

صنعت ریلی، فرصتها، تهدیدها و راهکارها

نام محور مقاله:

- نقش و جایگاه بخش خصوصی و سرمایه گذاری داخلی
 - جهانی سازی، مقررات زدایی، اصلاح نظامهای حقوقی اقتصادی، بازرگانی و مالی
- رضا خادمی^۱

چکیده

با آنکه گسترش صنعت حمل و نقل یکی از عوامل موثر بر کاهش آلودگی محیط و نیز افزایش رشد اقتصادی محسوب می شود (مثال بارز آن اقتصاد ایالات متحده در ۱۰۰ سال گذشته)، اما متأسفانه این صنعت در داخل کشور و سطح منطقه به تناسب رشد نکرده است. اما خوشبختانه این عقب ماندگی، با توجه به اثرات افزایش قیمت انرژی، مالیات کربن و کسری بودجه بیش از پیش در کشورهای منطقه، اینک بازار تقاضایی به تخمین در حدود ۱۰۰ میلیارد دلار را فراهم آورده است. بازاری که بدلیل پتانسیلهای مختلفی که در میهن عزیزمان داریم، امکان جذب درصد قابل ملاحظه از آن را داریم. اما چگونه می توانیم در این بازار رسوخ کنیم؟ چگونه شرکای مناسب را بیابیم؟ منابع مالی را چگونه تامین کنیم؟ پاسخ به این سوالات مستلزم داشتن برنامه ای شفاف و مشخص و نیز استراتژی کاملاً حرفه ای می باشد. به عقیده نگارنده با داشتن برنامه مناسب و ایرانیزه شده و نیز کنترل مرتب و مداوم آن، شرکتهای داخلی فعال در بخش ریلی می توانند درصد مناسبی از این بازار را جذب کنند. در این صورت می توانند صنعت ریلی را تا بخش قطعه سازی در داخل گسترش داد که به طور طبیعی به کاهش چشمگیر قیمت تمام شده نیز کمک می کند.

کلمات کلیدی

گسترش خدمات ریلی، کاهش قیمت، استراتژی نفوذ در بازار، مقابله با گرمایش زمین.

^۱ . کارشناس فروش - شرکت صنایع ریلی ایران خودرو (ایریکو)، آدرس: اتوبان تهران کرج، آزادشهر، ساختمان سریر

تلفن: ۴۴۱۸۲۱۳۳-۰۲۱

Email: kuroshsam@yahoo.co.uk

۱- مقدمه

هر چند که ریل و حمل و نقل ریلی قدمتی بیش از ۲۶ قرن دارد، اما آنچه که امروز به نام حمل و نقل ریلی شناخته می شود عبارتست از قطار با موتور دیزلی یا برقی که حدود ۲۰۰ سال است که به بشر خدمت می کند. صنعت حمل و نقل در چند دهه گذشته (قبل از تجاری شدن اتوموبیل‌های دیزلی و بنزینی) یکی از پارامترهای اصلی توسعه و سرمایه گذاری محسوب می شد. مثلاً در اوایل قرن ۱۹، بدلیل نبود و عدم گسترش حمل و نقل ریلی در جلگه شیکاگو (جلگه ای وسیع شامل ۳ ایالت ایلینویز، اوهایو و ایندیانا و یکی از وسیع ترین و غنی ترین جلگه های تامین غله دنیا) حمل و نقل بس گران بود و کشاورزی که بعد از برداشت، محصول را برای فروش به شهر شیکاگو می برد، بعلت نبود خریدار مناسب و گران بودن حمل و نقل، محصولی را که حاصل تلاش یکسال خود و خانواده اش بود را در خیابان رها می کرد. بعد از گسترش حمل و نقل ریلی در آمریکای شمالی، بازار غله به ثبات بسیار خوبی دست پیدا کرد. رشد و گسترش خط آهن در میانه قرن ۱۹، باعث جهش بسیار سریع اقتصاد ایالات متحده گردید و شاخص صنعتی معروف داو-جونز، از میانگین حسابی ۱۲ شرکت صنعت ریلی بوجود آمد. اما متأسفانه بدلیل عقب ماندگی صنعتی و فقر شدید دانش در منطقه خاورمیانه نسبت به اروپا و آمریکای شمالی، صنعت حمل و نقل در این منطقه متناسب با رشد جمعیت گسترش نیافته است. هرچند سوخت بسیار ارزان بعلت دسترسی کشورهای منطقه به منابع فراوان انرژی نیز در این زمینه بی تاثیر نبوده است.

