

۲	سرمقاله
۴	دولت به خودش هم ضربه می‌زند
۱۲	ضرورت توجه به سازوکارهای بازار
۱۵	کارپایه‌ی مشترک لکوموتیو
۱۷	حماسه اقتصادی در بهره‌برداری حمل‌ونقل ریلی
۲۰	۲۵ درصد لکوموتیوها از چرخه بهره‌برداری خارج شدند
۲۲	فروش بلیت اینترنتی با قطارهای جویبار
۲۶	با این سیاست‌ها منابع‌مان را آتش می‌زنیم!
۳۱	نگاه وزارت راه و شهرسازی به شبکه ریلی باید عوض شود
۳۴	ضرورت طراحی مدل قیمت‌گذاری بلیت قطارهای مسافری
۳۷	دولت باید از رقابت با بخش خصوصی دست بردارد
۳۸	انقلاب ریلی نسل ۴
۴۰	مرگ ریل نزدیک است!
۴۳	تازه‌های ریلی
۴۶	راه‌نما



طرح روی جلد: علیرضا کریمی مقدم



نمای حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: شهریور ماه ۱۳۹۲ شماره ۶

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

همکاران تحریریه:

شکوفه احمدی، عباس زندباف، مجید بابایی،

ناصر فرجی، بهروز غروی، عباس قربانعلی بیک،

سیدمرتضی ناصریان، عبدالله فروزش،

علیرضا علی سلیمانی،

گرافیک و صفحه‌آرایی:

وحید وقفی‌محبی

طرح روی جلد:

علیرضا کریمی مقدم

آتلیه گرافیک:

آزاده ذرقانی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: مهتاب

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا طوسی -

پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۹۱۲۶۵۲-۰۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

دوماهنامه «ندای حمل‌ونقل ریلی» آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و مقالات صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است.

دوماهنامه «ندای حمل‌ونقل ریلی» در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است. مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.



ناشر: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر ترابز

(ناشر ماهنامه صنعت حمل‌ونقل و ماهنامه سفر)

ضرورت استقرار نظام مستقل تنظیم مقررات ریلی به منظور حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

محمد سعید نژاد

رئیس هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های

حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

یکی از محوری‌ترین برنامه‌های وزیر محترم راه و شهرسازی که در زمان معرفی به مجلس شورای اسلامی ارائه شده است استقرار نظام مستقل تنظیم مقررات ریلی به منظور حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی جهت دسترسی مطمئن به شبکه، تنظیم رژیم حقوقی مسئولیت‌ها و قیمت‌گذاری منصفانه خدمات بود. این برنامه که ضرورت اجرای آن در زمان و شرایط کنونی بیشتر از هر زمان دیگری احساس می‌شود می‌تواند باز تعریفی از نقش و جایگاه بخش خصوصی ریلی در عرضه خدمات به ذی‌نفعان، مشتریان و مردم ارائه دهد.

ایجاد این نظام در دوره‌ای که بخش خصوصی ریلی مراحل رشد اولیه خود را طی می‌کند از اهمیت و حساسیت ویژه‌ای برخوردار است. نگاهی به روابط بخش خصوصی و بخش‌های مختلف دولتی در حمل و نقل ریلی به ویژه شرکت راه آهن ج.ا.ا در یک دهه گذشته نشان‌دهنده فراز و نشیبی است که این مجموعه جوان طی کرده است و باعث امیدها و یاس‌های زیادی شده است و به دنبال آن تمایل و گریز سرمایه‌گذاران و موسسات و نهادهای مالی و سرمایه‌گذاری را برای حضور در این بخش به همراه داشته است.

برنامه‌های وزیر راه و شهرسازی دولت تدبیر و امید و همچنین انتصاب مدیرعامل راه آهن ج.ا.ا بعنوان بالاترین رکن سیاست‌گذاری در حمل و نقل ریلی کشور در هفته گذشته، موجب امیدواری‌هایی در دست اندرکاران بخش خصوصی حمل و نقل ریلی کشور شده است و به نظر می‌رسد چنانچه تصمیمات و اقدامات ماه‌های آتی نیز درستی جهت این انتظارات و امیدها را تایید کند باید شاهد ورود و استقبال سرمایه‌گذاران جدیدی در بخش حمل و نقل ریلی کشور بود.

دهه گذشته را باید دوران تولد و شکل‌گیری بخش خصوصی نامید، با نگاهی به این دوره و با استفاده از تجارب آن و همچنین اتفاقاتی که در خصوصی‌سازی راه آهن‌های دنیا افتاده است و مطالعاتی که در زمینه ایجاد نهاد مستقل تنظیم مقررات ریلی در مرکز تحقیقات وزارت راه صورت گرفته است می‌توان این امیدها را در یک چهارچوب منطقی سازماندهی نمود. سازمان و نهادی که به دور از آمد و رفت مدیران دستگاه‌ها و سازمان‌ها بتواند شرایط حداقلی را برای استقرار و دوام فعالیت بخش خصوصی و تضمینی برای سرمایه‌گذاران به صورت پایدار ایجاد نماید.

به نظر این نگارنده، انداختن صد در صد بار مسئولیت موفقیت‌ها و شکست‌ها بر دوش مدیران گذشته نمی‌تواند نگاهی جامع، دقیق و حتی منصفانه باشد. مجموعه عوامل بیرونی و درونی و همچنین سازماندهی و حوزه اختیارات و مسئولیت‌ها در ایجاد شرایط گذشته و آینده نقشی فراتر از نقش مدیران و افراد دارد. این ادعا به مفهوم عدم تأثیر مدیران در شکل‌گیری شرایط موجود نیست و تصویرهای متفاوتی که از مدیران در ذهن ذی‌نفعان شکل گرفته است بعضاً در شرایط

بیرونی و درونی یکسانی بوده است و این به معنی نقش آفرینی متفاوت هر کدام از آن ها است. مدیرانی که در یک شرایط یکسان عملکردهای متفاوت داشته و تصویری مختلف در ذهن ناظران بیرونی ایجاد کرده اند. در دوره ای از مدیریت تقاضاهای متعدد و متراکمی برای سرمایه گذاری وجود دارد و دولت مجبور می شود برای مدیریت بازار عرضه و تقاضا سرمایه گذاری ها را محدود و مقید به شرایط سختی کند و در دوره ای سرمایه گذاران فراری می شوند و برای بازگرداندن آن ها باید مشوق های مختلف ارائه کرد. در بخش ریلی هنوز اتهامات زیادی برای سرمایه گذاری بخش خصوصی وجود دارد به ویژه سرمایه گذاری در خطوط ریلی و بخش های زیر بنایی و با بازده طولانی تر باید چاره ای جدی اندیشید. منابع مالی سرگردان و آماده ارائه در بخش های مختلف اقتصادی و حمل و نقل ریلی به وفور وجود دارند. اما نگاهی به گذشته و نوساناتی که در دوره های قبلی وجود داشته است باعث شده حتی معتقد ترین افراد به توسعه حمل و نقل ریلی را در تصمیم گیری برای سرمایه گذاری در این بخش دچار تردید کند. سوال های اساسی این است که اولاً چرا فرایند تصمیم سازی و تصمیم گیری در یک بخش مهم اقتصادی و زیربنایی باید تا این حد تابع نظرات و دیدگاه های یک یا چند نفر باشد. دیدگاه هایی که می تواند متفاوت و بعضاً مخالف و متضاد هم باشند. ثانیاً در چنین شرایط ناپایداری آیا می توان تضمین کافی به سرمایه گذاران برای ورود به این بازار را داد؟ آیا سرمایه گذاران می توانند با امیدهایی که در یک دوره کوتاه به وجود می آید بدون توجه و سوال نسبت به تضمین ادامه این شرایط امیدوار کننده سرمایه گذاری های بلند مدت را در این بخش ها مورد توجه قرار دهند؟ ثالثاً برای ایجاد شرایط با ثبات تصمیم گیری چه باید کرد؟

به نظر می رسد یکی از راهکارهای متداول در بازارهای رقابتی ایجاد نهاد تنظیم کننده روابط و مقررات با حضور تمامی ذی نفعان است. در حمل و نقل ریلی دولت به عنوان سیاست گذار (REGULATOR) و سرمایه گذاران بخش خصوصی و ارائه کنندگان خدمات و مصرف کنندگان نهایی شامل صاحبان کالا و مسافرین از جمله این ذی نفعان هستند، و تصمیم گیری هایی که جنبه عمومی دارد و آثار و تبعات آن به این ذی نفعان بر می گردد باید در چنین نهادی مورد ارزیابی، بررسی و تصمیم گیری قرار گیرد.

انتصاب شایسته جناب آقای دکتر آقایی که خود در بخش های مختلف این صنعت فعال بودند، موجب امید همه دست اندرکاران بخش شده است. این امید و آرزو با استقرار نهاد تنظیم کننده بازار در حمل و نقل ریلی و تعامل همه دست اندرکاران و ذی نفعان می تواند موجب استقبال سرمایه گذاران در بخش شود بدیهی است تحول و تغییر در روش های گذشته که مورد نقد بسیاری از فعالان بخش بوده است بخشی از انتظارات جدی از مدیریت جدید حمل و نقل ریلی کشور است. انتظاری که دور از دسترس نیست ضمن این که به دلیل تداخل مسئولیت های تصدی گری و سیاست گذاری در بخش ریلی کشور باز هم نگرانی جدی از این که تصمیمات جدید هم با نگاهی بنگاهی باشد وجود دارد و نهادی از موضع متولی بخش تصمیم گیری نکند لذا برای تداوم امید های ایجاد شده استقرار هرچه سریع تر نهاد تنظیم کننده روابط و مقررات بسیار ضروری می نماید. این نهاد باید در جایگاه و موقعیت مناسب و قدرتمند قانونی قرار داشته باشد به گونه ای که با تغییر مدیریت ها تصمیمات با چالش اساسی مواجه نشود بدیهی است استقرار این نهاد نیازمند فراهم شدن شرایط و تنظیم قانون و مقررات مورد نیاز است این فرایند نیازمند صرف وقت است و موجب طولانی شدن استقرار آن و از دست دادن فرصت های پیش رو و لکن تا آماده شدن شرایط و مصوبات قانونی مورد نیاز می توان این نهادها را در قالب یک نهاد مشورتی وزیر به مرحله اجرا در آورد و همزمان مراحل تهیه و تنظیم و تصویب قانون مورد نیاز را با مشارکت همه فعالان، نخبگان و دست اندر کاران بخش و نهاد مشورتی فراهم نمود. و این تدبیر وزیر محترم راه و شهر سازی موجب امید زیادی در بخش ریلی خواهد شد.

به سبب بی توجهی مغرط و عدم استفاده از ظرفیت‌های بالای حمل‌ونقل ریلی کشور

دولت به خودش هکم ضربه می‌زند



بر بخش ریلی و نیز برنامه‌های دولت جدید و به ویژه آقای عباس آخوندی، وزیر محترم راه و شهرسازی در ارتباط با حمل‌ونقل ریلی به عنوان موضوع اصلی جلسه مورد بررسی و بحث قرار گرفت. آقای دکتر محسن پورسیدآقای کارشناس و مهمان ویژه این جلسه به تبیین موضوعات مطرح پرداخته و به دنبال آن اعضا و فعالان بخش ریلی دیدگاه‌های خود را ارائه کردند.

هفتمین جلسه هم‌اندیشی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته شنبه مورخ ۹ شهریور با حضور اعضا و مدیران شرکت‌های انجمن صنفی حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته و دیگر صاحب‌نظران حوزه ریلی در تالار اجتماعات بنیاد مستضعفان برگزار شد. به دلیل تقارن این جلسه با آغاز به کار دولت یازدهم، بررسی عملکرد، سیاست‌ها و برنامه‌های کلان دولت و چگونگی تأثیر آن



من احتمالاً زیره به کرمان بردن است، با این حال نکته‌هایی را که فکر می‌کنم در این دولت از همان ابتدا باید به طور جدی مورد بررسی قرار گیرد و این که ممکن است بتواند تغییر و تحول جدی را در این بخش موجب شوند جمع‌آوری کرده و ارائه می‌کنم.

پیش از آن که به بحث اصلی خودم برسم، آمار و اطلاعاتی در ارتباط با وضعیت بخش ریلی، تهیه

هستند و تجربه حضور در حمل‌ونقل ریلی دولت‌های پیشین را داشته‌اند دعوت کرده‌ایم تا تجربیات و مطالعات خود را که برنامه‌های دولت فعلی نیز تمرکز دارد، تبیین و ارائه کند تا مقدمه‌ای باشد برای بحث و تبادل نظر بعدی دوستان و حضاران در جلسه.

پورسیدآقای: همه دوستان در جلسه خود در مباحث ریلی از من صاحب نظرتر هستند و گفته‌های

چنین بحث‌ها و تبادل نظرهایی می‌تواند برای بهبود سیاست‌ها و برنامه‌های دولت جدید مفید باشد. امیدواریم در جلسات بعدی بتوانیم حضور وزیر محترم راه و شهرسازی را هم در جمع خود داشته باشیم.

از آن‌جا که تمرکز این جلسه عمدتاً بر سیاست‌ها و برنامه‌های کلان دولت یازدهم در بخش ریلی است، از دکتر محسن پورسیدآقای که چهره آشنایی در بخش ریلی

در ابتدای جلسه مهندس محمد سعید نژاد، رئیس انجمن حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته ضمن خوش آمدگویی به حاضران به تشریح اهداف این جلسه پرداخت و گفت: با توجه به رویکرد عمومی دولت یازدهم و شخص وزیر محترم راه و شهرسازی به استفاده هر چه بیش تر از توانایی‌ها امکانات و نظرات بخش خصوصی و پایه‌گذاری فعالیت‌های بخش خصوصی در حوزه‌های مختلف



ریلی اما، راه‌آهن زندگی خودش و حقوق هزاران کارمندش را تماماً بنا گذاشته بر پولی که از شرکت‌های خصوصی می‌گیرد، به ویژه از بخش باری.

این چرخه باعث شده که سود در بخش ریلی در شرکت‌های خصوصی ایجاد نشود یا اگر هم ایجاد شده آن‌قدر نبوده که قدرت بازدهی و توسعه خودش را ایجاد کند، تبدیل به سرمایه‌گذاری‌های جدید شده و خود را رونق ببخشد. بلکه سود در شرکت‌های خصوصی ریلی پایین و فقط در این حد بوده است که گذران زندگی و هزینه‌های خود باشد. چه بسا مدیران این شرکت‌ها اگر همان سرمایه‌شان را از ابتدا در بانک گذاشته بودند سود بیش‌تری حاصل‌شان می‌شد. در نتیجه این سامانه چرخه زایش و توسعه مانند بخش جاده ندارد.

در نتیجه اگر می‌خواهیم بخش ریلی رشد دائم و مناسب داشته باشد چه در بخش مسافر چه در بخش بار، باید نظام و چرخه سوددهی در شرکت‌ها طوری تعریف شود که بسته به بهره‌وری و مدیریت آن‌ها

و از نظر تناژ ۸,۵ درصد کل است که سهم بسیار پایینی است. این در حالی است که سهم بخش جاده‌ای در حمل بار به طور مداوم در حال افزایش است.

اگر به سراغ دلایل و ریشه‌یابی این قضیه برویم، می‌بینیم در بخش جاده‌ای، صد در صد حمل‌ونقل جاده‌ای دست شرکت‌های خصوصی است و دولت هیچ نقش جدی، حتی در حد سیاست‌گذاری هم - به این معنی که بگوید مثلاً چه بارهایی برود یا نرود - در جاده ندارد. و عملاً فقط بستر را آماده می‌کند، به این معنا که جاده‌ها را می‌سازد یا پلیس راه را مستقر می‌کند و این خود بخش خصوصی است که بر مبنای سودی که حمل هر کالا برایش دارد تشخیص می‌دهد آیا سرمایه‌گذاری کند یا در چه زمینه‌ای سرمایه‌گذاری کند. از همین روست که در بخش جاده‌ای شاهد چرخه‌ی دائمی رشد هستیم.

شرکت‌ها دائماً وسایل نقلیه اضافه می‌کنند و با سود بیشتر باز خود را توسعه می‌دهند و این چرخه دائماً خودش را تقویت می‌کند. در بخش

در تعداد مسافران ریلی شد. در بخش بار هم در سال ۸۳ حرکتی را در جهت واگذاری واگن‌ها و خصوصی‌سازی شاهد بودیم که باعث رشد در ناوگان شد ولی چون عملاً پس از آن هیچ تغییر دیگری در راه‌آهن صورت نگرفت، رشد متوقف شد و ثابت ماند.

برعکس ریل، در بخش حمل بار جاده‌ای، در طی ۱۵ ساله گذشته یکسره رشد بار داشته‌ایم و هیچ توقف جدی هم در آن نمی‌بینیم. در واقع به نظر می‌رسد سازوکاری در بخش جاده‌ای عمل می‌کند که فارغ از بحث اشخاص و این‌که چه شخصی آن‌جا متولی است رشد مداوم در این بخش ایجاد شده است.

حال همه بحث امروز این است که این سازوکار چیست و چگونه می‌توان آن را در بخش ریلی هم ایجاد کرد تا این بخش بتواند فارغ از آمدن و رفتن اشخاص حمل‌ونقل ریلی نیز رشد مداوم را تجربه کند؟

بر اساس آمار، حدود یک سوم کل حمل‌ونقل مسافری کشور توسط ریل حمل می‌شود و در بخش بار این سهم ۱۰,۵ درصد کل حمل بار کشور

کرده‌ام، که به اختصار آن‌ها را مرور خواهیم کرد:

بر اساس آمار سال‌های اخیر، در عملکرد بخش ریلی، از ده سال گذشته شاهد رشد خیلی خوب جهشی در بخش مسافری ریلی بوده‌ایم، چه در میانگین ناوگانی که وارد شبکه شده چه از نظر نفر-کیلومتر و چه در تعداد مسافر. این رشد تا سال ۸۸ ادامه داشته و پس از آن ثابت مانده است. در بخش حمل بار هم افزایش قابل توجهی در تعداد واگن‌ها بین سال‌های ۸۳ تا ۸۵ را شاهد بوده‌ایم، که به دنبال آن میزان عملکرد بر حسب تن-کیلومتر هم رشدی را در همان دوران پیدا کرده است.

اما از سال ۸۵ به این سو هم نه تعداد واگن‌ها رشد کرده و نه عملکرد راه‌آهن رشدی داشته است. تغییرات این چینی معمولاً بازتاب‌دهنده تغییرات سامانه‌ای در راه‌آهن و سیاست‌ها و برنامه‌های آن است که همه از آن مطلع هستیم، از جمله مثلاً تشکیل شرکت رجا در بخش مسافری - که دیدیم تغییر رویکردها و سیاست‌های آن باعث رشد خوبی

سودهای خوبی در آن جا ایجاد شده و سرمایه‌گذاری‌های جدید و رشد در آن شرکت‌ها را موجب شود. در صورتی که متأسفانه بر اساس گزارش‌هایی که من گرفته‌ام در ۴-۵ سال گذشته هیچ شرکت ریلی به ظرفیت‌های خودش به صورت جدی اضافه نکرده است. از طرفی خود شرکت راه‌آهن هم دارای مشکلات است، تمام زندگی‌اش بسته به پولی است که از جیب شرکت‌های خصوصی بیرون بیاید، اگر هم منبع مالی برای

کرد و شکست؟ در این زمینه به تازگی همراه با شرکت مینا طرحی را در مورد نیروگاه‌ها به مجلس پیشنهاد داده بودیم که مصوبه خوبی در قانون بودجه بر اساس آن تصویب شد. این طرح می‌تواند در بخش ریلی هم به کار برده شده و مفید واقع شود. ماحصل پیشنهاد هم این بود که نیروگاه‌های زیادی در کشور هستند که گازی هستند و از طریق دو توربین گازی، برق تولید می‌کنند، گاز خروجی این‌ها با حرارت زیادی

امسال ارائه و تصویب شد هر شرکتی برود و به هزینه و سرمایه‌گذاری خودش یک توربین بخار به توربین‌های گازی خودش اضافه کند، دولت صرفه‌جویی سوخت ناشی از نصب این توربین‌ها را محاسبه کرده و تا ۵ سال به آن شرکت پرداخت می‌کند. که با صرفه‌جویی پرداخت شده، شرکت‌ها می‌توانند حداکثر ظرف دو تا سه سال پول سرمایه خود را برگردانده و دو سال هم سود بیش تر برای شان حاصل شود. خوشبختانه این پیشنهاد منطقی هم در مجلس و

حالا یا سازمان راه‌آهن این پول را بگیرد و ۵۵ درصد حق دسترسی را لغو کند و یا پول مستقیماً به شرکت‌های خصوصی ریلی داده شود. هر دو راه به نفع بخش است. همین سود می‌تواند تبدیل شود به سرمایه‌گذاری‌های جدید و توسعه بیش تر بخش ریلی. حتی شرکت خصوصی چون شما ممکن است اگر ببینند به سودشان است بروند دنبال توسعه خطوط و این که گلوگاه‌های خطوط را برطرف کنند و این سرمایه‌گذاری‌ها را انجام دهند.



ادامه حیات خود نداشته باشد قادر نخواهد بود خدماتی به شرکت‌های خصوصی بدهد. در نتیجه وضعیتی که به وجود آمده این است که راه‌آهن برای ادامه حیات خود سود شرکت‌های خصوصی ریلی را می‌گیرد، شرکت‌های خصوصی ریلی هم به همین دلیل ضعیف شده‌اند و نمی‌توانند رشد کنند، در نتیجه خود راه‌آهن هم نمی‌تواند رشد کند. خلاصه همه با هم در این منجلا ب ضرر گرفتار مانده‌اند. حال چگونه می‌شود این حلقه گرفتاری را برطرف

خارج شده و از بین می‌رود. از طرف دیگر توربین‌های بخاری وجود دارند که می‌توانند به راحتی به این دو توربین گازی اضافه شده و با استفاده از گاز خروجی دو توربین گازی، بخار و سپس برق تولید کنند. سال‌ها بود در کشور ما این توربین‌های گازی کار می‌کردند و میزان زیادی سوخت به هدر می‌دادند ولی هیچ‌کس به این فکر نمی‌افتاد و به خودش زحمت نمی‌داد که برود و از این توربین‌ها برای جلوگیری از هدررفت سوخت استفاده کند. ولی بر اساس طرحی که

هم دولت جا افتاد که اگر کسی در جهت صرفه‌جویی در سوخت کشور سرمایه‌گذاری کرده است باید معادل ارزش سوخت مصرفی صرفه‌جویی شده را به قیمت فوب سوخت در خلیج فارس از دولت دریافت کند. همین را در بخش ریلی هم می‌توانیم پیاده کنیم. بر اساس آن هر میزان صرفه‌جویی سوخت حاصل از جابه‌جایی بار برحسب تن-کیلومتر یا مسافر در بخش ریلی به خود بخش ریلی بازگردانده شود.

با این دید، ادامه گزارش من بیش تر بر این موضوع تمرکز دارد که محاسبه کنم واقعا صرفه‌جویی سوخت حاصل از بخش ریلی چقدر است که جمع‌بندی و اعداد و ارقام آن را در این جا می‌آورم. بر اساس آخرین آمارهایی که توانستم به دست آورم، حمل و نقل جاده‌ای، فقط در بخش گازوئیل، در سال ۸۸ معادل ۱۱۲ میلیون بشکه معادل نفت خام استفاده کرده است. در حالی که در بخش ریلی این مصرف معادل ۲ میلیون بشکه بوده

است.

آمار را بر اساس تن کیلومتر و نفر کیلومتر وقتی کنار هم می‌گذاریم می‌بینیم با این که جاده مجموعاً ۶ برابر راه‌آهن بار و مسافر جابه‌جا کرده است ولی میزان سوختی که مصرف کرده یا می‌کند ۵۶ برابر ریل است. پس بر اساس این آمار می‌توان گفت در مجموع جاده ۹ برابر بخش ریلی سوخت مصرف می‌کند. البته احتمالاً به دلایلی در واقعیت کمی کمتر از ۹ است. بر اساس آمار دیگری که محاسبه کرده‌ایم به طور متوسط حمل هر ۱۰۰۰ تن-کیلومتر بار در بخش جاده ۶۶٫۸۸ لیتر سوخت مصرف می‌کند ولی در بخش ریلی ۹٫۹ لیتر سوخت مصرف می‌کند که این عملاً یعنی جاده ۷ برابر ریل سوخت مصرف می‌کند (کمی کم تر از ۹ لیتر). در حمل مسافر هم، بر اساس آمار در هر ۱۰۰۰ تن کیلومتر ۱۳٫۵ لیتر در بخش جاده و حدود ۷ لیتر در بخش ریلی سوخت مصرف می‌شود و نسبت یک به دو است.

اگر این تفاوت بین ۹٫۹ تا ۶۶٫۸ لیتر مصرف سوخت را بخواهیم به عدد و رقم بر حسب قیمت گازوئیل به قیمت فوب خلیج فارس، یعنی یک دلار- با دلار دولتی ۲۵۰۰ تومانی- حساب کنیم بدین معناست که به ازای هر تن-کیلومتر بار، ۱۴۲ تومان حاصل صرفه جویی سوخت در بخش ریلی خواهد بود. یعنی ۱۴۲ تومان صرفه جویی در واردات گازوئیل. و ۱۴۲ تومان بیش تر در جیب دولت. نکته ظریف ماجرا این جاست که، شرکت نفت دارد الان دقیقاً این پول را می‌دهد و گازوئیل می‌خرد ولی سوخت خود را با کامیون حمل می‌کند! یا می‌آید برای ۴ تومان تعرفه در راه آهن چانه می‌زند و دعوا می‌کند، که چرا تعرفه‌ها را بالا برده اید. به بیانی دولت با عدم استفاده از بخش ریلی دارد به خودش ضربه می‌زند. در بخش مسافری هم ۱۶ تومان صرفه جویی در سوخت ایجاد می‌شود.

در سال ۹۰ که عملکرد راه آهن را

درج کردم به عددهای جالبی رسیدم از جمله این که ۳۲۹۰ میلیارد تومان صرفه جویی سوخت حاصل از حمل ریلی بار و مسافر بوده است. تازه این رقم فقط بازتاب دهنده صرفه جویی در هزینه‌های مصرف سوخت است فارغ از احتساب هزینه‌های دیگری همچون تصادفات جاده ای، آلاینده‌گی، تولید گازهای گل خانه ای و ...

اگر هزینه احداث هر یک کیلومتر خط آهن را دو میلیارد تومان در نظر بگیریم، اگر یک خط آهن جدید بکشیم که فقط ۱٫۴ میلیون تن-کیلومتر کالا طی ده سال از آن عبور کند این خط می‌تواند در طول ده سال پول خود را در آورد و پس از آن هم فقط سود خالص خواهد بود.

خلاصه اگر بشود دولت را قانع کرد که در ازای جابه جایی آن ۱۴۲ تومان پول صرفه جویی سوخت را به بخش ریلی برگرداند، بخش ریلی ظرف کم تر از ۵-۶ سال می‌تواند به همه آن اهداف سهم ۳۰ درصدی در حمل بار رسیده و بتواند با بخش جاده رقابت کند. معنای آن هم این نیست که همه پول قرار است سود شود برای شرکت‌ها، چون رقابت وجود دارد و بخشی از سود هم تخفیف می‌شود به صاحبان بار. بخش ریل هم قدرت رقابت با جاده را پیدا می‌کند.

همه این‌ها منوط به این است که شرکت نفت بپذیرد عین همین قانونی را که در نیروگاه‌ها تصویب کرده است در بخش حمل‌ونقل هم پیاده کند و مجلس و دولت هم بپذیرند که پول صرفه جویی حاصل از سوخت را به شرکت‌هایی که دارند این صرفه جویی را انجام می‌دهند بپردازند.

در ادامه اعضای انجمن داوطلبانه به بیان دیدگاه‌های خود در ارتباط با موضوع پرداختند:

آقای محمد سعیدنژاد، رییس انجمن، گفت: من هم در ادامه و تکمیل سخنان دکتر آقایی به نکته‌هایی در برنامه آقای آخوندی اشاره می‌کنم تا موضوع "بحث

سیاست‌های دولت یازدهم در ارتباط با بخش ریلی" بازتر شده و دوستان دیگر در انجمن در هنگام بیان دیدگاه‌های خود این مباحث را مدنظر داشته باشند.

وی ادامه داد: حمایت از فعالان بخش حمل‌ونقل در دسترسی به منابع پولی به منظور نوسازی ناوگان و دست یابی به فناوری‌های نوین، شناسایی فرصت‌های سرمایه گذاری مبتنی بر روش برد-برد و تامین روش مشارکت عمومی و خصوصی از مهم ترین نکته‌های بیان شده در برنامه وزیر راه جدید است. در بخش حمل‌ونقل ریلی به استفاده از این روش بسیار نیازمندیم تا بتوانیم فعالیت‌های خود را توسعه دهیم. وی افزود: در یک بند از برنامه هم بر اهمیت توسعه ریل در توسعه صنعتی اشاره شده، که به نظر من تاثیر توسعه ریل حتی از این هم فراتر و مسئله ای ملی است و اگر بتوانیم صحبتی با جناب آقای وزیر داشته باشیم باید بر این مزایا تاکید کنیم و بخواهیم که موضوع توسعه حمل‌ونقل ریلی به عنوان اولویت در برنامه‌های ایشان لحاظ شود.

موضوع دیگری که بسیار اهمیت دارد بند مربوط به استقرار نظام مستقل تنظیم مقررات ریلی به منظور حمایت از سرمایه گذاری بخش خصوصی جهت دسترسی مطمئن به شبکه ریلی، تنظیم رژیم حقوقی مسئولیت‌ها، و قیمت گذاری منصفانه خدمات است. در واقع، به نظرم بحث ایجاد نهاد مستقل برای تنظیم مقررات، اقدامی است که به شدت به آن نیازمندیم و در قانون برنامه هم به آن اشاره شده است. در برنامه وزیر هم خوش بختانه به آن اشاره شده و خوب است که در این فرصت به نحوی آن را پی گیری کرده و به جایی برسیم. چون واقعیت این است که جدای از بحث رقابت جاده و ریل که دکتر آقایی بسیار کامل به آن اشاره کردند، متأسفانه در شرایطی قرار گرفته ایم که نهاد حاکمیتی و تنظیم کننده مقررات در

بخش ریلی، یعنی سازمان راه آهن، خودش وظایف تصدی گری را هم برعهده دارد، و این تداخل بین وظایف حاکمیتی و تصدی گری باعث شده است که منافع دست دست‌اندرکاران خصوصی این بخش به طور جدی مورد توجه قرار نگیرد.

مثلاً در همین بحث حق دسترسی، الان در بخش ریلی باری تقریباً ۵۷ درصد است، این عدد در مقایسه با جاده، که در آن تنها ۳ درصد بارنامه به عوارض تخصیص می‌یابد، حدود ۱۹ برابر است و این نشان دهنده عدم تناسب در سیاست گذاری و قیمت گذاری است. زیرا معمولاً کسی که مسئولیت تصدی گری برعهده می‌گیرد برای تامین نیازهای خودش مجبور است که از این روش‌ها استفاده کند. در نتیجه اولاً قدرت رقابت در کل این بخش پایین می‌آید و ثانیاً سرمایه‌گذاری که در بخش ریلی سرمایه‌گذاری می‌کنند از بازگشت مناسب سرمایه‌ای برخوردار نخواهند شد.

آقای حشمتی گفت: سیاست‌های فعلی راه آهن، شرکت‌های خصوصی ریلی را اگر به نابودی نکشاند بسیار ضعیف کرده است. به عنوان مثال، در حوادث ریلی در حال حاضر، خیلی راحت و غیرکارشناسی می‌آیند و شرکت‌های خصوصی را در ارتباط با هر حادثه ریلی که رخ دهد ۸۰ درصد مقصر قلمداد می‌کنند. حال هرچقدر دلیل بیاوریم که سرعت ما که مثل همیشه ثابت بود و اشکال از خط ریل است فایده ندارد. با وجود همه آن حق دسترسی که برای ریل می‌گیرند، باز هم ریل شان که خراب باشد از شرکت‌های خصوصی برای تعمیرات پول می‌گیرند و جریمه می‌کنند و در کل هیچ قربانی بهتری از شرکت‌های خصوصی پیدا نکرده اند.

اگر بخواهیم بخش ریلی در جهت اهداف عالی برنامه توسعه پیدا کرده و به سوددهی برسد، باید نقش شرکت‌های ریلی، خصوصی و دولتی، در همه موارد، از جمله:

حق دسترسی، حوادث، تخلیه بار و گزینش بار، محورها و ... دوباره مورد تجزیه و تحلیل و تدوین قرار بگیرد. امیدواریم اصلاحات درون راه آهن و بخش ریلی به زودی محقق شود و بتواند بخش ریلی را به سمت شرایط مطلوب سوق دهد. باید به مقامات عالی رتبه ی جدیدی که امیدواریم دل سوز باشند و درد بخش ریلی را حس کنند بگوییم اگر واقعاً هدف تان ادامه فعالیت بخش خصوصی است این رویه درستی نیست که در جریان است و باید جلوی این وضعیت را بگیرید.

آقای قطبی گفت: دو مسئله مدنظر هست که می‌خواستم بیان کنم. یکی از مسائل مهم که مورد توجه صاحبان کالا است مسئله زمان گذر (مدت زمان رسیدن بار به مقصد)، است که باعث گریز صاحبان کالا از بخش ریلی شده است. چون در این زمینه نه راه آهن تعهدی می‌دهد نه شرکت حمل ریلی می‌تواند دقیقاً بگوید بار را چند روزه می‌تواند برساند. صاحبان کالا هم ترجیح می‌دهند که نرخ بالاتری را بپردازند ولی کالای شان به موقع و براساس برنامه به کارخانه برسد.

علاوه بر این، همان طور که خود دکتر آقایی هم اشاره کردند، در بخش جاده، چنین چیزی که دولت بخواهد از بالا دستور بدهد و تکلیف برای جاده مشخص کند وجود ندارد ولی در ریل، مثلاً من شرکت ریلی می‌روم بار می‌گیرم و تعهد می‌کنم می‌بینم آمده اند می‌گویند اولویت مثلاً با روغن نباتی است، یا مثلاً با مواد نفتی است. در این جا هم من متضرر شده ام و هم مشتری‌ها از بخش ریلی روی گردان می‌شوند.

پس مسئله رقابت فقط در قیمت حمل بار نیست، گاهی بار مشتری را با ۱۸ هزار تومان در تن ارزان تر از جاده حمل می‌کنیم، ولی جاده سه روزه رساند، و ما سی روزه رساندیم. مشتری هم دیگر با ما کار نگرفته چون نمی‌تواند کارخانه را بخواهاند به صرف این که قیمت حمل ریلی

پایین تر است. پس اگر مسائل را از جمیع جهات مورد توجه قرار بدهیم می‌بینیم چقدر مسائلی همچون تعهد و سرعت و ... در این رقابت موثرند و تفاوت ایجاد می‌کنند.

مسئله بعدی این است که درست است که شماری کارهای مثبت در سال‌های قبل در جهت توسعه راه آهن برداشته شده مانند دوخطه کردن خطوط ریل یا رفع گلوگاه‌ها، که بسیار هم لازم است، ولی می‌بینیم هنوز نهادها و امکاناتی که باید با راه آهن هماهنگ باشند نیستند، مثلاً اگر الان چهار برابر هم بار و واگن داشته باشید فایده ندارد چون جایی ندارید که بارتان را آن جا تخلیه کنید. یعنی هماهنگی در توسعه وجود نداشته و همه چیز هماهنگ با هم رشد نکرده اند.

چند وقت پیش در سفری که به شهر کوچک خارجی رفتم، ۵۰ اسکله در این شهر وجود داشت که هر ۵۰ تا مجهز به ریل و تخلیه بار ریلی بودند، بعد ما دو بندر عمده در کشور داریم، بندرعباس و بندرامام که شمار اسکله‌های مجهز به ریل شان به انگشتان دست نمی‌رسد. در واقع وقتی بنادر احداث می‌شود به دسترسی ریلی آن فکر نمی‌شود و اصلاً این بینش نیست که راه آهن بتواند به طور کامل نقش خودش را ایفا کند.

