



ته‌ا‌حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: آبان ماه ۱۳۹۴ شماره ۱۹

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

دبیر خبر:

پویا مهرابی

همکاران تحریریه:

عباس زندیاف، حسین چوپانی، سیدحسن موسوی‌نژاد،

محمدباقر کاظمی، سعیدخدمت‌لو، محمد کریمی،

ناصر فرجی

گرافیک و صفحه‌آرایی:

وحید وقفی‌محبی

آتلیه گرافیک:

آزاده ذرقانی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: مهتاب

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا

طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کد پستی: ۱۴۱۹۷۸۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۱۶-۰۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

دوماهنامه «ته‌ای حمل و نقل ریلی» آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و مقالات صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است.

دوماهنامه «ته‌ای حمل و نقل ریلی» در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است. مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.



ناشر: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر ترابری
(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)
سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

۲	هدایت قطار بخش خصوصی به خط کور
۴	تنظیم مقررات یا تجدید ساختار؛ مساله این است
۱۰	ضرورت نهادسازی در دولت‌های توسعه‌گرا
۱۲	مروری بر ادبیات مقررات‌گذاری و رگلاتوری
۱۸	سهم ناچیز «بار» از ریل!
۲۲	بدهی ۷۰ میلیارد تومانی راه‌آهن به لکوموتیو‌داران
۲۴	توجیه اقتصادی سرمایه‌گذاری در بانک به جای صنعت ریلی
۲۷	فدک نگاهی نو در صنعت ریلی کشور
۲۸	عزم دولت متناسب با توانش نیست
۳۱	۲۵ میلیارد دلار سرمایه مورد نیاز شبکه راه‌آهن
۳۲	با این سازوکار، کارکنان و سطح دانش نمی‌توان احداث قطارهای ...
۳۶	سهم کمتر از سه درصدی شبکه ریلی از حمل محصولات کشاورزی
۳۸	افزایش نظارت بر کیفیت تعمیرات و قطعات راه‌حل کاهش تعمیرات ...
۴۰	گزارش جلسات شش‌ماهه اول سال ۱۳۹۴ هیئت مدیره
۴۰	گلایه و انتظار از اعضاء محترم انجمن
۴۱	توسعه ریلی با بهره‌گیری از حمایت صندوق توسعه ملی
۴۲	تازه‌ترین اخبار ریلی
۴۶	راهنمای ریلی



طرح روی جلد:
علیرضا کریمی مقدم



هدایت قطار بخش خصوصی به خط کور

غلامحسین عبداللہی سروری
دبیر انجمن

و به بیراهه هدایت شده است. این قانون در ۱۱ ماده و ۱۴ تبصره در سال ۱۳۸۴ در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسیده است که باید ۸ آئین نامه و ۲ دستورالعمل در راستای آن تهیه و تصویب می‌شده است.

از این ۸ آئین نامه و ۲ دستورالعمل دو آئین نامه آن باید به تصویب هیئت وزیران می‌رسید که این دو آئین نامه چون روال کارشناسی را طی کرده است مشکلی ندارد.

ولی مشکل از چگونگی تهیه سایر آئین نامه‌ها و روش‌های تهیه و تصویب آنها شروع شده است.

۵ آئین نامه بعدی فقط یک مورد آن باید توسط راه‌آهن تهیه و وزیر محترم راه و شهرسازی تأیید و ابلاغ می‌نموده چهارمورد دیگر باید از طریق وزیر محترم تهیه و ابلاغ می‌شد. که متأسفانه تماماً توسط راه‌آهن با این تفکر تهیه شده که اگر اجباراً ناوگان به بخش خصوصی واگذار شده نباید مدیریت به آن‌ها واگذار گردد و راه‌آهن باید بتواند مثل گذشته کار تصدی گری را انجام دهد آئین نامه‌ها بدون اخذ نظر مشورتی از بخش خصوصی و کارشناسان خبره بی طرف این صنعت بصورت یک طرفه توسط راه‌آهن تهیه و فقط پاراف وزیر محترم گرفته شده و ابلاغ گردیده است و آنچه که در این آئین نامه‌ها دیده نشده است از جمله:

الف) جذابیت کسب و کار در این صنعت و سوددهی برای سرمایه‌گذاران.

ب) استقلال در مالکیت و واگذاری مدیریت به بخش خصوصی.