حال پس از سالها گذشت از انقلاب صنعتی و رشد سرسام آور اقتصادی دنیای مدرن طی چند دهه گذشته، بشر با تجربه ای تلخ دریافته که مضرات زیست محیطی ناشی از استفاده از اتوموبیل‌های دی اکسید ز، بسیار بیشتر از اندک سود اقتصادی تولید آنست و این درک مشترک شدیداً رو به گسترش می باشد. مثلاً رییس جمهور جدید ایالات متحده، اخیراً دستور گسترش دامنه حمل و نقل ریلی مسافری در داخل آن کشور را صادر کرده است. کشوری که خود یکی از بزرگترین اتوموبیل سازان جهان می باشد.

بهر حال،

مقصود از نگارش این سیاهه، تحلیلی از جنس اقتصاد بر صنعت حمل و نقل با تمرکز بر کشور عزیزمان می باشد. این تحلیل شامل ۲ بخش می باشد. بخش اول شامل تحلیلی عمومی بر صنعت کشور می باشد. بخش دوم با تمرکز بر صنعت حمل و نقل، آتیه این صنعت و دست اندرکاران آن تحلیل می شود.

۲- تحلیل عمومی صنعت کشور

متأسفانه صنعت عمومی کشور، این روزها حال و روز مناسبی ندارد. یکی از گواههای اصلی این مدعا ریزش شدید شاخص بورس اوراق بهادار کشورمان طی چند سال گذشته می باشد. در جایی که شرکتهای معظمی چون ایران خودرو، سایپا و ذوب آهن با ریزشها و بیماریهای مختلفی دست بگریبان هستند، حال و روز شرکتهای کوچکتر و کارگاههای تولیدی ناگفته پیداست. وضعیت سرمایه گذاری خارجی در صنعت کشورمان نیز روزگاری شبیه فاجعه را طی می کند. این مشکلات را می توان ناشی از چند عامل عمده دانست:

۱. نرخ تورم ۲۰٪ فزاینده کشور طی چند سال گذشته
۲. تثبیت نرخ ارز ۳ در زمان حضور تورم فزاینده
۳. عدم ثبات مدیریتی
۴. سیاستهای متناقض و متغیر دولتی
۵. درجه پایین شفافیت اقتصادی و سیاسی

^۲. Inflation

^۳. Pegging

۶. بهره وری پایین تولید در ایران
 ۷. عدم فعالیتهای شرکتهای ۴ فاکتورینگ
 ۸. عدم وجود مدیریت مهار ریسک پویا ۵

تشریح عوامل فوق بصورت جداگانه امکان پذیر نیست و این مشکلات در یک منظومه شرح داده خواهند شد. طی ۴ سال گذشته کشورمان از تورمی بین ۱۵٪ الی ۳۰٪ رنج می برد که خود یکی از عواملی است که موجب سوق فعالیتهای مولد به سمت سفته بازیست. در حال حاضر بدلیل رشد نقدینگی کشور طی چند سال گذشته و عدم توانایی جذب این نقدینگی در بازارهای مولد و سازنده، تورم شدیدی در کشور بوجود آمده است. این تورم برای تولید کننده ای (یا پیمانکاری) که بدلیل رقابت با محصولات و خدمات خارجی مجبور به ثابت نگه داشتن قیمت می باشد، کشنده است. از طرفی دیگر، در اقتصادی های آزاد و باز (که سیاستهای پولی و مالی توسط بانک مرکزی مستقل از دولت اداره می شود) به صورت واضح و مشخص در زمان حیات غول تورم، نرخ ارز با شدتی بیش از تورم تضعیف می شود. حال آنکه در کشور ما بدلیل وجود نفت و سایر منابع خدادادی کشور، دلارهای فراوان در دست دولت وجود دارد که مانع تضعیف ریال در برابر دلار می شود. این پارادوکس باعث عدم توانایی تولیدکننده در برابر جنس وارداتی می شود که در نهایت موجب خروج وی از صحنه تولید می شود.