آقای حمید صدیق پور گفت: در سال ۱۳۷۳ که راه آهن باقی-بندرعباس بعد از ۱۴ سال به بهره‌برداری رسید با تبلیغات خاص اعلام شد که بزرگترین بندر کشور به شبکه ریلی پیوست. امروز بر اساس آمارها باید بگوییم که بخش کانتینری ریلی فقط ۴ درصد سهم بار بندرعباس را حمل می‌کند و این واقعاً ضایعه است. علت این که نمی‌توانیم رقابت با جاده داشته باشیم یک مورد همانطور که دکتر آقایی اشاره کردند مسئله قیمت است ولی در کنار آن سرعت بازرگانی یا همان زمان گذر هم نکته اساسی است. واگن‌های حامل کانتینرهای

خالی در مسیر بازگشت ۲۰ روز در مسیرها خوابانده می‌شوند. در حالی که کانتینر خالی هم به مثابه همان کانتینر باردار است، چون در مقابل صاحب بار تعهد داریم که به موقع کانتینر را برگردانیم. ولی چنین تصویری وجود ندارد. همچنین کسانی که سیاست گذار بخش ریلی بوده اند هنگامی که بنادر را احداث می‌کردند ساختار بندر را جاده ای دیدند. وقتی بندرعباس را با آن عظمت و حجم بار در نظر بگیرید مسلماً ۱۹ کیلومتر راه آهن برای آن پاسخ گو نیست. چون نگاه صرفاً جاده ای بوده و برنامه ریزی براساس آن بوده است.

نکته دیگری که باید به آن توجه شود بحث اعتبارات عمرانی احداث خطوط است که اگر به آن توجه نشود منابع هز می‌رود. خط آهنی داریم به نام میانه-تبریز که بسیار می‌توانست ارزش مند باشد. ولی پروژه ای که قرار بود ۵ ساله تمام شود الان ۱۴ سال است که در حال احداث است و هیچ گونه توجهی هم نمی‌شود که این پروژه سریع تر تمام شود تا از مزایای سوختی آن استفاده کنیم. کاهش ۴ ساعت زمان و ۲۰۰ کیلومتر مسافت چقدر می‌تواند رقم کارایی باشد و برای صرفه جویی انرژی در کشور مفید باشد؟ خلاصه، آن جایی که باید ضمانت اجرایی باشد وجود ندارد و حاصلش این اوضاعی است که داریم.

آقای شفیق نادری در تکمیل صحبت‌های دکتر آقایی به هزینه‌های انرژی اشاره کرد و افزود: اگر هزینه‌های جانبی ایمنی را هم به آن اضافه کنیم به رقم هزینه ی حدود ۵ هزار میلیارد تومان می‌رسیم. در حالی که کل مشکل ما در بخش ریلی ۵۰۰ میلیارد تومان است. یعنی حق دسترسی ۵۷ درصدی که می‌دهیم تقریباً ۵۰۰ - ۶۰۰ میلیارد تومان می‌شود. یعنی می‌توان گفت دولت با تخصیص ده درصد این هزینه‌ها به بخش ریلی می‌تواند بسیاری از هزینه‌های دیگرش را

از بین ببرد. به نظرم با فرصتی که با روی کار آمدن دولت جدید برای بخش ریلی، به خصوص با حضور افسراد مطلعی همچون آقای دکتر ترکان، به وجود آمده است، باید مغتنم شمرده شود. ایشان به روشنی گفته اند می‌خواهیم دولت آقای روحانی با محوریت توسعه راه آهن شناخته شود.

در درجه اول مسائل باید به زبان‌های اقتصادی و شفاف ترجمه شوند تا بتوان پی گیری شان کرد. مثلاً اولین مورد این که بر اساس برنامه سهم ریلی باید ۳۰ درصد حمل بار و ۱۸ درصد مسافر تا ۵ سال آینده افزایش یابد. ترجمه اش یعنی سه برابر افزایش در سهم حمل ریلی فعلی، یا افزایش حدود ۴ میلیارد یورو یا ۴۰ هزار میلیارد تومان در بخش ناوگان. نکته دوم در صحبت‌های وزیر دو برابر کردن بهره وری حمل‌ونقل ریلی است که باز فعالان بخش خصوصی باید تحقق آن را پی گیری کنند. نکته سوم هم، تاسیس نهاد تنظیم مقررات ریلی است که می‌تواند زیرنظر شورای رقابت تشکیل شود. که این در برنامه و قانون هم در موردش گفته شده و باید برای تحققش پی گیری کنیم. من چند پیشنهاد دارم:

در بخش مسافر، کسب و کار حمل مسافر با ارز ۵۰ میلیارد تومانی، یعنی نرخ تعرفه یک به چهار، باید کار اساسی برای نرخ تعرفه حمل مسافری انجام دهیم، وگرنه در سال گذشته به همین دلایل ۴ درصد در عملکرد حمل مسافر تنزل داشته ایم. در بخش حمل بار، هم باید کاهش حق دسترسی داشته باشیم. باید عدد بدهیم و مشخص و روشن با آن‌ها صحبت کنیم، مثلاً بگوییم حق دسترسی باید از ۵۷ درصد به ۲۰ درصد کاهش پیدا کند. در اروپا هم تعرفه حمل بار ریلی حدود همین اندازه است. یا مثلاً در بحث حمل ترانزیت کانتینر باید بحث شود که قطاری که بار ترانزیتی و کانتینری دارد باید حق دسترسی صفر داشته

وضعیت شرکت‌های خصوصی را هم تحت فشار قرار می‌دهد تا بدهی‌های خود را زودتر پرداخت کنند. مسئله‌ای که فکر می‌کنم باید در این جا توجه شود و امیدواریم آقای آخوندی هم آن را مدنظر قرار دهند رقابت ناعادلانه بین بخش جاده و ریل است.

اختلافی که بین بحث نگه داری و تعمیرات در بخش ریلی و جاده‌ای هست باید اصلاح شود. در حال حاضر نگه داری و تعمیرات ریل باید توسط خود راه آهن هزینه شود ولی در بخش جاده توسط معاونت ساخت و توسعه وزارت راه و شهرسازی پرداخت می‌شود. وزارت راه و شهرسازی باید بیاید این بحث نگهداری و

مسافری ۴۴ درصد و واگن باری ۸۲ درصد متوسط جهانی است. در زمینه‌ی بهره‌وری هم: بهره‌وری واگن باری، بر حسب تن-کیلومتر بر واگن باری، ۲۶ درصد یعنی یک چهارم متوسط جهانی است که می‌بینیم خیلی پایین است. سال ۸۸ این عدد ۲۸ بود. به بهره‌وری و سرعت هم دوستان اشاره کردند.

من هم با جناب دکتر آقایی بسیار موافقم که این پول به این بخش بیاید ولی از این جا کجا برود خیلی مهم است، اگر به مسئله بهره‌وری در راه آهن توجه نکنیم، حتی اگر تعرفه دسترسی و حق دسترسی را هم کم کنیم این مسئله گره اساسی حمل‌ونقل ریلی را حل نمی‌کند.

می‌کنیم. باید متوجه باشیم که حمل‌ونقل را نمی‌توان فارغ از روابط متقابل اقتصادی آن با سایر مولفه‌های بازار مدیریت کرد. مسئله مهم دیگر مداخلات دولت در مباحثی است که در حوزه وظائف بنگاه اقتصادی طبقه بندی می‌شود در حالی که قانون چنین حقی را به دولت نمی‌دهد که به جای سیاست گذاری آن هم مبتنی بر متون مقبول اقتصادی خود را درگیر فعالیت‌های تصدی‌گری کند و در عمل بشود رقیب بخش خصوصی. بخشی از این دیدگاه دولت برمی‌گردد به نبود نهادی واسطه که نقش تنظیم مقررات و دفاع از حقوق ذینفعان را بدون آن که خود نیز ذینفع باشد برعهده گیرد. مسئله دیگر استفاده از ظرفیت‌های قانونی است که بخش ریلی از آن برخوردار است اما بدان توجه نمی‌شود. به عنوان مثال ماده ۱۰۱ قانون برنامه پنجم در خصوص پرداخت مابه‌التفاوت قیمت‌های تکلیفی و واقعی بازار از سوی دولت معوق مانده یعنی قانون گذار پیش بینی چنین روزهایی را کرده ولی دولت بدان عمل نمی‌کند. امیدواریم با حضور آقای دکتر آخوندی که خوشبختانه در حوزه اقتصاد هم دارای تحصیلات دانشگاهی و تجربیات خوبی است از این پس به مسائل بخش ریلی با نگاه اقتصادی پرداخته شود.

آقای عباسعلی قربانعلی بیک در ادامه این جلسه خاطرنشان کرد: بر اساس مطالعه‌ای که در سال ۸۸ در سازمان گسترش انجام داده بودیم و من نسخه جدید آن را برای سال ۲۰۱۱ اصلاح و استخراج کردم، جدولی را تهیه کرده‌ام که در مورد عملکرد بخش ریلی ایران در مقایسه با متوسط جهانی است و جمع بندی آن را به استحضارتان می‌رسانم. بر اساس این آمار طول خطوط ریلی ما ۸۲ درصد متوسط جهانی، طول خطوط ریلی دوخطه مان نیز در همین حدود است، طول خطوط برقی صفر است، تعداد لکوموتیومان ۶۳ درصد، واگن

باشد. چرا باید برگشت سهم ترانزیت ما در ۵ ماهه ابتدایی امسال از ۲۵ درصد برسد به ۵ درصد؟ این پسرفت است.

باید سعی کنیم قطارهای باری برنامه‌ای واقعی را راه اندازی کنیم؛ قطار باری که چه بار داشته باشد چه نداشته باشد باید سر ساعت مقرر مبدا را ترک و راس ساعت مقرر به مقصد برسد. فکر می‌کنم حتما می‌توانیم از ۷-۸ مبدا اصلی باری کشور این قطارهای برنامه‌ای را راه اندازی کنیم.

به علاوه، مشکلات تخلیه و بارگیری را هم باید مورد توجه قرار داد. الان بیش از ۳۰ نقطه در کشور هست که مسائل تخلیه و بارگیری دارند و بر اساس اولویت می‌توان مشکلات بارگیری را در آن جا حل کرد. مثلاً سیمان، پتروشیمی و ...

آقای مجید بابایی افزود: واقعیت این است برخی از مسائل و مشکلاتی که وجود دارند همچون تخلیه و بارگیری و غیره جنس عملیاتی دارند. ولی برخی مشکلات هستند که صرفاً حاصل بی برنامه‌ی عملیاتی نبوده بلکه مربوط به ضعف‌های ساختاری و ریشه‌ای تری است و باید در این جلسه بیش تر به آن‌ها بپردازیم. به نظر بنده ریشه عمده مشکلات ما در این بخش فنی نیست بلکه مربوط به سازوکارهای غلط اقتصادی است. برای مثال، امروز در حوزه‌ی قیمت گذاری در حمل مسافر و حمل بار ریلی در کشورمان کاملاً خلاف قواعد و سازوکارهای اقتصادی حرکت می‌کنیم، به این معنا که در بخش مسافر که بازار دست کم تا دو برابر قیمت‌های فعلی حساسیت چندانی به افزایش نرخ بلیت ندارد و کشتش قیمتی تقاضا نزدیک به صفر است قیمت‌ها به اجبار پایین نگه داشته شده‌اند. برعکس در بخش بار، که اتفاقاً کشتش قیمتی و حساسیت بازار به قیمت‌ها زیاد است تعرفه دسترسی را بی رویه افزایش می‌دهیم یعنی کاملاً بر خلاف قواعد بازار عمل



دکتر آقایی در این نشست طرحی ارائه کرد که مورد استقبال حاضران قرار گرفت و بر مبنای آن هر میزان صرفه‌جویی سوخت حاصل از جابه‌جایی بار بر حسب تن-کیلومتر یا مسافر در بخش ریلی به خود بخش ریلی بازگردانده می‌شود

آنچه در راه آهن کم داریم نقشه راه و برنامه عملیاتی است، و گرنه اهداف و راهبردهای مان مشخص است. آقای **مجتبایی** از دیگر حضار این جلسه گفت: این که راه آهن در حال حاضر در دخل و خرج خود دچار مشکل است، نمی‌تواند مطالباتش را وصول کرده و درآمدهای لازم را داشته باشد، و در هزینه‌ها و حتی پرداخت حقوق کارکنان خود دچار مشکل است، مساله مهمی است. این

تعمیرات را از راه آهن جدا کرده و آن را نیز به معاونت ساخت و توسعه واگذار کند تا سازمان راه آهن از این بحث فارغ شده و به همان بحث حمل‌ونقل ریلی بپردازد. بحث دوم هم در ارتباط با عدم اجرای قانون خصوصی سازی در بخش ریلی است. تمام این بحث‌هایی که مطرح کردیم در ارتباط با این که چرا راه آهن حق دسترسی و هزینه‌ها را تا به حال به گونه‌ای پیش برده

است که دیگر شرکت‌های خصوصی تمایلی به ادامه کار در این بخش ندارند، به این علت است که در بخش ریلی ظاهراً خصوصی سازی صورت گرفت ولی به قوانین و پیش نیازهای خصوصی سازی توجه نشده است. یعنی هیچ دستور العمل و بخش نامه ی درستی وجود ندارد.

برای مثال، راه آهن هیچ گاه زیر بار تهیه آیین نامه اجرایی ماده ۶ نرفت تا چارچوبی وجود داشته باشد برای تعیین نرخ، و شرکت‌ها هم در مقابل صاحبان کالا با استناد به آن بتوانند قراردادهای درست و مدونی داشته باشند. پس یکی از مهم ترین نیازهای ما در این بخش شفافیت است. این که قوانین شفاف شوند و

این مسائل که دوستان هم به آن اشاره می کردند حل می شد.

در حال حاضر مشکل این است که راه آهن دارد مدل اقتصادی بنگاهی را دنبال می کند- این که فقط پول دربیارد و خرج کند- این مدل اقتصادی باید تبدیل شود به اقتصاد بخشی در جهت توسعه بخشی. در اقتصاد بخشی برخلاف اقتصاد بنگاه که فقط با هزینه و درآمد کار دارد، درآمد می آورد تا توسعه دهد، و توسعه می دهد تا بعدها درآمد بیش تری کسب کنید، درآمدهای بیش تر را هم برای توسعه بخش هزینه می کنید. راه حل این است که نگاه در دولت و هیئت دولت از مدل بنگاهی (سود محور و غیربخشی)



در این نشست تاکید شد که اگر واقعا اعتقاد به بخش ریلی وجود داشته باشد بسیاری مسائل حل می شود. نکته ای که در سال های اخیر در مدیریت کلان احساس نشده است گرچه به زبان آمده ولی در عمل محلی از اعراب نداشته است

آیین نامه های مربوطه آن به طور شفاف تدوین و اجرا شوند.

آقای خلیفه سلطانی نیز افزود: فکر می کنم در صنعت ریلی قبل از این که خصوصی سازی صورت بگیرد باید آزادسازی اقتصادی انجام می گرفت و ابتدا آن دوره را می گذراندیم. آزادسازی اقتصادی مدلی است که زیرساخت و پیش نیاز خصوصی سازی است. بر اساس آن مدل و در آن فضا فکر می کنم تمام

که متأسفانه تا به حال شاهد بوده ایم، تبدیل شود به اقتصادبخشی. چرخه های فعلی معیوب است. مثلاً اتفاقی که الان افتاده این است که دولت آمده پیش خود می گوید صاحبان بار ریلی، شرکت های صناعی و فولادی و معدنی هستند و آن ها هستند که پول را پرداخت می کنند، ما هم قبلاً به آنها در بخش خودشان یارانه داده ایم، حالا با بالا نگه داشتن حق دسترسی، یارانه

ای را که به آنها داده ایم دریافت می کنیم. دیگر فکر نمی کنند این وسط شرکت های حمل و نقل ریلی هستند که دارند له می شوند. این که مسئله هر بخش را باید در جای خودش به روش خودش حل کنند، نه این که مسائل آن ها را به این شکل با یکدیگر خلط کنند. آن یارانه را در آن بخش به آن صنایع ندهید و این جا هم قیمت های حمل ریلی را بالا نبرید. آن چه مهم است در پیش گرفتن این مدل بخشی به جای مدل بنگاهی توسط دولت است که به صورت دفعی هم نمی شود آن را حل کرد بلکه باید در بازه زمانی مثلاً ۵ ساله به فکر حل آن باشند. بدین ترتیب که الزامی را به خود تحمیل کنند که مثلاً ظرف ۵ سال ۵۰ درصد حق دسترسی را می رسانیم به ۱۰ یا ۲۰ درصد.

آقای سعیدی نیز به نقش مدیریت اشاره کرد و خاطرنشان کرد: مدیریت خوب هم عامل خیلی مهمی است، و نقش همان آشپز را دارد.

هم اکنون در خود قانون ذکر شده، نرخ حمل و نقل باید نرخ رقابت پذیری باشد. یعنی اگر این نرخ تکافوی هزینه راه آهن را نداد راه آهن می تواند برود و از دولت بگیرد. ولی به علت ضعفی که در این بخش وجود دارد راه آهن به شرکت های کوچک مراجعه کرده است به جای این که به دولت مراجعه کند و اشکال از مدیریت و نرم افزاری است.

اگر اعتقاد به بخش ریلی وجود داشته باشد بسیاری مسائل حل می شود. چیزی که در سال های اخیر در مدیریت کلان دیده می شود نبود اعتقاد به بخش ریلی است، گرچه به زبان درباره آن حرف می زدند ولی در عمل کاری برای تقویت آن انجام نمی دادند.

در مورد اصلاح سازوکارهای اقتصادی، جدا از راه حلی که دکتر آقای پیشنهاده کرده اند، شاید به طریق دیگری نیز بتوان برای حل مسئله اقدام کرد و آن این که تعرفه ای را برای بخش جاده بگذارند

و رای تعرفه ریلی. پیشنهاد دکتر آقای پیشنهاده بسیار خوبی است، ولی شاید پیاده کردن آن به خصوص در بخش مسافری تا حدودی مشکل و پیچیده باشد. متعادل کردن تعرفه های جاده با ریل و این که دولت را متقاعد کنیم هزینه نگه داری جاده را به صاحبان بار بدهد شاید راه آسان تری باشد.

همچنین به جز سوخت، هزینه های دیگری هم وجود دارد. هر حادثه ای جاده ای که منجر به فوت می شود ۲۰ میلیارد تومان هزینه برای مملکت در بر دارد. با توجه به این که سالیانه در حدود ۲۰ هزار کشته جاده ای داریم هزینه قابل توجهی است. یا به عنوان مثال آلودگی های زیست محیطی و هزینه های پلیس راه کشور یا هزینه های مربوط به زندانی های تصادفات را هم می توان به آن افزود، که توسعه راه آهن می تواند به طور قابل توجهی جلوی این هزینه های ملی را بگیرد.

نکته آخر که آقای آقای هم به آن اشاره کردند این است که دولت در بخش جاده ای نقش و دخالت زیادی ندارد - بر خلاف آنچه در بخش ریلی وجود دارد - یکی از عوامل مؤثر در پیشرفت بخش جاده ای بوده است. ولی در بخش ریلی دولت حتی در غذا خوردن مأمور هم دخالت می کند. این دخالت های دستوری دولتی کمی باعث سنگین شدن و عقب افتادگی این بخش شده است.

آقای قره گزلو گفت: در آمارهای دکتر آقای آمار ساخت و ساز نبود. وقتی ۴۴ سال قبل آمدم راه آهن، کشور تقریباً ۴۵۷۰ کیلومتر خط آهن داشت، الان بعد از ۴۴ سال تازه شده است ۹۰۰۰ کیلومتر. یعنی در این مملکت یک میلیون و چندصد هزار کیلومتر مربعی سالانه متوسط ۱۰۰-۱۱۰ کیلومتر خط آهن ساخته شده است. دولت مردان از روز اول انقلاب تا الان فقط در مورد بخش ریلی حرف زده اند و وعده داده اند و عملاً هیچ کاری برایش نکرده اند. برای مثال همین کشور چین سالانه

به آن‌ها اشاره کردم، این پول صرفه جویی را از دولت بگیریم.

حال این که پول صرفه جویی را به چه کسی بدهند دو حالت دارد: یا پول را راه آهن بگیرد و از عوارض دسترسی دست بکشد، یا شرکت‌ها بگیرند و عوارض دسترسی را همچنان بپردازند. ولی اگر این پول در این بخش نیاید همه باهم گرفتاریم.

باید طوری پیش برویم، که اهداف روشن و مشخص باشد، مثلاً هدف گذاری کنیم تا آخر این دولت برسیم به جایی که نرخ عوارض جاده و راه آهن برابر شود. یعنی ظرف ۴ سال عوارض بخش جاده از ۴ درصد به ۲۰ و بخش ریل را هم از ۵۰ درصد به ۲۰ درصد برسد. وقتی مساوی شود، دیگر هرکس توانست بیش تر سود کند در جیب خودش است.

سال‌هاست می‌گویند ریل اولویت دارد و هیچ اتفاقی هم نمی‌افتد. زیرا واقعیت این است که تا وقتی اقتصاد و سازوکارهای اقتصادی را طوری اعمال نکنند که ریل در اولویت باشد چنین اتفاقی نمی‌افتد. بنابر این همه باید فکر کنیم و سازوکار و فضایی اقتصادی درست کنیم که به نفع توسعه ریلی باشد. اگر همه دنبال این باشیم که اقتصاد بخش را از این منظر درست کنیم انشالله تحول جدی در این بخش رامی‌توانیم شاهد باشیم.

آقای سعید نژاد در پایان گفت: جا دارد این نکته را هم در پایان ذکر کنیم که سخنان آقای آقای به این مفهوم نیست که الان حل همه مشکلات بخش خصوصی ریلی را موکول کنیم به زمانی که آن پول بیاید. چون آن موضوع شاید به این زودی محقق نشود و الان شرکت‌های خصوصی این بخش دچار چالش‌های جدی مالی و سرمایه گذاری هستند که باید هر چه زودتر پی گیری و حل شود. امیدواریم در جلسات بعدی بتوانیم این بحث‌ها را در همین چارچوب با حضور اعضا و مسئولین دولت و به ویژه وزارت راه و شهرسازی آقای آخوندی ادامه دهیم.

و در بلندمدت جواب نمی‌دهد. بر همین اساس، راه حل این است که به موازات این که بخش ریلی باید اصلاح شود، بخش جاده ای هم باید اصلاح شود و هزینه تعمیر و نگه داری را خود شرکت‌ها بپردازند.

دکتر آقایی در جمع بندی این نشست خاطرنشان کرد: دوستان همگی خیلی نکات مهم و درستی را اشاره کردند. من فقط خواستم روی یک نکته ای تاکید کنم که بله، بهره وری، چگونگی جا به جایی لکوموتیوها، زمان گذر و همه مهم است که فکر می‌کنم این‌ها با فرض ایجاد نهاد تنظیم کننده روابط راه آهن و بخش خصوصی قابل حل است.

ولی نجات دهنده بخش نخواهد بود. بدین معنی که الان اگر همه بخش‌ها و اختیارات را هم به شرکت‌های خصوصی بدهند، کلاً این میزان پولی که وارد بخش ریلی می‌شود جواب گوی اقتصاد این بخش نمی‌تواند باشد. دعوا سر درصدها با راه آهن هم شاید کمی راه گشا باشد ولی کمک زیادی به بخش نخواهد کرد. چون راه آهن بی پول نخواهد توانست خط را نگه داری کند، بعد چون خط را درست نگه داری نمی‌کند صدتا مشکل دیگر درست می‌شود. منظور این است که در کل همه یک بخش هستیم و در درجه اول باید پول بیش تری از خارج به بخش ریلی وارد شود تا بتواند با جاده رقابت کند. الان همین بخش جاده دارد پول از بیرون از دولت دریافت می‌کند؛ پول نگهداری راه، پلیس راه، ساخت راه همه را دولت می‌دهد. ولی در بخش ریلی نگه داری و بهره برداری از خود بخش تزریق می‌شود. فکر می‌کنم اولویت در این است که از فرصت حضور افراد جدیدی در دولت همچون دکتر ترکان که این بخش را می‌شناسند استفاده کنیم، و با توجه به مزیت‌ها و صرفه جویی‌های روشن و با اعداد و ارقام مشخص، بر مبنای ردیف بودجه، که توسعه این بخش می‌تواند برای دولت ایجاد کند، و در ابتدای جلسه

راه آهن در میان گذاشتیم، فقط گفتند تحریم است و کاری نمی‌توان کرد. امیدوارم در تصمیم گیری‌های جدید فکری به حال این بخش بشود. همان طور که دوستان هم اشاره کردند، ضعف بزرگ بخش ریلی این است که سرمایه این بخش در دست دولت است و نمی‌توانیم انتظار داشته باشیم از دو اداره ستادی و چند اداره ناحیه ای، که لکوموتیو و واگن ما را خوب بچرخانند وقتی خودشان هیچ منفعتی در این کار ندارند. بخش بهره برداری و برنامه ریزی راه آهن واقعا باید از نظام دولتی خارج شود و اگر خارج شود شاهد افزایش قابل توجه بهره وری خواهیم بود.

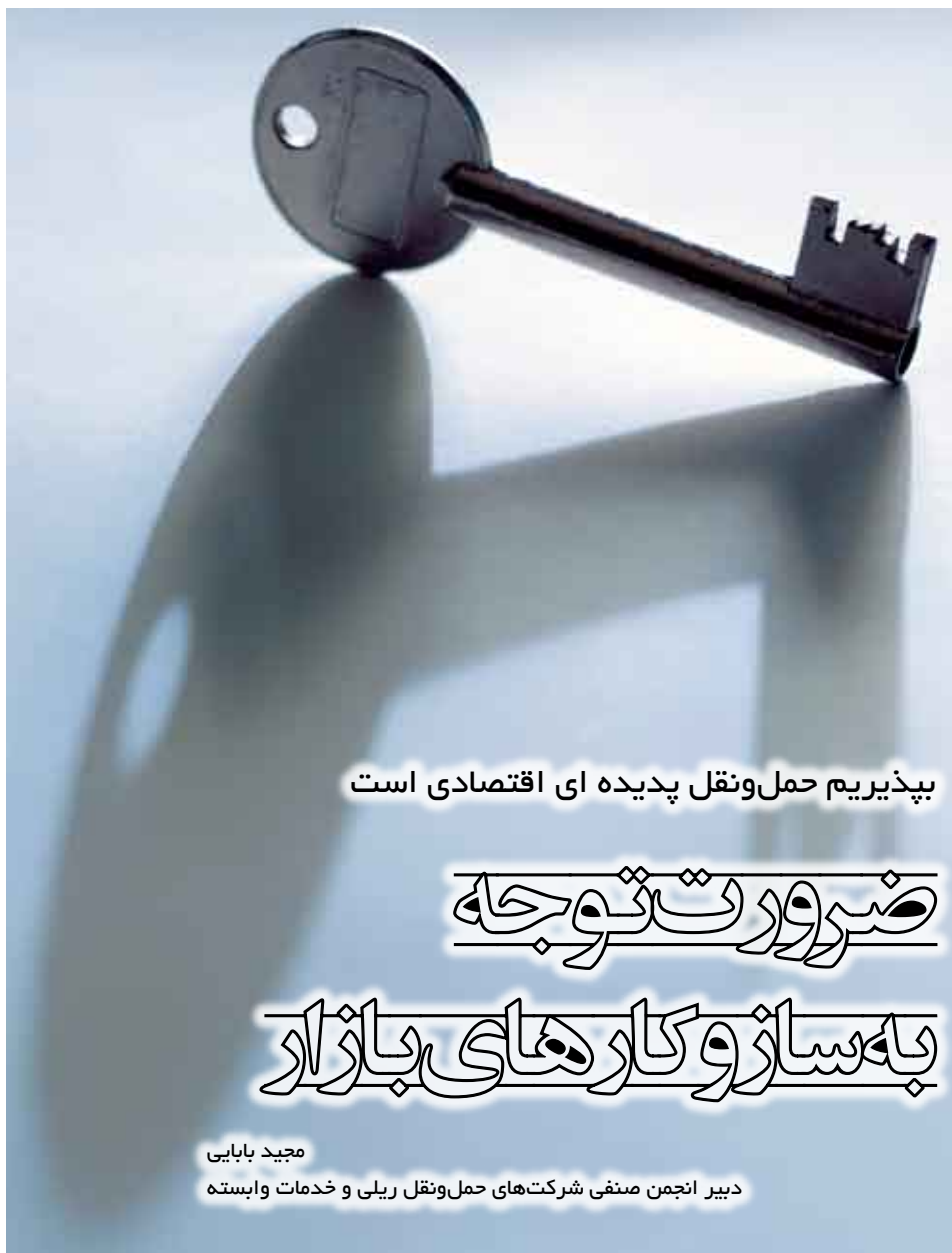
در ادامه آقای ناصریان یادآور شد: در ارتباط با پیشنهاد آقای دکتر آقایی و این که آیا پول حاصل از صرفه جویی سوخت در بخش ریلی به راه آهن داده شود و در نتیجه حق دسترسی برداشته شود و یا مستقیماً به شرکت‌های خصوصی داده شود، فکر می‌کنم اگر این پول بر اساس صرفه جویی صورت گرفته به خود شرکت‌های خصوصی داده شود و شرکت‌های خصوصی همچنان حق دسترسی را به راه آهن بپردازند به مراتب بهتر است. زیرا بدان ترتیب آن کسی که موجب ارزش افزوده ای شده است خودش این نفع را می‌برد. در واقع این که هزینه نگه داری زیربنا در بخش ریلی از بهره برداری گرفته می‌شود تصمیم درستی است بلکه این رویه ای که در جاده وجود دارد و در آن شرکت‌ها هزینه نگهداری جاده را نمی‌دهند غلط است. استفاده کننده بخش جاده ای این پول را نمی‌پردازد یا یک سومش را می‌پردازد. ولی بر اساس قانون برنامه پنجم ماده ۱۶۳ باید بپردازد و دولت باید پول را بگیرد که نمی‌گیرد. چون واقعیت این است که در بخش جاده داریم از نفت و منابع زیرزمین استفاده می‌کنیم برای توسعه راه و امکانات روی زمین، در حالی که درآمدهای نفتی را صرف نگه داری زیربنا کنیم راه غلطی است

۵۰۰ کیلومتر تونل ریلی می‌سازد و ۱۰ هزار کیلومتر خط آهن. امیدواریم ما هم یک ذره به خودمان بیاییم. به ویژه مهم است که این خطوط آهن در مسیرهای اقتصادی و مهم ساخته شود.

به گفته آقای بختیاری اشکال اساسی نبودن شفافیت در نقش‌ها و مسئولیت‌ها و جایگاه هر کسی در این سامانه است. مثلاً می‌بینیم در راه آهن خلط حوزه‌های حاکمیت و تصدی گری وجود دارد و راه آهن نه تنها دیگر رفتارش در حد حاکمیت نیست بلکه خودش را تا حد رقیب شرکت‌های حمل‌ونقلی تنزل داده است.

آقای ابراهیمی به نقش دوگانه شرکت رجا اشاره کرد و گفت: رجا باعث شد کار حمل مسافری جا بیافتد و رشد خوبی پیدا کند، منتهی در ادامه وضعیتی پیش آمد که شرکت‌های بخش خصوصی همه از دست همان شرکت رجا فرار کردند، چون رجا که دولتی بود خودش شد رقیب بخش خصوصی. نکته دیگر در ارتباط با بخش بار هم، درست است که واگن‌ها را واگذار کردند ولی لکوموتیو آن را واگذار نکردند. خوب وقتی نیروی کشش در اختیار دولت هست به عنوان مالک واگن چه اختیاری برای مجموعه خود داریم؟ در صورتی که بهتر این است که دولت بیايد ظرفیت را اعلام کند و بر اساس آن خودمان تصمیم بگیریم در مورد برنامه‌های خودمان.

آقای لطفی وضعیت لکوموتیوها را تشریح کرد و افزود: متأسفانه یکی از بدترین مدل‌های سرمایه گذاری در این سه - چهار گذشته، در بخش لکوموتیو اتفاق افتاده است. با مشکلات پیش آمده در حال حاضر بخش لکوموتیو کشور دخل و خرجش با هم جور در نمی‌آید و اصلاً به این گونه نمی‌تواند به حیات خود ادامه دهد. الان هم حدود ۳۵ درصد لکوموتیوهای بخش خصوصی از دور خارج شده است، و دو سه هفته پیش که این مسئله را با مدیرعامل سازمان



بپذیریم حمل و نقل پدیده ای اقتصادی است

ضرورت توجه به سازوکارهای بازار

مجید بابایی

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

وجه اقتصادی حمل و نقل به مراتب گسترده تر از وجوه دیگر آن است. بالغ بر ۱۰ درصد تولید ناخالص داخلی کشورها به بخش حمل و نقل اختصاص داشته و در اغلب کشورها قریب به ۲۰ درصد هزینه‌های خانوار را به طور مستقیم و غیرمستقیم مقوله حمل و نقل به خود اختصاص داده است. رشد فزاینده برنامه‌ها و طرح‌های توسعه شبکه حمل و نقل در اکثر نقاط دنیا حکایت از اهمیت و جایگاه حمل و نقل در توسعه اقتصادی کشورها دارد. با این توضیح بایستی بپذیریم که اعمال سیاست‌ها و برنامه‌های کلان کشور در مقوله حمل و نقل نبایستی خارج از چارچوب‌های اقتصادی و سازوکارهای مبتنی بر بازار باشد چرا که در غیر این صورت نمی‌توان انتظار داشت روابطی منطقی بین نهاده‌ها و خروجی بخش برقرار شود. اما سازوکارهای بازار در بخش ریلی به چه معناست؟

اصولاً وقتی صحبت از بازار می‌شود مهم‌ترین مولفه آن عرضه و تقاضاست بدین معنی که بایستی عرضه و تقاضا مبنای اعمال سیاست‌ها و برنامه ریزی‌ها قرار گیرد. در اقتصادهای آزاد مبتنی بر رقابت همواره روابط عرضه و تقاضا بسیار تعیین کننده بوده و بنگاه‌های اقتصادی به این مقوله توجه ویژه داشته و نمی‌توانند برخلاف رفتار بازار، مصرف‌کننده و رقبا اقدامی منفعلانه صورت

دهند چراکه از عواقب آن آگاه بوده و تصمیمات خود را بر مدار بازار منطبق می‌کنند. به عنوان مثال نظام قیمت گذاری کاملاً از اصول فوق تبعیت می‌کند بدون آن که نهادی در این امر دخالت داشته باشد. امروزه بسیاری از روش قیمت گذاری نظیر **cost plus** قابلیت اجرایی خود را از دست داده است و قیمت گذاری به واسطه کشش قیمتی عرضه و تقاضا صورت می‌گیرد. اما در مقابل اگر اقتصادی بسته را در نظر بگیریم، سیاست‌های دستوری و مداخلات گسترده دولت‌ها در روابط اقتصادی تعیین کننده است و بدین جهت فعالین بخش‌های اقتصادی

غیراصولی حاکمیت در امور مرتبط با بخش خصوصی و همچنین عدم مشارکت فعال بخش خصوصی در فرایند تصمیم گیری و سیاست گذاری اشاره کرد اما برای شناخت علل اصلی رکود حمل و نقل ریلی بایستی موضوع از منظری دیگر مورد بررسی قرار گیرد.