بر اساس قانون برنامه چهارم و پنجم توسعه و قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، کل ناوگان مسافری و باری در صنعت حمل و نقل ریلی به بخش خصوصی فروخته شده است و به دولت نیز اجازه داده شده تا به منظور ایجاد رویکرد توسعه‌ای در شبکه حمل و نقل ریلی و افزایش سهم بار و مسافر توسط ناوگان بخش خصوصی با تفکیک وظایف حاکمیتی و تصدی گری در حمل و نقل ریلی، حتی نسبت به اصلاح ساختار و تغییر اساسنامه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و واگذاری بخش‌های غیرحاکمیتی به بخش خصوصی و ایجاد ظرفیت‌های جدید توسط این بخش اقدام قانونی بعمل آورد. به استناد قانون فوق، راه‌آهن از سرمایه‌گذاری جدید و تصدی گری در این بخش منع گردیده و علاوه بر آن تأکید شده است کل لکوموتیوهای شرکت راه‌آهن ج.ا. نیز به بخش خصوصی فروخته شود و راه‌آهن از هرگونه سرمایه‌گذاری در این بخش منع شده. مگر با شرایط خاص لیکن آنچه قابل مشاهده است آنست که برخلاف مفاد قانون، قطار خصوصی‌سازی گویا به خط کور هدایت شده است.

هدایت قطار خصوصی به خط کور چگونه اتفاق افتاده است؟

یکی از شرایط مهم این امر، مربوط به مراحل تهیه و تدوین مقررات و تصویب آئین نامه‌ها و دستورالعمل‌های مربوط به قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی می‌باشد که اصول لازم برای تهیه و تصویب آئین نامه‌ها رعایت نگردیده



ناوگان وجود نداشته باشد و مالکین نمی‌توانند خدمات لازم را به مشتریان ارائه نمایند.

- ورود ناوگان نو خصوصاً واگن مسافری بسیار کم و در حد توقف باشد. و مردم نمی‌توانند از خدمات و سرویس خوب و ناوگان نو که در شأن جمهوری اسلامی ایران است استفاده کنند.

- وجود ناوگان باری با عمر بالا عملاً هزینه تعمیرات را بالا برده و با سرعت سیر پایین و قیمت تمام شده بالا، سهم حمل ریلی روز به روز کاهش و به سهم جاده افزوده می‌گردد.

- کمک به نوسازی ناوگان ریلی متوقف شده و سهم تسهیلات به حمل و نقل جاده‌ای انتقال یافته و عملاً، روز به روز سهم بار و مسافر جاده‌ای افزایش می‌یابد. و اما برای رفع مشکل چه باید کرد:

۱- تأکید و تسریع در اجرای قانون برنامه و قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی.

۲- برای تهیه آئین‌نامه‌هایی که در قانون تسریع نشده که راه‌آهن تهیه نماید لزوماً باید فقط مورد تأیید وزیر محترم راه و شهرسازی قرار گیرد و برای این امر لازم است در وزارت راه و شهرسازی کارگروهی متشکل از ۷ نفر مشتمل بر: ۲ نفر بعنوان نمایندگان راه‌آهن، ۲ نفر بعنوان کارشناسان خبره بخش خصوصی، ۲ نفر بعنوان نمایندگان انجمن صنفی و ۱ نفر بعنوان کارشناس اقتصادی تشکیل گردد تا اینکه آئین‌نامه‌های مربوطه توسط این کارگروه بررسی و اصلاح گردد.

۳- این کارگروه کلیه قوانین مربوط به حمل‌ونقل ریلی را بازنگری و پیشنهاد لایحه جدید برای هیئت وزیران جهت ارسال به مجلس شورای اسلامی تهیه نماید.

۴- پیش‌بینی نهاد ثالثی تحت عنوان نهاد تنظیم مقررات در صنعت حمل‌ونقل ریلی.

۵- ساختار راه‌آهن طبق قانون بازنگری شود.

۶- اصل جذابیت کسب و کار و سوددهی در این صنعت مورد بازنگری قرار گیرد.

۷- در وزارت راه و شهرسازی ساختاری برای خصوصی‌سازی ایجاد گردد.

۸- بخش خصوصی فعلی که صاحب صد در صد ناوگان باری و مسافری است به رسمیت شناخته شود.

۹- وظایف راه‌آهن در قبال بخش خصوصی تدوین و ابلاغ گردد.

ج) راه‌آهن بعنوان شریک تجاری بخش خصوصی باید عمل نماید.

د) عدم پیگیری جدی در اجرای تبصره ۲ ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی از طرف راه‌آهن.

و) عدم نگاه درست متولیان بخش دولتی به سرمایه‌گذاران این صنعت.

ه) عدم مشارکت دهی انجمن صنفی و مراکز تحقیقی حمل‌ونقل.

همچنین یکی از آئین‌نامه‌هایی که می‌توان گفت از مهمترین آئین‌نامه‌های این قانون بوده (تبصره ۲ ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی و مربوط به تعیین تعرفه بهره‌برداری از شبکه ریلی) است گرچه مدیریت جدید راه‌آهن در تعیین نرخ بهره‌برداری از شبکه ریلی تلاش برای سود ده کردن این بخش نموده است، ولی متأسفانه پس از گذشت ۱۰ سال از تصویب قانون هنوز آئین‌نامه مزبور تهیه و ابلاغ نشده است.