سیاستهای متناقض دولتی بخش دیگری از این منظومه است. مالیاتی که در این کشور صرفاً از کارمندان و تولید کنندگان گرفته می شود و واردکنندگان در سایه امن وجود دلارهای نفتی، هر جنسی را وارد می کنند. مثلاً در بخش حمل و نقل ریلی، واردات اکثریت کالاها و تجهیزات با عوارض ۴٪ انجام می شود. حال آنکه هر قراردادی با بخش دولتی حداقل ۵٪ مالیات را برای تولید کننده به ارمغان می آورد (ما بقی مالیاتها بجا و بیجای تولید کننده بی چاره به کنار). جایزه صادراتی جنسی که به کشورمان وارد می شود برای تولیدکننده اش به کنار، دامپینگ عیان و آشکار را نیز علاوه کنید.

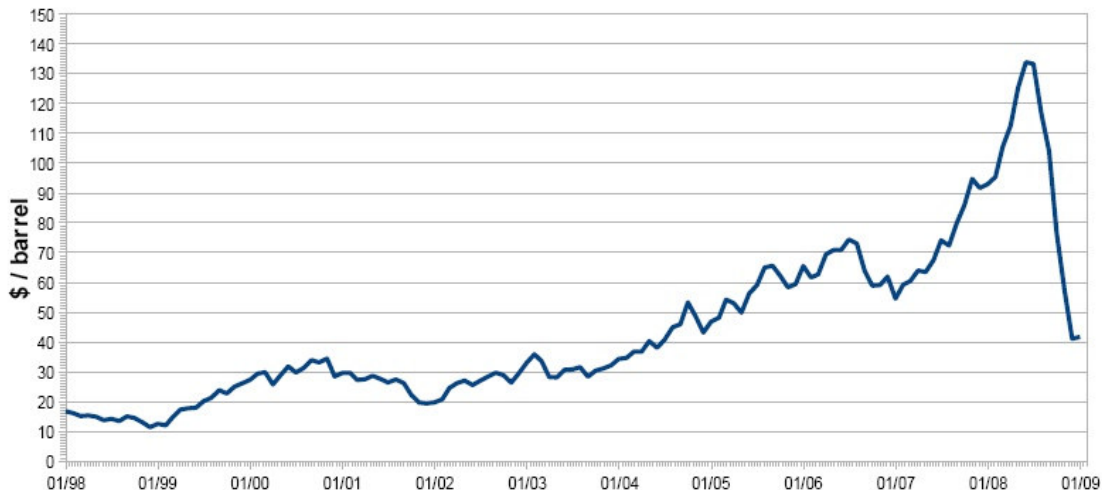
آخرین بررسی آزادی اقتصادی و درجه شفافیت ۶ ایران نشان دهنده سقوط شدید این شاخص ظرف چند سال گذشته و دریافت رتبه ۱۶۸ از ۱۹۷ کشور جهان می باشد. نتیجتاً سرمایه گذاران خارجی رغبتی به این امر نشان نمی دهند و هر دانشجوی سال اول اقتصاد و مدیریت می داند که بدون سرمایه، رشدی در کار نخواهد بود.