هرچند باید پذیرفت که حمل و نقل بی تردید می‌تواند پدیده‌ای اجتماعی هم باشد و تأثیرات متقابل آن با مقولات اجتماعی تنگاتنگ است اما امروزه حمل و نقل بخشی جدایی ناپذیر از برنامه‌های اقتصادی دولت‌هاست و به عبارتی

به خود اختصاص دهد و از منظر میزان جابجایی نیز شاهد توقف رشد در سالیان اخیر هستیم. این در حالی است که بخش خصوصی با سرمایه گذاری و تأمین ناوگان در مالکیت خود به تنهایی ۱۰۰ درصد حمل و نقل ریلی بار و مسافر را برعهده دارد. اما سوال این است که چرا ماحصل تلاش بخش خصوصی در حوزه بهره برداری و بخش حاکمیتی در حوزه سیاست گذاری نتوانسته است از مزیت‌های نسبی بخش به نفع توسعه حمل و نقل ریلی استفاده مطلوب را ببرد؟ بدیهی است می‌توان از ریشه‌های این نابسامانی به مداخلات

با گذشت نزدیک به ۱۰ سال از شروع برنامه خصوصی سازی در کشور که با ابلاغ سیاست‌های اجرایی اصل ۴۴ قانون اساسی به ویژه در بخش حمل و نقل ریلی از سرعت قابل ملاحظه ای برخوردار شد انتظار می‌رفت تا امروز شاهد رشد قابل توجه و پایداری در این حوزه باشیم. اما در عمل و با تکیه بر شاخص‌های مختص بخش نمی‌توان چنین سرنوشتی را برای بخش متصور بود. حمل و نقل ریلی کشور امروز نتوانسته است در هر دو حوزه جابجایی بار و مسافر سهم قابل توجهی را از مجموع حمل و نقل کشور

که شرکت راه آهن نیز به منظور پوشش هزینه‌های جاری خود اقدام به افزایش بی رویه تعرفه کند.

پارادوکس حمایت

هر تعادلی در بازار صرفاً به واسطه انعکاس انتظارات ذی نفعان آن بازار شکل می‌گیرد. اعمال سیاست‌های حمایتی از هر یک از ذی نفعان بازار حق دولت‌هاست اما این حمایت نبایستی دچار پارادوکس و دوگانگی رفتار از سوی سیاست گذار شود. اگر دولت در جایی حقوقی را به دور از رفتار بازار برای مصرف کننده قائل است نبایستی تامین حقوق مذکور صرفاً از جیب بنگاه اقتصادی پرداخت شود. اعمال سیاست‌های محض و بسته‌کنترلی بر ارائه‌کننده خدمات به جهت کاهش هزینه مصرف کننده بایستی از محل دیگری غیر از بودجه بنگاه اقتصادی تأمین گردد (از محل بودجه‌های مشخص دولتی همانطور که در ماده ۱۰۱ قانون برنامه پنجم لحاظ شده است). متأسفانه امروز شاهد این تضاد و دوگانگی در رفتار دولت در سیاست‌های اعلامی در بخش حمل و نقل کشور هستیم. دولت در بخش جاده ای با اخذ تنها ۳ درصد عوارض از مالکین وسائط نقلیه در مقابل ۵۷ درصد حق دسترسی به شبکه ریلی که از مالکین خصوصی ناوگان ریلی دریافت می‌کند عملاً فضای رقابت را به نفع بخش جاده ای به نحوی تغییر داده است که صاحبان کالا تمایل گذشته را نسبت به حمل و نقل ریلی از دست داده اند و این در حالی ست که هم مسئولین نظام و هم قوانین موضوعه کشور و اسناد بالادستی تأکید بر اولویت بخش ریلی در سیاست گذاری‌های مربوطه دارند. در بخش مسافری نیز با تحت کنترل درآوردن نظام قیمت گذاری و انجام قیمت‌ها عملاً تغییرات قیمتی صرفاً بنابرخواست و اراده دولت انجام می‌پذیرد و محاسبات اقتصادی بنگاه نقشی در آن ندارد. در این حوزه دولت با ورود به فضای اقتصاد خرد در عمل یارانه غیرمستقیم به مصرف‌کننده نهایی پرداخت می‌کند در حالی که به

بودجه خانوار موضوع هزینه مسافرت از این نوع سهم قابل توجهی را از مجموع بودجه سالیانه خانوار به خود اختصاص نمی‌دهد.

با این تفاسیر به نظر نمی‌رسد درجه اهمیت بخش مسافری ریلی به حدی باشد که نیاز به مداخله گسترده دولت در امر قیمت گذاری باشد. اما موضوع در بخش حمل و نقل ریلی بار کاملاً متفاوت بوده به نحوی که به دلایلی موجب بالا بودن کسش قیمتی تقاضا شده و عملاً صاحبان کالا در قبال هرگونه تغییر قیمت به سرعت عکس العمل نشان می‌دهند:

(۱) وجود رقیب جدی در بخش حمل و نقل جاده ای که به تنهایی بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل کشور را بر عهده دارد (خدمات جانشین برای ریلی هستند)

(۲) عدم توسعه جدی و ایجاد ظرفیت‌های جدید در بخش ریلی

(۳) حمل و نقل ریلی علی الرغم برخورداری از مزیت‌های خوبی نظیر حمل انبوه و ایمنی، در مقابل از ویژگی‌های حمل و نقل جاده ای نظیر درب به درب بودن، سرعت بازرگانی بالاتر و گستردگی پایانه‌های تخلیه و بارگیری در سراسر کشور محروم است.

اما باز هم ملاحظه شود که در بخش بار نیز نظام قیمت گذاری مبتنی بر عرضه و تقاضا نبوده و تعیین حق دسترسی از سوی راه آهن از این شرایط تبعیت نکرده و با افزایش بی رویه نرخ تعرفه دسترسی کاملاً خلاف جریان بازار عمل می‌کند و عملاً موجبات برگشت بخشی از بار به سمت حمل و نقل جاده ای را فراهم می‌سازد. نمونه بارز آن افزایش دوماه‌ای نرخ تعرفه دسترسی در فاصله یک ماه در سال ۹۱ از سوی راه آهن است که با اعتراضات گسترده صاحبان کالا و جانشینی حمل و نقل جاده ای مواجه شد. البته جدا از نبود نظام قیمت گذاری بایستی به این موضوع نیز اشاره کرد که برخورد دوگانه دولت در اعمال یارانه غیرمستقیم به بخش جاده ای (دریافت تنها ۳ درصد عوارض) در مقابل دریافت ۵۷ درصد درآمد بخش خصوصی به عنوان حق دسترسی موجب شده است



اگر دولت در جایی حقوقی را به دور از رفتار بازار برای مصرف کننده قائل است نبایستی تامین حقوق مذکور صرفاً از جیب بنگاه اقتصادی پرداخت شود

صرفاً به صورت موردی درصدی را به قیمت‌ها اضافه کرده است که البته همواره جواب گوی انتظارات بخش خصوصی در جهت پوشش هزینه‌های مربوطه نبوده است. اما نکته مهم در این بخش این است که به دلایلی اصولاً کسش قیمتی تقاضا در بخش مسافری بسیار پائین و به عبارتی بازار در سطح قیمت‌های به مراتب بالاتر از قیمت‌های موجود نیز حساسیتی نشان نخواهد داد:

(۱) وجود مازاد قابل توجه تقاضا نسبت به عرضه به دلیل اعمال سیاست‌های کنترلی دولت که موجب غیراقتصادی شدن سرمایه گذاری و در نتیجه عدم تمایل بخش خصوصی به افزایش ظرفیت شده است.

(۲) حمل و نقل ریلی در بخش مسافری به دلیل بهره‌مندی از مزایای ذاتی خود نظیر ایمنی بالا، رفاه بیش تر و هزینه پائین تر همواره به عنوان اصلی ترین خدمات جانشین برای حمل و نقل هوایی و جاده ای محسوب می‌شود. با افزایش قیمت در سایر روش‌های حمل و نقل طبیعتاً تقاضای مسافرت با قطار بیش از پیش افزایش می‌یابد.

(۳) متقاضیان مسافرت با قطار عمدتاً با هدف گردشگری و سفرهای زیارتی شناسایی می‌شوند و در بحث

بایستی به جای تمرکز بر تغییرات بازار، خط مشی‌ها و سیاستگذاری‌های دولت را به عنوان مهم ترین عامل تعیین کننده مسیر توسعه بنگاه قلمداد کنند و به جای تمرکز بر بازار و نیازهای آن در طراحی چارچوب برنامه‌های خود خواست و اراده دولت را به عنوان مهم ترین عامل موثر مد نظر قرار دهند.

تعادل در عرضه و تقاضای بازار

امروزه به دلیل تغییرات محسوس در بازار کسب و کار و روابط پیچیده حاکم بر فضای اقتصادی نمی‌توان خارج از چارچوب‌های ثابت شده علم اقتصاد سیاست‌هایی را اعمال و انتظار رشد و توسعه در حوزه‌های اقتصادی را تصور کرد. متأسفانه فقر علمی و اطلاعاتی حاکم بر فضای تصمیم گیری به ویژه در حوزه علم اقتصاد و در بدنه آن بخش از سازمان‌های دولتی که مستقیماً مسئولیت تنظیم بازار را برعهده دارند سبب شده تا تنظیم سیاست‌ها و مقررات موضوعه عمدتاً به دور از واقعیات و مبتنی بر روند غلط گذشته و البته مبتنی بر حساسیت‌های اجتماعی ادامه یابد. قیمت گذاری خدمات حمل و نقل ریلی بار و مسافر نمونه بارز این مدعاست. در بخش باری برابر ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی «نرخ بهره برداری از شبکه ریلی بایستی به گونه ای تعیین شود که ضمن تامین هزینه‌های بهره برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل و نقل دارای مزیت باشد». در بخش مسافری نیز علی الرغم این که برابر ماده ۹ قانون مذکور «بهای بلیط مسافرین توسط شرکت‌های حمل و نقل ریلی در هر مسیر و برحسب نوع و درجه واگن، قطار و خدماتی که ارائه می‌شود تعیین و پس از تأیید هیئت مدیره راه آهن به مرحله اجرا در می‌آید» لکن تاکنون این دولت بوده است بدون در نظر گرفتن الزامات بخش خصوصی در مسیر توسعه و تعالی و بدون استفاده از ساز و کار و مدل مناسب قیمت گذاری و

تدابیر پیش بینی شده در قانون برنامه پنجم (ماده ۱۰۱) در پرداخت مابه التفاوت قیمت‌های تکلیفی و واقعی بازار به شرکت‌های حمل و نقل ریلی توجهی نمی‌کند. بدیهی است که بخش مهمی از مشکلات بنگاه‌های اقتصادی در بخش ریلی کشور حاصل این پارادوکس و بی توجهی به واکنش‌های منطقی بازار است. بدیهی است که اتکا به چنین رویکردی از سوی دولت تبعات منفی گسترده‌ای را برای ذی نفعان فعالیت‌های اقتصادی و از جمله بخش ریلی کشور به شرح ذیل به همراه خواهد داشت:

الف) بنگاه اقتصادی (بخش خصوصی):

در شرایطی که فعل و انفعالات بازار تعیین کننده فعالیت بخش خصوصی نباشد و دولت‌ها بر فرایندهای اقتصادی نظیر نظام قیمت گذاری دخالت مستقیم داشته باشند همواره به واسطه اعمال سیاست‌های به اصطلاح حمایتی از مصرف کننده، دستوری شدن نظام قیمت گذاری را به همراه داشته به نحوی که بخش خصوصی نمی‌تواند به واسطه تغییرات ناخواسته در متغیرهای اقتصادی نظیر تورم، تغییرات نرخ ارز، تغییرات فناوری و ... تراز هزینه‌ها و درآمدهای خود را مثبت نگه داشته تا به واسطه آن اجرای برنامه‌های توسعه کمی و کیفی مورد نظر بازار را در دستور کار قرار دهد.

البته در این شرایط وظیفه دولت‌ها اعمال سیاست‌های حمایتی همزمان از بنگاه‌های اقتصادی نیز هست که به عنوان مثال می‌توان به تبصره دو ماده ۱۰۱ قانون برنامه پنجم توسعه که دولت ملزم به پرداخت مابه التفاوت قیمت‌های تکلیفی و واقعی بازار به آن دسته از بنگاه‌های اقتصادی که خدمات آنان مشمول خدمات انحصار طبیعی است اشاره کرد.

مصادیق بارز این نوع دخالت مستقیم دولت در بخش حمل و نقل ریلی کشور به چشم می‌خورد به نحوی که قیمت گذاری بلیت قطارهای مسافری بدون توجه به سازوکار بازار از سوی دولت صورت گرفته و

بنگاه‌های اقتصادی ذی ربط نقشی را در این حوزه برعهده ندارند. از سوی دیگر به دلیل عدم اجرای تکلیف دولت در راستای ماده ۱۰۱ قانون برنامه پنجم سبب شده تراز درآمد و هزینه‌های شرکت‌های خصوصی در این حوزه منفی و عملاً امکان ادامه سیاست‌های توسعه‌ای بخش از ایشان سلب شود و این بدان معناست که همچنان روند فزونی تقاضا بر عرضه ادامه خواهد یافت.

ب) مصرف کنندگان خدمات:

بی تردید یکی از بازندگان اصلی اعمال سیاست بسته اقتصادی از سوی دولت، مصرف کنندگان نهایی خدمات خواهند بود. دلیل این امر نیز کاملاً روشن است. دولت‌ها اصولاً وظیفه سیاست گذاری در حوزه اقتصاد کلان را برعهده داشته و حتی الامکان بایستی از مداخله در بخش اقتصاد بنگاه (اقتصاد خرد) پرهیز کنند مگر این که برای جلوگیری از بروز «پارادوکس حمایت» سازوکارهای متناسب با فضای اقتصاد خرد را در دستور کار خود قرار دهند.

اعمال سیاست دستوری بدون توجه به عواقب منفی آن در سطح بنگاه موجب می‌شود تا بنگاه اقتصادی نیز در واکنش به تغییرات بازار که در اختیار و کنترل آنان نیست از سطح کمی و کیفی خدمات خود بکاهد چراکه اولاً در این شرایط از جذابیت اقتصادی سرمایه گذاری کاسته شده و امکان بهره گیری از خدمات و به ویژه فناوری‌های جدید وجود نخواهد داشت و نتیجه این که امکان ظرفیت سازی‌های جدید از بخش سلب شده و کمبود عرضه خدمات در آینده مصرف کننده نهایی را دچار مشکل می‌سازد (بروز تبعاتی نظیر بازار سیاه بلیط به دلیل عدم تعادل عرضه و تقاضا است).

دوماً این که در برخی از فعالیت‌های انحصاری نظیر حمل و نقل ریلی به دلیل نقد شوندگی پائین دارایی‌ها (ناوگان ریلی) امکان خروج سریع بنگاه از بخش نیز به راحتی وجود نداشته و لذا تنها راهکار باقی

مانده جهت مدیریت تراز درآمد و هزینه‌های جاری کاهش سطح کیفی خدمات خواهد بود که این هم زمانی است که در نهایت بخش مهم آن به مصرف کننده تحمیل شود.

ج) حاکمیت و دولت:

دولت‌ها به واسطه برخورداری از ابزارهای کنترلی که از طریق سیاست‌های مختلف اعمال می‌کنند همواره بایستی نقشی کمکی در برقراری تعادل در حوزه‌های اقتصادی را برعهده داشته باشند. اعمال سیاست‌های یک طرفه که به هر نحو ممکن تعادل را برهم زند می‌تواند نتایج مخربی را بر ذی نفعان آن بخش تحمیل کند. از سوی دیگر دولت‌ها پاسخ گوی تبعات اقتصادی و اجتماعی ناشی از اعمال سیاست‌های مذکور هستند. تحقق اهداف، برنامه‌ها و چشم اندازهای اقتصادی و اجتماعی در حوزه عملکرد دولت‌ها تبلور می‌یابد و لذا دولت‌ها نیز به واسطه عدم تحقق برنامه‌های پیش بینی شده مسوول بوده و بایستی جواب گوی حاکمیت، بنگاه‌های اقتصادی و مصرف کنندگان باشند. متأسفانه در حمل و نقل ریلی کشور نیز به دلیل اعمال سیاست‌های منفعلانه فوق الذکر شاهد عدم تحقق اهداف پیش بینی شده هستیم. حمل و نقل ریلی طی سالیان اخیر در هر دو حوزه بار و مسافر علی الرغم برخورداری از مزیت‌های نسبی خود نتوانسته است به اهداف توسعه‌ای خود دست یابد.

بخش خصوصی فعال در صنعت حمل و نقل ریلی در تمامی حلقه‌های زنجیره تامین خود به واسطه دور شدن از سازوکارهای بازار با مشکلات و چالش‌های اساسی مواجه بوده و تمایلی به سرمایه گذاری برای بسط و توسعه بنگاه ندارد. با منفی شدن رشد حمل و نقل ریلی نه تنها بنگاه‌هایی که مستقیماً در این حوزه فعال هستند ناامید از چشم انداز آینده هستند بلکه صنایع پشتیبان نظیر تولیدکنندگان ناوگان ریلی نیز به دلیل نبود مشتری برای ظرفیت سازی‌های جدید در آستانه ورشکستگی هستند.

این‌ها بخشی از مصادیقی است که حاکمیت نیز در این بازی دوسر باخت یکی از بازنده‌های آن است.

در پایان همان طور که ملاحظه می‌شود ریشه عمده نابسامانی‌ها در بخش ریلی کشور دور شدن بخش از سازوکارهای بازار است. امروز توجه به اقتصاد حمل و نقل و اعمال سیاست‌های مدبرانه اقتصادی خواست فعالین بخش است. حمل و نقل ریلی برای برون رفت از چالش‌های پیش رو راهی جز توجه به مولفه‌های اقتصادی ندارد. توسعه بخش در گرو رشد سرمایه گذاری از سوی بخش خصوصی بوده و لازمه آن نیز اقتصادی شدن بخش به واسطه اعمال سیاست‌های حمایتی و منطقی مبتنی بر فضای کسب و کار خواهد بود. مطالعات مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد که بازار حمل و نقل به شدت در قبال تغییرات مولفه‌های بازار حساس است.

به عنوان نمونه با افزایش نرخ ارز به مرز ۳۵۰۰۰ ریال در مقایسه با نرخ ۱۲۲۰۰ ریالی قبل به میزان ۲۰ درصد صرفاً از این محل به هزینه‌های بخش حمل و نقل اضافه می‌شود و به ازای هر ده درصد افزایش در نرخ برابری ارز به میزان یک درصد هزینه‌های بخش افزایش می‌یابد. از سوی دیگر افزایش بی رویه تورم نیز هزینه‌های بخش را دوچندان کرده در حالی که درآمدهای حاصل از عملیات حمل و نقل به دلایل فوق الذکر از رشد متناسب برخوردار نبوده است و لذا فعالین بخش خصوصی به دلیل زیان حاصله نه تنها تمایلی به گسترش فعالیت نداشته بلکه ادامه وضعیت موجود را نیز به صلاح خود نمی‌دانند. حال که با استقرار دولت جدید صحبت از تدبیر و امید است مسوولین امر و به ویژه وزیر محترم راه و شهرسازی با شناخت کامل از ریشه‌های این نابسامانی‌ها که همانا ضعف اقتصادی و اعمال سیاست‌های غیراقتصادی در بخش است تدابیر مناسبی را برای بهبود فضای کسب و کار در بخش ریلی کشور اتخاذ نمایند.

کارپایه‌ی مشترک لکوموتیو

عباس قربانعلی بیک

رئیس هیئت مدیره شرکت آذرخش ریل آریا، آراکو

با در نظر گرفتن برنامه برقی کردن خطوط و این که این امر در خطوط پر تردد محقق خواهد شد می توان به نسبت برابر این لکوموتیوها را در بخش بار به دو نوع دیزلی و برقی تقسیم کرد.

با توجه به تاثیر راهبرد راه آهن چین که طی دهه اخیر موجب رشد فناوری لکوموتیوهای برقی باری شش محوره و کاهش قیمت این محصول حتی در سطح جهانی شد می توان به دو برابر شدن جابجایی بار توسط هر دستگاه لکوموتیو برقی شش محوره نسبت به نوع دیزلی در ایران امید بست و لذا با ۱۰۰۰ دستگاه لکوموتیو برقی می توان دو سوم بار ریلی را جابجا کرد.



یکی از راهکارهای مناسب و مجرب برای کاهش زمان و هزینه تامین لکوموتیوهای دیزلی و برقی به ویژه برای بخش خصوصی سرمایه گذار استفاده از طرح پلتفرم مشترک لکوموتیو برقی و دیزلی است

جهانی اقدام شود تعداد لکوموتیوها باید حدود چهار برابر شود.

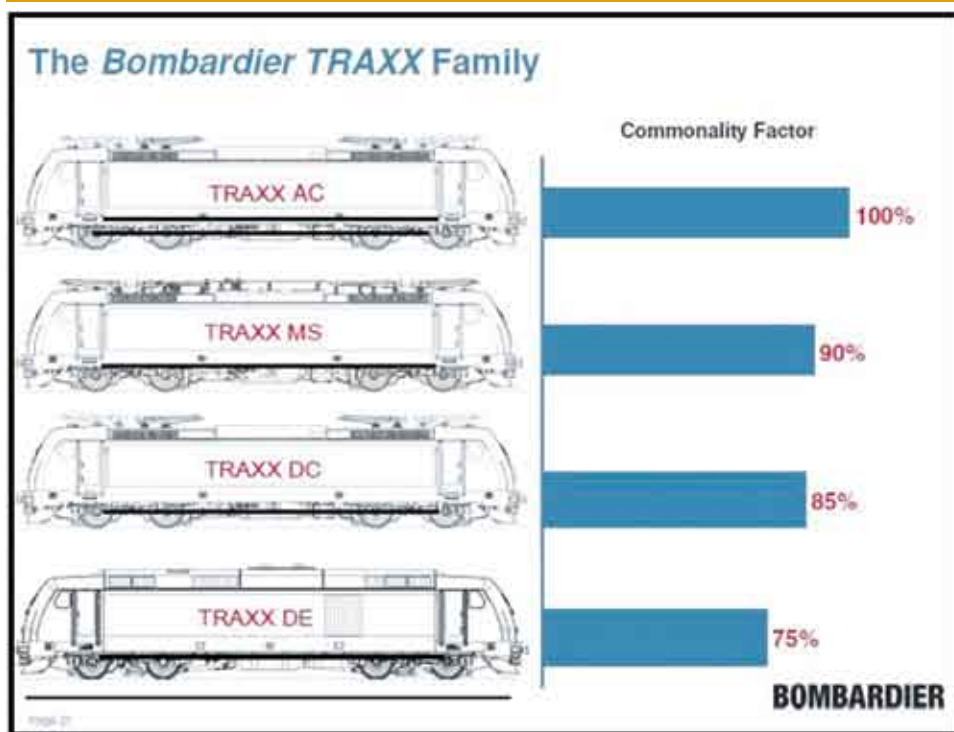
برآوردهای انجام شده در طرح جامع حمل و نقل، چشم انداز ۱۴۰۴ راه آهن و چشم انداز ۱۴۰۴ صنایع ریلی در سازمان گسترش نشان گر نیاز به ۱۰۰۰ لکوموتیو دیزل است و برای رسیدن به این عدد با استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی و توان مندی صنایع داخلی باید تلاش‌های گسترده ای صورت پذیرد که چنانچه هدف ترسیم شده در قانون مدیریت سوخت سال ۱۳۸۶ فقط برای رسیدن به سهم بخش بار ریلی ۳۰ درصد بدون توجه به افزایش کارایی نیاز به شش برابر شدن لکوموتیوهای باری موجود است که اگر همزمان برای رسیدن به بهره وری متوسط

با تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی یکی از شروط لازم برای ورود بخش خصوصی به حمل و نقل ریلی فراهم شد و با برنامه ریزی و اقدامات راه آهن در سال ۸۴ شرکت‌های خصوصی حمل و نقل بار ریلی با خرید، مالکیت و بهره برداری از واگن‌های باری تشکیل شدند.

با سرمایه گذاری بخش خصوصی و حمایت راه آهن در تخصیص اعتبارات بانکی از محل وجوه اداره شده با بهره بانکی بسیار مناسب زمینه خرید بیش از ۵۰۰۰ واگن باری توسط بیش از ۲۰ شرکت خصوصی از سازندگان خارجی فراهم شد و به تدریج واگن‌های باری موجود نیز با ضوابط و قواعد تنظیم شده به شرکت‌های فوق واگذار شد به نحوی که اکنون تقریباً مالکیت تمامی واگن‌های باری به بخش خصوصی منتقل شده است.

از سوی دیگر پس از اشباع واگن باری، نیاز وسیع راه آهن به لکوموتیو ضرورت رویکرد مشابه برای ورود بخش خصوصی به این حوزه را نیز افزایش داده و با وجود پیچیدگی‌های فنی این وسیله چند سالی است که سه شرکت خصوصی با خرید لکوموتیو دیزل توانایی بخش خصوصی در تصدی این مسئولیت را اثبات کردند و این تجربه ارزش مند با ابلاغ سهم لکوموتیو در حمل و نقل بار ریلی زمینه ورود شرکت‌های دیگر را برای تامین لکوموتیو دیزل مهیا کرده است.

تصویر شماره ۱: استفاده از منطق پلتفرم مشترک در ساخت لکوموتیوهای سری TRAXX

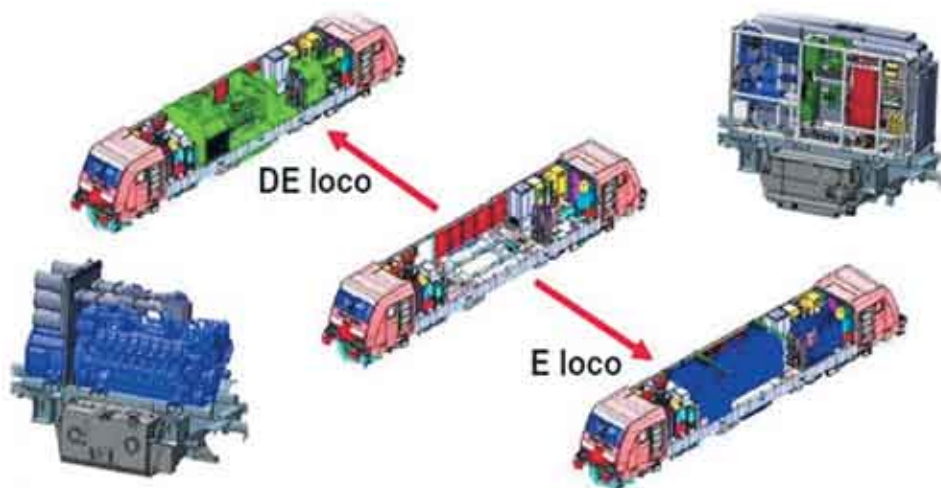


با تصویب ماده ۱۶۴ برنامه پنج ساله پنجم و اجازه استفاده از سرمایه بخش خصوصی برای افزایش ظرفیت شبکه موجود با دو خطه و برقی کردن به صورت ساخت- بهره برداری- انتقال یکی از گلوگاه‌های توسعه حمل و نقل ریلی را می توان در تامین لکوموتیو پیش بینی کرد که طی ۱۵ سال گذشته در سفارش و خرید لکوموتیوهای آلتوم و زیمنس به طور متوسط به بیش از ۸ سال بالغ شد که این زمان چند برابر زمان برقی کردن خطوط بوده و چنانچه مدیریت نشود نگرانی تکرار تجربه مترو خط مشهد را افزایش می دهد.

از سوی دیگر ظرفیت ساخت لکوموتیو در شرکت‌های واگن پارس و مپنا لکوموتیو به ۱۰۰ دستگاه در سال می رسد اما بالا بودن قیمت تمام شده لکوموتیو انگیزه مناسبی برای جلب بخش خصوصی به این حوزه ایجاد نمی کند و ضرورت دارد روش‌هایی برای کاهش هزینه و زمان دسترسی لکوموتیوهای مورد نیاز بخش خصوصی شناسایی شود.

یکی از راهکارهای مناسب و مجرب برای کاهش زمان و هزینه تامین لکوموتیوهای دیزلی و برقی به ویژه برای بخش خصوصی سرمایه گذار استفاده از طرح کارپایه ی مشترک لکوموتیو برقی و دیزلی است که با توجه به پیش بینی به عمل آمده در آغاز مذاکرات با آلتوم فرانسه در سال ۱۳۷۶ می توان از ۷۰ درصد قطعات و تجهیزات لکوموتیو دیزلی در نوع برقی استفاده کرد که از جمله می توان به مشابهت شاسی، بدنه، بوژی، کابین‌ها و کمپرسور و ترمز در بخش مکانیکی در کنار تشابه تراکشن موتور، یکسوساز و اینورتر، ترمز دینامیک و... اشاره کرد.

با این اقدام لکوموتیو دیزلی ۳۲۰۰ کیلووات را که حدود ۲۵۰۰ کیلووات آن به مصرف کشش می



تصویر شماره ۲: منطق کارپایه ی مشترک - بدنه با قابلیت جایگذاری سیستم‌های مختلف و استفاده حداکثر از اجزای مشابه

ظرفیت ساخت لکوموتیو در شرکت‌های واگن پارس و مپنا لکوموتیو به ۱۰۰ دستگاه در سال می رسد اما بالا بودن قیمت تمام شده لکوموتیو انگیزه مناسبی برای جلب بخش خصوصی به این حوزه ایجاد نمی نماید و ضرورت دارد روش‌هایی برای کاهش هزینه و زمان دسترسی لکوموتیوهای مورد نیاز بخش خصوصی شناسایی شود

دیزل الکتریک و برقی و بدنه کاملاً مشابه با لکوموتیو AD۴۳ که در راه آهن جمهوری اسلامی استفاده می شود، مشخصاتی بسیار نزدیک به هم دارند. علاوه بر اجزایی مانند شاسی، بدنه، بوژی‌ها و کابین، برخی از اجزای الکتریکی و انتقال توان از جمله تراکشن موتورها نیز یکسان است.

هرچند شرکت زیمنس به صورت مشخص از این رویکرد استفاده نموده اما با ملاحظه نمونه لکوموتیوهای برقی دیزلی برای آفریقای جنوبی و آمریکا می توان به قابلیت کلی این لکوموتیوها برای این تغییر مورد بحث پی برد که با وجود نسبت کم تر تشابه تجهیزات، می توان به تاثیر قابل توجه آن بر کاهش هزینه و زمان تامین و سهم داخل اطمینان داشت.

با توجه به توان مندی صنایع داخلی در حوزه برق و اجزای الکتریکی از یک سو و انتقال فناوری و توان ساخت بوژی و بدنه در داخل کشور از سوی دیگر، این طرح موجب صرفه جویی ارزی، افزایش دانش فنی داخلی، استفاده از ظرفیت خالی صنایع ریلی و کاهش وابستگی به خارج خواهد شد.

رسد می توان با تغییرات اندکی به لکوموتیو برقی با توان ۶۰۰۰ کیلووات مفید برای کشش رسانید که به دلیل حذف موتور دیزل، ژنراتور، مخزن سوخت و... و جایگزینی ترانسفورماتور با وزن پایین تر پس از افزایش وزن می تواند در کشش اولیه و مداوم با نوع دیزلی برابری کرده و در سرعت مداوم حداقل از نوع مذکور با فاصله زیاد پیشی گیرد.

مشابه این اقدام توسط شرکت بمباردیر در طراحی خانواده لکوموتیوهای خانواده ی ترکس (TRAXX) به عمل آمده و لکوموتیوهای مذکور با یک کارپایه و حتی اجزای یکسان که در دو نوع برقی و دیزلی به ۷۵ درصد قطعات مشابه می رسد، به نحوی طراحی شده که یک نمونه آن برای کشور یونان به صورت چهار محوره دیزلی با قدرت ۲ مگاوات ساخته شده و قرار است این لکوموتیو پس از برقی شدن مسیر، بدون تغییر تراکشن موتورها، اینورتر، شاسی، کابین و... و با جایگزینی ترانسفورماتور به جای مجموعه دیزل ژنراتور و... به لکوموتیو برقی با قدرت ۵ مگاوات و سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت تبدیل شود.

این منطق (کارپایه ی مشترک) موجب شده است که از انواع مختلف این مجموعه لکوموتیوها که شامل دیزل الکتریک، چند موتور، برقی با جریان متناوب (AC) و برقی با جریان مستقیم (DC) بیش از ۹۰۰ عدد ساخته شود که موجب کاهش قابل توجه هزینه‌های طراحی و ساخت لکوموتیو می شود.

نمونه دیگر این راهبرد در طراحی و ساخت لکوموتیوهای خانواده ی PRIMA توسط شرکت آلتوم استفاده شده است. مجموعه ی اول لکوموتیوهای PRIMA با نام تجاری SNCF BB با توان‌های مختلف و در انواع

اسلامی ارائه می شود. انتخابات با شکوه ۲۴ خرداد ۹۲ و انتخاب دولت اعتدال گرا نماد بارز موفقیت در حماسه سیاسی تلقی می شود و مشکلات اقتصادی از اهم موضوعاتی است که چاره جویی آن از دولت یازدهم مورد انتظار است. اکنون دولت جدید در مرحله شناخت مشکلات زیربخش ها و یافتن راهکارهایی برای رفع با تخفیف آن ها است. البته هم سویی برنامه های زیربخش ها با اهداف و برنامه های کلان اقتصادی و اجتماعی نظیر سند چشم انداز ملی، قوانین مادر نظیر قانون اجرایی کردن سیاست های اصل ۴۴، قانون برنامه پنجم، قانون هدفمندی یارانه ها و سیاست های کلی ابلاغ شده در بخش های مختلف باید مدنظر قرار گیرند. شایان ذکر است منظور از حماسه اقتصادی انجام کارهای مقطعی در طول یک سال نیست و دوره یک ساله به عنوان برشی از طول زمان مدنظر قرار می گیرد.

با عنایت به نام گذاری امسال از سوی مقام معظم رهبری (دام ظلّه) به عنوان سال "حماسه سیاسی- حماسه اقتصادی" این مقاله به بررسی چگونگی حماسه اقتصادی در زیربخش حمل و نقل ریلی برون شهری برای حل مشکلات امور بهره برداری می پردازد و پیشنهادهایی برای چگونگی تحقق آن بر مبنای انتظارات از دولت یازدهم و مقامات آن در حوزه حمل و نقل ریلی اعم از وزیر محترم و مدیرعامل راه آهن جمهوری



حماسه اقتصادی در بهره برداری حمل و نقل ریلی

تهیه کننده : مهندس سیدمرتضی ناصریان

کارشناس ارشد شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور



جمهوری اسلامی ایران برخوردار شود. به اجمال به برخی از این تاکیدات اشاره می شود:

ماده ۱۶۲ قانون برنامه پنجم توسعه رسیدن به سهم ۳۰ و ۱۸ درصدی در حمل بار و مسافر ریلی در سال ۱۳۹۴ را بر دولت تکلیف کرده است. مقدار این سهم اکنون حدود ۷,۲ درصد در باری و ۱۴ درصد در مسافری است (بر حسب واحد حمل تن - کیلومتر و نفر کیلومتر از کل حمل بار و مسافر کشور). هر چند رسیدن به اهداف مذکور با تداوم روند سال های گذشته مقدور نیست.

بند ۳ بخش "و" ماده ۱۶۳ قانون برنامه پنج ساله پنجم خواستار تحقق ساز و کارهای لازم به منظور کاهش سالانه ۱۰ درصد میزان تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده های کشور در طول برنامه توسط دولت شده است. اهمیت حمل و نقل ریلی در افزایش ایمنی ترابری برای محورهای پرتردد محرز است.

در سیاست های کلی بخش حمل و نقل (ابلاغی مقام معظم رهبری در سال ۱۳۷۹) نیز بر اولویت حمل و نقل ریلی تاکید شده است. هرچند در عمل در طول ۱۳ سال گذشته رشد حمل و نقل ریلی (به ویژه در بخش بار) مطلوب نبوده است.

