌شده، مجدد آن را به بازار مصرف رساند. نمونه آن هم صنعت خودرو است که هزاران قطعه دارد و معمولاً هیچ شرکت خودروسازی، تمامی این قطعات را نمی‌سازد و هر قطعه‌ای را در یک کارخانه در دنیا می‌سازند و به سایر کارخانه‌ها در کشورهای دیگر دنیا حمل می‌کنند.

آنجا این قطعات بر هم سوار شده و کالایی با ارزش افزوده بالاتر ساخته می‌شود که در نهایت، کالای نهایی خودرو است که به بازار جهانی عرضه می‌شود. بنابراین تحقق این موضوع، تسهیل مبادله و دسترسی می‌خواهد که باید سیطره دریایی داشت. یکی از مولفه‌هایی که نشان می‌دهد یک ملت یا یک اقتصاد، چقدر دسترسی به بازارهای هدف دارد، شاخصی است که دو سال یک‌بار اندازه‌گیری می‌شود و با توجه به تحریم‌های ایران، متاسفانه این شاخص وضعیت خوبی ندارد. اینکه شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی، سه سال است که به ایران سرویس ندارند و علی‌الظاهر برای دولت ما مهم نبوده است؛ در غیر این صورت، اجازه نمی‌داد خندقی که درست کرده است و نمودار و گراف آن آمده است، میلیاردها دلار برایش هزینه داشته باشد؛ پس این موضوع، برای تصمیم‌گیران مهم نبوده است که میلیاردها دلار از کشور به عنوان هزینه مبادله خارج بشود.

از سوی دیگر، دریا منابع بیش‌شماری در کف اقیانوس‌ها دارد که بشر، هنوز تکنولوژی لازم را برای بهره‌برداری از آن در اختیار ندارد یا در حال تکمیل این تکنولوژی‌هاست؛ ضمن اینکه منابع آب در دسترس در کره زمین به سمت تهی شدن حرکت کرده است و از سنگ‌آهن یا مس یا هر چیز دیگری و حتی فلزات نادر که اکنون در دنیا به شدت گران شده و منابع محدودی دارند هم، مطابق مطالعات در بستر اقیانوس‌ها منابع غنی دارند که شاید اکنون اقتصادی نباشند، اما سیطره در دریا، این عمق استراتژیک را به ملت‌ها می‌دهد که ارزان‌تر از این منابع استفاده کنند.

نمونه آن در دریای چین است که این کشور به شدت در تلاش است تا به دریای سرزمینی فیلیپین که به لحاظ نظامی ضعف دارد، دست‌اندازی کند و به همین خاطر، جزایر مصنوعی می‌سازد که با اتکای به آنها، حوزه نفوذ خود را در دریا و دریاهای سرزمینی گسترده‌تر کند. اکنون چهل سال است که برخی از کشورهای عربی برای جزایر ایران، همواره قطعنامه صادر می‌کنند که این نشان از اهمیت بسیار زیاد استراتژیکی دارد که این جزایر به خود اختصاص داده‌اند، در غیر این صورت اگر اهمیت نداشت، سیاسیون خود را به دردسر نمی‌انداختند که بر سر این جزایر دعوا کنند.

واقعیت آن است که این جزایر، به لحاظ منابع و عمق استراتژیک و ایجاد پایگاه‌های تحقیقاتی و نظامی یا حتی سکونتی مردمان بسیار حائز اهمیت هستند؛ ضمن اینکه بسیار مهم است که دسترسی هر کشور به دریا چقدر است و چقدر از منابع موجود در اقیانوس‌ها می‌توان بهره‌مند شد.

اگر بخواهیم از مزایای این موضوع و چرایی شکل‌گیری تلاش‌های گسترده برای تصاحب هرچه بیشتر و قدرت‌نمایی در دریاها صحبت کنیم، اولین نکته این است که می‌توان آزادی تجاری و مبادله را برقرار کرد و برای این کار باید کشورها در شرایطی باشند که سایر رقبا نتوانند آنها را حذف کنند یا اگر حذفی صورت گرفت، کشور مقابل صدمه زیادی را متحمل شود. متاسفانه ایران را در عرصه معادلات جهانی و حتی دریایی اقتصادی ظرف سه سال گذشته حذف کردند و هیچ آسیبی هم به هیچ کشوری جز ملت ایران نرسید؛ در حالی که اکنون نمی‌توان ژاپن، سنگاپور، چین و اروپا را از صحنه دریا حذف کرد؛ چراکه این‌قدر وزنه آنها سنگین است که ملت‌های بسیاری از حذف آنها آسیب می‌بینند؛ بنابراین اگر کسی اهمیت دریا را می‌داند، باید به خوبی این نکته را درک کند که اگر نقش‌آفرین نباشد، به‌طور قطع حذف خواهد شد؛ پس شایسته است که به این سمت حرکت کنیم.