نبود استراتژی مهار ریسک پویا یکی دیگر از عوامل تهدید صنعت و صنعتگران به شمار می رود. نوسانات قیمتی مواد اولیه و نرخ ارز یکی از خطرناکترین که در صورت نادیده گرفتن آن می تواند منجر به ورشکستگی خوش حساب ترین بنگاههای اقتصادی گردد. کما اینکه در سال ۱۹۷۳، بعد از الغای موافقتنامه برتن وودز ۷ نوسانات شدیدی در برابری ارز و قیمت مواد اولیه بوجود آمد که نتیجتاً بسیاری از شرکتهای بزرگ آن زمان را به ورشکستگی کشاند و باعث یکی از بزرگترین بحرانهای بیکاری قرن بیستم را بوجود آورد. مشابه آن زمان، ظرف چند سال گذشته قیمت میلگرد A28 (که یکی از اصلی ترین مواد مصرفی ساختمان و صنعت به شمار می آید) از محدوده هر کیلو ۲۷۶۰ ریال تا ۱۵۵۰۰ ریال افزایش پیدا کرد. قیمت نفت خام (بدلیل وابستگی شدید تولید فلزات و مواد پتروشیمی به انرژی، نوسانات انرژی نقش بسیار پر رنگی در صنعت دارد) از حدود ۳۰ دلار در هر بشکه به حدود ۱۵۰ دلار در هر بشکه افزایش پیدا کرد. (شکل (۱))

4. Factoring Companies
 5. Dynamic Risk Management
 6. Transparency
 7. Bretton Woods Agreement
 8. A2 Roundbar

Crude Oil Prices 1998 – 2009

(West Texas Intermediate – monthly averages)



© Maximilian A. Staedtler [Maximilian A. Städtler] – WHAT MATTERS WEBLOG – www.whatmattersweblog.com – source: EIA

شکل (۱)

اما ظرف یک سال گذشته، قیمت‌های ذکر شده به مانند قطعه سنگی در سقوط قرار داشتند و به شدت سقوط کردند. این دوفاز مختلف نوسان، تولید کننده و مصرف کننده را به شدت تحت فشار قرار می دهد و نتیجه آن تعطیلی بسیاری از کارگاههای تولیدی با سابقه یا عدم طرح پروژه جدید از سوی کارفرمایان می شود که در هر دو صورت متضرر صنعت کشور است. اما در کشورهای توسعه یافته، بازارهای مالی آتی ۹ با قدمتی بیش از ۱۵۰ سال، می توانند تا ۹۹.۵٪ از ریسک نوسانات آتی قیمتی را پوشش دهد و چنین خطری را از جامعه صنعت دور نگاه دارد.

نبود شرکتهای فاکتورینگ نیز یکی دیگر از عوامل تهدید صنعت می باشد. در صورت وجود شرکتهای ذکر شده، شرکتهای تولید کنندگان نگران پرداخت به موقع نخواهند بود و در صورت عدم پرداخت به موقع، می توانند در حدود ۹۵-۹۸٪ مطالبات خود را در لحظه وصول کنند. نبود این شرکتهای ترسی وافر را در میان اهالی صنعت به وجود می آورد و حاصل آن متضرر شدن صنعت کشور است. چند سطر بالا بخشی از دلایل عقب ماندگی صنعت کشورمان می باشد که امید است با همت زمامداران در راستای حل آنها قدم برداریم. در ادامه به تحلیل صنعت حمل و نقل کشور پرداخته خواهد شد.

۳- تحلیل صنعت حمل و نقل کشور

در این بخش به مشکلات صنعت حمل و نقل ریلی پرداخته خواهد شد. هر چند صنعت حمل و نقل ریلی علاوه بر مشکلات عمومی صنعت، مشکلات خاص خود را نیز دارد، اما بدلیل بکر بودن صنعت و نیز تقاضای بالای داخلی و خارجی، صنعت منحصر بفردی محسوب می شود. در ادامه تهدیدها و فرصتهای این صنعت به تفصیل بررسی خواهند شد.