ضرورت های حماسه اقتصادی

در حمل و نقل ریلی

برون شهری

مزیت های چشم گیر حمل و نقل ریلی از جهت ملاحظات اقتصادی، ایمنی، زیست محیطی و... در کنار ویژگی های خاص کشورمان موجب شده که این شیوه حمل و نقل از بیش ترین تأکید و بالاترین اولویت در سیاست های کلی و برنامه های توسعه

در فصل ۱۴ کتاب اقتصاد و امنیت ملی [۱] که بوسیله ریاست محترم جمهوری آقای دکتر روحانی تألیف شده است، نیز به تفصیل در خصوص ضرورت‌های توسعه راه‌آهن کشور توضیح داده شده است. با عنایت به دلایل فوق و برای تحول در حمل‌ونقل کشور با مراعات اصول توسعه پایدار و ایجاد ارزش افزوده فراوان در اقتصاد ملی شایسته است حماسه‌ای بزرگ و اقتصادی در حمل‌ونقل ریلی کشور محقق شود. بدیهی است با نظرات خبرگان و مطالعات دقیق تر می‌توان تحلیل هزینه - منفعت هر یک از موضوعات را انجام داد و در این

نتایج آن‌ها در حوزه بحث بهره‌برداری ریلی اشاره دارد: به دلایل متعدد، از امکانات موجود شبکه و ناوگان ریلی کشور به طرز مطلوبی استفاده نمی‌شود و ارتقاء بهره‌وری در این بخش ممکن بوده و باید انجام گیرد. کندی سیر قطارهای باری، تردد انبوه کامیون در مسیرهای جاده‌ای موازی با خطوط ریلی کم تردد و کمبود عرضه قطار مسافری با وجود تقاضای بالا از نشانه‌های این وضعیت است. محدودیت منابع مالی از موانع اصلی در گسترش زیرساخت‌ها و توسعه ناوگان و خدمات ریلی

منجر به بالا بودن نرخ کرایه حمل بار ریلی برای صاحبان کالا در مقایسه با جاده و کاهش رغبت به استفاده از راه‌آهن شده است. از سوی دیگر در حمل مسافر تعرفه‌های تکلیفی مانع انتفاع شرکت‌های مسافری و بی‌رغبتی به سرمایه‌گذاری در توسعه ناوگان مسافری و افزایش عرضه خدمات است. انحصار شرکت راه‌آهن در ارائه خدمات، وضع مقررات و رسیدگی به تخلفات (شبکه زیربنایی، مدیریت و برنامه ریزی تردد، کنترل نرخ و تعرفه و...) در غیاب نهاد تنظیم کننده مقررات (رگلاتوری) و تعهد شرکت

هدف مندی مقررات بر مبنای ترویج الگوی مصرف و حمل‌ونقل عمومی و حتی در نظر نگرفتن شرایط همسان بارز است. در خصوص لکوموتیو مسافری، لکوموتیو باری، واگن مسافری و واگن باری با وجود ظرفیت بالای تولید ناوگان ریلی کمبود وجود دارد. در واقع اکنون در حالتی برزخی قرار گرفته‌ایم که بخش دولتی خرید ناوگان را رها کرده و خرید ناوگان به وسیله بخش خصوصی هم کم تر از حد لازم است و نمونه این وضعیت آن است که بزرگ ترین و با کیفیت‌ترین کارخانه تولید ناوگان ریلی کشور با ۲۰ درصد



خصوص می‌توان به مراجع یک تا سه این مقاله رجوع کرد.

موانع و مشکلات کلی فراروی حمل‌ونقل ریلی کشور

شناخت صحیح موانع گامی مهم و ضروری برای تحول در این زیربخش است. در این رابطه پژوهش‌های متعدد و تفصیلی انجام شده (به عنوان نمونه به فصل ۷ مرجع [۳] مراجعه شود) و این مقاله به طور مختصر به برخی

است. منشاء این مشکل آن است که با وجود منافع فراوان حمل‌ونقل ریلی برای مردم و برای کشور، عواید شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی متناسب با آورده‌های مالی آن‌ها نیست و جذابیت اقتصادی برای رونق حمل‌ونقل ریلی و سرمایه‌گذاری در این بخش وجود ندارد. اخذ عوارض سنگین از شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی برای عبور از خطوط (حدود ۵۰ درصد درآمد حمل بار)

راه‌آهن به کسب هزینه کارکنان گسترده خود با نقش حاکمیتی مورد انتظار از آن منافات دارد. مقررات مناسبی که مزایای ملی و اجتماعی حمل‌ونقل عمومی و ریلی (ایمنی، صرفه جویی سوخت، کاهش آلودگی و ...) را به مزایای مالی برای عوامل دست‌اندرکار تبدیل کند، تهیه نشده است. همچنین تبعیض غیراصولی در مقررات حاکم بر بخش ریلی و جاده‌ای (منظور نشدن شرایط

ظرفیت خود کار می‌کند [۵]. ضعف شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بار در ارائه خدمات درب به درب، ناپیوستگی شبکه‌های ترابری ریلی و جاده‌ای در نقاط پایانه‌ای، کمبود شرکت‌های قوی حمل‌ونقل چند وجهی و عدم یکپارچگی و تناسب سامانه‌های تخلیه و بارگیری و عدم تجهیز مناسب اغلب پایانه‌ها به امکانات حمل‌ونقل ترکیبی) استفاده اندک از ظرفیت‌های

می‌باشد.

شفاف‌سازی وضعیت ناآهاده قوانین و مقررات به نفع حمل‌ونقل جاده‌ای و تلاش برای همسان‌سازی و انطباق مقررات با سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل برای ارائه به مجلس و مقامات عالی کشور و تنظیم لایحه قانونی مناسب برای رونق حمل‌ونقل ریلی و رفع مشکلاتی که نیازمند قانون جدید هستند.

منابع: کتاب اقتصاد و امنیت ملی - دکتر حسن روحانی - انتشارات مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام - ۱۳۸۹

حمل‌ونقل ریلی؛ بررسی عملکرد و نگاهی به آینده - گروه پژوهشی امور زیربنایی مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام - آذر ۱۳۹۲

تعیین الزامات کمی حمل‌ونقل ریلی برون شهری

ایجاد نهاد بی‌طرف برای تنظیم مقررات و نظارت بر امور ریلی در ساختار وزارت (regulator) برای هماهنگ کردن روابط بین شرکت‌های بهره‌بردار غیردولتی با شرکت راه‌آهن که مسئولیت حفظ و ارتقاء شبکه زیربنایی و مدیریت بهره‌برداری را دارد، با مشارکت سازمان‌های مردم نهاد. این نهاد در تنظیم تعرفه‌ها، مقررات ایمنی و صلاحیت‌های حرفه‌ای شرکت‌ها و حل اختلافات مداخله کنند. طبق قسمت اول ماده ۱۶۴ قانون برنامه پنجم)

حذف تعرفه‌های تکلیفی حمل‌ونقل ریلی مسافری (اصلاح تعرفه حمل مسافری یا پرداخت یارانه به بخش خصوصی) و در بخش باری مستقل

اولویت‌بندی منطقی پروژه‌های نیمه‌تمام ریلی با ملاحظه تناسب منافع به هزینه‌های باقیمانده هر یک. (با تاکید بر طرح‌هایی که گلوگاه‌های سرعت، ظرفیت و ایمنی شبکه ریلی موجود را رفع کند یا عملکرد شبکه ریلی را به نحو موثری ارتقاء دهد). تهیه و تصویب برنامه راهبردی در خصوص حمل‌ونقل ریلی (با مشارکت و به منظور هماهنگی نهادهای دولتی ذی ربط نظیر سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، وزارت راه، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی و وزارت صنایع برای همسویی و هم‌افزایی فعالیت تمام واحدهای تابعه).

سامانه IT در سطوح مختلف و عدم یکپارچگی نرم‌افزاری که موجب کمبود اطلاعات یا نشر ناقص آن برای دست‌اندرکاران می‌شود.

پیشنهادهای برای تحقق حماسه اقتصادی در امور بهره‌برداری حمل‌ونقل ریلی برون‌شهری

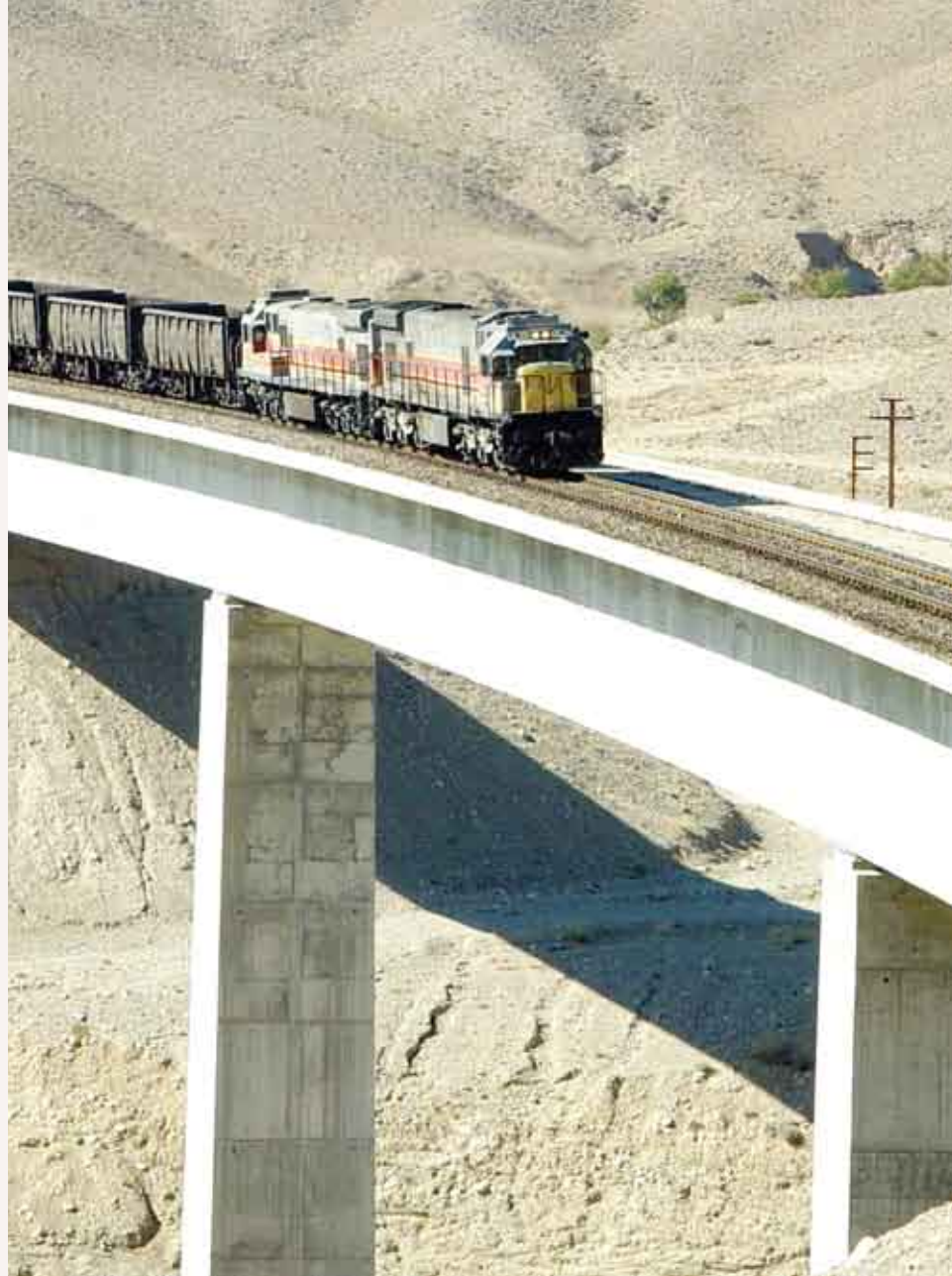
در راستای تحقق حماسه اقتصادی در زیربخش ریلی اقداماتی که از مسئولین ارشد دولت در سطح وزارت و مدیران بخش ریلی انتظار می‌رود، پیشنهاد شده است ضمناً سعی شده موضوعاتی که جامعیت و فوریت دارند، منظور گردد و هماهنگی این پیشنهادها با برنامه اعلامی وزیر محترم نیز منظور شده است. بدیهی است تکمیل و ثمر دادن هر یک از این پیشنهادها غالباً در دوره کوتاه‌مدت (یک‌ساله یا کمتر) نخواهد بود با این حال تحرک و پویایی در راستای اصلاح مشکلات باعث دمیدن امید به عموم اهالی صنف و بهبود تدریجی شرایط کسب‌وکار در این زمینه و بهره‌وری از امکانات می‌شود. این پیشنهادها تراجم با یکدیگر ندارند و به موازات هم قابل پی‌گیری هستند. شایسته‌سالاری و نظارت بر این مهم در سطوح مختلف و پایبندی به رویکرد علمی و فنی و پرهیز از دخالت دادن ملاحظات غیرفنی و جناحی در تصمیم‌گیری‌ها و انتصابات. حمل‌ونقل ریلی ترکیبی از ویژگیهای تخصصی صنعتی، خدماتی و موضوعات اقتصادی را با دامنه‌ای نفعان گسترده و متنوع در خود دارد و نیازمند افرادی متخصص، دل‌سوز، پرتلاش و با کارنامه موفق قبلی است. برگزاری نشست‌های تخصصی نهادهای دولتی با شرکت‌ها و انجمن‌های علمی، صنفی و حرفه‌ای (اعم از شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، پیمانکاران، مشاوران، تولیدکنندگان) برای جلب مشارکت و شناخت و رفع تنگناهای آن‌ها و نهادینه کردن جایگاه آن‌ها در تصمیم‌گیری‌های بخش.



اول در سطح منطقه بر طبق اهداف سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ - پژوهشکده حمل‌ونقل با همکاری انجمن مهندسی حمل‌ونقل ریلی - ۱۳۹۰ اصلاح وضعیت اقتصاد حمل‌ونقل برای سودآور شدن حمل‌ونقل ریلی - سیدمرتضی ناصریان - نشریه ندای حمل‌ونقل ریلی - شماره یک. سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران - سند چشم‌انداز صنایع ریلی - اردیبهشت ۸۹ تحلیل فرصت، تهدید، نقاط ضعف و قدرت در بخش حمل‌ونقل ریلی با نگاه ویژه به حوزه سرمایه‌گذاری و امور بازرگانی - کارگروه سرمایه‌گذاری و امور بازرگانی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته - بهار ۱۳۹۲ مشکلات توسعه و ترویج راه‌آهن در ایران و راهکارهای برون‌رفت - سیدمرتضی ناصریان - یازدهمین همایش بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی - ۱۳۸۸ -

کردن حق دسترسی به خطوط ریلی از درآمد حمل و جهت‌گیری به سمت قیمت‌های تعادلی و رقابتی (درمقایسه با حمل جاده‌ای). اختصاص یارانه و تسهیلات به بخش غیردولتی برای نوسازی ناوگان ریلی از طریق تولیدات داخلی. پی‌گیری برای اخذ مابه‌التفاوت یارانه صرفه‌جویی انرژی از منابع عمومی دولتی با عنایت به آن که هدف‌مند کردن یارانه‌ها و شفاف نمودن هزینه‌های غیرمستقیم جزء سیاست‌های کلی برنامه پنجم

استمرار روند خصوصی‌سازی فعالیت‌های ریلی ضمن تبیین جایگاه بخش خصوصی در امور حمل‌ونقل ریلی، تکمیل مقررات و ضوابط لازم، اصلاح ساختارهای دولتی ذیربط برای تعامل مناسب بخش دولتی و غیردولتی، حذف رویه‌های تحمیل غیراقتصادی به بخش غیردولتی و تغییر نگرش شرکتی (مبتنی بر سودآوری) حاکم بر شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به نگرش حاکمیتی و ایجاد جذابیت برای مشارکت بخش خصوصی.



در ابتدا لطفاً مختصری در مورد شرکت راهوار نیرو آریا و حوزه فعالیت آن توضیح دهد.

موضوع فعالیت شرکت به طور خاص عبارت است از سرمایه گذاری و راهبری در امور حمل و نقل ریلی، ارائه خدمات مشاوره ای و فنی در زمینه حمل و نقل ریلی و واردات تجهیزات و وسائط نقلیه ریلی.

از عملکرد و دست آوردهای شرکت راهوار نیرو آریا هم می توان به واردات و بازسازی ۱۴ دستگاه لکوموتیو GT۲۶ و تحویل لکوموتیوها به راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای ارائه خدمات کشش به واگن های باری و تعمیر و نگه داری لکوموتیوهای فوق اشاره کرد.

راهبرد اصلی شرکت راهوار نیرو آریا، ارائه حداکثر خدمات کشش به شرکت های واگن دار با تهیه لکوموتیو و برون سپاری نگهداری لکوموتیوها به متخصصین مربوطه است.

جا دارد از مدیریت و کارشناسان محترم شرکت البرز نیرو که مانند پدر، ما را در این کار کمک و هدایت کردند کمال تشکر را داشته باشیم. زیرا شرکت البرز نیرو طلایه دار بخش خصوصی در این زمینه بوده و از هیچ کوششی در این راه دریغ نکرده است.

روند خصوصی سازی در راه آهن در سال های اخیر را چگونه ارزیابی می کنید؟

متأسفانه اهل فن از وضعیت خصوصی سازی در بخش ریلی در طی چند سال گذشته، بسیار گله مند هستند و آمار هم نشان می دهد که طی چند سال گذشته علاوه بر آن که روند خصوصی سازی در راه آهن به شدت کند شده، حتی با بخش خصوصی وارد شده به این صنعت نیز به گونه ای رفتار می شود که روند سرمایه گذاری با شتاب بالا را به سمت

مسعود استاد عظیم، مدیریت شرکت راهوار نیرو آریا دلیل این امر را نبود قطعات بدکی عنوان کرد

۲۵٪ لکوموتیوها از چرخه بهره برداری خارج شدند

گفت و گو از: شکوفه احمدی

شرکت سهامی خاص راهوار نیرو آریا در پی ورود بخش خصوصی به حمل و نقل ریلی با سرمایه یکصد میلیارد ریال توسط چند شرکت ریلی شامل توکاریل و بهتاش سپاهان و... تاسیس شده و در طی سال های ۱۳۸۸ تا ۱۳۸۹ اقدام به واردات ۱۴ دستگاه لکوموتیو GT۲۶ کرد که کار بازسازی و راه اندازی آنها تا پایان سال ۱۳۹۱ به طول انجامید. با آقای مسعود استاد عظیم، مدیرعامل شرکت راهوار نیرو آریا، گفت و گویی انجام داده ایم که می خوانید:



کاهش سرمایه گذاری سوق داده است.

از طرفی با وجود این که راه آهن با عدم واگذاری لکوموتیو به طور جدی وارد خصوصی سازی در بخش کشش نشده است ولی بخش خصوصی با تمام توان وارد این عرصه شده است.

به عنوان مدیر و کارشناسی که از خارج راه آهن وارد این صنعت شدید، علت رکود خصوصی سازی را چگونه تحلیل می کنید؟

قبل از این که تحلیلی صورت پذیرد بهتر است ابتدا بگویم حتماً هر مطلبی که بیان می شود مخالفانی دارد که برای رد این مطالب، استدلال کرده و لذا ضمن احترام به این دوستان، این نکته را بیان می کنم که گفتن این مباحث و گفت و گو در مورد آن ها مفید بوده و امید است باعث حل پاره ای از مشکلات پیش روی خصوصی سازی در کشور شود.

از طرفی نظر اهل خبره این است که مدیران و کارشناسان هر سازمان به علت حضور دائم در آن سازمان، چون پاره ای از مشکلات را به صورت روزمره رصد می کنند و این کار برای آن ها عادی شده است، درصد اهمیت بسیاری از مشکلات مهم را کم تر از آن می دانند که در واقعیت وجود دارد. از این رو ناظر شخصی که از بیرون به سازمان نگاه می کند، می تواند مهم باشد. و لذا تنها از این دیدگاه، تحلیل خود را در قالب سوالات زیر از مدیران محترم راه آهن جمهوری اسلامی و دیگر مدیران دل سوز مطرح می کنم.

باید بررسی کرد که آیا روند خصوصی سازی در صنعت ریلی طی چند سال گذشته طبق برنامه مصوبات مجلس شورای اسلامی و دولت و سند چشم انداز انجام شده است؟

از آن جایی که عملکرد بخش خصوصی با وجود تمامی



مسعود استادعظیم: بخش خصوصی برای تامین قطعات از خارج و تعمیر و نگهداری لکوموتیوها می باید با هزینه سنگین اقدام به خرید نماید در صورتی که راه آهن مطالبات مربوط به خدمات این شرکت ها را با تاخیر ۶ تا ۹ ماهه می پردازد

محدودیت های خارجی و داخلی، در بخش کشش طبق آمار منتشره بسیار مناسب تر از بخش دولتی بوده است، آیا مسئولان محترم تاکنون هزینه های از دست رفته را به علت عدم اجرای برنامه خصوصی سازی و واگذاری ها محاسبه کرده اند؟

بخش خصوصی برای تامین قطعات از خارج و تعمیر و نگه داری لکوموتیوها می باید با هزینه سنگین اقدام به خرید کند در صورتی که راه آهن مطالبات مربوط به خدمات این شرکت ها را با تاخیر ۶ تا ۹ ماهه می پردازد، این سؤال مطرح می شود که عدم پرداخت به موقع در جهت رشد بخش خصوصی است و یا توقف بدون صدای بخش خصوصی؟

اهل فن می گویند ورود هر لکوموتیو به چرخه سیر، سالانه حدوداً ۳ میلیون دلار به نفع کشور است. پرسش بعدی این است که اگر بخش خصوصی به جای جذب حمایت قابل توجه از سوی دولت، تنها به حقوق حقه خود

می رسید و می توانست مطالباتش را به موقع دریافت کند و به جای ورود ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو، مثلاً ۱۵۰ لکوموتیو وارد می کرد، سرمایه از دست رفته کشور بابت تامین سوخت گران و غیره که حدود ۳ میلیون دلار به ازاء هر لکوموتیو است، در کجا محاسبه می شود و چه شخصی یا سازمانی باید جواب گو باشد؟

طبق آمار به دست آمده، عملکرد بخش خصوصی نسبت به بخش دولتی، به مراتب بالاتر بوده و این سؤال مطرح است که اگر فرض کنید این نسبت تنها حدود ۲۰ درصد باشد، حال اگر راه آهن نسبت به واگذاری لکوموتیوهای موجود طبق برنامه مصوب اقدام می کرد و مثلاً ۲۰۰ دستگاه واگذار می شد، حدوداً معادل ۴۰ لکوموتیو، بهره وری بیشتری در کشور ایجاد می شد، به راستی چه مشکلاتی وجود داشته که باعث شده مسئولان این هزینه سنگین فرصت از دست رفته را به کشور تحمیل کرده اند.

هم اکنون بیش از ۲۵ درصد لکوموتیوهای بخش خصوصی به علت نبود قطعه از سیر خارج شده و علت اصلی آن عدم تامین نقدینگی طی یک سال گذشته بوده است. با وجودی که این شرکت ها تمام تلاش خود را برای تامین نقدینگی از طریق سهامداران و اخذ تسهیلات بانکی کرده اند ولی افزایش بی رویه قیمت ها، نقدینگی بیش تری را طلب نموده که متأسفانه به علت عدم پرداخت به موقع مطالبات توسط راه آهن، روز به روز لکوموتیوهای بیش تری از چرخه سیر خارج می شود.

لذا هزینه فرصت از دست رفته این تعداد لکوموتیو و به تبع آن توقف بیش از اندازه واگن های حامل مواد اولیه و کارخانجات نیازمند به این مواد اولیه چه خواهد شد؟ خلاصه، سوالات بسیاری وجود دارد که همه آن ها به عدم تعامل

بین بخش دولتی و خصوصی منتهی می شود مانند نحوه تعیین نرخ قرارداد، عدم اجرای تعهد راه آهن در تامین بعضی از قطعات موجود در راه آهن و ... که سوالات بالا تنها نمونه ای از این گونه موارد بوده است.

همان گونه که در ابتدای مصاحبه عرض کردم این اطلاعات و اعداد و ارقام حدودی، فرضی و غیر مستند است و فقط برای این مطرح شده است که مسئولان محترم برای یک بار هم شده کارشناسانی را مسئول بررسی دقیق این آمار و ارقام کنند تا رقم دقیق آن مشخص شود که عدم عملکرد صحیح در خصوص تعامل بین بخش خصوصی و دولتی چه هزینه های سنگینی را به کشور تحمیل می کند.

متأسفانه در کشور ما کسی را به علت عدم انجام کاری محاکمه نمی کنند (ممکن است سؤال کنند ولی محاکمه نمی شود) چون بابت عدم انجام آن کار، عدد و رقمی به عنوان خسارت مشخص نمی شود، و یا به عبارتی هزینه های از دست رفته محاسبه نمی شود.

البته املاء ننوشته نیز غلط ندارد پس چه بهتر که به کار روزمره بپردازند و خودشان را درگیر دیوان محاسبات، بازرسی کل کشور، حراست و نکنند. هستند مدیران دلسوزی که سخنان مقام معظم رهبری را به گوش جان خریده و با تمام دقت سعی می کنند با کم ترین مشکل کار خصوصی سازی را انجام و برای پاسخ گویی به مراجع ذی صلاح نیز خود را آماده می کنند.

این نکته پایانی را عرض می کنم که این سخنان برای این بیان شد که شاید پنجره جدیدی برای حل مشکلات بخش حمل و نقل ریلی باز شود و انشاء ... مدیران دل سوز دولت خدمت گزار به همراه بخش خصوصی نسبت به حل آن ها اقدام و شاهد ایران اسلامی سرفراز در جهان باشیم.



اولین واگن مجهز به اینترنت شرکت قطارهای جوپار آماده بهره برداری می شود

فروش بلیت اینترنتی با قطارهای جوپار

شبکه ریلی تحولی تازه باشد. آقای ابراهیمی، مدیرعامل شرکت جوپار در گفت و گو با خبرنگار ما ضمن تشریح ظرفیت های این شرکت به چالش های توسعه حمل و نقل ریلی بار و مسافر نیز نگاهی نقادانه دارد. به گفته او سیاست های اعمال شده در حمل و نقل ریلی در راستای تضعیف بخش خصوصی بوده است. با دیدگاه های او بیش تر آشنا شویم.

شرکت جوپار از پیش کسوتان بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی کشور است که برای به کارگیری فناوری های نوین در خدمات ریلی ارزش ویژه ای قائل است. راه اندازی سامانه فروش بلیت اینترنتی و طراحی نخستین واگن مجهز به اینترنت پرسرعت بخشی از نگاه ارزش مند مدیریتی شرکت جوپار است که می تواند برای گرایش بیش تر مسافرت از طریق

داریم که از آن میان، ۹۲ دستگاه واگن مسافری ۶ تخته، ۷ دستگاه رستوران و سه دستگاه واگن مولد برق هستند. چند واگن دیگر هم در حال تعمیرات برای تغییر کاربری آن ها هستیم.

در بحث واگن-رستوران هایی که داریم، گفتنی است به تازگی، یعنی در سال گذشته، یک دستگاه رستوران مخصوص غذای فوری ارائه کرده ایم، که در داخل آن ۱۷- ۱۸ نوع غذای فوری که با سرعت بالا طبخ شده با کیفیت و ارزان در

دستگاه واگن مسافری. ولی چون براساس قرارداد، تحویل ناوگان ها ۱۸ ماه الی ۲ سال طول می کشید، عملاً در دو سال پیش از تحویل واگن ها در حوزه ی راهبری قطارهای مسافری مشغول به کار شدیم و مسئولیت راهبری قطارهای تهران- کرمان را بر عهده گرفتیم. پس از آن دوره آزمایشی به عنوان راهبر، قطارهای خودمان وارد چرخه شدند و با آن ها کار می کنیم. امروز هم که تقریباً ده سال از فعالیت شرکت می گذرد ۱۰۸ دستگاه ناوگان مسافری در اختیار

هر دو بخش، هم ناوگان ملکی و هم ناوگان خصوصی در اختیار داریم. با توجه به این که شرکت متعلق به شرکت مادر سازمان عمران کرمان است، نام شرکت هم از شهری در استان کرمان گرفته شده است به نام جوپار که در جنوب شهر مهران قرار دارد.

شرکت در سال ۱۳۸۱ به ثبت رسید و از ابتدا در بخش حمل و نقل ریلی مسافری مشغول شدیم. در همان زمان قراردادی را با شرکت واگن پارس بستیم برای خرید ۲۲

لطفاً کمی در مورد تاریخچه و حوزه فعالیت شرکت جوپار توضیح دهید.

شرکت جوپار اولین شرکت به معنای واقعی خصوصی در صنعت حمل و نقل ریلی کشور بوده است. پیش از ما هم شرکت هایی بودند که وارد این حوزه شدند ولی کاملاً خصوصی نبودند، یا دولتی بودند یا وابسته به نهادهای دولتی یا به عبارتی "خصوصی" بودند.

فعالیت اصلی شرکت در دو بخش خلاصه می شود: مسافری و باری. در

پایین است، برای برون رفت از این وضعیت چه پیشنهادهایی دارید؟

بگذارید برگردیم به عقب و مشکلات بخش ریلی در بخش مسافری را به دو دسته تقسیم کنیم: یکی قبل از واگذاری شرکت رجا به بخش خصوصی و دیگری بعد از واگذاری شرکت رجا به بخش خصوصی.

عمده‌ترین مشکلی که قبل از واگذاری رجا به بخش خصوصی وجود داشت سیاست‌های ظالمانه و یک طرفه‌ای بود که رجا به خاطر قدرت انحصاری که داشت بر شرکت‌های بخش خصوصی اعمال می‌کرد - که می‌بینیم امروز پس از واگذاری و حالا که دیگر وابستگی دولتی و رانت دولتی ندارد، همان مشکلات بخش خصوصی گریبان خودش را هم گرفته است. دیگر مشکلات هم مربوط می‌شد به برخی سیاست‌های کلی و حاکمیتی بخش ریلی و شرکت راه‌آهن که این‌ها هنوز هم وجود دارد.

در زمانی که رجا متولی بود، از آن‌جا که سامانه یکپارچه فروش بلیت در اختیار داشت، تصمیم بر این شده بود که فروش بلیت هم‌چنان در دست شرکت رجا باشد، در واقع درآمد شرکت‌های خصوصی امانتی بود در دست شرکت رجا. قاعداً در امانت نباید خیانتی صورت گیرد ولی متأسفانه شرکت رجا در امانت خیانت کرد. یعنی به هر روشی که خودش دوست داشت و بدون هیچ توضیحی از حساب شرکت‌ها برداشت می‌کرد. چریمه‌هایی وضع کرده بود و مثلاً اگر یک روز تلفن شان را جواب نمی‌دادید شما را مشمول جریمه می‌کرد. طوری که انگار از ابتدا بنا را بر این گذاشته بودند که بخش عمده‌ای از درآمدشان را از جریمه بخش خصوصی تأمین کنند. قراردادهای بین رجا و شرکت‌های خصوصی هم همه یک طرفه و ترکمنچای وار بود.

این‌ها پول‌های ناحقی بود که از بخش خصوصی گرفته می‌شد



ابراهیمی: در همین دولت قبلی دیدیم وزیر راه و شهرسازی تمام فکر و ذکرش مسکن مهر بود و اصلاً هیچ فعالیتی در بخش راه و ترابری نکردند. متأسفانه خود شرکت راه‌آهن هم در توسعه و تقویت این بخش فعالیت چندانی نکرد

خوردند.

حتی آمار تورم ۳۱ درصدی هم که اعلام می‌کنند آن‌چنان بازتاب دهنده واقعیت نیست. مثلاً ممکن است نان که از اقلام ضروری زندگی است ده برابر شده باشد و مثلاً زین اسب آن‌چنان گران نشده باشد، آن‌وقت آن‌ها می‌آیند میانگین می‌گیرند و می‌گویند تورم ۳۱ درصد بوده است. از خدمات دولت نهم و دهم این بود که قرار بود نفت بیاورند سر سفره مردم ولی نان رو هم از سفره مردم بردند.

در بخش باری ۲۱۰ دستگاه واگن از طرف راه‌آهن به ما واگذار شد. با خریدهایی که بعدها انجام دادیم مجموعاً در حال حاضر ۵۱۴ دستگاه واگن لبه بلند هم در اختیار داریم. شرکت جوپار تا سال گذشته بزرگ‌ترین پیمانکار حمل سنگ آهن شرکت ذوب آهن اصفهان بود ولی از آن‌جا که ذوب آهن هم در پرداخت بدهی‌هایش بسیار بدقول بود - که آن‌هم ناشی از مشکلات سیاست‌های دولت قبلی بود- ترجیح دادیم که دیگر در مجموعه ذوب آهن کار نکنیم. الان در بخش‌های صادرات سنگ آهن مشغول هستیم.

در کشور ما سهم بخش ریلی در حمل بار و مسافر هم‌چنان

به مسافران حق انتخاب می‌دهد که از طریق تلفن همراه، رایانه ی لوحی، رایانه ی کیفی به شبکه وصل شوند و هر نوع فیلم و برنامه‌ای که مورد پسند خودشان است تماشا کنند. در طی مسیر سرگرم شوند و سفر برای شان لذت بخش و کوتاه‌تر شود. همچنین در این شبکه می‌توانند به انواع مختلف اطلاعات و نقشه‌های شهرها، انواع فرهنگ لغت، و یا متون دعا و قرآن دسترسی داشته باشند. به زودی یک کتابخانه اینترنتی را هم راه‌اندازی خواهیم کرد.

در چه مسیرهایی فعالیت می‌کنید؟

مسیرهای فعالیت‌های ما در حال حاضر عبارتند از: قطار شش تخته کویر در مسیر تهران- مشهد؛ تهران- بندرعباس؛ تهران- زاهدان، تهران- کرمان، کرمان- مشهد. از آن‌جا که معمولاً فعالیت‌های بخش ریلی مسافری به علت پایین بودن - پایین نگاه داشتن- قیمت بلیت‌های قطار، معمولاً در ایران زبان ده است - به علت همین زبان ده بودن آن بود که دولت تصمیم گرفت آن را به بخش خصوصی واگذار کند- ما نیم نگاهی هم به بخش حمل بار داشته‌ایم و فعالیت‌های خود را به آن بخش هم گسترش دادیم.

در بخش بار هم در سال ۸۳، دویست دستگاه واگن لبه بلند از اکراین وارد کردیم، در آن زمان سیاست‌های حمایتی دولت از بخش خصوصی هنوز وجود داشت بدین ترتیب که هر کس از خارج واگن اضافه می‌کرد، معادل آن‌ها واگن‌هایی را از محل بخش دولتی راه‌آهن با وام و اقساط بلند مدت به عنوان تشویقی در اختیارشان قرار می‌دادند. یعنی در آن زمان واقعاً سیاست‌هایی برای حمایت از بخش خصوصی به وجود آمده بود ولی با روی کار آمدن دولت نهم متوقف شد.

انگار که همه تصمیم‌ها در جهت نابودی بخش خصوصی و صنعت به اجرا گذاشته شد که چگونه همه صنایع و بخش‌ها از آن ضربه

اختیار مسافران قرار می‌گیرد. این رستوران کاملاً منحصر به فرد است و نمونه‌اش در ایران و خاورمیانه وجود ندارد. استقبال از آن هم به قدری خوب بوده که تصمیم گرفته‌ایم به زودی در تمام مسیرهای مان چنین رستوران‌هایی را راه‌اندازی کنیم. از دیگر خدمات ما سامانه فروش بلیت اینترنتی است که راه‌اندازی کرده‌ایم. تنها شرکتی هستیم که این گونه سامانه فروش بلیت اینترنتی را برای اولین بار در کشور به اجرا گذاشتیم. شرکت رجا هم سامانه اینترنتی دارد ولی فقط برای رزرو بلیت است و لازم است که حتماً حضوری دوباره بروید و بلیت را تحویل بگیرید. ولی سامانه فروش جوپار صد در صد اینترنتی است و اصلاً دیگر نیازی به رفت‌وآمد حضوری غیرضروری درون شهری نخواهد بود. از طرف دیگر بحث استرداد بلیت هم هست که با این سامانه اینترنتی بسیار آسان‌تر شده است. بدین ترتیب که می‌توانید از طریق همان اینترنت و در هر لحظه و هر مکانی که هستید بلیت بخريد و یا پس بدهید، که مزیت بزرگی برای استفاده کنندگان محسوب می‌شود. به خاطر همین خدمات بود که در سال گذشته شرکت جوپار توانست در بین حدود ۳۰۴ شرکت به عنوان اولین شرکت بخش خصوصی، گواهی نامه رعایت حقوق مصرف کننده را از سازمان حمایت از حقوق مصرف کنندگان دریافت کند. همچنین گواهینامه ایزو ۹۰۰۱ را هم دریافت کردیم و بر اساس آن استانداردها کار می‌کنیم، مثلاً در تمام قطارهای مان از ملحفه‌های یک بار مصرف استفاده می‌کنیم که سطح بهداشتی بالاتری را برای مسافران فراهم می‌کند.