موقعیت خاص ایران

اکنون سوالی که مطرح می‌شود این است که ایران در این فضا به چه میزان می‌تواند بهره‌برداری کند؟ پاسخ من این است که به صورت صد درصد می‌تواند؛ چراکه موقعیت ایران، یک موقعیت جغرافیایی بسیار خاص است و همسایگان محصور در خشکی دارد و به لحاظ اقتصادی شاید اقتصادی‌ترین روش برای یکسری از کشورها در تجارت، تعامل با ایران باشد.

فرض کنید که از بنادر شرقی چین، قرار است کالایی به ترکمنستان یا افغانستان، آذربایجان و ارمنستان ارسال شود. اقتصادی‌ترین راه این است که کالا به صورت دریایی به بنادر جنوبی ایران منتقل شود و از آنجا با ریل و کامیون به این کشورها ارسال شود.

این اقتصادی‌ترین مسیر است و اگر غیرقابل‌استفاده است، مسیر جایگزینی مثل مسیر ریلی چین را باید مورد استفاده قرار داد که چندین برابر این مسیر، هزینه دارد و البته به اندازه حمل‌ونقل دریایی، احجام بالا را نمی‌تواند حمل کند؛ به این معنا که روی یک کشتی، می‌توان ۱۵ هزار کانتینر گذاشت؛ ولی در یک رام قطار، بیشتر از ۱۵۰ کانتینر نمی‌تواند جای گیرد؛ ضمن اینکه حمل‌ونقل دریایی، ارزان‌ترین شیوه حمل است و کمترین میزان سوخت را نسبت به تناژی که حمل می‌کند، مصرف می‌کند. ما خیلی تعدد سازمان‌های تصمیم‌گیر در کشور داریم که به‌رغم موهبت خدادادی فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی که تعداد زیادی کشور را در حوزه تمدنی دربر می‌گرفته و برای ما دسترسی ایجاد کرده، اما به دلیل تصمیمات خود، فرصت را برای ایران از بین می‌برند؛ به‌خصوص اینکه این کشورها، عمدتاً محصور در خشکی بودند و نیاز به تبادل صادرات و واردات از مسیر کشورهای دیگر دارند، اما ما نتوانستیم از این ظرفیت بهره‌مند شویم.

دخالت ۲۰ سازمان در مبحث ترانزیت

اکنون ۲۰ سازمان در مبحث ترانزیت دخالت می‌کنند که نگاه کاملاً و صد درصد جزیره‌ای دارند؛ ضمن اینکه ترانزیت در کشور ما متولی نداشته و صنعتی است که اگرچه بسیاری از زیرساخت‌های آن ازجمله بنادر، فرودگاه‌ها، ریل و راه‌آهن، جاده‌ها و پایانه‌های مرزی وجود دارد؛ ولی از آن به خوبی استفاده نمی‌شود؛ ضمن اینکه خیلی نباید سرمایه‌گذاری خاصی روی آنها انجام دهیم؛ بلکه فقط باید از آن استفاده کنیم.

از سوی دیگر، در حوزه نرم‌افزار و مغزافزار بسیار ضعیف هستیم که باید شرایطی را فراهم کنیم تا ما هم بتوانیم در این شرایط که کشورها به لحاظ تسلط بر دریا تلاش دارند، سیطره بیشتری بر اقتصاد جهانی داشته باشند، کالا را بدون تعلل و ایجاد گرفتاری، عبور دهیم؛ اما ما از این ثروت عظیم نتوانستیم استفاده کنیم. یادمان باشد که صنعت حمل‌ونقل در مقایسه با تمامی صنایع دیگر، چون غیرمتمرکز بوده، عدالت توزیع ثروت را بیشتر از سایر صنایع برقرار می‌سازد.



شرکت حمل و نقل ترکیبی مواد معدنی

گهر ترابر سیرجان (سهامی عام)

از خط ریل تا خط جاده، جابجایی فراتر از حد انتظار!

۲۶ آذرماه روز ملی **حمل و نقل** گرامی باد

شرکت حمل و نقل ترکیبی مواد معدنی
گهر ترابر سیرجان (سهامی عام)
روابط عمومی

www.gttmco.ir

البرز نیرو

تجهیزات ناوگان ریلی (سهامی خاص)

شرکت تجهیزات ناوگان ریلی البرزنیرو

اولین و بزرگ ترین شرکت خصوصی مالک لکوموتیو

دارنده بزرگ ترین کادر متخصص راهبری لکوموتیو در بخش خصوصی



- تامین نیروی کشش جهت حمل بار در شبکه ریلی کشور
- تامین نیروی کشش جهت مانور و بارگیری در حوزه حمل بارهای معدنی
- تامین نیروی راهبر جهت هدایت قطارهای باری و مسافری در شبکه ریلی کشور
- ارائه خدمات مهندسی جهت ساخت و تولید لکوموتیو
- تولید و فروش شاسی لکوموتیو
- تولید و فروش لکوموتیو باری



دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه جلال آل احمد غرب، نرسیده به بزرگراه چمران، خیابان پروانه، پلاک ۵، واحد ۵

کد پستی: ۱۴۳۹۹۱۵۴۸۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۲۵۵۷۳/فکس: ۰۲۱-۸۸۲۲۵۵۷۶

www.alborznirroo.ir



شرکت آروین تبریز
(سهامی خاص)