• تهدیدها:

دولتی بودن صنعت: شامل دولتی بودن تقاضا و عرضه. این مساله در پاره ای موارد عدم واقعی بودن قیمت را نیز به همراه دارد. لازم بذکر است بدلیل عدم پرداخت واقعی قیمت از سوی مناقصه گذار(دولت)، ROR و نیز IOR این

⁹ . Future Contracts

صنعت به شدت افت می کند و عدم استقبال بخش خصوصی را به همراه دارد. لازم بذکر است که دولت حمایت‌های لازم را از صنعتگران این بخش بعمل نمی آورد.

به ازای هر خط و ناوگان تولید شده در بخش ریلی چه در بخش حمل و نقل بین شهری و با شدت بیشتر در بحث حمل و نقل شهری - تعداد قابل ملاحظه ای از سفرهای دودزا و مخرب محیط زیست کاهش پیدا می کند. علاوه بر این مصرف بنزین و سایر سوخت‌های فسیلی - که یارانه آنها بار سنگینی در بودجه سالیانه دولتی به همراه دارند - را کاهش می دهد. همین سوخت‌های فسیلی به دلیل مصرف بیش از اندازه شان (ایران یکی از بالاترین سرانه مصرف انرژی در دنیا را دارد) ظرف ۲ سال گذشته جیره بندی شده اند و در صورت تحریم فروش بنزین، کشور با مشکلات عدیده ای مواجه خواهد شد. شایسته است تا دولت در این شرایط، یارانه های تشویقی قابل ملاحظه ای را برای صنعتگران این بخش در نظر می گرفت.

مشکلات دیگری نیز در این بخش وجود دارد که به درستی و دقت در سند چشم انداز ریلی دیده شده است و توضیح مجدد آنها موجب اطناب کلام خواهد گردید.

فرصتها:

اما همانطور که پیشتر نیز گفته شد صنعت حمل و نقل ریلی تقاضا و ظرفیتهای منحصر بفردی را نیز دارد. نگارنده معتقد است که با توجه به ادغام بازارهای مالی، جهانی سازی و نیز تغییرات بنیادین بازارهای اقتصادی، بازارهای عرضه و تقاضا را نمی توان به صورت محدود و مجرد مورد مطالعه قرارداد. با نگاهی بسیار مجمل به بخش بخش مطالعات بین الملل سند چشم انداز حمل و نقل ریلی ۱۴۰۴ بازار بکر و سرشار از تقاضای کشورهای منطقه نمایان می شود. در این بخش از سند، ارزش پروژه های طرحهای توسعه خدمات شبکه تا سال ۲۰۲۰ تعدادی کشور از میان کشورهای خاور میانه، منجر به اعداد زیر گردید:

- (a) ترکیه: ۱۱.۵۶۰ میلیارد دلار
- (b) گرجستان: ۹۱۵ میلیون دلار
- (c) قزاقستان: ۳.۷۴۹ میلیارد دلار
- (d) تاجیکستان: ۳۳۳.۴ میلیون دلار
- (e) ازبکستان: ۲.۴۷۹ میلیارد دلار
- (f) قرقیزستان: ۲۹۰ میلیون دلار
- (g) ایران: (تا انتهای سال ۱۳۹۳) ۱۲.۶ میلیارد دلار

جمع کل: ۳۱.۹۲۷ میلیارد دلار

لازم به ذکر است ارقام فوق تنها مربوط به بخش خدمات شبکه بوده و ارزش دلاری بخش ناوگان مورد نیاز بسیار فراتر از این رقم خواهد بود. علاوه بر این، رقم ذکر شده تنها مربوط به ۷ کشور بالا بوده و پروژه های بسیاری از کشورهای کم چگال منطقه مانند افغانستان و کشورهای عربی نیز به این تقاضا افزوده خواهند شد.