هم‌چنین به زودی مردم شاهد ارائه خدمات بیش تری در قطارهای جوپار خواهند بود. اولین واگن مجهز به اینترنت ما اکنون در مرحله آزمایش است. یک شبکه اینترنت داخلی هم که دارای فیلم و موسیقی و سرگرمی‌های متنوع است در قطارهای مان راه‌اندازی کرده‌ایم که

و حق الناس بود که در این میان پایمال می‌شد. تا تیرماه سال ۹۱ روال به همین شکل بود.

خوش بختانه با حمایت‌هایی که راه‌آهن جمهوری اسلامی انجام داد -البته نه از حب علی بلکه از بعضی معاویه- از تیرماه سال ۹۱، شرکت‌ها توانستند سامانه فروش بلیت خود را از رجا جدا کنند. ما از اولین شرکت‌هایی بودیم که سامانه فروش بلیت خود را جدا کردیم.

یکی دیگر از مشکلاتی که در زمان حاکمیت رجا وجود داشت و البته هنوز هم وجود دارد این بود که به دلیل این که کارگاه‌های تعمیراتی ریلی که در سراسر کشور وجود داشت به صورت انحصاری از طرف راه‌آهن

کند و حتی یارانه بخش خصوصی ریلی را هم می‌گرفت و خودش آن را استفاده می‌کرد.

به طوری که حتی الان هم که رجا نیست نمی‌توانیم فاصله‌ی بین قیمت بلیت موجود و قیمت واقعی آن را جبران کنیم. احتیاج به چندین شوک برای این کار وجود دارد. مجبوریم با قیمت‌های تکلیفی بفروشیم و هیچ یارانه‌ای را نگیریم.

راه‌آهن و رجا که بخش‌های دولتی بودند به علت عدم کارایی زیان ده شدند، اما چون دولتی بودند و از دولت یارانه می‌گرفتند این زیان‌ها را پوشیده نگاه می‌داشتند. ولی از هنگامی که رجا از دولت جدا شد می‌بینیم همان سیاست‌هایی که

بلیت بود ۸۳۰۰ تومان. الان قیمت بلیت هست ۲۵۹۰۰. یعنی تقریباً در طول این نه سال قیمت‌ها سه برابر شده است در حالی که هزینه‌های ما مثلاً طی همین یک سال گذشته سه برابر افزایش یافته است.

روند تعیین نرخ قیمت بلیت طبق قانون باید این گونه باشد که به عنوان دست‌اندرکاران بخش ریلی پیشنهاد بدهیم و سپس این پیشنهاد به تصویب هیئت مدیره راه‌آهن جمهوری اسلامی برسد. ولی معمولاً اصلاً به پیشنهادهای ما کاری ندارند و بر اساس شماری محدودیت‌ها که خودشان دارند، مثلاً حفظ صندلی‌ها و کرسی‌هایی که در اختیار دارند و برای این که مورد هجوم واقع نشوند،



گوناگون جامعه از قطار استفاده می‌کنند و بسیاری از آن‌ها وضع شان خیلی هم خوب است. چون مزایایی هم چون ایمن بودن و غیره دارد که باعث می‌شود ترجیح داده شود.

متأسفانه فرهنگ مسافرت در کشور ما به دلیل همان عدم مدیریت‌های صحیح در سطح کلان به جایی رسیده است که هر کسی مسافرت می‌خواهد برود حاضر است مسیر خیلی بلندی را با خودروی شخصی خودش برود، یک چادر ۵۰-۶۰ هزار تومانی هم می‌گذارد پشت خودروهای شان و شب هم همان‌جا کنار خیابان می‌خوابند. این شده شکل غالب مسافرت‌های ما! هتل پیاده رو!

شما آمار سفر را در سال گذشته نگاه کنید. آمار سفر با این که رشد داشته است ولی رشد آن فقط در حمل و نقل جاده‌ای بوده است، نه در هوایی و نه در ریلی -هتل‌ها هم درآمد آن‌چنانی نداشته‌اند. در صورتی که آمار کشته‌ها را نگاه کنید، درسته که با افتخار اعلام می‌کنند که کاهش یافته و مثلاً به ۱۸ هزار نفر در سال رسیده ولی همان هم خیلی زیاد است.

در زمینه حمل و نقل باری چطور؟ سیاست‌ها را چگونه می‌بینی؟

برخلاف بسیاری از کشورها بخش بار در کشور ما قابل رقابت با جاده نیست و سهم حمل و نقل ریلی باری زیر ده درصد کل میزان حمل باری است.

یکی از دلایل این عقب‌ماندگی حق دسترسی بسیار بالایی است که در این بخش راه‌آهن از شرکت‌های خصوصی دریافت می‌کند و در نتیجه قیمت بالای تمام شده حمل و نقل ریلی باری است. در حالی که در ماده حق دسترسی مصوب مجلس شورای اسلامی هم ذکر شده نرخ خدمات حمل و نقل باید طوری تعیین شود که قابل رقابت با سایر شقوق حمل و نقل باشد و قابلیت برگشت سرمایه را به نوعی

معمولاً واقعیت را کتمان می‌کنند و اجازه نمی‌دهند که قیمت‌های بلیت واقعی شود.

اگر قیمت بلیت‌های قطار بالا برود چه چشم اندازی برای رونق حمل و نقل مسافر از طریق شبکه ریلی می‌توان انتظار داشت؟

عادت داده‌ایم مردم را به این که مثلاً بلیت قطار باید حتماً پایین‌تر از حد معمول باشد. مثلاً این که دائماً تکرار کنیم و مثل یک فرهنگ روی آن کار کنیم که قطار برای قشر مستضعف یا مثلاً قشر متوسط جامعه است، در حالی که این طور نیست. چون می‌بینیم امروز از اقشار

باعث زیان در فعالیت‌های بخش ریلی و مسافری در کشور می‌شد گریبان خودش را هم گرفت.

یعنی چه سیاست‌هایی؟ مثلاً همین نرخ فروش بلیت. آخر مگر می‌شود هزینه‌های تان بر اساس نرخ بازار باشد، ولی درآمدهای تان را یک شخص دیگر تعیین کند. مگر می‌شود ۱۰۰۰ تومان به شما بدهند و از شما بخواهند بروید و ۳۰۰۰ تومان خرید کنید.

قیمت بلیت قطار به تناسب افزایش هزینه‌ها افزایش پیدا نکرده است. مثلاً وقتی در سال ۱۳۸۳ قطارهایمان وارد چرخه شد قیمت

در اختیار رجا قرار داده شده بود، در بخش خصوصی هیچ حق انتخابی نداشتیم و لزوماً باید برای تعمیرات به آن‌ها مراجعه می‌کردیم. آن‌ها هم که این قدرت انحصاری را داشتند هر کاری دل شان می‌خواست می‌کردند و هر نرخی دل شان می‌خواست تعیین می‌کردند و می‌کنند.

خلاصه با این که امروز رجا دیگر حاکم نیست، به نظر من یکی از دلایلی که باعث عقب‌افتادگی صنعت ریلی کشور در بخش مسافری شده است رجا بود. رجا چون خودش رانت و یارانه دولتی دریافت می‌کرد، اجازه نمی‌داد قیمت‌های بلیت قطار بر اساس آن چه واقعی است افزایش پیدا

راه و شهرسازی تمام فکر و ذکرش مسکن مهر بود و اصلاً هیچ فعالیتی در بخش راه و ترابری نکردند. و متأسفانه خود راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران هم در توسعه و تقویت این بخش فعالیت چندانی نکرد. می‌بینیم در کل این سال‌ها ظرفیت چندانی به ناوگان ریلی اضافه نشده است.

انتظارمان این است که این وزارت‌خانه را تفکیک کنند و برگردانند به حالت قبل. اگر به حالت قبل برگردد می‌توانیم سرانجام مطالبات مان را از وزارت‌خانه خودمان داشته باشیم، در صورتی که الان اصلاً بخش حمل‌ونقل ریلی

دهد، و پیشنهادهای خود را در مذاکرات دولتی به پیش ببرد.

در زمینه سرعت متوسط پایین حمل ریلی در کشور که به آن اشاره کردید، چالش‌های توسعه حمل‌ونقل ریلی پرسرعت را چه می‌دانید؟

خطوط ریلی موجود بعضاً همان خطوط رضاخانی است. بر اساس افق چشم‌انداز قرار بود سالی ۱۰۰۰ کیلومتر ریل در کشور داشته باشیم. ولی چقدر ریل‌گذاری شده جمعاً در همه این سال‌ها؟ حداکثر سرعتی که قطار در کشور می‌تواند برود در مسیر تهران - مشهد است - که ریل‌هایش به نسبت نوتر و دو خطه

مثلاً آیا در حمل‌ونقل جاده‌ای، شرکت‌های جاده‌ای بابت استفاده از جاده عوارض می‌دهند؟ ولی ما داریم پرداخت می‌کنیم، الان همه هزینه‌های لوکوموتیو و ... را شرکت‌های خصوصی می‌پردازند، از طریق ۸۰ درصد حق دسترسی که به راه‌آهن می‌دهیم.

در بخش مسافری هم عین پول دیزل را داریم هر ماهه به راه‌آهن پرداخت می‌کنیم. در صورتی که این هزینه نباید از ما گرفته شود، این هم مثل همان بخش جاده‌ای است که دولت موظف است زیرساخت‌سازی و جاده‌سازی کند، باید زیرساخت‌های

برای بخش خصوصی داشته باشد. در حالی که امروز تقریباً در تمام مسیرهای ریلی که معادل جاده‌ای آن‌ها هم وجود دارد، نرخ کرایه حمل بار ریلی ۴۰ درصد بالاتر از نرخ حمل بار جاده‌ای است، ضمن این‌که سرعت حمل جاده‌ای هم در حال حاضر در کشور ما به مراتب بهتر از ریلی است. متوسط سرعت سیر باردار واگن‌های باری کشور ۷۰ کیلومتر درروز است. سرعت قطار هم می‌گویند متوسط ۵ کیلومتر در ساعت است. مثلاً ما اگر بخواهیم با قطار از تهران به بندرعباس بار ببریم، حدود ۱۰ روز طول می‌کشد، در حالی که کامیون همین مسیر را در یک روز می‌پیماید.

در حالی که در بسیاری از کشورهای دنیا برای شان بسیار مقرون به صرفه‌تر و مطلوب‌تر است که با ریل بار خود را حمل کنند.

به نظر شما ساختار کنونی شرکت راه‌آهن با چه چالشی روبروست و تعامل آن با بخش خصوصی چگونه است؟

راه‌آهن جمهوری اسلامی دستگاه حاکمیتی و قانون‌گذاری بخش ریلی است، دستگاه حاکمیت حکم پدر خانواده را دارد و پدر خانواده باید از خانواده حمایت کند و نباید به صورت انتفاعی به قضیه نگاه کند. راه‌آهن وظیفه حمایت از بخش را در سیاست‌های کلان دارد ولی متأسفانه در این زمینه دارد ضعیف عمل می‌کند. مثلاً انتظارمان از راه‌آهن این است که فعال باشند، با دولت و مجلس و بالادستی‌ها مذاکره و اعمال نفوذ کنند و باعث توسعه و تقویت بخش شوند، چون بالاخره بخش ریلی زیرمجموعه‌ای از وزارت راه و شهرسازی است - که البته من اسم این وزارت‌خانه را در دولت قبلی گذاشته بودم وزارت مسکن مهر، چون فقط در آن زمینه فعالیت می‌کرد- ولی این وزارت‌خانه اصلاً توجهی به تقویت بخش ریلی نداشت و راه‌آهن هم در موردش کاری نمی‌کرد.



است- که ۱۶۰ کیلومتر است. مثلاً مقایسه کنید: مسیر تهران-کرمان و تهران-مشهد هر دو ۱۰۰۰ کیلومتر است، تهران تا مشهد را ۱۱ ساعته می‌توان رفت در حالی که همان ۱۰۰۰ کیلومتر مسیر تهران-کرمان ۱۴ ساعت طول می‌کشد.

انتظارتان از دولت جدید چیست؟

بزرگ‌ترین انتظارمان از دولت جدید توجه به بخش ریلی است. ادغام دو وزارت‌خانه راه و ترابری و مسکن و شهرسازی بعد از استیضاح وزیر سابق راه ادغام سیاسی بود که اثرات خوبی نداشت و ندارد. مثلاً در همین دولت قبلی دیدیم وزیر

حمل‌ونقل ریلی را هم با هزینه‌های خودش تقبل کند.

بخش دولتی چوب لای چرخ بخش خصوصی می‌گذارد به این بهانه که شما دنبال سود هستید، غافل از این‌که سود ما به عنوان بخش خصوصی به سود خود دولت هم می‌شود و باعث افزایش درآمد دولت می‌شود، یعنی بازی دوسر-برد است.

البته اشکال از خودمان هم هست، بالاخره یکی از کارهای انجمن صنفی ریلی حمایت از حقوق اعضایش است. مثلاً انجمن باید بیاورد و کارشناسی کند و مشاور بگیرد و الگوی قیمت‌گذاری تهیه و پیشنهاد

در ابتدا کمی در مورد شرکت سایپا لجستیک و شکل گیری و حوزه فعالیت آن توضیح دهید. فکر تشکیل شرکت سایپا لجستیک که در ابتدا سایپا ریل نام داشت، در سال ۱۳۸۲، پیرو توافقی که بین وزرای راه و صنعت آن زمان به وجود آمده بود در گروه خودروسازی سایپا شکل گرفت. به دنبال آن از دی ماه ۱۳۸۲ به عنوان مجری طرح و مدیر پروژه مأمور

شدم تا روی طرح توجیه فنی و اقتصادی قضیه کار کنم. در نهایت بعد از گذشت ۱۰ ماه از طراحی و تصویب طرح در هیئت مدیره سایپا و کمیسیون سرمایه گذاری سایپا، سرانجام در سوم آبان سال ۱۳۸۳ شرکت سایپا ریل تشکیل شد. تا آنجا که حضور ذهن دارم یکی از اولین شرکت هایی بودیم که در راستای خصوصی سازی با راه آهن جمهوری اسلامی شروع به فعالیت

کردیم به طوری که ۴۹ درصد سهام متعلق به راه آهن و ۵۱ درصد آن متعلق به گروه سایپا بود. عنوان سرمایه اولیه، شرکت سایپا حدود ۵ میلیارد و صد میلیون تومان به صورت نقدی برای سهم ۵۱ درصدی خود و راه آهن جمهوری اسلامی هم حدود ۱۹۴ دستگاه واگن لبه کوتاه را بعد از کارشناسی رسمی در ازای ۴۰ درصد سهم خود وارد شرکت سایپا ریل کرده و از

آنجا شرکت سایپا ریل شروع به فعالیت کرد. البته از همان ابتدای کار مشکلات خودش را داشت. چون بالاخره از جوهی حمل و نقل جاده ای روان تر بود. با کامیون می شد در بندرعباس بار را تحویل گرفت و تا ۴۸ ساعت بعد بار در کف کارخانه تهران بود. ولی حمل ریلی، اولاً سرعتش پایین تر بود، دوماً محموله ها باید دوبار تخلیه و بارگیری می شدند تا

شرکت حمل و نقل چندوجهی سایپا - سایپا لجستیک (شرکت سایپا ریل سابق) که مالکیت ۵۱ درصد سهام آن متعلق به گروه خودروسازی سایپا و ۴۹ درصد آن متعلق به راه آهن جمهوری اسلامی است در سال ۱۳۸۳ تشکیل شد. سایپا لجستیک اولین شرکت دارنده واگن های دو طبقه حمل خودرو در ایران، دومین شرکت دارای واگن های ۸۰ فوتی مخصوص حمل کانتینر و تنها شرکت دارای مالکیت پایانه اختصاصی ریلی و جاده ای استریپ کالا در ایران است. در این شماره با جناب آقای دارا غزنوی، مدیر عامل محترم، شرکت سایپا لجستیک در مورد چگونگی شکل گیری و تحولات شرکت سایپا لجستیک، و نیز مشکلات و چالش های بخش حمل و نقل ریلی کشور به ویژه در بخش حمل بار، به گفت و گو نشستیم که در ادامه می خوانید.

مصاحبه با آقای دارا غزنوی
مدیرعامل شرکت چند وجهی سایپا لجستیک

با این سیاست ها منابع مان را آتش مے زنیم!!



مان مانند تراکتورسازی، پیک، ایندامین، از کشورهایی چون چین، تایوان، کره، ترکیه و ... قطعات وارد می‌کنیم. ۲- صادرات: که به کشورهایی چون سوریه (که متأسفانه الان تعطیل شده است)، عراق، ونزوئلا، اکراین، آذربایجان، سودان به صورت ریلی- دریایی، و جاده ای- دریایی، کالا و قطعات صادر می‌کنیم. ۳- حمل داخلی ریلی مانند حمل کانتینر و قطعات از بندعباس برای خودروسازها، حمل ورق از فولاد مبارکه به گروه سایپا و ... ۴: حمل داخلی جاده‌ای.

موجودی‌هایشان را به صورت آنلاین در پایانه ما ببینند و بعد از همان‌جا دستور توزیع کالاهای خود را بدهند و دیگر هزینه انبارداری اضافی دیگری ندهند. یا در امر صادرات، در حال حاضر از طریق ریل به بندرعباس و سپس با کشتی به ونزوئلا محموله می‌فرستیم، یا کمی‌پیش تر اتاق‌های رنگ شده و دیگر قطعات خودرو از کشور ترکیه و سپس دریاچه وان به شعبه کارخانه تولیدی سایپا در سوریه می‌فرستادیم. یا با واگن خودروهایی را تا مرز شلمچه می‌بریم و از نقطه

خودمان را اداره و هزینه‌های مان را جبران کنیم و در نتیجه به دنبال قراردادهای جدید با سایر شرکت‌های بیرونی رفته‌ایم. مثلاً در حال حاضر قرارداد حمل سنگ‌آهن را بسته‌ایم، و تا آخر سال حمل ۲۰۰ هزار تن سنگ‌آهن از معادن اطراف همدان و ملایر از طریق خط ریلی ملایر به بندر امام را در برنامه داریم. یا قراردادی بستیم برای حمل ترکیبی ریلی- جاده‌ای برای شرکت کنسانتره مس، از شهر ورزقان به سرچشمه و بندرعباس، که البته قرارداد آن هنوز اجرایی

نمی‌تواند از طریق کامیون به کارخانه بروند. به عنوان مثال باری که در بندرعباس بارگیری می‌شد باید از طریق ریل وارد پایانه اختصاصی شرکت در اسلام‌شهر، چهار دانگه شده تخلیه می‌شد و از آن‌جا یک بار دیگر با کامیون بار می‌شد و به کارخانه سایپا می‌رسید. از این رو علاقه زیادی در شرکت‌های گروه سایپا نسبت به واگذاری بار به این شرکت وجود نداشت و خیلی زمان و انرژی برد تا بتوانیم این فرهنگ را عوض کنیم و بتوانیم مزایای متعدد که حمل ریلی می‌تواند نسبت به جاده داشته باشد، در شرکت‌های گروه سایپا بقبولانیم.

با توجه به مشکلات بخش ریلی (که بعدتر به آن اشاره خواهیم کرد) که در چند سال اخیر وجود داشته است، آمدم و به خدمات ریلی که قبلاً در آن سرمایه‌گذاری شده بود، امکانات و وجوه جدید دیگر مانند ترخیص، انبارداری، توزیع محصول، حمل‌ونقل جاده‌ای، نمایندگی شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی و هوایی اضافه کردیم تا بتواند مکملی برای حمل‌ونقل ریلی شرکت باشد. از آن پس بود که نام شرکت از سایپا ریل به شرکت چندوجهی سایپا لجستیک تغییر کرد. با وجود چند وجهی بودن شرکت اما هم‌چنان ۹۰ درصد واردات و کانتینرهای گروه سایپا از طریق ریلی حمل می‌شود. امروز سهم عمده‌ای از حمل ورق فولاد مبارکه پیش از سال ۸۸ فقط از طریق جاده‌ای صورت می‌گرفت-

حدود ۹۶ درصد- توسط ریل حمل می‌شود به طوری که در آخرین حد نصابی که داشتیم ۲۳۸ هزار تن بار حامل ورق‌های فولاد مبارکه را در یک سال با ریل منتقل کردیم. با مشکلاتی که اخیراً برای صنعت خودروسازی پیش آمد - و متأسفانه هنوز هم حل نشده است- و حجم بار مربوط به خودرو را بسیار کاهش داد، ما تلاش کردیم که به عنوان یک شرکت مستقل - جدا از گروه خودروسازی- بتوانیم

نشده است.

فرصت‌ها و خدمات دیگری نیز داشته‌ایم، از جمله در بندرعباس دفتری داریم که کالاهای گروه را ترخیص می‌کنیم، یک محوطه هشت هکتاره در اسلام‌شهر داریم، که یک خط اصلی ریلی و دو خط فرعی ریلی برای تخلیه و بارگیری واگن، حدود شش هزار متر انبار سرپوشیده و شش هزار متر سکوی تخلیه و بارگیری دارد. سامانه رایانه‌ای وب هم داریم که صاحبان کالا و گروه بتوانند مستقیماً

صفر مرزی به خریدار عراقی می‌دهیم و آن‌ها هم با کامیون حمل می‌کنند. از شلمچه تا بصره قرار است ۳۵ کیلومتر ریل‌گذاری شود تا بتوانیم به خطوط ریلی داخلی عراق وصل شویم. برخی قطعات و خودروها هم از مرز مهران رد می‌شوند که در آنجا حمل کاملاً جاده‌ای با کامیون مخصوص حمل خودرو است.

به طور کلی، می‌توان گفت در ۴ بخش فعالیت می‌کنیم: ۱- واردات: برای برخی از شرکت‌های

وضعیت ناوگان شرکت به چه صورت است؟

ناوگان ریلی خود را هم توسعه دادیم و اولین شرکتی بودیم که واگن‌های دوطبقه‌ای (دبل دک) مخصوص حمل خودرو را به ایران وارد کردیم. این واگن‌ها حدود ۶ متر طول دارند، سه محوره بوده و هر واگنی ظرفیت حمل ۱۲ ماشین متوسط و ۱۰ ماشین بزرگ را دارد. از مزیت‌های حمل ریلی این است که اگر یک قطار ۲۵ واگنی داشته



باشیم سبید دستگاه خودرو را می‌توان با آن حمل کرد در حالی که اگر قرار بود جاده‌ای برود حدود هشتاد تریلی برای حمل آن لازم است. به خاطر همین است که در شرکت سایپا این شعار را داشتیم که حمل و نقل ریلی: ایمن، انبوه، اقتصادی. که البته در حال حاضر با سیاست‌های اخیر دولت مزیت اقتصادی بودنش زیر سوال است.

از دیگر انواع واگن‌های ناوگان ریلی مان، واگن‌های ۱۹ متری با ظرفیت ۲۰ تن و ۴۰ تنی است. ولی چون دیدیم گاهی یک سوم ظرفیت قطارهای ما خالی حرکت می‌کردند در حالی که کل حق دسترسی را می‌پرداختیم - چون حق دسترسی بر اساس تناژ نیست بلکه بر اساس محور کیلومتر است - در نتیجه آمدم و واگن‌های ۲۶ متری را از روسیه وارد کردیم به گونه‌ای است که انعطاف‌پذیری دارد و می‌توانیم ظرفیت آن را کامل پر کرده و حرکت کنیم. فکر می‌کنم این که حق دسترسی بر اساس محور کیلومتر است و نه تناژ یکی از اشکالاتی است که در آیین‌نامه اجرایی باید اصلاح شود.

در حال حاضر، ۱۹۴ واگن ۱۹ متری، ۱۱۵ واگن دو طبقه مخصوص حمل خودرو، و ۱۰۶ واگن ۲۶ متری مخصوص حمل کانتینر در اختیار داریم.

به غیر از حمل ریلی، حدود ۱۳۲ کامیون از شرکت سایپا دیزل گرفته و این کامیون‌ها را به صورت اجاره به شرط تملیک زمانی به رانندگان داده‌ایم تا از محل کارکردشون هم اقساطش را بپردازند و هم بارهای گروه را حمل کنند. ۳۲ دستگاه از این ۱۳۲ کامیون، دو طبقه مخصوص حمل خودرو هستند و می‌توانند در شهرها و مکان‌هایی که خط ریل وجود ندارد - که بسیاری از مکان‌ها را در بر می‌گیرد - و یا برای انتقال بار از محل تخلیه بار قطار تا کارخانه برای حمل محموله خودرو استفاده شوند - که البته

همین تعداد هم الان کفاف رفع نیازهای گروه خودروسازی ما را نمی‌دهد و از پیمان کاران دیگر و کامیون‌های حمل خودروی آن‌ها هم استفاده می‌کنیم.

۳۲ تا از کامیون‌ها هم از نوع کفی است که کانتینر، ورق، پالت و ... با آن حمل می‌کنیم. حدود ۵۸ تایی آن‌ها هم از نوع چادری است - تریلی است که چادر دارد - که قطعات را حمل می‌کند.

مشکلات اصلی بخش ریلی در کشورمان که به آن اشاره کردید چیست؟

اولاً به علت بالا بودن حق دسترسی به ریل. دوم، نبود زیرساخت‌های مناسب ریلی که یکی مشکل سرعت و دیگری مشکلات مربوط به بارگیری و دسترسی به پایانه کارخانه‌ها را ایجاد می‌کند - مثلاً به غیر از سمندریل ایران خودرو که خط ریل به داخل کارخانه‌شان می‌رسد، هیچ کارخانه دیگری نداریم که خط ریل داخل کارخانه و جایگاه‌شان داشته باشند - قیمت تمام شده حمل ریلی بالا رفته - عملاً ریل نمی‌تواند با جاده رقابت کند. در بحث سرعت، مثلاً راه‌آهن در قرارداد اولیه‌ای که با شرکت‌های ریلی بسته بود تعهد کرده بود روزی صد و پنجاه کیلومتر بر ساعت پر و ۱۵۰ کیلومتر خالی واگن‌ها را سیر بدهد در حالی که این عدد فکر کنم در بهترین حالت در کشور ما به حدود ۹۰ تا ۹۲ کیلومتر می‌رسد. حداقل زمان حملی که با قطار از بندرعباس تا تهران سیر می‌کنیم ۶ تا ۷ روز است ولی کامیون همین مسیر را ۴۸ ساعته طی می‌کند. وقتی قیمت‌ها هم مناسب نباشد دیگر هیچ علاقه‌مندی برای صاحبان کالا برای استفاده از این شکل حمل و نقل نمی‌ماند.

برای رفع این مشکل دسترسی و تخلیه و بارگیری



غزنوی: با بحرانی که گریبان شرکت‌های خودروساز را گرفت تصمیم گرفتیم ابعاد جدیدی را به حوزه فعالیت خود بیافزاییم. در حال حاضر قرارداد حمل سنگ‌آهن را بسته‌ایم، و تا آخر سال حمل ۲۰۰ هزار تن سنگ‌آهن از معادن اطراف همدان و ملایر از طریق خط ریلی ملایر به بندر امام را در برنامه داریم

دوباره چه می‌توان کرد؟

در حال حاضر، امکان این که خط ریل به درون بسیاری از کارخانه‌ها کشیده شود وجود ندارد مگر این که از ابتدای ساخت کارخانه طوری مکان‌یابی شود که مستقیماً به خط ریل وصل باشد. در غیر این صورت مشکل خواهد بود. مثلاً چند وقت پیش بر اساس تحقیقات، یک ایستگاه تعطیل به نام گز در یک و نیم کیلومتری سایپاکاشان پیدا کردیم و تصمیم گرفتیم از آن ایستگاه به داخل کارخانه خط بکشیم. دیدیم هزینه آن یک و نیم کیلومتر ریل حدود ۶ میلیارد تومان می‌شود، که راه‌آهن هم قبول نمی‌کرد کمک هزینه‌ای در این زمینه بدهد. که با این شرایط اقتصادی در دو سال گذشته متأسفانه متوجه خودروسازها بود امکان چنین سرمایه‌گذاری هم وجود نداشت. در واقع مجبور هستیم قیمت‌مان را طوری به سطح بهینه برسانیم که دو سر حمل جاده‌ای و یک حمل ریلی را بپوشاند و شرکت هم

ضرر نکند. گاهی این دوسر حمل جاده‌ای و یک سر حق دسترسی ریلی که به راه‌آهن می‌دهیم با در نظر گرفتن هزینه‌های جانبی مثل بیمه و خسارت احتمالی که به خودروها وارد می‌شود، منع عبور و مرور کامیون و تریلی در طول روز در شهرها و هزینه خواب تریلی در انبارها و ... کار را خیلی مشکل و غیراقتصادی می‌کند.

البته همکاری‌هایی هم وجود داشته. مثلاً اوایل در کاشان وقتی می‌خواستیم بارگیری کنیم، مجبور بودیم واگن دو طبقه حمل خودروی خود را در ایستگاه مسافری نگاه داریم تا کامیون بارگیری کند و این رفت‌وآمد در ایستگاه مسافری خطرناک بود، رئیس ایستگاه راه‌آهن کاشان محبت کردند خطی را به ما سکوی تخلیه و بارگیری راه‌اندازی کردیم و کارمان بسیار راحت شد و من از دوستان راه‌آهن کاشان، رئیس ایستگاه کاشان و مدیر بازرگانی‌شان آقای جهانگیری بابت این همکاری تشکر می‌کنم. گرچه آن مسئله دو سر حمل جاده‌ای و دوبار تخلیه و بارگیری هم‌چنان وجود دارد.

آیا عملکرد بخش دولتی یعنی راه‌آهن در تسهیل امور شما رضایت بخش بوده است؟

خیر. همکاری آن‌ها با بخش خصوصی ریلی در این مدت زمان خوب نبوده است. در ابتدای کار که وارد این بخش شدیم قرار بر این بود که شرکت‌های خصوصی مبلغ ثابتی را به راه‌آهن بابت کرایه حمل هر کانتینر بپردازند، بعد از این که تعداد شرکت‌های خصوصی در حمل و نقل ریلی بیش تر شد ناگهان این فرمول عوض شد و راه‌آهن آمد و گفت از این پس مبلغ حق دسترسی بر اساس محور - کیلومتر دریافت می‌شود. این تغییر یک مدتی هم شرکت‌ها را سردرگم کرد و هم صاحبان کالا

ریلی را با باتکلیفی و مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو کرده است، و هم‌چنان شاهد افزایش حق دسترسی توسط راه‌آهن بدون شور و مشورت و نظرخواهی از شرکت‌های فعال هستیم. مثلاً پارسال دیدیم به بهانه افزایش قیمت سوخت در طی دو مرحله حدود ۴۲,۶ درصد مبلغ حق دسترسی را افزایش دادند، با چنین افزایشی شرکت‌های ریلی واقعاً با مشکل جذب بار و جذب مشتری رو به‌رو شده‌اند. چون سرعت ریل که پایین است، مشکلات مربوط به دسترسی به کارخانه‌ها و پایانه‌ها و دوبار بارگیری هم که وجود دارد، تنها مزیتی که در حمل ریل می‌توانستیم نسبت به جاده برای مشتری داشته باشیم، مزیت قیمتی بود که آن نیز الان وجود ندارد.

بینید وقتی نسبت مصرف سوخت ریل به جاده، یک به هفت است، مشتری هم به حق از ما توقع دارد که قیمت ما بسیار پایین‌تر از حمل جاده باشد. ولی عملاً می‌بینیم در جاهایی استفاده از ریل به صرفه‌شان نیست.

به طور کلی اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی را در کشور چگونه ارزیابی می‌کنید؟

به نظر من خصوصی‌سازی در کشورمان بیش‌تر شبه دولتی بوده است. یعنی بیش‌تر واگذاری سهام دولت در قبال رد دیون بوده است. به نظرم رغبتی برای مشارکت با این شرایط فعلی وجود ندارد. مثلاً خودمان در ابتدای کار آمديم به نمایندگان و کارکنان ساپا پیشنهاد کردیم که بیايید در ساپاریل سرمایه‌گذاری کنید ولی متأسفانه هیچ‌کدام جلو نیامدند.

به خصوص در بخش حمل‌ونقل ریلی که شرکت‌های خصوصی که تشکیل شده‌اند هیچ‌کدام راضی



به شرکت‌هایی که دارند در این صرفه‌جویی مشارکت می‌کنند اختصاص یابد. بدین ترتیب قدرت رقابتی با جاده را پیدا کند.

از طرفی انتظار می‌رفت از همین محل صرفه‌جویی در مصرف سوخت حاصل از حمل ریلی و حق دسترسی برای نگه‌داری تجهیزات راه‌آهن و احداث راه‌آهن جدید و امثالهم استفاده شود که متأسفانه در این مورد هم پیشرفت چندانی مشاهده نشده است.

در ضمن نمی‌دانیم چگونه است که با وجود این که قانون حق دسترسی در سال ۱۳۸۴ در مجلس شورای اسلامی تصویب شده، آیین‌نامه اجرایی آن هنوز پس از ۸ سال توسط شرکت راه‌آهن تهیه نشده است و شرکت‌های حمل‌ونقل

پولی از دست‌شان در نمی‌رود! آیا هنوز هم نگاه دولت به همین روال است؟

بله، مثلاً امسال قراردادی فرستاده‌اند و نرخ‌ها را باز هم بالاتر برده‌اند. خوش‌بختانه این بار شرکت‌ها در انجمن صنفی جلسه برگزار کردند و سرانجام به جمع‌بندی رسیدند که هیچ‌کدام این بار این قرارداد را امضا نکنند تا به خواسته‌های به حق‌شان دست پیدا کنند.

بینید، در واقع فلسفه تشکیل این شرکت‌ها از ابتدا این بوده است که از محل صرفه‌جویی در هزینه‌های سوخت حاصل از حمل ریلی هزینه‌های حمل پایین‌تر بیاید، و این حق دسترسی به ریل یا مقداری از این حق دسترسی

را. چون قیمت‌ها را بالا برده بود و صاحبان کالا را بین انتخاب بین جاده و ریل مردد کرده بود.

با توجه به این که راه‌آهن عملاً هیچ کاری این وسط انجام نمی‌داد و نمی‌دهد گرفتن این میزان حق دسترسی چندان منصفانه نیست. زیرا همه کارها از پیدا کردن مشتری، جذب بار گرفته تا بارگیری، تخلیه، ترخیص، بیمه، همه و همه به صورت یک بسته دارد توسط شرکت‌های خصوصی به سامانه کالا وارد می‌شود و راه‌آهن عملاً هیچ کاری این وسط انجام نمی‌دهد.

حتی در ابتدا قرار بر این بود که مقداری از حق دسترسی ریلی را به عنوان جایزه‌ی بازاریابی به شرکت‌ها پس بدهند که متأسفانه در آن هم خلف وعده شد و پرداخت نشد. همچنین قول داده بودند برای تعمیرات ویژه یا فوری ناوگان‌های ریلی در ایستگاه‌های راه‌آهن، شماری خدمات رایگان به شرکت‌های حمل‌ونقل خصوصی داده شود و به عنوان بخشی از همان حق دسترسی محاسبه شود، ولی متأسفانه شرکت راه‌آهن در این مورد هم خلف وعده کرده و پول این خدمات را جداگانه از شرکت‌ها دریافت کرد.