TABRIZ CO.
ARVIN

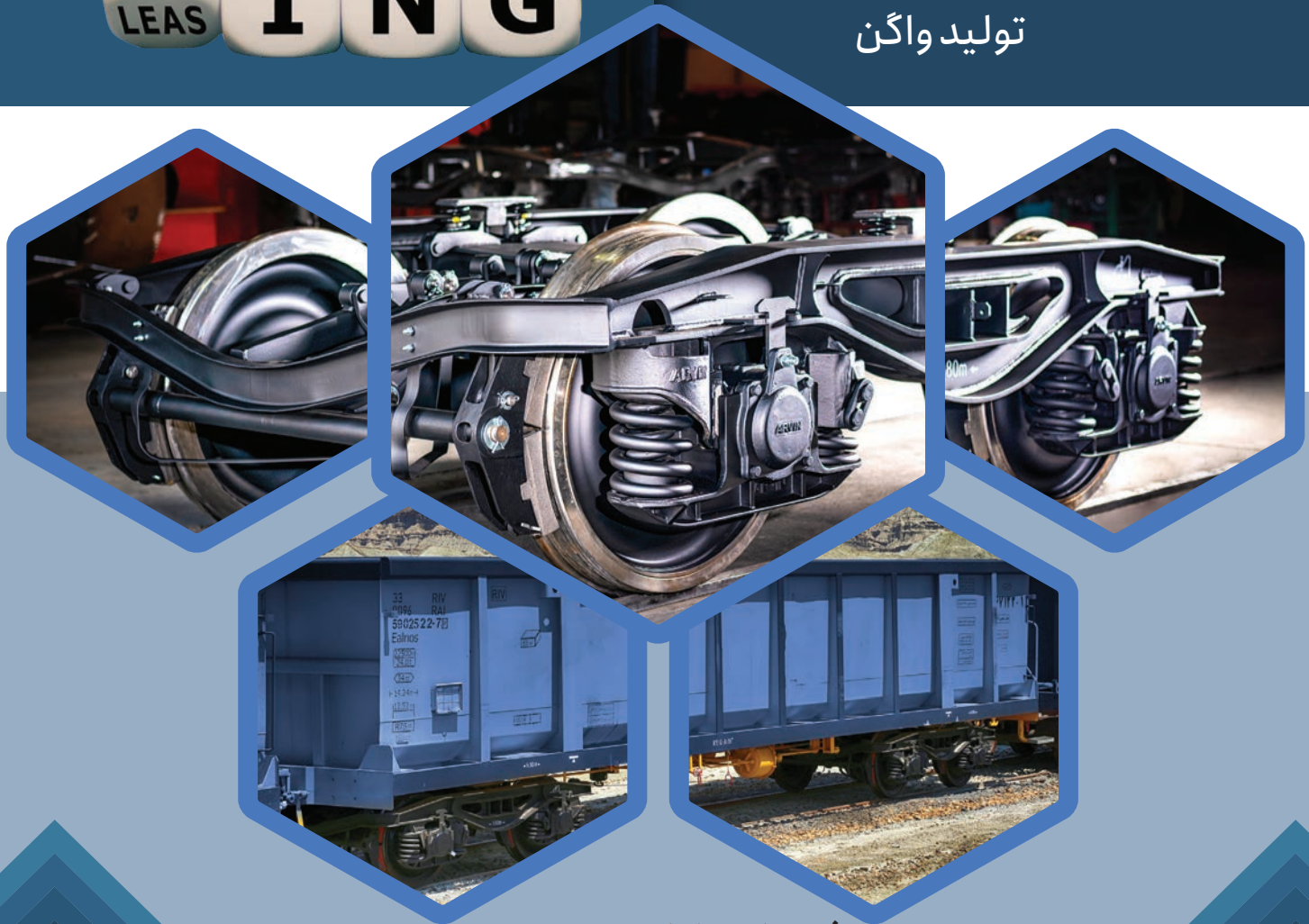
کیفیت، سنت دیرینه ماست

Quality is our ancient tradition

عرضه کننده اولین خدمات لیزینگ در صنعت حمل و نقل ریلی / تولید بوژی



ارائه کننده راه حل های
مسائل مالی در صنعت ریلی
تولید واگن



دفتر مرکزی شرکت اروین تبریز

تهران، خیابان مطهری، خیابان فجر، کوچه مگنولیا، ساختمان ۱۵، طبقه ۴، واحد ۱۶

مشتریان ما:

- ریل پرداز سیر
- تجارت کوشش سپاهان
- گروه صنعت آذرکیا تجارت
- احیا ریل ایرانیان
- فولاد ریل توس
- فولاد ریل جنوب
- پرتوبار فرابر خلیج فارس
- توکا ریل
- پویا ترابر پیشتاز
- سپهران ریل راسا

https://arvintabriz.com

تلفن: ۰۲۱ ۸۸۸۱۴۳۴۷-۹

فکس: ۰۲۱ ۸۸۸۱۳۰۷۹