از سوی دیگر ارزش دلاری کریدورهای بین المللی خاور میانه (مثل خط ابریشم آهنی) در حدود ۱۹.۶ میلیارد دلار برآورد می شود که به رقم فوق افزوده می شود. نتیجتاً تا اینجای کار یک بازار ۵۱.۵ میلیارد دلاری فقط در بحث خدمات شبکه وجود دارد که خود رقم بزرگیست. چنانچه به رقم فوق، هزینه ساخت ناوگان را نیز اضافه کنیم به صورت تخمینی با بازاری معادل ۸۵ الی ۱۰۰ میلیارد دلار روبرو هستیم.

اما کار بدینجا ختم نمیشود. آنچه تا کنون به عنوان تقاضا مطرح شد، تنها میزان تقاضای اعلام شده کشورهای منطقه برای بخش ریلی بود. اما حقایق تلخ دیگری نیز وجود دارد که کمتر در مورد آنها صحبت می شود. حقایقی

که بسیاری از کشورهای غایب لیست ذکر شده تقاضا را به آن خواهد افزود. بالغ بر ۷۰٪ از انرژی مصرفی جهانی در حمل و نقل مصرف می شود. از کل انرژی مصرفی جهانی، ۲۵٪ آن را کشور ایالات متحده مصرفی می کند که درصد اعظم آن صرف سوخت ماشینها می شود. هر چند ورشکستگی اخیر دیترویت (GM و CHRYSLER) نشان دهنده عمق بحران انرژی بود، اما جهت کاهش وابستگی این کشور به انرژی، اوباما دستور افزایش صنعت حمل و نقل ریلی مسافری در این کشور را داده است. غالب مطلعین صنعت نفت و انرژی بر این اعتقادند که کشورهای عضو اوپک، میزان ذخایر خود را به مراتب بیشتر از میزان ذخایر واقعی خود را بیان می کنند. این کشورها صرفاً به فکر بوجه امروزشان هستند و کمتر به فردا فکر می کنند. یعنی اینکه بحران انرژی واقعاً جدیست. با رشد بسیار سریع تابع مصرف انرژی، چنانچه از همین امروز با معجزه هم که شده، تمامی خودروهای موجود را هیبریدی کنیم، بدلیل رشد شدید تابع مصرف انرژی (در بخش مواد پتروشیمی و مصرف انرژی در صنعت) ظرف مدت کوتاهی مجدداً تقاضا بر عرضه پیشی خواهد گرفت و بحران آغاز خواهد شد.