همان‌طور که اشاره کردم، به نظر من این که الان حق دسترسی بر اساس محور کیلومتر است و نه تناژ یکی از اشکالاتی است که در آیین‌نامه اجرایی باید اصلاح شود. جالب است چند وقت پیش آمديم و واگن‌های سه محوره وارد ناوگان کردیم به این منظور که پول یک محور برای حق دسترسی را کم‌تر بپردازیم. دوستان ما در راه‌آهن لطف کردند و تعرفه را بردند بالاتر که آن ۲۵ درصد پول بیش‌تری که می‌خواستیم از صرفه‌جویی روی یک محور به دست آوریم خدای نکرده در جیب ما نرود! ماشالله

نیستند. شریک بیرونی هم جرأت نمی‌کند که وارد میدان شود و سرمایه‌گذاری کند. چون دست کم باید به اندازه نرخ تورم بتواند سرمایه‌اش را حفظ کند، حالا سود کردن بماند. یا این کار به اندازه سود بانکی کوتاه‌مدت - که از مالیات هم معاف است و این در دسرها و جنگ و دواها را هم ندارد- برایش عایدی داشته باشد، ولی چون متأسفانه چنین نیست، خصوصی‌سازی حداقل در این بخش موفق نبوده است.

به نظر تان مشکل اصلی در کجاست و از دولت جدید چه انتظاری دارید؟

در سیاست‌های کلان مان و نیز اجرایی کردن برنامه‌ها مشکل داریم. چون می‌بینیم حتی وقتی برنامه‌ها و سیاست‌ها روی کاغذ خوب هستند ولی در زمان اجرا و عملی شدن به مشکل برمی‌خورند. واقعیت این است که سیاست‌های کلان‌مان را در این زمینه اصلاح نکرده و برنامه‌ها را اجرایی نکنیم هرچقدر حرف‌های قشنگ زده و طرح‌های قشنگ بدهیم فایده‌ای ندارد. مثلاً آمده‌اند طرح داده‌اند که ۵ درصد سهام هر شرکت باید به کارکنان شرکت واگذار شود. این فکر قشنگی است ولی وقتی در عمل آن قدر مقررات خشک و دست و پاگیر و جزیره‌ای می‌گذارید هیچ نتیجه‌ای از آن حاصل نمی‌شود. اصلاً یکی از مشکلات اصلی کشور جزیره‌ای فکر کردن است، نگاه سامان مند و کل گرا وجود ندارد. هرکس منافع کوتاه‌مدت خودش را می‌بیند، ولی اگر منافع ملی کلی را در ماموریت خود در دستور کار قرار دهیم این می‌تواند برای همه مفید واقع شود. مثلاً من وقتی قصد داشتم وارد فعالیت حمل‌ونقل بشوم، متوجه شدم چقدر توسعه این بخش می‌تواند برای کشور مفید واقع شود، چه از نظر بحث ایمنی، سوخت -ولی



این‌ها مسائلی هستند که باید واقعاً با نگاه ملی و زیرساختی حل شود. مثلاً اگر آمديم و عده‌ای را تشویق کردیم در بخش ریلی سرمایه‌گذاری کنند و آن‌ها سرمایه آورده‌اند، باید دست کم منافع این‌ها را در نظر بگیریم و ببینیم که مثلاً از این توسعه حمل ریلی چقدر منافع عاید مملکت می‌شود. حمل ریلی در تمام دنیا حرف اول را می‌زند. نه فقط در بخش ریلی بلکه در بخش مسافری هم همین است.

اگر خدمات و واگن و سرعت خوب برای بخش مسافری ریلی داشته باشیم واقعاً هواپیما و ریل تفاوت چندانی نخواهد داشت. همه این‌ها برمی‌گردد به آن‌که در سیاست‌های کلان زیربنایی

فکر شده، و از محل کاهش مصرف سوخت و دیگر صرفه‌جویی‌های حاصل از استفاده از ریلی است در توسعه این بخش، ساخت ریل و بازسازی ناوگان سرمایه‌گذاری شود.

انتظار از دولت جدید این است که بالاخره این آیین‌نامه اجرایی قانون تشکیل شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی هر چه زودتر تصویب و اجرایی شود و شرکت‌ها وضعیت خود را بدانند و بتوانند دست کم برای میان‌مدت خود - حالا بلندمدت بماند- پیش‌بینی و برنامه‌ریزی کرده و طرح توجیه اقتصادی خود را در بیاورند. مولفه‌های کسب در آمد و کاهش هزینه را برای کارخانه‌های خود اجرایی کند.

هم‌چنین توقع داریم که در تصمیم‌گیری‌های کلان که صنعت حمل‌ونقل ریلی را تحت تأثیر قرار می‌دهد، حتماً با انجمن و با کارشناسان و افراد اهل فنی که در آن‌جا هستند، هم‌فکری و همگامی و مشورت کنند تا تصمیماتی که اتخاذ می‌شود کار کارشناسی و با در نظر گرفتن برد دو طرف - هم راه‌آهن و هم شرکت‌ها - را در پی داشته باشد. به عنوان کلام آخر هم اشاره کنم، با وجود همه مشکلاتی که ذکر شد همین که توانسته‌ایم مثلاً در همین مدت برای ۲۶۰ نفر کارآفرینی کنیم و حقوق معوقه و بدهی معوقه نداشته‌ایم - گرچه خودمان هنوز دو میلیارد و هشتصد و هشتاد میلیون تومان هم از وزارت دارایی طلبکار هستیم - و توانسته‌ایم با وجود حدود ۴۶ درصد کاهش تولید در صنعت خودروسازی با جذب کارهای بیرونی شرکت را سرپا نگه داریم، از این بابت خوشحال و از خداوند شکرگذار هستیم.



نمایندگان مجلس شورای اسلامی گفته اند که برای اعطای اعتبارات لازم برای توسعه حمل و نقل ریلی آماده اند.

نگاه وزارت راه و شهرسازی به صنعت ریل باید عوض شود

توسعه حمل و نقل ریلی با توجه به مزایای نسبی متعدد، در بسیاری از کشورهای جهان پیشرفته به عنوان یکی از ارکان مهم اقتصادی کشور و توسعه ملی به شمار می‌رود. در کشور ما اما سهم حمل و نقل ریلی همچنان پایین است، رشد قابل توجهی نداشته و نیز از اهداف برنامه ای پیش بینی و تعیین شده خود عقب مانده است. عوامل متعددی ممکن است در پایین نگاه داشتن سهم این بخش دخالت داشته باشند که تشخیص و ریشه یابی آن‌ها ضروری است. با روی کار آمدن دولت جدید تدبیر و امید انتظار می‌رود که گام‌های موثری در این زمینه و جهت رفع موانع توسعه این بخش مهم در جهت منافع ملی برداشته شود. در این میان نقش مجلس شورای اسلامی، به عنوان مرجع قانون گذاری و نظارتی کشور در کنار قوه مجریه اهمیت ویژه ای می‌یابد. خبرنگار مجلس ندای حمل و نقل ریلی با تعدادی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی در مورد چالش‌ها و برنامه‌های پیش روی توسعه حمل و نقل ریلی کشور در دولت جدید گفت و گو کرده است.



علیرضا خسروی، عضو کمیسیون عمران و نماینده مردم سمنان و مهدی شهر، در گفت و گو با خبرنگار نشریه ندای حمل و نقل ریلی در ارتباط با دلایل سهم نسبی پایین بخش ریلی در حمل و نقل کشور و اهمیت این بخش گفت: نگاه مسئولان راه و شهرسازی باید عوض شود. طبق برنامه قرار بود تا پایان این دولت تمام مراکز استان‌ها را به شبکه ریلی کشور وصل کنیم، یا قرار بود خط مشهد - تهران را دو خطه کرده و راه آهن محور گذاری شمال - جنوب را به هم وصل کنیم،

ولی دیدیم متأسفانه علی رغم این که قدم‌های خوبی هم در این زمینه برداشته شد چنین اهدافی محقق نشد.

به نظر من نگاه مسئولان دولتی باید به بخش حمل و نقل ریلی تغییر کند و شاهد توجه بیش تر و ویژه به توسعه این بخش باشیم چون دارای اهمیت ملی است. در صنعت هواپیما یک رشته محدودیتی‌هایی داریم و هر لحظه کشورهای تحریم کننده اراده کنند می‌توانند ما را در آن زمینه اذیت کنند درحالی که توسعه حمل ریلی - که تهیه قطعات آن در دسترس تر و سرمایه گذاری

در آن آسان تر است - و وصل کردن آن به شبکه حمل و نقل بین المللی می‌تواند به خوبی جایگاه کشور را در ترانزیت منطقه مستحکم کند.

در مقایسه با جاده نیز، حتی اگر هزینه‌های اولیه احداث و راه اندازی بخش ریلی، مثلاً نسبت به ساخت آزادراه‌ها، تا حدودی بالاتر باشد، اما منافع بلندمدتی که از بخش ریلی به دست خواهیم آورد اعم از ایمنی، انبوه بری، اقتصادی و زیست محیطی بودن آن و ... خیلی بیش تر از احداث آزادراه‌هاست. ریل می‌تواند یکی از بهترین روش‌هایی باشد که از طریق آن خودمان را به

اقتصاد منطقه پیوند بزنیم. تا زمانی که اقتصادمان را از طریق حمل و نقل به کشورهای منطقه وصل نکنیم هر لحظه آسیب پذیری خواهیم داشت و تحریم و تهدید کشورمان هم ساده تر خواهد بود. خلاصه به نظر من یک مقدار کوتاهی شده و نگاه ویژه باید به این بخش داشته باشیم تا بتوانیم عقب ماندگی‌ها را جبران کنیم.

عضو کمیسیون عمران، در مورد برنامه‌هایی که برای حمایت و مشارکت از بخش خصوصی ریلی وجود داشته است افزود: تا به حال که برنامه جدی وجود نداشته است

و فقط برخی از بخش‌های مربوط به خدمات ریلی و ناوگان آن واگذار شده است. اما در زمینه احداث و ایجاد زیرساخت‌های ریلی تاکنون اقدام خاصی برای مشارکت بخش خصوصی صورت نگرفته است. در واقع اجرای اصل ۴۴ در بخش ریلی، آن چنان موفقیت آمیز نبوده است و خصوصی سازی فقط در حد سطح

جدید شاهد توجه بسیار بیشتر به توسعه بخش ریلی باشیم. آقای حامد قادرمربی، سخن گوی کمیسیون عمران و نماینده مردم قروه و دهگلان در مجلس شورای اسلامی، نیز در گفت و گو با خبرنگار مجله در ارتباط با اهمیت بخش ریلی و دلایل عقب افتادگی و سهم پایین آن در کشور گفت: واقعیت است که حمل و نقل ریلی

مرکز و شرق و جنوب کشور کم تر بوده هم همین است. در هر صورت درست این است که با توجه به مزایای انبوه بری و اقتصادی بودن، زیست محیطی و ایمن بودن آن باید توجه خیلی بیش تر و درخوری به آن داده شود. در حال حاضر یکی از طرح‌هایی که خیلی پیگیرش هستیم خط آهن ساوه-همدان-سنندج است. از دلایل

را بطلید- واقعا کمک شایان توجهی به رشد اقتصادی کشور خواهد کرد. به ویژه در این وضعیت فعلی کشور که تاکید اقتصادی ما بر صادرات غیرنفتی است. فکر می‌کنم بازار عراق بازار مصرف بسیار خوبی برای تولیدات داخلی کشور ما است، چون هنوز در کردستان عراق و خود عراق تولیداتی که ما داریم ندارند. قادرمربی، در زمینه مشارکت بخش خصوصی در بخش ریلی نیز گفت، بخش خصوصی به دو طریق می‌تواند در راه آهن وارد شود، یکی مشارکت در احداث ریل و راه آهن و دیگری مشارکت در ناوگان و خدمات حمل ریلی. در واقع ما در هر دو زمینه نیازمند مشارکت و ورود بخش خصوصی هستیم.

با توجه به وضعیت فعلی و بودجه‌های عمرانی محدودی که در اختیار داریم و نیز با توجه به تحریم‌ها، تصور می‌کنم بهترین روش توسعه و رشد شبکه زیرساخت‌های ریلی و راه آهن در کشور این است که این‌ها را به بخش خصوصی واگذار کنیم. همچنین واقعیت این است که هر شرکتی توان ورود به بخش ریلی و راه آهن را در کشور ندارد، چون سرمایه اولیه نسبتاً بالایی نیاز دارد. پیشنهادم به وزارت راه و شهرسازی این است که نه تنها از شرکت‌های داخلی بلکه از شرکت‌های خارجی هم در این مورد دعوت به کار شود و مطمئناً با توجه به ظرفیت مناسبی که برای توسعه این بخش در کشور وجود دارد مورد استقبال سرمایه گذارهای خارجی هم قرار خواهد گرفت.

کمال علی پور خنکداری، از دیگر اعضای کمیسیون عمران و نماینده مردم قائمشهر، سوادکوه و جویبار نیز در پاسخ به علل پایین بودن سهم حمل ریلی در کشور گفت: مهم ترین مسئله حمل ریلی در کشورمان در حال حاضر این است که متوسط سرعت قطار به نسبت پایین است و سرعت چه

اهمیت آن این است که اگر بتوانیم از سنندج خط ریلی را ادامه بدهیم تا مرز باشماق و از آن جا دسترسی ریلی داشته باشیم به کشور عراق تأثیر خیلی خوبی را بر رشد و رونق اقتصادی کشور، به خصوص در نیمه غربی، به دنبال خواهد داشت. الان بخش ساوه-همدان تقریباً در حال اتمام است، همدان-سنندج هم فکر می‌کنم پیشرفت نزدیک به ۵۰ درصد داشته است. چنانچه این مسیر تکمیل شود و بتوانیم آن را از سنندج تا مریوان بکشانیم - ممکن است به علت سخت گذر بودن مسیر هزینه‌های نسبتاً بالایی

نسبت به حمل نقل جاده ای، هوایی و دریایی، با توجه به مزایایی که دارد به اندازه کافی در کشور ما مورد توجه واقع نشده است. یکی از دلایل آن شاید این است که حمل و نقل ریلی در مرحله احداث ریل و راه آهن هزینه‌های اولیه بیش تری را نسبت به حمل و نقل جاده ای می‌طلبد. به ویژه در نیمه غربی و شمالی کشور که رشته کوه‌های البرز و زاگرس آن را پوشانده است احداث ریل راه آهن نسبت به احداث جاده هزینه به مراتب بیش تری دارد. دلیل این که ضریب نفوذ راه آهن در استان‌های شمالی و غربی کشور نسبت به

و پوسته و ظاهر اتفاق افتاده است و خیلی نتوانسته اند به صورت زیربنایی بخش خصوصی را مشارکت دهند در صورتی که این بخش کشش بیشتری برای مشارکت و حضور بیشتر بخش خصوصی دارد. در حال حاضر مهم ترین مسئله این است که ابتدا باید خود مجموعه دولت این تشخیص را بدهد که از میان انواع مختلف صنعت حمل و نقل که داریم از جمله هوایی، جاده ای، دریایی و ریلی، باید برای بخش ریلی اهمیت بیش تر و ویژه ای قائل شود. تا به امروز متأسفانه این نگاه نبوده است اما امیدواریم در دولت



زیرساختی کشور هستند. هم در بحث مسکن حجم کار بالاست و هم راه و ترابری. مثلاً سالیانه نزدیک به دو میلیون مسکن احتیاج داریم. آن هم با طراحی و معماری‌های ایرانی- اسلامی که متأسفانه تا به حال به آن کم تر توجه شده است. خلاصه دنیایی کار در حوزه مسکن و شهرسازی وجود دارد، و حمل و نقل هم یکی از مهم ترین حوزه‌های زیرساختی کشور است که رونق صادرات و واردات و بازرگانی در گرو کارایی آن و

کنند. خب معلوم است این برای شرکت‌ها به صرفه نیست؛ معنای نوسازی ناوگان هم این نیست. راه آهن باید در درجه اول بیاید مسیرهایی را که گلوگاه است و سرعت ریل در آن کم است اصلاح کند. که البته خوشبختانه امسال هم همین کار را کرده و آمده برای افزایش سرعت در گلوگاه‌هایی که سرعت قطار در آن‌ها کم است بودجه خوبی پیشنهاد داده است. ما هم اعتبارات خوبی برای این کار کنار گذاشته ایم.

بیش تری به ریل نشان داده و کم تر از جاده استفاده خواهند کرد و رقابت خوبی به وجود خواهد آمد. هم بخش جاده ای خوبی خواهیم داشت هم ریل خوب.

علی‌پور در ارتباط با دلایل نارضایتی و حضور کم رنگ بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی و برنامه‌هایی که برای تقویت آن دارند گفت: رغبت بخش خصوصی برای سرمایه گذاری و فعالیت در این بخش هم تا حد زیادی به همان زیرساخت‌ها که به آن اشاره کردم بستگی دارد. مثلاً راه

در حمل و نقل ریلی و چه در سرمایه گذاری‌های ریلی هر دو باید بالاتر برود. برای این کار زیرساخت‌ها باید درست شوند.

امسال یکی از برنامه‌های مهم در کمیسیون عمران در ارتباط با وزرات راه و شهرسازی این است که بتوانیم وزارت را به سمت خصوصی سازی راغب کنیم به ویژه در حمل و نقل ریلی. چون بودجه عمرانی کشور محدود است و نیاز است که بتوانیم سرمایه گذاری‌های خصوصی را وارد کنیم.

اگر ما بتوانیم زیرساخت‌های راه آهن را درست کرده، از سرمایه گذاری‌های بخش خصوصی در حمل ریلی استفاده کرده، سرعت و کیفیت قطار را بیش تر کرده، حتی برقی کنیم، می‌توانیم رونق زیادی در بخش به وجود آوریم. مثل همان چیزی که در حال حاضر مثلاً در بخش جاده ای و هوایی وجود دارد، که در آن‌ها پایانه‌های اتوبوس رانی مختلف و شرکت‌های هواپیمایی مختلف فعال هستند، و مردم برحسب خدمات و امکانات مختلف حق انتخاب دارند.

در بخش ریلی هم باید خصوصی سازی شود و البته داریم به همان سمت هم می‌رویم. به این معنا که در بحث احداث زیرساخت و تأمین اعتبار ریل و گشایش اعتبار در اختیار شرکت‌های خصوصی حتی خارجی گذاشته شود. به عنوان مثال به تازگی در یکی از سفرهایی که با اعضای کمیسیون عمران به ترکیه داشتیم، یکی از سرمایه گذاری‌های ایرانی مقیم ترکیه را که در این کشور در سطح وسیع کار احداث راه آهن را انجام می‌دهد دعوت کردیم بیاید در کمیسیون تا در صورت امکان با همکاری شان ساخت ریل راه آهن را در حد استاندارد پیش ببریم. اگر احداث ریل در حد استاندارد باشد می‌توانیم سرعت حمل و نقل ریلی را برسانیم به متوسط ۲۰۰ کیلومتر در ساعت. در آن صورت مردم رغبت



قادر بخشی: بخش خصوصی به دو طریق می‌تواند در راه آهن وارد شود، یکی مشارکت در احداث ریل و راه آهن و دیگری مشارکت در ناوگان و خدمات حمل ریلی. در هر دو بخش نیازمند حضور بخش خصوصی هستیم



خسروی: در حال حاضر مهم ترین مساله این باید باشد که مجموعه دولت این نگاه را داشته باشد که حمل و نقل ریلی در میان سایر شقوق حمل و نقل کشور از جایگاه اولویت داری برخوردار باشد که تاکنون چنین نگاهی حاکم نبوده است



علی‌پور: با اینکه جداسازی وزارت راه و شهرسازی خلاف برنامه خواهد بود، ولی ما هم اعتقاد داریم که بهتر است تفکیک شود. هم مسکن و هم حمل و نقل دو مقوله بسیار پرکار و مجزا هستند که برای سیاستگذاری بهتر لازم است تفکیک شود

حمل و نقل جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی است. بعد این‌ها آمده باهم ادغام شده و حجم کار بسیار زیادی را برعهده این وزارت خانه گذاشته است که در نتیجه مسائل زیادی ممکن است در این بین مورد غفلت واقع شوند. به همین دلیل اگر جدا شود بهتر است، و اگر هم جدا نشود باید ساختار مدیریت و مجری گری آن تغییرات اساسی کند و مثلاً ساختار آن مسطح تر شده و تفویض اختیارات زیادی داده شود تا بتواند کارها را انجام دهد. به هر حال چنین تفکیکی مدنظر و در برنامه هست.

ولی باز هم فقط این پاسخ گونیست. بلکه باید ببینیم همه جاهایی که سرعت قطار پایین است اصلاح کرده، دو خطه و تندرو و برقی کنیم. مجلس هم در این زمینه آمادگی دارد از قبل هم گفته بودیم برای تأمین اعتبارات در این زمینه آمادگی داریم. امسال پیشنهاد داده اند ما نماینده کمیسیون عمران، در مورد تفکیک وزارت راه و شهرسازی و این که آیا در دستور کار است یا خیر پاسخ داد: با این که خلاف برنامه خواهد بود، ولی ما هم اعتقاد داریم که بهتر است تفکیک شود. چون بالاخره مسکن و راه دو بخش

آهن تهران- شمال یک خطه است، یک ساعت هم در گردنه گدوک باید دور بزند، سرمایه گذار خصوصی می‌خواهد ناوگانی بیاورد که بتواند با جاده رقابت کرده و روزانه در یک مسیر ۲۰۰ کیلومتری ۴ نوبت برود و بیاید. ولی با این سرعت در روز یک نوبت بیش تر نمی‌تواند برود و برگردد. مشخص است که درآمدش پایین می‌شود و بخش خصوصی سرمایه گذاری نمی‌کند. یا مثلاً راه آهن آمده لکوموتیوهای قدیمی را به شرکت‌های خصوصی می‌فروشد، از آن‌ها می‌خواهد آن‌ها را تعمیر و نوسازی و سپس استفاده

در گذشته، مالکیت تمامی قطارهای مسافری کشور، متعلق به دولت بود و تعیین بهای بلیت قطارهای مسافری، ذیل رویکرد تقریباً یکسان دولت‌ها در این بخش، یعنی پرداخت یارانه، تعریف و تبیین می‌شد. به این لحاظ، بهای بلیت، پایین‌تر از قیمت تمام‌شده تعیین می‌شد و حتی ممکن بود سال‌ها هم بدون تغییر باقی بماند. همچنین، این امکان وجود داشت که بین بهای بلیت قطارهای مسافری مختلف (با سازمان‌ها و یا مسیرهای مختلف)، تناسب قابل قبولی وجود نداشته باشد که البته این امر، با توجه به پرداخت یارانه توسط دولت و نیز این نکته که بهای کلیه بلیت‌ها، بسیار کم‌تر از قیمت تمام‌شده بود، از اهمیت بالایی برخوردار نبود. این دو نکته، یعنی «جبران هزینه‌ها توسط دولت» و «نیز پرداخت بهای پایین توسط مسافران»، موجب می‌شد مقولاتی مانند «بهره‌وری» و

ضرورت طراحی مدل قیمت‌گذاری بلیت قطارهای مسافری

عبداللّه فروزش
علیرضا علی سلیمانی
شرکت حمل و نقل ریلی رجا،

نیز «سطح کیفی و کمی خدمات»، آن گونه که باید و شاید، مهم تلقی نشوند.

در این شرایط بود که حرکت برای ارتقاء سطح کمی و کیفی خدمات بخش مسافری ریلی، با تشکیل شرکت قطارهای مسافری رجا آغاز شد. با واگذاری شرکت رجا به سازمان تأمین اجتماعی در اسفند سال ۱۳۸۸، مالکیت کلیه ناوگان مسافری کشور، به بخش خصوصی انتقال یافت و پرداخت یارانه به این بخش توسط دولت تقریباً متوقف شد. از سوی دیگر، به موازات توقف تخصیص و پرداخت یارانه از سوی دولت، اجرای طرح هدف‌مندسازی یارانه‌ها نیز در دستور کار دولت قرار گرفت که موجب افزایش هزینه‌های حامل‌های انرژی، سطح عمومی قیمت‌ها و در نتیجه رشد فزاینده هزینه‌های ارائه خدمات جابجایی مسافر شد. لذا به منظور ورود، تداوم و توسعه بخش

خصوصی به این حوزه، ایجاد می‌کند بهای بلیت قطارهای واگذار شده، به شکل متناسب و منطقی تعیین شود.

در شرایط جدید، بر اساس قانون، قیمت بلیت‌ها توسط شرکت‌های حمل و نقل ریلی پیشنهاد شده و توسط هیئت مدیره راه‌آهن ج.ا.ا. به تصویب می‌رسد. اما مشکل برجسته‌ای که وجود دارد این است که برای قیمت‌گذاری بلیت، چارچوب مناسبی وجود ندارد. برای این ادعا، شواهدی هم در دست است که از آن میان، می‌توان به مواردی از قبیل عدم یکپارچگی قیمت، نبود مقاطع زمانی مشخص برای افزایش قیمت، پایین بودن قیمت و راه‌اندازی قطارهای تکلیفی زیان‌ده بدون طراحی سازوکار جبران زیان مربوطه توسط بخش حاکمیتی اشاره کرد.

توجه به واقعیت‌های فوق، و نیز این نکته که در تعیین قیمت بلیت، عوامل متعدد بسیاری با اوزان مختلف



ردیف	عنوان انگلیسی	معادل فارسی	شرح
۱	Cost-plus pricing	قیمت‌گذاری هزینه‌ای/ قیمت‌گذاری اضافه بر بهای تمام‌شده.	معمولاً از این سیاست قیمت‌گذاری در اقتصادهای متمرکز و دولتی استفاده می‌شود. قیمتی که برای کالا یا خدمات در این روش در نظر گرفته می‌شود، برابر است با هزینه‌ی تمام‌شده به‌علاوه‌ی درصد مشخصی از سود. این روش قیمت‌گذاری در اقتصادهای آزاد کم‌تر دیده می‌شود.
۲	Penetration pricing	قیمت‌گذاری نفوذی.	قیمت‌گذاری پایین (در ابتدای فعالیت در بازار) برای کالاهای با کیفیت خوب، جهت به دست آوردن سهم قابل توجهی از بازار. شیوه‌ای از قیمت‌گذاری است که در آن شرکتی برای وارد شدن به بازار، نرخ کالایی را پایین‌تر از حد معمول آن تعیین می‌کند. در این روش، پس از جذب مشتریان و علاقه‌مند کردن آنان به کالای مورد نظر، قیمت آن را بالا می‌برند. البته باید توضیح داد که این روش برای جذب مشتریان تازه کاربرد دارد. زیرا بالا بودن قیمت برای مشتریان قدیمی محصولات موجود در بازار تأثیری ندارد و آنان احتمالاً به خاطر وفاداری به کالاهایی که مصرف می‌کنند، نوع خرید خود را تغییر نخواهند داد. به عنوان مثال، مجلات و روزنامه‌ها سعی می‌کنند از این روش استفاده کنند.
۳	Predatory pricing	قیمت‌گذاری شکاری (یا مخرب).	در این نوع قیمت‌گذاری که به قیمت‌گذاری مخرب (destroyer pricing) نیز معروف است، شرکت‌ها قیمت پایین‌تری برای محصولات خود تعیین می‌کنند و می‌دانند که رقیبان شان نمی‌توانند با قیمت مشابهی محصول تولید کنند و سود ببرند. به همین دلیل، با این روش قیمت‌گذاری رقیبان خود را از بازار خارج می‌کنند. پس از خارج کردن رقیبان از بازار، قیمت محصولات خود را بالا می‌برند. این روش، در برخی از کشورها، غیرقانونی است. تفاوت این نوع قیمت‌گذاری با قیمت‌گذاری نفوذی آن است که در قیمت‌گذاری نفوذی، شرکت برای اولین بار وارد بازار می‌شود، اما در قیمت‌گذاری مخرب، فعالیت شرکت وجود داشته و به منظور حذف رقیبان از بازار از این راهبرد استفاده می‌شود.
۴	Contribution margin-based pricing	قیمت‌گذاری بر اساس حاشیه مشارکت.	این شیوه قیمت‌گذاری، سود حاصل از یک محصول را بر اساس «تفاوت بین قیمت محصول و هزینه‌های متغیر (حاشیه مشارکت هر واحد محصول)» و «رابطه فرضی بین قیمت محصول و تعداد واحدهایی از آن محصول که می‌تواند در آن قیمت به فروش برسد» حدکثر می‌کند. سهم محصول در کل سود بنگاه (یعنی درآمد عملیاتی) بیشینه می‌شود وقتی که قیمتی تعیین شود که حاصلضرب زیر حداکثر شود: (حاشیه مشارکت هر واحد محصول) × (تعداد محصول فروخته شده).
۵	Psychological pricing	قیمت‌گذاری روان‌شناختی.	به عنوان مثال، قیمت کالایی ۱۹۵۰ تومان در نظر گرفته می‌شود. این قیمت فقط به میزان ۵۰ تومان از ۲۰۰۰ تومان کم‌تر است. اما ذهن اعداد را به همان صورتی که هستند به خاطر نمی‌سپارد، بلکه آن‌ها را گرد و ساده‌تر می‌کند و بعد در نظر می‌آورد. معمولاً ۱۹۵۰ تومان را به صورت «هزار و خرده‌ای» در نظر می‌گیریم و احساس می‌کنیم که این مقدار هنوز تا ۲۰۰۰ تومان فاصله دارد. این روش قیمت‌گذاری مستقل نیست، بلکه روشی مکمل است که می‌توان بعد از به‌کارگیری یکی از روش‌های دیگر، از آن هم استفاده کرد.
۶	Dynamic pricing	قیمت‌گذاری پویا.	طراحی سازوکار قیمت‌گذاری پویا، با پیشرفت‌های ایجاد شده در فناوری اطلاعات ممکن شده است و بیش تر توسط شرکت‌های اینترنت پایه مورد استفاده قرار می‌گیرد. قیمت‌گذاری پویا، از طریق واکنش نشان دادن به نوسانات بازار یا حجم زیادی از اطلاعات گردآوری شده از مشتریان - از محل زندگی آن‌ها گرفته تا آنچه می‌خرند و مقداری که در خریدهای قبلی‌شان پرداخت کرده‌اند- به شرکت‌ها این امکان را می‌دهد که قیمت کالاها را با میزان پرداختی مورد نظر مشتری تعدیل کنند. از صنعت خطوط هوایی غالباً به عنوان یک نمونه موفق قیمت‌گذاری پویا نام برده می‌شود. به واقع، این صنعت از این فن به قدری ماهرانه استفاده می‌کند که بیش تر مسافران هر هواپیمای برای آن پرواز یکسان، مبالغ بلیت متفاوتی را پرداخت می‌کنند.
۷	Target pricing	قیمت‌گذاری هدف.	روشی برای قیمت‌گذاری است که در آن قیمت فروش محصول به گونه‌ای تعیین می‌شود که نرخ بازگشت سرمایه مشخص برای حجم معینی از تولید حاصل شود. این روش در اغلب موارد توسط صنایع همگانی عمومی مانند شرکت‌های برق و گاز، و شرکت‌هایی که سرمایه‌بری بالایی دارند مانند تولیدکنندگان خودرو مورد استفاده قرار می‌گیرد.
۸	Marginal-cost pricing	قیمت‌گذاری بر اساس هزینه حاشیه‌ای.	تعیین قیمت یک محصول برابر با هزینه اضافی مورد نیاز برای تولید یک واحد اضافی از محصول. با این سیاست، تولیدکننده برای هر واحد فروخته‌شده از محصول، تنها مبلغی را که به کل هزینه اضافه می‌شود دریافت می‌کند (ناشی از مواد و کار مستقیم). شرکت‌ها اغلب در دوره‌های کاهش فروش، قیمت‌ها را نزدیک به هزینه حاشیه‌ای تعیین می‌کنند. مثلاً اگر یک کالا هزینه حاشیه‌ای برابر با ۱۰۰ تومان داشته باشد و قیمت فروش معمول آن ۲۰۰ تومان باشد، بنگاه فروشنده آن محصول ممکن است در شرایط افول تقاضا، مایل باشد قیمت را به ۱۱۰ تومان کاهش دهد. این رویکرد از آن جهت انتخاب می‌شود که سود اضافه ۱۰ تومانی ناشی از انجام تراکنش، بهتر از نفروختن است.
۹	Value-based pricing	قیمت‌گذاری مبتنی بر ارزش.	قیمت‌گذاری محصول بر اساس ارزشی که آن محصول برای مشتری دارد و نه بر اساس هزینه تولید آن یا عامل دیگر. این راهبرد قیمت‌گذاری مکرراً در جاهایی که ارزش کالا یا خدمت برای مشتری، چندین برابر هزینه تولید کالا یا خدمت است، مورد استفاده قرار می‌گیرد. به عنوان مثال، هزینه تولید لوح فشرده یک نرم‌افزار، فارغ از نرم‌افزار روی آن، تقریباً یکسان است، اما قیمت آن‌ها با توجه به ارزشی که مشتریان از آن‌ها انتظار دارند، متغیر است. برای استفاده از این شیوه قیمت‌گذاری، سازمان باید کسب‌وکار مشتری خود، هزینه‌های او، و گزینه‌های مختلف پیش روی وی را بداند.
۱۰	Pay what you want	قیمت‌گذاری به دلخواه مشتری.	در این شیوه، خریداران یک کالای خاص، هر مقداری که مایل هستند پرداخت می‌کنند (از جمله صفر). در برخی موارد، ممکن است یک قیمت حداقل تعیین شود، و/یا یک قیمت پیشنهادی به عنوان راهنما برای خریدار مشخص شود. خریدار می‌تواند بهای بالاتری از بهای استاندارد کالا را انتخاب و پرداخت کند. اعطای آزادی در پرداخت به خریدار ممکن است برای فروشنده خیلی توجیه‌پذیر نباشد اما در برخی موقعیت‌ها می‌تواند خیلی موفق باشد. البته مثال‌های کمی از چنین کسب‌وکارهایی وجود دارد. به این لحاظ شاید برخی معتقد باشند که این اقدام، بیش تر یک تدبیر بازاریابی است تا یک راهبرد واقعی قیمت‌گذاری. برخی از مؤسسات خیریه یا غیرانتفاعی از نظام اهداء استفاده می‌کنند که افراد می‌توانند مبالغ دلخواه خود را پرداخت کنند، اما حتی در این موارد هم، میزان مبلغ اهدایی معمولاً پیشنهاد می‌شود. دلیل استفاده از سازوکار اهداء به جای قیمت مشخص این است که به مؤسسه خیریه یا غیر انتفاعی اجازه می‌دهد قوانین مشخصی را دور بزند. یعنی، قوانین پذیرش «هدایا» با قوانین «فروش» یک کالا تفاوت دارند.

تأثیرگذار هستند، نیاز به طراحی «مدل قیمت گذاری» مناسب برای بلیت قطارهای مسافری را بیش از پیش نمایان می سازد. مدلی که بتواند نیازهای متعدد و متفاوت امروز بخش مسافری ریلی را پاسخ گو باشد و به تنظیم تعاملات و مناسبات میان بخش خصوصی و حاکمیتی، و شفاف سازی اقدامات هر دو بخش در این حوزه کمک کند. در صورت وجود چنین مدلی، اقدامات و تصمیمات بخش حاکمیتی در مورد سیر قطارها نیز دارای سنجهی مالی خواهد بود. امری که می تواند به ارتقاء و بهبود سازوکار تصمیم گیری، و شفافیت و ثبات بیش تر فضای کسب و کار منجر شود و این، یعنی امکان برنامه ریزی بهتر برای بخش خصوصی و در نتیجه ارتقاء سطح کمی و کیفی خدمات.