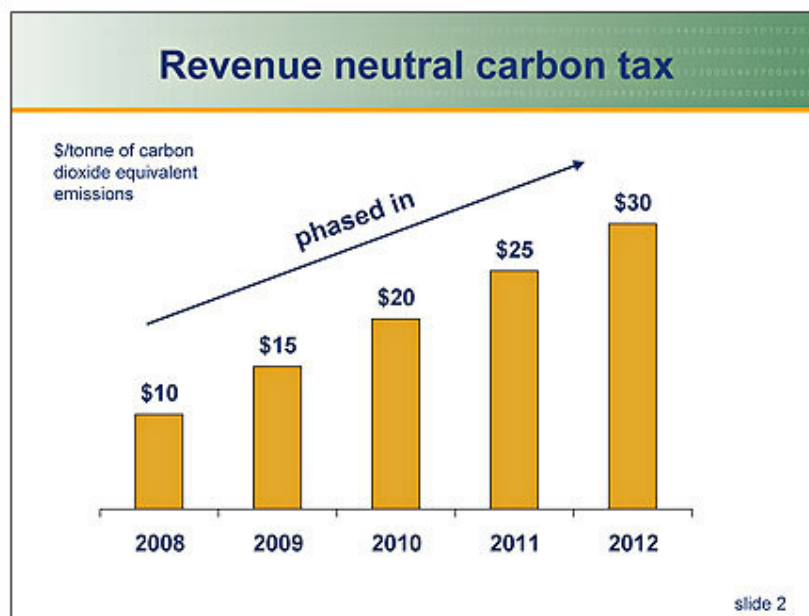
پیمان کیوتو نیز در این زمینه نقش حساسی ایفا می کند. پیمانی است بین المللی به منظور کاهش صدور گازهای گلخانه‌ای، که عامل اصلی گرمایش زمین در دهه‌های اخیر محسوب می شوند. این پیمان که پیمان نامه ریو را تکمیل و ترمیم می کند در چارچوب سازمان ملل متحد شکل گرفت. طی سالهای اخیر با افزایش گازهای گلخانه‌ای نظیر متان، دی اکسید کربن، بخار آب و اکسید نیتروژن در جو زمین، دمای کره در حال افزایش می باشد که این امر باعث ایجاد تغییرات ناخوشایند در محیط زیست خواهد شد. از این رو در سال ۱۹۹۷ طی پیمانی معروف به کیوتو کشورهای صنعتی متعهد شدند که ظرف ده سال آینده میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای خود را ۵٪ کاهش دهند و به کشورهای در حال توسعه کمک‌های مالی برای افزایش ضریب نفوذ استفاده از انرژی‌های تجدید پذیر نظیر انرژی خورشیدی و بادی، اعطا نمایند. با توجه به پیمان کیوتو و تعهد جامعه جهانی به مالیات کربن (شکل ۲) تولیدی توسط کشورها، الکتریسیته یک ارزش پنهان دیگر را هم درون خود دارد و آن پائین بودن میزان تولید دی اکسید کربن و گازهای گلخانه‌ای و در نتیجه پائین تر بودن مالیات تولید کربن بازا واحد انرژی در مقایسه با دیگر حامل های انرژی است ۱۰. بر طبق پیمان کیوتو به منظور جلوگیری از گرمایش زمین، در آینده ای نزدیک مالیات تولید سوخته‌های فسیلی به شدت افزایش خواهد یافت و مطابق پیش بینی بدلیل مالیات کربن، تقاضا برای سوخته‌های پاک مثل گاز طبیعی آنقدر افزایش پیدا خواهد کرد که قیمت هر ۱ میلیون BTU گاز طبیعی، ۲ برابر هر ۱ میلیون BTU نفت خواهد گردید.

چنانچه حقایق تلخ بالا را بر میزان مصرف انرژی خاورمیانه تعمیم دهیم، فاجعه به مراتب گسترده تر خواهد شد. بحران انرژی کشورهایی از منطقه را که حتی تا امروز به فکر ریلی کردن حمل و نقل خود نیافتاده اند، در آینده نزدیک آنها را به این امر مجبور خواهد کرد. حتی در بخش خطوط ریلی احداث شده با تقاضای بالایی برای برقی کردن خطوط مواجه خواهیم شد. میزان کل خطوط راه آهن احداث شده در میان کشورهای منطقه (مطابق سند چشم انداز) در حدود ۵۳۹۵۸ کیلو متر می باشد که ۸۶٪ آن غیر برقی و ۱۴٪ آن برقی می باشد. درصد قابل ملاحظه ای از این ۸۶٪ متعلق به کشورهای پاکستان، مصر و ترکیه می باشد که عموماً عاری از منابع انرژی می باشند. مسلماً این مساله باعث ایجاد فشار بر کشورهای ذکر شده در جهت برقی کردن خطوط خواهد شد که بر مبلغ کل تقاضای ریلی خواهد افزود.

افزایش تقاضا مبدل به افزایش تیراژ تولیدی خواهد گردید که خود باعث کاهش شدید قیمت تولیدی می گردد. در صنعت خودرو سازی، وجود قطعه سازانی که بتوانند اکثریت قطعات را تولید کنند یک کشور را در زمره تولید کنندگان خودرو قرار می دهد. و برای یک قطعه ساز، سفارشی بالای ۱۰۰/۰۰۰ قطعه می تواند وی را ترغیب به

۱۰. نصرت الله سیفی، سایت ادیا

سرمایه گذاری و ایجاد پروسه قطعه بگرداند. نتیجتاً چنانچه به تقاضای بسیار عظیم سطح منطقه بنگریم و فقط به تقاضای داخلی توجه نکنیم، پتانسیل تولید ناوگان و شبکه در حد قطعه در داخل کشور مان وجود دارد.



شکل (۲)

۴- راهکار

کوتاه سخن آنکه در بازار صنعت ریلی خاورمیانه بالغ بر ۱۰۰ میلیارد دلار تقاضا در بخش صنعت ریلی وجود دارد. بدلیل موقعیت استراتژیک، نیروی تحصیل کرده فراوان، انرژی ارزان و ... کشورمان پتانسیل مناسبی برای جذب درصد قابل ملاحظه ای از رقم فوق را دارد. علاوه بر آن، چنین تقاضایی، به صرفه بودن سفارش قطعات به صنعتگران داخلی را موجب می شود که خود می توان باعث کاهش قیمت تمام شده باشد.

اما چگونه در این بازار رسوخ کنیم. چگونه شرکای مناسب را پیدا کنیم. با چه برنامه زمانی فعالیتهای خود را گسترش دهیم. منابع مالی مورد نیاز را چگونه تامین کنیم.

واقعیت اینست که پاسخ به سوالات فوق و سوالات مشابه آن از وظایف یک تیم مطالعات اقتصادی مجرب و استراتژیست بین المللی بر می آید. البته پس از آن ایرانیزه کردن استراتژی و کنترل مداوم آن نیز از شروط اصلی موفقیت به شمار می رود (پایبندی به استراتژی به مراتب سخت تر از تدوین آن است).

پیشنهاد می گردد که صندوقی متشکل از نهادهای دولتی متولی امر و نهادهای خصوصی فعال در زمینه خدمات ریلی تشکیل شود و صندوق ذکر شده متولی:

- بیان سیاستها به مشاور بین المللی
- دریافت سهم اعضا جهت پرداخت به مشاور
- ایرانیزه کردن استراتژی و کنترل آن

باشد.

بررسیها نشان می دهد که استخدام مشاور و استراتژیستی در حد و توان یاد شده، مبلغی در حدود ۵۰ میلیون دلار را می طلبد.

نتیجه گیری

ما در کشوری زندگی می کنیم که موقعیتها و پتانسیلها بی شماری در آن وجود دارد. سرمایه اجتماعی جوان فعال، نیروی تحصیل کرده فراوان و ارزان(به نسبت اروپا)، انرژی ارزان، وجود زیرساختهای مناسب(به نسبت منطقه) و... که موقعیتهای بی شماری برای این مملکت بوجود می آورد. در سطح منطقه تقاضای بسیار بالایی در بازار ریلی وجود دارد که یک بازیگر اصلی می خواهد. چرا این بازیگر ما نیاشیم. هر چند صنعت کشورمان در حال حاضر از بیماریهای مختلفی رنج می برد، اما وجود این تقاضای بین المللی در صورت وجود استراتژی مناسب می تواند بسیاری از سرمایه گزاران را وسوسه کند. بحران انرژی و مالیات کربن نیز به صورت جداگانه تقاضای دیگری را در بخش برقی کردن و بازسازی راه آهنهای فرسوده سطح منطقه ایجاد خواهد کرد. در صورت ایجاد یک صندوق، جهت استخدام مشاوران بین المللی و داشتن استراتژی مناسب می توانیم درصد مناسبی از این بازار را تصاحب کنیم.

مراجع

۱. سایت ویکی پدیا: تاریخچه حمل و نقل ریلی
۲. مبانی تجارت کالا، اثر دکتر امیرعباس کنی
۳. عملیات متداول در بازارهای پولی و بانکی، دکتر حبیب الله محمدی و دکتر سید کامبیز سیدان
۴. سند چشم انداز حمل و نقل ریلی ۱۴۰۴
۵. A CRUDE AWAKENING/ THE OIL CRASH
۶. بدون استراتژی گاز نعمت نیست، سایت ادیا، نصرت الله سیفی ۱۳۸۸/۰۱/۲۵