شیوه های مختلف قیمت گذاری:

هر چند به دلیل ویژگی خاص صنعت حمل و نقل ریلی مسافری نمی توان به تنهایی از یک یا ترکیب چند شیوه عمومی قیمت گذاری کالا و خدمات رایج استفاده کرد. لیکن به جهت شناخت شیوه های مختلف قیمت گذاری در این نوشتار به معرفی برخی از شیوه ها، سیاست ها و رویکردهای متفاوتی که برای تعیین قیمت کالاها و خدمات استفاده می شوند، به شکل خلاصه در جدول صفحه قبل می پردازیم: همان گونه که ملاحظه می شود اکثر موارد فوق، در محیط رقابتی معنا می یابند و در شرایط امروزین بخش حمل و نقل ریلی مسافر در ایران شاید قابل اجرا نباشند. چرا که نگاه حداکثر گرایانه بخش دولتی، فارغ از درستی یا نادرستی و هماهنگی یا ناهماهنگی آن با اسناد و قوانین بالادستی، موجب شده دایره اعمال حاکمیتی، گسترده تر از آنچه که باید، باشد و حوزه عمل بخش خصوصی محدود شده، امکان رقابت و در نتیجه ارتقاء سطح خدمات از شرکت ها سلب شود. از میان روش های فوق، تنها



جمع بندی:

به دلیل شرایط جاری این صنعت، باید مدلی خاص با اهداف خاص طراحی کرد. مدل مورد نظر، باید کلیه عوامل تأثیرگذار بر قیمت بلیت را شناسایی کرده، نقش و میزان اهمیت هر یک در ارائه خدمت را تعیین کند به نحوی که با استفاده از آن بتوان به قیمت گذاری عادلانه و منطقی نائل شد. در این صورت، بستر لازم برای رعایت حقوق خدمت گیرنده و خدمت دهنده و نیز بخش حاکمیتی و بخش خصوصی فراهم خواهد شد. در نهایت هم، اهدافی که طراحی مدل یاد شده باید آنها را محقق سازد، از نظر گذشت. برای تعیین بهای بلیت یک قطار خاص با خدمات مشخص در یک مسیر

معین، عوامل متعددی وجود دارند که باید در مدل مد نظر قرار گیرند. برخی از این عوامل عبارتند از:

نوع واگن (اتوبوسی/ کوپه ای؛ صندلی/ خواب؛ تهویه دار/ بدون تهویه؛ دارا یا فاقد سامانه ی صوتی و تصویری و...).

سن واگن.

کیفیت فعلی واگن (بازسازی شده / بازسازی نشده). در این عامل، کیفیت بازسازی هم باید مد نظر باشد.

کیفیت خدمات (نظافت، پذیرایی، میزان تأخیر و...).

ساعت حرکت.

موقعیت شهری ایستگاه های مبدأ و مقصد.

زمان سیر مقرر قطار در مقایسه با حمل و نقل هوایی و جاده ای.

بهای بلیت حمل و نقل جاده ای و هوایی در مسیر مورد نظر (رقبا).

قیمت تمام شده (مواد و قطعات، نگه داری و تعمیرات، راهبری و پذیرایی، حقوق و دستمزد، استهلاک، کارمزد فروش، تأمین نیروی کشش (شامل نگه داری و تعمیرات دیزل، حقوق و دستمزد و سوخت)، حق دسترسی، سربار و...).

سیاست دولت (بخش حاکمیت) در مورد سیر قطار با توجه به میزان تقاضا، سایر گزینه های حمل و نقل در دسترس مسافران (قیمت، کیفیت، ایمنی، ...). ملاحظات سیاسی و امنیتی، وضعیت اقتصادی منطقه و نیز تورم (میزان حساسیت مسافران نسبت به قیمت)، میزان یارانه تخصیص داده شده به قطار.

■ میزان تقاضا و ضریب اشغال قطار.

■ میزان سهمیه های بین راهی قطار.

لازم به ذکر است طراحی این مدل، به عنوان مطالبه منطقی شرکت های فعال در این حوزه، در دستور کار انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی قرار گرفته است که امید است به نتایج مورد انتظار منتج شود و به بهبود شرایط کسب و کار کمک کند.

دولت باید از رقابت با بخش خصوصی خصوصی دست بردارد



محسن پورسید آقایی در جلسه بعد از ظهر روز دوشنبه ۱۸ شهریور هیئت دولت به عنوان مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران منصوب شد. به دنبال آن، مراسم معارفه محسن پورسید آقایی به عنوان مدیرعامل جدید شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و تودیع عبدالعلی صاحب محمدی مدیرعامل سابق راه آهن ساعت هشت صبح روز سه شنبه، در محل ساختمان مرکزی راه آهن با حضور دست‌اندرکاران صنعت ریلی و مدیران برگزار شد.

عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی در این مراسم به بیان برخی از مهم‌ترین اهداف وزارت خود در بخش ریلی پرداخت.

وی گفت: نماد ایران پیشرفته و صنعتی راه آهن است و نوین سازی در ایران با راه آهن شروع شد گرچه در طول زمان شاید بقیه صنعت‌ها گوی سبقت را از آن ربودند. یکی از اهداف من در وزارت راه و شهرسازی نوین سازی صنعت حمل‌ونقل، در زمینه زیرساخت‌ها، ساختار و نحوه اداره این صنعت، نحوه مدیریت شبکه، مدیریت ناوگان و بهینه سازی کیفیت خدمات است.

نوگرایی و رساندن این صنعت به سطح صنایع پیشرفته ایران از طریق فعال شدن عملی خطوط سریع السیر، برقی کردن خطوط و استفاده گسترده از فناوری اطلاعات، کاهش سوانح ریلی، افزایش بهره وری، افزایش رضایت مندی مسافران و شهروندان از جمله اهدافی است که در حکم آقای پورسید آقایی نیز کتبا نوشته ام و از ایشان خواسته ام تا در دستور کار اصلی خودشان قرار دهند.

وی با بیان این که افزایش رضایت شهروندان و حفظ حقوق شهروندان مهمترین مسئله است گفت: اگر بتوانیم به میزانی رضایت و علاقه مندی صاحبان بار و مسافران را به راه آهن افزایش بدهیم که بتوانند در بین اشکال مختلف حمل‌ونقل راه آهن را انتخاب کنند این شاخصی است که می‌تواند در واقع نشان از موفقیت در بخش ریلی داشته باشد.

وی افزود: این که دائماً تکرار شود حمل‌ونقل ریلی در اولویت سیاست‌های جمهوری اسلامی ایران است فقط این حرف و شعار است ولی اگر بخواهیم این گفته تحقق عملی پیدا کند مستلزم این است مجموعه سیاست‌هایی

که وضع می‌کنیم، بودجه‌هایی که تصویب می‌کنیم، و حمایت‌هایی که انجام می‌دهیم به نفع حمل‌ونقل ریلی باشد. مثلاً در حال حاضر در عمل همه چیز به ضرر بخش ریلی است. حق دسترسی به جاده رایگان است و حق دسترسی به ریل بسیار گران قیمت است. در نهایت قیمت حمل‌ونقل ریلی گران تمام می‌شود و این همان مسئله اصلی است که باید آن را به نحوی وارد بحث کنیم در سیاست گذاری اقتصادی ملی این مسئله را رفع کنیم.

یکی دیگر از مباحثی که نیاز است به طور جدی مورد توجه قرار گیرد و از آقای پورسید آقایی هم خواهش دارم که به آن بیش تر توجه کنند بحث توسعه قطارهای حومه ای شهری و این است که حمل‌ونقل ریلی باید نقش موثری در حمل مسافر بین مراکز کلان شهرها و حومه داشته باشد.

قطار حومه می‌تواند به شدت در برنامه ریزی شهری موثر باشد و از شدت تمرکز در شهرهای بزرگ جلوگیری کند، ولی متأسفانه تا به حال به طور جدی در دستور کار نبوده و اکثر کلان شهرهای ما فاقد قطارهای حومه است.

وی افزود: از دیگر مسائل مهم مفهوم یکپارچگی بین اشکال مختلف حمل‌ونقل، حمل‌ونقل شهری و بین شهری و حمل بار و مسافر و ... این مفهوم یکپارچگی باید در دستور کار همه قرار بگیرد تا به کارآیی عمومی در حمل‌ونقل ملی برسیم. البته رسیدن به این هدف به زمان طولانی برای تحقق نیاز دارد ولی مهم این است که قدم‌های

اول درست برداشته شود.

وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: آخرین نکته ای که مناسب است به آن اشاره کنم، بحث ایجاد تغییر ساختاری در حمل‌ونقل ریلی است، در نهایت چه بر اساس حکم ماده ۶۴ قانون برنامه پنجم که از سوی مجلس شورای اسلامی تصویب شده و چه به لحاظ افزایش کارآیی، باید تقسیم کار خیلی صریح، شفاف و بدون ابهام با بخش خصوصی داشته باشیم. اگر می‌گوییم بخش خصوصی باید فعال شود نمی‌توانیم هم وضع کننده مقررات باشیم و هم رقیب بخش خصوصی باشیم. دولت باید از رقابت با بخش خصوصی دست بردارد.

وی ادامه داد: باید مدافع منافع مصرف کنندگان و بهره برداران از ریل باشیم. کل عملیات روی ریل باید طبق برنامه مشخص به بخش خصوصی منتقل شود. فقط ساخت و نگه داری ریل، و فقط وضع مقررات باید در دست راه آهن باشد. به عنوان نماینده دولت ایران فقط باید مسئول وضع مقررات و استانداردها، در جهت ایمنی، افزایش بهره وری و کیفیت، و به کارگیری فناوری باشیم و نظارت کنیم. این که آقا بالاسر حمل‌ونقل ریلی باشیم، قیمت تعیین کنیم و دائم بخواهیم در مسائل داخلی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مداخله و تعیین تکلیف کنیم قابل قبول نیست.

باید موضوع رقابت را در حمل ریلی فعال کنیم و این صنعت به صورت رقابتی و کیفی بتواند در خدمت مردم بوده و وارد زندگی مردم شود. و این ایجاد رقابت مفهومی محوری است. شاید این کار یک شبه انجام نشود ولی این در دستور کار برنامه ماست.

پس از آن حکم انتصاب دکتر آقایی قرائت شده و از وی دعوت شد تا یک جلد قرآن کریم و لوح تقدیر را به پاس زحمات ایشان به آقای صاحب محمدی تقدیم کنند.

دکتر پورسید آقایی دارای مدرک تحصیلی دکترای و مدرک دانشکده مهندسی راه آهن دانشگاه علم و صنعت بوده و پیش از این مدیریت شرکت قطارهای مسافری رجا بین سال‌های ۱۳۷۸ تا ۱۳۸۵ را برعهده داشته است. وی همچنین پیش از این عضو هیئت مدیره راه آهن جمهوری اسلامی ایران و معاون ناوگان شرکت راه آهن نیز بوده است.



انقلاب ریلی نسل ۴

گردآوری: عباس زندباف

اعجاب فناوری ارتباطات در نسل چهارم قطارها

راه دیگر بازنگری در رهیافت‌شان به خطوط بی‌سیم فراخ‌باند با توسل به راهکار نسل ۴ است.

بهره‌برداران ریلی با ایجاد شبکه‌ی بی‌سیم فراخ‌باند نه تنها می‌توانند معضل سامانه‌های قدیمی و منسوخ را حل کنند بلکه می‌توانند خدمات جدید به خدمات قبلی اضافه کنند و هزینه‌ها را کاهش دهند.

آندره می‌گوید: می‌توانند فناوری‌های تجاری موجود را پیاده‌سازی کنند که از فناوری‌های سفرشی مورد استفاده‌ی صنعت ریلی ارزان‌تر هستند و از همه بهتر آن که می‌توانند هزینه‌های بهره‌برداری را کاهش دهند.

به اعتقاد راسل مک‌کولاف مدیرعامل شرکت اسپس، یکی از شرکت‌های معروف فناوری ترابری هوشمند در انگلستان، ورود فناوری نسل ۴ به شبکه‌های ریلی همان اثری را در ایجاد و تقاضای خدمات جدید دارد که خدمات فراخ‌باند بر خطوط تلفنی اولیه داشت.

مک‌کولاف می‌گوید: پیدایش فراخ‌باند در معرفی خدمات جدید مثل استفاده‌ی برخظ از موسیقی، فیلم

نسل ۴ در خدمت بهینه‌سازی عملیات

اولویه آندره قائم‌مقام بخش بازار ترابری شرکت آلکاتل-لوسنت می‌گوید: سامانه‌های رادیویی برای بهره‌برداران ریلی حکم کلید را دارد. بهره‌برداران به طور معمول برای برنامه‌های کاربردی چندگانه‌ی موجود از چندین سامانه استفاده می‌کنند و در اکثر اوقات این سامانه‌های قدیمی رادیویی برای افزودن خدمات جدید محدودیت دارند. بهره‌برداران دو راه پیش رو دارند یکی افزودن سامانه‌ی رادیویی دیگری به سامانه‌های قبلی است و

آسیا و استرالیا و رونق ریلی پیش‌بینی‌شده برای ایالات متحده، داشتن سامانه‌هایی که بتوانند با هم کار کنند بیش از گذشته اهمیت یافته است.

وقتی شبکه‌ها پرسرعت باشند شرکت‌ها می‌توانند عملیات را بهینه‌سازی کنند، با استفاده از نظارت دوربینی بی‌درنگ و بهبود نگهداری، بر ایمنی بیافزایند و با ارایه‌ی خطوط ارتباطات پرکیفیت و صدور هوشمند بلیت، تجربه‌ی سفر را بهبود دهند.

برای تحقق این اهداف بلندپروازانه به چه ترفندی باید توسل جست؟ راه‌اندازی شبکه‌های نسل ۴ قطارها

طبق گزارش انجمن شرکت‌های بهره‌بردار قطار (ATOC) راه‌آهن انگلستان یک دهه رشد غیرمنتظره را پشت سر گذاشته است که در گزارش رشد و رونق آن آمده است. نسبت به ده سال پیش به تعداد قطارها یک میلیون و به تعداد مسافران نیم میلیارد اضافه شده است و پیش‌بینی کرده‌اند که ۴۰۰ میلیون سفر ریلی دیگر هم تا سال ۲۰۲۰ صورت گیرد.

با توجه به احیای راه‌آهن در سراسر جهان و از جمله در اروپا، خاورمیانه،

کم‌جمعیتی بدون توقف می‌گذرد که پوشش‌دهی ضعیف است. در ضمن خود قطارها هم مشکل ایجاد می‌کنند. بسیاری گمان می‌کنند که سیگنال‌های سیار به سادگی از بیرون وارد قطار می‌شوند اما قطارهای پیشرفته دارای روکش فلزی خاصی هستند که از پنجره‌ها در برابر نور شدید خورشید جلوگیری می‌کنند یعنی سیگنال‌ها به راحتی نمی‌توانند از آن‌ها بگذرند. بهره‌برداران راه‌آهن باید سامانه‌ای نصب کنند که نه تنها با شبکه‌های نسل ۲ و ۳ همساز باشد با نسل ۴ نیز همساز باشد زیرا شبکه‌ها در سراسر جهان رو به تحول هستند. شرکت‌های راه‌آهن و تلفن همراه به ارایه ی پوشش‌گاه‌های نسل ۴ روی آورده‌اند و با جعبه‌ای کوچک به تمام مشترکین مجموعه‌ی کامل خدمات صوتی و داده‌ای را عرضه می‌کنند. در واقع خدمات نسل ۲، نسل ۳، ال‌تی‌ای و وای-فای را تلفیق می‌کنند.

آینده‌ی از آن نسل ۴

از نظر فلومتر، آینده یعنی ارتباطات سیار در حمل‌ونقل ریلی، ضرورت و مزیت‌های خدمات نسل ۴ اثبات شده است و طرح‌های بسیاری در جهان در حال اجراست. پیش‌بینی کرده‌اند که تا پایان سال ۲۰۱۴ در شماری از کشورها این طرح‌ها به بهره‌برداری برسد.

با توجه به برنامه‌های علامت‌دهی موجود و دسترسی بهره‌برداران ریلی به طیف کافی.

اتحادیه‌ی بین‌المللی راه‌آهن (UIC) هم اکنون در حال انجام استانداردسازی است و برنامه‌ی زمانی منتشر شده‌ای برای حصول به راهکار معتبر ETCS / ۴G وجود دارد. معضل دوم یعنی دسترسی به طیف در مناطق و کشورهای مختلف فرق می‌کند. آسیایاقیانوسیه و خاورمیانه آمادگی بیش‌تری دارند تا طیف در دسترس نهادهای حمل‌ونقل عمومی بگذارند. برخلاف اروپا که بازار تنظیم‌شده‌تری از لحاظ مقررات دارد. در اروپا محتمل است که بهره‌برداران ریلی مجبور شوند برای راه‌اندازی این فناوری با بهره‌برداران تلفن همراه قراردادهای تجاری ببندند.

راهکارها باید با افزایش تقاضای داده‌ای مسافران در آینده انطباق داشته باشند و پوشش‌دهی مناسبی در کل شبکه‌ی راه‌آهن ارایه دهند. اینگو فلومتر رییس بخش مدیریت محصولات شرکت اکسل وایرلس نیز با همین حوزه در انگلستان سروکار دارد و می‌گوید: شبکه‌ی ریلی انگلستان دارای ۱۴۴۸۰ کیلومتر مسیر حمل بار و مسافر است و از ۳۳۵ کیلومتر تونل می‌گذرد. همچنین از نواحی

دارد که پهنای‌بند ذخیره در اختیار مسافران گذاشته شود. در نتیجه مسافران به لحاظ نظری می‌توانند از سرعت‌های بارگذاری مورد توقع‌شان برخوردار شوند البته به شرطی که پوشش‌دهی مطلوب باشد.

نیل کولمن مدیر بازاریابی شرکت اکتیکس می‌گوید در حال حاضر اکثر مسافران با پوشش‌دهی ضعیف خدمات نسل ۲ و نسل ۳ دست به گریبان هستند. اکتیکس فراهم‌ساز نرم‌افزارهایی است که به بهره‌برداران تلفن همراه و فراهم‌سازان تجهیزات شبکه کمک می‌کند تا جای دقیق مشترکین تلفن همراه استفاده‌کننده از خدمات صوتی و داده‌ای را پیدا کنند.

تا وقتی که بهره‌برداران ریلی راهی برای تقویت پوشش‌دهی خدمات پایه پیدا نکنند مسافران ریلی همچنان خدمات ضعیفی دریافت خواهند کرد. یکی از بخش‌های اصلی برای راه‌اندازی خدمات نسل ۴ بخش مسافران تجاری است که بیش‌ترین نفع را از پوشش‌دهی نسل ۴ خواهند برد.

چالش‌های خطوط نسل ۴

به گفته‌ی آندره بهره‌برداران ریلی در ارتباط با راهکار نسل ۴ با دو مانع مهم مواجه هستند: استانداردسازی نسل ۴

و تلویزیون و کاربری گسترده‌ی محتواهای ویدیویی، تحرکی پدید آورد. فناوری نسل ۴ هم دگرگونی مشابهی در ترابری ریلی پدید می‌آورد زیرا به کاربران کمک می‌کند تا به سهولت و کارسازی خدماتی چون صدور بلیت سیار پی ببرند. عرضه همراه با تقاضا افزایش می‌یابد و سبب خواهد شد تا مصرف‌کنندگان با بسامد فزاینده‌ای به سراغ برنامه‌های کاربردی سیار بروند.

شرکت اسبس با استفاده از شبکه‌های موجود به بهره‌برداران سامانه‌ی صدور بلیت سیار عرضه کرده‌است که هزینه‌ها را کاهش می‌دهد و تجربه‌ی مسافرت با قطار را بهبود می‌دهد. افزایش ظرفیت و سرعت نیز سبب می‌شود تا خدمات صدور هوش‌مند بلیت بیش‌تر بهبود یابد.

مک کولاف می‌گوید: اما داستان از این فراتر است. داریم به سمت تلفیق خدمات ارزش‌افزوده با صدور بلیت سیار می‌رویم. یعنی مصرف‌کننده‌ی نهایی با پیشنهادی جذاب‌تری مواجه است. به کار گرفتن فناوری نسل ۴ به بهره‌برداران و سایر فراهم‌سازان خدمات امکان می‌دهد تا خدمات را طوری تلفیق کنند که تجربه‌ی بهتری نصیب مشتری شود.

نسل ۴ در خدمت مسافران

شبکه‌ی نسل ۴ همچنین مشکلات فعلی بهره‌برداران ریلی با ضعف خطوط نسل ۳ در سفرهای ریلی را حل می‌کند با تداوم افزایش کاربری تلفن‌های همراه هوش‌مند در جهان و رواج وای-فای در هواپیماها، گسستگی یا فقدان پوشش‌دهی وای-فای در راه‌آهن سبب می‌شود تا این نوع حمل‌ونقل به وضوح از قافله عقب بیفتد.

بحث در مورد آمادگی مسافران برای پرداخت هزینه‌ی پوشش‌دهی نسل ۴ در قطارها ادامه دارد و مشترکین خدمات نسل ۴ توقع دارند بابت پول اشتراکی که می‌پردازند از پهنای باند زیاد و پوشش‌دهی عالی برخوردار باشند. بنابراین احتمال



مرگ ریل نزدیک است!

فرصت‌های
ترانزیت از شبکه
ریلی به سرعت از
دست می‌رود!

بهرز غروی

این ذهنیت به وجود می‌آید که عده‌ای از وضع نابسامان کنونی راه‌آهن سود می‌برند، چرا که راهکارهای پیشرفت راه‌آهن مشخص است، اما عده‌ای با مقاومت در برابر اصلاح زیرساخت‌ها و تغییر ندادن اساس‌نامه‌ها به ماندگاری وضع کنونی مایلند. اما واقعا اصلاح نکردن زیرساخت‌ها و تغییر ندادن اساس‌نامه‌های راه‌آهن به سود چه کسانی است!



در عصر حاضر میزان توسعه‌ی کشورها را با توجه به حمل‌ونقل سبز بررسی می‌کنند و در تمامی کشورهای دنیا حمل‌ونقل ریلی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. حمل‌ونقل ریلی با عنوان حمل‌ونقل سبز سال‌هاست که در رأس شبکه حمل‌ونقل دنیا قرار دارد و همه‌ی کشورهای جهان نگاه خاص و متمرکزی به آن دارند. اما در کشور ما به رغم اهمیتی که دولت به حمل‌ونقل ریلی می‌دهد، وضعیت راضی‌کننده نیست. باید چگونگی و کیفیت این اهمیت را از سوی دولت بازنگری کرد و توجه داشت که آیا دولت بدون همکاری با بخش خصوصی با وجود تمام اهمیت و ارزشی که برای بخش ریلی قائل است، آیا می‌تواند کاری از پیش ببرد یا خیر! گزارشی که در ادامه می‌خوانید براساس تحلیل، نقد و جداول ارائه شده توسط مهندس بهروز غروی کارشناس حمل‌ونقل در خصوص تازه‌ترین تحلیل ترانزیت از شبکه ریلی کشور تهیه شده است.



بسیاری از کشورهایی که در زمینه‌ی ریلی وضعیت مشابهی با ما داشتند، می‌توان گفت طی دو دهه اخیر به پیشرفت‌های چشم‌گیری دست یافتند این در حالی است که ظرفیت‌هایی که به پیشرفت ریلی این کشورها منجر شده است، در کشور ما هم وجود دارد.

در حال حاضر خلاف جریان جهانی که همواره حمل‌ونقل ریلی رو به توسعه و پیشرفت است، در ایران شاهد زوال و افت روز افزون این بخش از حمل‌ونقل هستیم. در بخش حمل‌ونقل گذری (ترانزیت) ریلی نیز مانند سایر بخش‌ها مشکلات توانایی رقابت با جاده را از ریل گرفته است و نمی‌توان بدون تغییر نتیجه‌ها و عملکرد مثل قبل نگاه خوش‌بینانه و امیدوار کننده‌ای به ریل داشت.

از سال‌ها پیش تا به امروز راه‌آهن با وابستگی‌هایی که به دولت داشته است، به نوعی تمام ظرفیت‌هایش

تأکید کرده‌اند و در این راستا قوانینی را مطرح و به تصویب رسانده‌اند. متأسفانه این اصلاحات و قوانین با کم‌توجهی یا بی‌توجهی دست‌اندرکاران راه‌آهن روبه‌رو شده است.

اکنون نزدیک به دو دهه است که ضرورت اولویت دادن به حمل‌ونقل ریلی و نیز اصلاحات ساختاری و بنیادی در راه‌آهن دولتی ایران مورد پیگیری بوده و قوانین و مقررات مختلفی نیز در این راستا به تصویب

راه‌آهن چرا بخش ریلی روزبه‌روز گوشه‌گیرتر و ضعیف‌تر می‌شود. آنچه از ظاهر امر پیداست مشکلات راه‌آهن غیرقابل حل یا پیچیده نیست، بلکه به دلیل یکی بودن مالک و بهره‌بردار و هم‌چنین نبودن مرجع ناظر بر عملکرد این دو، نه تنها مشکلات حل نمی‌شوند بلکه روزبه‌روز به میزان و پیچیدگی آن‌ها اضافه می‌شود.

با وجود این بسیاری از مسئولین همواره به اهمیت پیشرفت ریلی

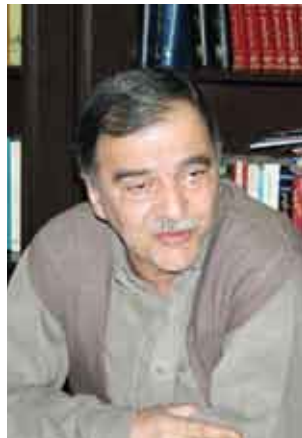
را قربانی کرده است و در تمام این سال‌ها مانند کودکی دست و پا چلفتی که هیچ‌گونه استقلال‌ی ندارد به کار و حیات تدریجی اش ادامه داده است.

همواره در این سال‌ها شاهد کاهش سهم ریلی در حمل‌ونقل کشور بوده‌ایم، عملکرد ضعیف این سال‌های راه‌آهن با توجه به قدرت یافتن روزافزون حمل‌ونقل جاده‌ای، این سؤال را به وجود می‌آورد که با وجود حمایت‌ها و قدرت‌های دولتی

ریلی مقاومت می‌کند؟

نگاهی به عملکرد راه آهن در

سال‌های اخیر



در طی سال‌های اخیر با توجه به جدول ذیل می‌بینیم که افت سهم ریل در حمل و نقل گزری کشوری باور نکردنی است. شاهد هستیم که مشکلات راه آهن به قدری زیاد شده است که نه فقط در زمینه حمل و نقل گزری بلکه در سایر بخش‌ها هم توان رقابت با جاده را از دست داده و خانه‌نشین شده است.

با نگاهی اجمالی به عملکرد راه آهن در حمل و نقل گزری و حتی در بازار باربری زمینی کشور، به وضوح ملاحظه می‌شود که در طول چند سال گذشته راه آهن به رغم سیاست‌ها و مقررات حمایتی که در اختیار داشته نه تنها پیشرفتی نداشته بلکه مرتباً با کاهش سهم خود چه در حمل و نقل گزری و چه در باربری داخلی مواجه بوده است.

به نظر می‌رسد چنانچه این افت سهم ریلی جدی گرفته نشود و به همین میزان و سرعت ادامه پیدا کند، طولی نمی‌کشد که دیگر اثری از حمل و نقل ریلی باقی نماند. در حال حاضر ریل در رقابت با جاده مغلوب شده است. می‌توان یکی از دلایل این شکست را نبودن فضای رقابتی در بستر راه آهن خواند. هیچ یک از شرکت‌ها در اداره امورشان اختیار تامی ندارند و هرچند به ظاهر صاحب برخی از دارایی‌های راه آهن شده‌اند اما در واقع حق استفاده و مدیریت آن را خارج از اراده و تصمیم راه آهن ندارند. به همین ترتیب

رسیده است. اما با این وجود هم وضعیت راه آهن امیدوارکننده نبوده است.

از جمله مهم‌ترین مقررات و سیاست‌هایی که در طول نزدیک به دو دهه گذشته نشان‌دهنده خواست مسئولین کشور در انجام اصلاحات در راه آهن عبارت است از:

سیاست‌های کلی نظام در

دوره چشم‌انداز: که در بند ۶ آن و در زمینه سیاست‌های کلی بخش حمل و نقل آمده است:

ایجاد نظام جامع حمل و نقل و تنظیم سهم هر یک از زیربخش‌های آن با اولویت دادن به حمل و نقل ریلی و با توجه به جهات زیر:

■ ملاحظات اقتصادی و دفاعی و امنیتی.

■ کاهش شدت مصرف انرژی.

■ کاهش آلودگی زیست محیطی.

■ افزایش ایمنی.

■ برقراری تعادل و تناسب بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا.

ماده ۱۶۴ قانون برنامه پنجم:

که در صدر این ماده آمده است:

به دولت اجازه داده می‌شود به منظور ایجاد رویکرد توسعه‌ای در شبکه حمل و نقل ریلی و افزایش سهم بار و مسافر توسط بخش‌های خصوصی و تعاونی و با هدف تفکیک وظایف حاکمیتی و تصدی‌گری در حمل و نقل نسبت به اصلاح ساختار و تغییر اساسنامه راه آهن جمهوری اسلامی ایران و واگذاری بخش‌های غیرحاکمیتی آن به بخش‌های خصوصی و تعاونی و ایجاد ظرفیت‌های جدید توسط بخش‌های خصوصی و تعاونی اقدام قانونی معمول و زمینه استفاده از منابع داخلی و خارجی را برای رشد و توسعه فعالیت‌های ریلی فراهم کند.

می‌بینیم که تمامی راه‌کارهای حل مشکلات راه آهن روشن و واضح است و با اتکا به اصلاحات و تغییر اساسنامه‌ها می‌توان شاهد پیشرفت بخش ریلی بود. اما چرا راه آهن در مقال این تغییرات و البته نجات حمل و نقل

در جهت توسعه‌ی این بخش داشته است و تمام برنامه‌های نظام و سیاست‌گذاری‌ها با تخصیص اولویت به بخش ریلی، بوده است. اما با وجود این حمایت‌ها روز به روز سهم ریل از حمل و نقل کشوری کم‌تر می‌شود. متأسفانه در جدول‌های ذیل می‌بینیم که رفته رفته با وجود تمام حمایت‌ها، حمل و نقل ریلی رو به زوال است. در حال حاضر راه آهن به خاطر ساختار و اساسنامه‌های نامطلوب مدت‌ها است که وضعیت نامیدکننده‌ای دارد و چنانچه اقدام به اصلاح زیرساخت‌ها و تغییر اساسنامه‌ها نکند وضعیت به همین شکل باقی می‌ماند و هیچ پیشرفتی حاصل نمی‌شود.

از سوی دیگر ساختار متمرکز و عمودی راه آهن، باعث شده بخش ریلی متکی و ضعیف عمل کند و توانایی رقابت با دیگر بخش‌های حمل و نقل را نداشته باشد. تا وقتی که بهره‌بردار و مالک زیربنای راه آهن یکی است نمی‌توان منتظر پیشرفت بود. در ایران جدایی بهره‌بردار و مالک از یکدیگر به صورت غیرواقعی و صوری است. باید مانند سایر کشورهای پیشرفته در بخش ریلی ناظری وجود داشته باشد که به تفکیک این دو نهاد نظارت کامل داشته باشد.

متأسفانه این ذهنیت به وجود می‌آید که عده‌ای از وضع نابسامان کنونی راه آهن سود می‌برند، چرا که راه‌کارهای پیشرفت راه آهن مشخص است، اما عده‌ای با مقاومت در برابر اصلاح زیرساخت‌ها و تغییر ندادن اساسنامه‌ها به ماندگاری وضع کنونی مایلند. اما واقعاً اصلاح

فضای رقابتی بین شرکت برای جذب مشتری چه در حمل و نقل گزری و چه در سایر حمل و نقل‌های ریلی بسیار ضعیف و ناچیز است. می‌بینیم که ریل اشتیاق یا میل چندانی برای جذب مشتری و گرفتن بازار از جاده ندارد.

با توجه به جداول می‌توان گفت افت روزافزون سهم ریل در حمل و نقل اتفاقی و غیرمنتظره نیست و به نحوی مرگ تدریجی بخش ریلی در حال حاضر به علت سهیل انگاری عده‌ای است که به اهمیت و راه کارهای پیشرفت این بخش واقف نیستند و شاید از وضعیت کنونی و نبود بخش ریلی سود می‌برند!

اما وضعیت نشان می‌دهد که دیگر مجال هیچ‌گونه سهیل انگاری و سودجویی برای راه آهن باقی نمانده و چنانچه کمافی‌سابق به مدیریت و برنامه‌هایی که نتیجه‌اش در جداول مشخص است ادامه دهد، باید برای همیشه از پیشرفت و توسعه ریل دست بشوید.

ریل حمایت قانونی مسئولین را

مقایسه حمل و نقل گزری کالا توسط جاده و ریل در ۵ سال گذشته

و تغییرات نسبت به سال ۱۳۸۷ / واحد هزار تن

شیوه	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	تغییر تناژ	درصد تغییر
جاده	۴۶۶۶	۵۷۵۵	۸۱۶۴	۹۲۴۵	۱۰۷۵۳	۶۰۸۷	۱۳۰،۴۵
ریل	۱۱۹۲	۱۳۳۶	۱۳۲۸	۸۸۵	۸۶۳	-۳۲۹	-۲۷،۶۰
جمع	۵۸۵۸	۷۰۹۱	۹۴۹۲	۱۰۱۳۰	۱۱۶۱۶	۵۷۵۸	۹۸،۳۹
درصد سهم ریل از کل	۲۰،۳	۱۸،۸	۱۴،۰	۸،۷	۷،۴		
درصد سهم جاده از کل	۷۹،۷	۸۱،۲	۸۶،۰	۹۱،۳	۹۲،۶		

ماخذ: وبگاه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، خلاصه گزارش کالاهای عبوری از کشور سال‌های ۹۱-۱۳۸۷

نکردن زیرساخت‌ها و تغییر ندادن اساس‌نامه‌های راه‌آهن به سود چه کسانی است!

علل و راه‌حل‌ها

در کشور ما اعتماد کردن به بخش خصوصی برای راه‌آهن به دلایلی از جمله ذی‌نفع بودنش کار بسیار دشوار و حتی غیرممکنی است و بخش دولتی راه‌آهن راضی به استقلال بخش خصوصی نمی‌شود. از سوی دیگر بخش خصوصی نیز در سایه‌ی مدیریتی راه‌آهن نمی‌تواند اهداف و برنامه‌ریزی‌های شخصی‌اش را پیش ببرد. می‌توان گفت که در حال حاضر ریل قربانی کشمکش‌های این دو بخش شده است. اما با توجه به راه‌حل‌ها و راه کارهایی که وجود دارد هنوز هم می‌توان به توسعه‌ی بخش ریلی امیدوار بود. باید توجه داشت که نباید بخش ریلی به‌خاطر مشکلاتی که دارد از حمل‌ونقل حذف شود یا کم‌رنگ دنبال شود. بسیاری از کشورها در بخش ریلی مشکلاتی نظیر مشکلات ما را داشتند که بعد از حل آن‌ها به پیشرفته‌ترین کشورها در زمینه حمل‌ونقل ریلی تبدیل شده‌اند. تجارب موجود جهانی نشان می‌دهد که مشکلات راه‌آهن در کشورهای مختلف جهان ناشی از ساختار متمرکز و دولتی آن است. مطالعات انجام شده در منطقه اسکاپ (ESCAP) نشان می‌دهد که عموم شرکت‌های دولتی راه‌آهن با مشکلاتی مشابه و نیز مرتبط با

یکدیگر مواجه بوده که به‌طور کلی عبارتند از:

- کسری مالی مزمن
 - رشد فزاینده یارانه جهت عملیات بهره‌برداری
 - نظام قیمت‌گذاری قدیمی به نحوی که دریافت‌ها با هزینه‌ها مرتبط نیست
 - نبود ساختار کرایه منصفانه و در مواردی تعرفه‌های بالا
 - بالا بودن بیش از اندازه هزینه‌ها
 - کارایی پائین عملیات بهره‌برداری
 - کارایی پائین مدیریتی و فنی
 - بهره‌وری پایین نیروی کار
 - کیفیت پایین خدمات
 - خدمات در پاسخ به نیازهای بازار توفیقی ندارند
 - کسری یا عدم تناسب در زیربنای فیزیکی و ساختار شبکه
 - نگهداری ضعیف زیربنا و دارایی‌های سرمایه‌ای
 - منابع ناکافی برای سرمایه‌گذاری در زیربنا و یا خدمات
 - مالکیت گسترده دولتی در زیربنای حمل‌ونقلی و تسلط بر خدمات بهره‌برداری
 - نقش کم‌رنگ بخش غیردولتی در بخش
- اکنون بسیاری از کشورها موفق به حل مشکلات ساختاری راه‌آهن‌های خود شده‌اند و برنامه‌ها و تجربیات به‌دست آمده کاملاً موجود است و عدم استفاده از این تجربیات همانند

تلاش برای اختراع مجدد چرخ است، که جای سوال دارد.

اصلاحات ساختاری راه‌آهن‌ها از طریق جداسازی زیربنا از بهره‌برداری

در کشورهای مختلف به دو طریق انجام شده:

الف) تفکیک نهادی

(Institutional Separation)

در این روش مالک زیربنا و شرکت بهره‌بردار به دو بنگاه و شخصیت مستقل و جدا تفکیک می‌شوند. البته مالک زیربنا می‌تواند دولت باشد. به هرحال حتی در مواردی که مالک زیربنا دولت است، مدیریت آن باید بر مبنای قوانین و مقررات بازار عمل کند.

تفکیک سازمانی

(Organizational Separation)

که طی آن واحدهای تجاری جداگانه‌ای تأسیس می‌شود که البته تا اندازه زیادی نیز از آزادی عمل اجرایی و عملیاتی برخوردارند. در این روش دو الگوی اصلی مورد استفاده قرار گرفته است. تشکیل واحدهای تجاری بهره‌بردار که از مدیریت مستقل و ترازنامه‌های جداگانه برخوردارند و لسی هویت حقوقی مستقلی ندارند. تشکیل واحدهای تجاری مستقلی که در قالب و چارچوب شرکت مادر (هلدینگ) سازماندهی شده‌اند. تجارب جهانی در سال‌های گذشته

نشان می‌دهد که اگر جداسازی امور زیربنایی از امور بهره‌برداری به‌طور واقعی و کامل انجام شود و شرکت‌های غیردولتی بهره‌برداری در حمل‌ونقل ریلی به‌طور یکسان و عادلانه قادر به دسترسی به زیربنا باشند، این امر مزایای اقتصادی قابل توجهی از جمله موارد زیر را به‌وجود می‌آورد:

- ایجاد زمینه‌های رقابت بین متصدیان مختلف بهره‌برداری و طبعاً کاهش هزینه‌ها و رشد کیفیت و سطح خدمات حمل‌ونقل ریلی.
- جذب سرمایه‌های مردمی و خصوصی در حمل‌ونقل ریلی و رشد اشتغال و نوسازی ناوگان ریلی.
- ارائه خدمات جدید بهره‌برداری در پاسخ به نیاز مشتریان و بازار، با استفاده از روش‌های نوین و ابتکاری و بهبود و گسترش گستره و کیفیت خدمات حمل‌ونقل ریلی.
- البته تفکیک امور زیربنایی از بهره‌برداری باید به‌صورت واقعی انجام شود و طبعاً وجود شرکت‌های بهره‌بردار که وابستگی عمودی با مدیریت امور زیربنایی داشته باشند، زمینه‌های ایجاد عدم مزیت نسبی در ایجاد شرکت‌های جدید بهره‌برداری را به‌وجود می‌آورد.
- در این میان باید نهاد یا سازمانی مستقل و ناظر بر اجرای صحیح مقررات و نیز تنظیم‌کننده روابط وجود داشته باشد. این نهاد وابسته به دولت بوده و بر سازمان‌های امور زیربنایی و خدمات نگهداری و نیز سازمان‌ها و شرکت‌های بهره‌بردار اعم از خصوصی و دولتی نظارت دارد.
- تجارب کشورهای اتحادیه اروپایی در دهه گذشته حاکی از آن است که وجود نهاد تنظیم روابط و نظارت بر اجرای مقررات اهمیت به‌سزایی در توفیق برنامه اصلاحات ساختاری راه‌آهن در کشورهای اروپایی داشته و به‌طور کلی زمینه‌ساز ایجاد فرایندهای تجاری و به‌وجود آمدن امکان و توان لازم در پاسخ‌گویی به نیازهای در حال تغییر مشتریان و نیز تغییرات فناوری در راه‌آهن‌های اروپایی بوده است.

مقایسه تناژ بار حمل شده توسط جاده و ریل - واحد هزار تن

شرح	شیوه	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰
تناژ بار	ریل	۳۲,۹۷۸	۳۰,۹۹۵	۳۳,۰۴۴	۳۲,۸۱۷	۳۳,۴۵۸	۳۳,۱۰۴
	جاده (برآورد) ۲	۴۳۸,۰۰۰	۴۸۵,۰۰۰	۵۱۲,۰۰۰	۵۱۶,۰۰۰	۵۴۱,۰۰۰	۵۸۰,۰۰۰
جمع ریل و جاده (برآورد)	جاده (بارنامه) ۱	۲۷۴,۰۰۰	۳۰۱,۰۰۰	۳۱۹,۰۰۰	۳۳۳,۰۰۰	۳۵۱,۰۰۰	۳۵۶,۰۰۰
	درصد سهم ریل	۷,۰۰	۶,۰۱	۶,۰۶	۵,۹۸	۵,۸۲	۵,۴۰
جمع ریل و جاده (بارنامه)	درصد سهم جاده	۹۳,۰۰	۹۳,۹۹	۹۳,۹۴	۹۴,۰۲	۹۴,۱۸	۹۴,۶۰
	درصد سهم ریل	۳۰,۶۷۸	۳۳,۱۹۹۵	۳۵,۲۰۴۴	۳۶,۵۸۱۷	۳۸,۴۴۵۸	۳۸,۹۱۰۴
درصد سهم جاده	درصد سهم ریل	۱۰,۷۴	۹,۳۴	۹,۳۹	۸,۹۷	۸,۷۰	۸,۵۱
	درصد سهم جاده	۸۹,۲۶	۹۰,۶۶	۹۰,۶۱	۹۱,۰۳	۹۱,۳۰	۹۱,۴۹

مآخذ: سال‌نامه آماری سال ۱۳۹۰ شرکت راه‌آهن و سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای

پشتیبانی سیاسی از تونل ریلی بین اسپانیا و مراکش

سیاستمداران اسپانیا و مراکش از ضرورت بهکرد خطوط حمل و نقل بین این دو کشور سخن گفته‌اند و همین امکان ساخت تونل ریلی بین اسپانیا و مراکش را دوباره مطرح کرده است.

این دو کشور در ۱۲ سال گذشته در مورد ساخت تونل ۳۹ کیلومتری زیر آبی بین خود و از طریق تنگه‌ی جبل الطارق امکان‌سنجی می‌کرده‌اند. به تازگی در دیدار بین «آنا پاستور» وزیر ترابری اسپانیا و «عزیز رباح» همتای مراکشی‌اش بر اهمیت اقتصادی خطوط حمل و نقلی بهتر بین اروپا و شمال آفریقا تاکید شده است.

پاستور در بیانیه‌ای اعلام کرده است که: «ایجاد شبکه‌های زیرساختی و خدمات حمل و نقلی برای ایجاد پیوند و افزایش قابلیت اسپانیا در دسترسی به بازارهای جهانی اهمیت اساسی دارد». این بیانیه در وبگاه وزارت ترابری اسپانیا منتشر شده است.

تخصیص طیف رادیویی به صنعت راه‌آهن در استرالیا

دولت استرالیا طیف رادیویی خاصی در باند ۱۸۰۰ مگاهرتز را به شبکه‌های ریلی اختصاص داده است که امکان می‌دهد تا قطارهای بیش‌تری با بسامد بالاتر کار کنند. این طیف به مقامات راه‌آهن امکان می‌دهد تا سامانه‌های بی‌سیم نسل آینده را برای واپایش و تامین ایمنی راه‌آهن به کار گیرند. به گفته‌ی دولت استرالیا به کمک سامانه‌های جدید می‌توان خدمات ریلی با بسامد بیش‌تر ارائه دهند و در اوقات اوج، میزان قطارها را ۵۰ درصد افزایش دهند. «برایان نای» مدیر عامل انجمن

راه‌آهن استرالیا می‌گوید با تخصیص طیف رادیویی به راه‌آهن در سراسر قاره‌ی استرالیا می‌توان از فناوری پیشرفته‌ی ارتباطات و واپایش قطار استفاده کرد و نهادهای راه‌آهن کلان شهرها می‌توانند سامانه‌های بی‌سیم نسل آینده را برای واپایش ریلی و تامین ایمنی به کار برند.

نای می‌گوید: به این ترتیب سریع‌تر می‌توانیم به سوی سامانه‌های دیجیتالی واپایش ریل حرکت کنیم تا انقلابی در واپایش و بهره‌برداری راه‌آهن رخ دهد.

افزایش قطارهای تحت پوشش وای-فای در اسکاتلند

شرکت نومد دیجیتال که فراهم‌ساز خدمات وای‌فای است خبر داد که برنده‌ی قرارداد راه‌اندازی پوشش‌گاه‌های وای-فای برای قطارهای شرکت راه‌آهن اسکات‌ریل انگلستان شده است.

طبق این قرارداد تمامی ۳۸ ناوگان کلاس ۳۸۰ اسکات‌ریل تا مارس ۲۰۱۴ به خطوط بی‌سیم مجهز خواهند شد و تامین اعتبار این طرح هم به عهده‌ی دولت اسکاتلند است. این طرح در ادامه‌ی طرح کنونی نصب وای-فای در تمام ۵۹ قطار تندروی کلاس ۱۷۰

اسکات‌ریل است.

گسترش وای-فای آخرین مرحله از طرح بلندپروازانه و درازمدت دولت اسکاتلند برای ارائه‌ی خدمات وای-فای در کل راه‌آهن اسکاتلند است. قرار است این طرح‌ها قبل از برخی رویدادهای مهم اسکاتلند در آینده مثل بازی‌های مشترک‌المنافع و مسابقات گلف رایدرکاپ به انجام برسد.

اسکات‌ریل پیش از این اعلام کرده بود در ۲۵ ایستگاه خود خدمات رایگان وای-فای خواهد کرد.

خط پرسرعت

شیامن-شنژن چین

خط پرسرعت شیامن-شنژن که در دست ساخت است شهر شیامن در استان فوجیان را به شنژن در استان گوانگدونگ چین وصل می‌کند. این خط ۵۰۲٫۴ کیلومتر آخرین و طولانی‌ترین بخش دالان ریلی پرسرعت کرانه‌ی جنوب شرقی چین است که راه‌آهن پرسرعت‌هانگژو-فوژو-شنژن نام دارد.

ساخت راه‌آهن پرسرعت شیامن-شنژن در نوامبر ۲۰۰۷ آغاز شد و پیش‌بینی کرده‌اند که در پایان سال ۲۰۱۳ یا اوایل سال ۲۰۱۴ به بهره‌برداری برسد. این خط پرسرعت در مالکیت راه‌آهن چین است، توسط شرکت

راه‌آهن پرسرعت چین بهره‌برداری می‌شود و برای قطارهایی با سرعت ۲۵۰ تا ۳۵۰ کیلومتر در ساعت طراحی شده است. با ساخت این خط سفر بین شیامن تا شنژن از ۱۱ ساعت به سه ساعت کاهش خواهد یافت.

دالان کرانه‌ای پرسرعت جنوب شرقی چین از شانگهای تا شنژن (در نزدیکی هنگ کنگ) یکی از هشت دالان مهم شبکه‌ی ریلی پرسرعت چین است. قسمت اعظم خطوط ریلی پرسرعت چین در امتداد ریل‌های متعارف قدیمی ساخته می‌شود اما کرانه‌ی جنوب شرقی چین پیش از این هیچ گونه راه‌آه‌نی نداشته است.

راه‌آهن پرسرعت بین شانگهای وهانگژو از اکتبر ۲۰۱۰ به بهره‌برداری رسیده است و این مسیر ریلی ۲۰۲ کیلومتری که قطار می‌تواند با سرعت ۳۵۰ کیلومتر در آن حرکت کند مدت لازم برای سفر بین این دو شهر به ۴۵ دقیقه کاهش داده است. خط پرسرعت ۱۴۹۵ کیلومتری هانگژو-فوژو-شنژن از پنج بخش تشکیل شده است که چهار بخش آن تا سال ۲۰۱۲ به بهره‌برداری رسید. بخش‌های به بهره‌برداری رسیده عبارتند از: هانگژو-نینگبو (۱۵۲ کیلومتر)، نینگبو-تایژو-ونژو (۲۶۸ کیلومتر)، ونژو-فوژو (۲۹۸ کیلومتر) و فوژو-شیامن (۲۷۵ کیلومتر).



خدمات رایگان وای-فای در راه‌آهن دهلی‌نو

ایستگاه راه‌آهن دهلی‌نو به زودی به خطوط رایگان وای-فای مجهز خواهد شد تا یکی از شلوغ‌ترین ایستگاه‌های راه‌آهن به سطح استاندارد بین‌المللی برسد. به گفته‌ی یکی از مقامات ارشد وزارت راه‌آهن هندوستان تجهیز این ایستگاه به وای-فای به شرکتی مستقر در شهر ممبای سپرده شده است که از طریق مناقصه انتخاب شده است.

به این ترتیب مسافران می‌توانند روی تمامی سکوها این ایستگاه با تلفن همراه یا رایانه‌های کیفی‌شان به خدمات وای-فای دسترسی یابند. قرار است این سامانه طی ۳ تا ۴ ماه آینده به بهره‌برداری برسد.

تحويل شش قطار اسکودا به دویچه بان

طبق قراردادی به ارزش ۱۱۰ میلیون یورو گروه ترابری اسکودا شش قطار جدید به شرکت راه آهن آلمان (دویچه بان) تحويل می دهد. قرار است این قطارها از دسامبر ۲۰۱۶ در خط نورمبرگ-اینگولشتاد در باواریا به حرکت درآیند. حداکثر سرعت این قطارها به ۱۸۹ کیلومتر در ساعت می رسد و توماس کرشک رییس هیات مدیره ی اسکودا می گوید: انعقاد قرارداد تحويل آن ها به دویچه بان مهر تاییدی است بر کیفیت قوی و قابلیت رقابت محصولات این شرکت. قطارهایی که به آلمانی ها تحويل خواهیم داد قطارهایی پیشرفته و مجهز به فناوری نوین هستند.

نصب وای-فای-نومددیجیتال در قطارهای کانادایی

شرکت ارتباطات بی سیم نومددیجیتال نصب وای-فای در قطارهای اقیانوسی شرکت ویاریل کانادا را به پایان رساند. با نصب این تجهیزات که در چارچوب قراردادی پنج ساله به ارزش ۶.۳ میلیون دلار صورت گرفت مسافران مسیرریلی کبک-ویندسور به خدمات درون قطاری وای-فای دسترسی خواهد داشت. طراحی و نصب زیرساخت وای-فای را نومددیجیتال انجام داده است و نگهداری و مدیریت آن را نیز به عهده خواهد داشت. به گفته ی هایدن ابوت مدیرعامل موقت نومددیجیتال نصب وای-فای بخشی از فرایند نوسازی قطارهای مسافری ویاریل است. ابوت می گوید: این کار هم گام بزرگی در راستای بالندگی نومددیجیتال در آمریکای شمالی بود هم به لطف موفقیت همکاری های پیشین با ویاریل.

در چند هفته ی نخست پس از بهره برداری این خدمات کاربران ۵۸ گیگابایت داده را انتقال داده اند که معادل باز کردن ۱۰۰ هزار صفحه ی وب یا ۵۸ هزار رایانامه (ایمیل) است.

تامین ریل مسیر مکه-مدینه توسط تاتا استیل

شرکت تاتا استیل برنده ی قرارداد ساخت ۶۰ هزار تن ریل برای مسیر جدید ۴۴۴ کیلومتری شد که شهرهای مکه و مدینه در عربستان را به هم می پیوندد. این خط ریلی که ریل پرسرعت حرمین نام دارد امکان جابجایی مسافر با سرعت ۳۲۰ کیلومتر در این مسیر را فراهم می کند. این راه آهن که از میان بیابان می گذرد باید تحمل اختلاف دمای

بین صفر تا ۵۰ درجه ی سانتی گراد را داشته باشد و در برابر توفان شن، سیلاب و تپه های شنی متحرک مقاوم باشد.

تاتا استیل فولاد لازم را در کارخانه اش در اسکونتیهورپ انگلستان تولید می کند و در همین کارخانه و کارخانه ی دیگری در یاننژ واقع در شمال فرانسه به ریل های ۲۵ متری تبدیل می کند.

تولید ریل قرار است از پایان سال ۲۰۱۳ آغاز می شود و در سراسر سال ۲۰۱۴ ادامه خواهد داشت.

قرار است راه آهن مکه-مدینه دارای ناوگانی متشکل از ۳۵ قطار پرسرعت جدید باشد و روزی ۱۶۰ هزار مسافر را جابجا کند.

این طرح ۱ میلیارد یورویی از سال ۲۰۰۹ آغاز شده است و قرار است در اواخر ۲۰۱۴ یا اوایل ۲۰۱۵ به بهره برداری برسد.

تأسیس مرکز ملی آموزش راه آهن در مالزی

گروه صنعتی-دولتی فناوری برتر مالزی (MIGHT) با همکاری گروه تالس مرکز تازه ای برای آموزش علامت دهی راه آهن در این کشور تأسیس می کند. مرکز تخصصی ریلی (RCOE) برنامه های آموزش علامت دهی و ارتباطات در راه آهن برگزار می کند تا کمبود متخصص در صنعت راه آهن مالزی را برطرف کند. مهد یوسف سلیمان رییس و مدیرعامل گروه صنعتی-دولتی فناوری برتر مالزی می گوید: گروه تالس عضو گروه صنعتی-دولتی فناوری برتر مالزی است و به توسعه ی درازمدت صنعت ریلی مالزی علاقه دارد و متوجه است که چنین توسعه ای با پرورش و تقویت استعداد های داخلی و انتقال مهارت های لازم آغاز می شود.

راه اندازی نخستین آمبولانس ریلی در ایران

با اتمام عملیات ساخت و تحويل یک دستگاه درزین آمبولانسی ریلی، برای اولین بار در کشور آمبولانس ریلی در خطوط شبکه راه آهن سراسری کشور به حرکت در خواهد آمد. به گزارش روابط عمومی شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی راه آهن (تراورس)، با همت و تلاش متخصصین و کارشناسان این شرکت، برای اولین بار در کشور عملیات طراحی و ساخت یک دستگاه درزین آمبولانسی به اتمام رسید. این دستگاه که تمامی آزمایش های فنی مربوطه را با موفقیت پشت سر گذاشته است، اوایل شهریور ماه سال جاری رسماً تحويل خریدار (شرکت آمبولانس سازان پارسیان) گردید تا در



"سمیم" از مهرماه سال جاری برای معاملات راه آهن

سامانه مدیریت یکپارچه معاملات (سمیم) به منظور برگزاری مناقصه‌ها، مزایده‌ها و دیگر معاملات راه آهن برای اولین بار در کشور راه اندازی می‌شود.

طالب زارع با اعلام این خبر گفت: این سامانه به منظور شفاف سازی و نظارت هوش مند طراحی شده و هم اکنون در مرحله نصب، آموزش و راه اندازی قرار دارد و طبق برنامه ریزی صورت گرفته از ابتدای مهرماه سال جاری به صورت کامل در راه آهن جمهوری اسلامی ایران و ادارات کل راه آهن مناطق ۱۸ گانه کشور عملیاتی می‌شود.

وی افزود: این سامانه کلیه معاملات جزء، متوسط و عمده در

حوزه قانون برگزاری مناقصات، آیین نامه‌های اجرایی و دولتی و تضمین معاملات دولتی و ... را در بر می‌گیرد.

زارع با اشاره به این که این سامانه تمام موارد قانونی قوانین و آیین نامه‌های اشاره شده را به صورت هوش مند پوشش می‌دهد گفت: این سامانه می‌تواند بسیاری از مشکلاتی را که در زمینه برگزاری معاملات از قبیل دشواری نظارت روند قانونی برگزاری مناقصه‌ها و مزایده‌ها، مستند سازی، طولانی شدن فرآیند برگزاری مناقصه‌ها و مزایده‌ها و تبادل اطلاعات را از میان برده و مانع تجدید یا لغو برخی از مزایده‌ها و مناقصه‌ها شود.

قائم مقام راه آهن افزود: خودکار شدن فرآیند برگزاری معاملات، شفاف سازی و تسریع در فرآیند برگزاری

مناقصه‌ها و مزایده‌ها، کاهش هزینه‌ها، استاندارد سازی، نظارت هوش مند قانون و آیین نامه‌ها، تسهیل در نظارت، کاهش احتمال تجدید یا لغو شدن مناقصه‌ها و مزایده‌ها و .. از جمله دست آوردهای این سامانه است.

وزارت راه و شهرسازی حاصل چالش اداری - سیاسی بود تا تصمیم کارشناسی

رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در نشست روز سه شنبه ۲۲ مرداد با وزیر راه و شهرسازی دولت یازدهم، پنج دغدغه مهم اهالی صنعت حمل و نقل را برشمرد.

محمد سعیدنژاد مهم ترین سوال

در حوزه حمل و نقل را در شرایط کنونی موضوع تفکیک وزارت راه از شهرسازی عنوان کرد و گفت: انتظار این است که تفکیک صورت گیرد چرا که این اقدام، یک چالش سیاسی - اداری بود نه کارشناسی که بر اثر آن، توجه کم تری به مشکلات راه و ترابری شده است.

وی افزود: البته موضوعات و دغدغه‌های مربوط به حوزه حمل و نقل در جلسات شورای عالی حمل و نقل که هر دو سه ماه یک بار منتشر می‌شود، بررسی و رایه خواهد شد.

وی در ادامه وضعیت حمل و نقل ریلی را دومین دغدغه صنعت حمل و نقل در وزارت راه و شهرسازی دولت روحانی اعلام کرد و گفت: تفاوت جدی بخش ریلی با سایر بخش‌های حمل و نقلی این است که حوزه ریلی نسبت به سایر حوزه‌های حمل و نقل عقب ماندگی جدی دارد چرا که دولتی تر است.

سعیدنژاد با انتقاد از برنامه وزیر راه و شهرسازی خطاب به آخوندی گفت: در برنامه پیشنهادی شما، بخش ریلی از جایگاه لازم برخوردار نیست.

وی سومین دغدغه مهم در صنعت حمل و نقل را توجه به توسعه زیربنای حمل و نقل عنوان کرد و گفت: چهارمین موضوع مهم که باید در دولت روحانی مورد توجه قرار گیرد، اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ است که تا کنون ۸۰ درصد آن معطل مانده و اجرا نشده است.

سعیدنژاد خاطر نشان کرد: چگونگی سیاست‌های حمایتی از حوزه حمل و نقل ریلی در بخش خصوصی از نکات بسیار مهم در برنامه‌های حمل و نقل است که به خاطر پیش بینی نهاد تنظیم مقررات در برنامه وزیر پیشنهادی راه و شهرسازی از شما تشکر می‌کنم.

محور راه آهن لرستان مورد بهره برداری قرار گیرد. محور لرستان یکی از محورهای سخت گذر و مهم راه آهن کشور است که در بسیاری از نقاط آن هنوز امکان تردد خودرو وجود ندارد. شایان ذکر است شرکت تراورس علاوه بر فعالیت در حوزه توسعه زیرساخت‌های شبکه حمل و نقل ریلی کشور نظیر تولید انواع تراورس‌های مورد نیاز خطوط راه آهن کشور، نوسازی، بازسازی، بهسازی و نگه داری و تعمیر خطوط و ابنیه فنی شبکه سراسری راه آهن، احداث خطوط مترو به روش اسلب تراک، جوشکاری درز ریل و ...، سابقه ساخت انواع وسایل نقلیه ریلی نظیر درزین‌های اتوبوسی، باری، تشریفات (VIP)، جرثقیل دار (سبک و سنگین)، تراک میکسر ریلی و ... را نیز در کارنامه ی کاری پر بار خود دارد. همچنین، این شرکت صرفا به ساخت درزین بسنده نکرده و با به کار گیری قابلیت و دانش فنی متخصصین خود و به منظور تقویت ناوگان درزین‌های ریلی کشور، همه ساله برنامه بازسازی انواع درزین‌های ریلی را به طور مستمر تدوین و اجرا می‌کند.



شرکت‌های عضو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

 حمل و نقل ریل گستران فیلدار مدیرعامل: علی محمد صادقی تلفن: ۸۸۵۱۴۰۶۵ نمابر: ۸۸۵۱۴۰۷۰	 حمل و نقل بین المللی کشتیرانی برادران مجدپور مدیرعامل: مجید مجدپور تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷ نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱	 توکا ریل مدیرعامل: سیدرسول خلیفه سلطانی تلفن: ۰۳۱۱-۶۶۹۰۲۸۲ نمابر: ۰۳۱۱-۶۶۹۰۲۸۵	 پیروز حمل و نقل مدیرعامل: یوسف اسکندری تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶ نمابر: ۸۸۵۴۵۶۲۸	 سینا ریل پارس مدیرعامل: محمد ساطعی تلفن: ۸۸۸۰۱۸۹۸-۹ نمابر: ۸۸۸۰۱۸۹۸-۹
 حمل و نقل ریلی نیرو مدیرعامل: سید کاظم حیان تلفن: ۸۸۳۰۸۶۹۶ نمابر: ۸۸۸۳۷۶۲۳	 حمل و نقل بین المللی وانباریل مدیرعامل: سیدعلی امیر تلفن: ۲۲۰۶۴۳۰۰ نمابر: ۲۲۰۶۴۳۰۱	 آهودشت غزال مدیرعامل: علی اکبر همتی آهوئی تلفن: ۷۷۵۰۷۴۷۲ نمابر: ۷۷۵۰۷۴۷۲	 تأمین ترابر سبز (صبا) مدیرعامل: بهنام مبینی تلفن: ۸۸۹۰۱۵۴۹ نمابر: ۸۸۹۰۹۶۴۶	 حمل و نقل ریلی نورالرضا مدیرعامل: سیدفرهاد ظهورپرواز تلفن: ۸۸۰۰۹۳۵-۷ نمابر: ۸۸۹۰۹۷۷۵
 خدماتی بازرگانی نادرکاران فردا مدیرعامل: خانم نادیا خان نخجوان تلفن: ۸۸۳۲۵۸۹۹ نمابر: ۸۸۳۲۱۶۴۱	 حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا. مدیرعامل: خشایار تیموری پور تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰ نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳	 چرخ ریل راهبر مدیرعامل: حمید محمد ظاهری تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۲ نمابر: ۵۵۱۲۵۰۱۵	 تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو مدیرعامل: مجتبی لطفی تلفن: ۸۸۷۰۵۲۹۵ نمابر: ۸۸۵۵۲۸۹۸	 آسیا سیرارس مدیرعامل: غلامحسین عبدالهی تلفن: ۸۸۷۶۷۹۴۳ نمابر: ۸۸۵۳۱۶۰۴
 توکا کشش مدیرعامل: احمد کریمی پور تلفکسن: ۰۳۱۱-۹۵۱۹۹۲۸-۹	 حمل و نقل چندوجهی سایپالجستیک مدیرعامل: دارا غزنوی تلفن: ۴۴۱۸۱۶۱۱ نمابر: ۴۴۵۲۷۸۰۳	 حمل و نقل بین المللی پاکان ترابر مدیرعامل: مهدی اسدپور منفرد تلفن: ۸۸۸۴۴۵۴۵ نمابر: ۸۸۸۲۹۳۳۵	 ترکیب حمل و نقل مدیرعامل: حمید صدیق پور تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸ نمابر: ۶۶۹۱۳۹۲۴	 آهن ریل کاران مدیرعامل: حسن منجزی پور تلفن: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹ نمابر: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹
 راه آهن حمل و نقل مدیرعامل: حسین عاشوری تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰ نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶	 حمل و نقل ریلی راهوار کوثر مدیرعامل: غلامرضا حامدی تلفن: ۸۸۹۶۹۶۷۲ نمابر: ۸۸۹۵۰۸۹۵	 حمل و نقل بین المللی خوشنام راه مدیرعامل: سیدمحمود کمالی تلفن: ۸۸۵۲۳۹۹۵ نمابر: ۸۸۵۲۳۹۹۸	 ناوگان ریل الوند نیرو مدیرعامل: محمد سعیدنژاد تلفن: ۸۸۷۲۹۳۲۵ نمابر: ۸۸۷۰۵۱۶۷	 بهتاش سپاهان مدیرعامل: شکراله شفیع زاده تلفن: ۰۳۱۱-۶۶۸۲۲۶۲ نمابر: ۰۳۱۱-۶۶۹۴۹۹۴



ریل پرداز سیر

مدیرعامل:
محمد صادق خلفی
تلفن: ۸۸۵۴۶۴۳۲
نمابر: ۸۸۵۴۵۹۸۹



حمل و نقل ریلی رجاء

مدیرعامل: ناصر بختیاری
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمابر: ۸۸۸۳۴۳۴۰



سمند ریل

مدیرعامل:
حسین محمدی
تلفن: ۴۴۱۸۰۱۹۵
نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹



ریل سیر کوثر

مدیرعامل:
سید محمد هاشمی
تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نمابر: ۸۸۶۶۰۹۱۳



راه آهن شرقی بنیاد

مدیرعامل:
ابوالقاسم سعیدی
تلفن: ۸۸۷۲۴۱۱۱-۵
نمابر: ۸۸۷۲۴۰۱۱



لکوموتیو ریل الوند

مدیرعامل:
غلامعلی بشیرخیز
تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۲
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



قطارهای مسافری و باری جویبار

مدیرعامل:
مهدی ابراهیمی
تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰
نمابر: ۴۴۲۸۱۶۱۳



سیمرغ آهنین

مدیرعامل: محمود قیام
تلفن: ۵۵۶۴۴۶۰۱
نمابر: ۵۵۶۶۸۵۴۱



فولاد ریل دنا

مدیرعامل:
علیرضا احتشامی
تلفن: ۸۸۵۳۹۵۶۱
نمابر: ۸۸۵۳۹۵۶۹



راهبر سیر سمندگان

مدیرعامل:
سید حسین هاشمی
تلفن: ۸۸۷۹۹۴۴۲
نمابر: ۸۸۸۸۹۰۲۶



ماربین (قطار سبز)

مدیرعامل: محمود امامی
تلفن: ۸۸۸۴۰۵۲۰
نمابر: ۸۸۸۴۰۳۷۲



قطارهای مسافری هستیا

مدیرعامل:
مرتضی ایمانی
تلفن: ۵۵۱۲۴۹۴۳
نمابر: ۵۵۱۲۵۹۶۵



ریل تراپر فجر

مدیرعامل:
سید احمد مجتبیائی
تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶
نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹



ریل کاران ورسک

مدیرعامل:
ابراهیم نصیری دهقان
تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰
نمابر: ۷۷۶۴۵۶۸۹



ریل ابریشم پارس

مدیرعامل:
احسان افضلی
تلفن: ۸۸۳۲۴۳۳۴
نمابر: ۸۸۳۲۴۳۳۵



مہتاب سیر جم

مدیرعامل:
احمد استاد حسین
تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۲
نمابر: ۸۸۴۸۱۰۴۲



کاروان ریل گلستان

تلفن: ۰۳۱۱-۶۲۰۴۰۶۶
نمابر: ۰۳۱۱-۶۲۰۴۰۶۶



فولادریل جنوب

مدیرعامل: حافظ نظری
تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سپیدار ریل ایرانیان

مدیرعامل: یوسف رودگر
تلفن: ۵۵۶۶۴۸۴۶
نمابر: ۵۵۶۶۴۸۴۶



ریل تراپر سبا

مدیرعامل:
محمد جواد فخاری
تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمابر: ۸۸۷۲۴۹۸۹



راهوار نیرو آریا

مدیرعامل:
مسعود استاد عظیم
تلفن: ۵-۸۸۴۸۱۵۹۴
نمابر: ۸۸۵۵۲۸۴۵



نماد ریل گستر

مدیرعامل:
مسعود زحمتکش
تلفن: ۴-۸۸۱۴۰۳۲۳
نمابر: ۸۸۱۴۰۳۲۵

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱ صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۰۲۱-۶۶۵۹۱۲۶۵۲ و ۰۲۱-۶۶۵۹۱۲۶۵۳

نمابر: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

اعضای هیات مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

سلطان حمید
صدیق پور
عضو هیات مدیره



مهندس سید حسن
موسوی نژاد
عضو هیات مدیره و خزانه دار



مهندس ابوالقاسم
سعیدی
نائب رئیس و عضو هیات مدیره



مهندس محمد
سعید نژاد
رئیس هیات مدیره انجمن



مهندس مجید بابائی
ابراهیم آبادی
دبیر انجمن



دکتر همایون
اسدی لنگرودی
بازرس اصلی



مهندس محمود
قیام
عضو هیات مدیره



مهدی ابراهیمی
عضو علی البدل



غلامحسین
عبدالهی سروی
عضو علی البدل



نرخ مصوب چاپ تبلیغات در نشریه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

از آنجایی که امروزه امر تبلیغات برای کتبه تولیدکنندگان، سازندگان، بهره برداران و سرمایه گذاران از اهمیت ویژه و قابل توجهی برخوردار می باشد و صاحب نظران هزینه های مرتبط با تبلیغات را نوعی سرمایه گذاری محسوب و آن را بعنوان هزینه تلقی نمی نمایند بر آن شدیم تا در نشریه انجمن که با نام ندای حمل و نقل ریلی منتشر می گردد تعداد محدودی تبلیغات اخذ و آنها را در شمارگان نشریه چاپ کنیم با توجه به اینکه نشریه انجمن تازه وارد عرصه مطبوعات گردیده و به نوعی جدید و نوپا هست لذا به منظور امکان جذب مخاطبین و مشتریان بیشتر پیشنهاد می گردد تا در صورت تأیید مراتب در هیئت مدیره انجمن هزینه های تبلیغات در نشریه با رعایت جمیع جهات و با نازلترین قیمت و به شرح ذیل از مشتریان دریافت گردد.

۱ - چاپ یک صفحه ۴۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در پشت جلد نشریه (جلد پایانی) با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال

۲ - چاپ یک صفحه ۴۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در داخل جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال

۳ - چاپ یک صفحه ۴۴ تبلیغات بصورت یک رو و چهاررنگ در صفحات داخلی نشریه با کاغذ گلاسه و طرح ارائه شده از سوی متقاضی، هر شماره به مبلغ ۶/۰۰۰/۰۰۰ ریال

۴ - حضور در صفحات ویژه معرفی شرکت ها در کادر ۲×۵ cm برای هر نوبت ۵۰۰/۰۰۰ ریال که بصورت اشتراک سالانه و برای ۶ شماره بطور یکجا دریافت می گردد.

توضیح ۱: در صورت ضرورت طراحی از سوی ناشر، هزینه طراحی جداگانه محاسبه خواهد شد.

توضیح ۲: برای انجام تبلیغات فوق الذکر در صفحات داخلی در ابعاد نصف صفحه و یا همان کیفیت به غیر از پشت و داخل جلد نشریه (بند اول و دوم) ۵۰٪ بهائین شده دریافت می گردد.

توضیح ۳: کتبه شرکت های عضو انجمن در صورت تمایل به چاپ تبلیغات شرکت متبوع خود از تبلیغات ویژه به شرح ذیل بهره مند خواهند بود.

الف) ۱۰ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت اول

ب) ۱۵ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت دوم و سوم و چهارم

ج) ۲۰ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت پنجم و به بعد

توضیح ۴: چاپ ریزتر آگهی برای اعضای انجمن (حدقل در ۴ صفحه) با اتصال ۲۰٪ تخفیف در نرخ مندرج در بند ۴ صورت خواهد پذیرفت.

توضیح ۵: درخواست چاپ هرگونه آگهی تبریک و تهنیت و انتصارات و سایر مناسبت ها از سوی شرکتها و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی در کادر ۱۰×۷ cm در صفحات داخلی نشریه برای آگهی دهندگان موضوع بندهای ۱ و ۲ و ۳ در همان شماره بصورت رایگان و برای سایر اشخاص به ازای هر نوبت با نرخ ۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال انجام می پذیرد.