با هدایت این قطار به خط کور چه نتایج حاصل می‌گردد:

۱- ثابت می‌گردد که خصوصی‌سازی در صنعت حمل‌ونقل ریلی نباید انجام می‌گرفته است.

۲- آنچه که تاکنون اجراء شده صحیح نبوده و باید از ادامه روند جلوگیری بعمل آید.

۳- ثابت می‌گردد که بخش خصوصی نتوانسته در نوسازی و بازسازی ناوگان ریلی اقدامی اساسی بعمل آورد.

۴- فروش لکوموتیوهای راه‌آهن به بخش خصوصی باید متوقف گردد.

۵- شرکتهای حمل‌ونقل ریلی ایجاد شده توانمند نمی‌باشند و توان ادامه فعالیت ندارند باید در یکدیگر ادغام یا منحل گردند.

۶- راه‌آهن در امور تصدی‌گری باقی بماند و دولت اجازه خرید ناوگان باری و مسافری به راه‌آهن بدهد.

ولی آنچه که برای کشور و مردم در حال اتفاق می‌باشد. تلخ‌تر از این می‌باشد.

طبق اصل ۴۴ قانون اساسی و قوانین مصوب مجلس شورای اسلامی راه‌آهن امکان برگشت به گذشته را ندارد و این مقاومت باعث گردیده که:

- سرمایه‌گذاری در این صنعت زیان‌ده شده و روز به روز عمر ناوگان مسافری و باری بالا رفته و امکان نوسازی



میزگرد اهمیت و نقش نهاد تنظیم مقررات در حمل و نقل ریلی

تنظیم مقررات یا تجدید ساختار؛ مساله این است

پویا مهربانی

به بخش خصوصی مشاهده نمی‌شود. آمارها نشان‌دهنده بدهی بالای شرکت‌های حمل و نقل ریلی به راه‌آهن و بالعکس است که این موضوع سابقه تاریخی دارد.

آیا وضعیت نابسامان کنونی برای مسئولان عالی‌رتبه کشور مشخص نیست؟ در فضای غیرشفاف که روز به روز راه‌آهن سهم ناچیز خود را در حمل و نقل کشور از دست می‌دهد، وجود نهاد تنظیم مقررات «رگولاتوری» لازم به نظر می‌رسد. نهادی که بتواند در صورت بروز مشکل بین بخش خصوصی و دولتی بی‌طرفانه داوری کند. ضرورت‌های تشکیل چنین نهادی برای تنظیم مقررات، موضوع نشست کارشناسی این شماره دوماهنامه ندای حمل و نقل ریلی است که با حضور آقایان حمید صدیق‌پور، ابوالقاسم سعیدی، غلامحسین عبدالهی سروری، محمدرضا محمدی ارسى و شفیق نادری مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

خصوصی‌سازی در بخش ریلی علی‌رغم شروع خوب، حالا با دست‌اندازی‌های فراوان روبه‌رو است. مشکل اصلی از آن جا شکل گرفت که خصوصی‌سازی به هدف تبدیل شد و نه افزایش بهره‌وری، کاهش هزینه و ایجاد اشتغال. شرکت‌هایی پا گرفتند که مصادیق بخش خصوصی واقعی در آن‌ها دیده نمی‌شد. شرکت‌هایی که یا به واسطه ماهیت شبه‌دولتی خود برنامه منسجمی برای آینده خود ندارند و یا با مصلحت‌اندیشی‌های رایج اجازه نمایان شدن اشکالات اساسی بخش را نمی‌دهند و با ادامه وضعیت فعلی بهانه‌ای برای استمرار دوره مدیریت خود خواهند داشت. جالب‌تر این‌جا است که حتی شرکت‌هایی که ذاتا خصوصی هستند هم به دلیل قرار گرفتن در فضای ناکارآمد از همان نسخه‌های نخنمای شبه‌دولتی پیروی می‌کنند. به‌نظر می‌رسد گرایش قوی برای تصدی‌گری دولت همچنان وجود دارد و چندان تمایلی برای واگذاری مسئولیت‌ها

راه‌آهن طبق اساس‌نامه، یک شرکت است و هیچ وظیفه حاکمیتی برای آن در نظر گرفته نشده است و اساس کار ما، قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی است که این قانون با یازده ماده و ۱۴ تبصره به تصویب مجلس رسیده است. راهکار، نوشتن آیین‌نامه‌های در نظر گرفته شده است که قانون‌گذار هشت آیین‌نامه و دستورالعمل پیش‌بینی کرده است. قانون‌گذار خیلی از وظایف را در قانون پیش‌بینی کرده بود اما در زمان نوشتن دستورالعمل و آیین‌نامه آن موارد رعایت نشد. مشکل از جایی آغاز شد که از پنج آیین‌نامه‌ای که می‌باید وزیر راه با نظر کارشناسان مربوطه تصویب می‌کرد، راه‌آهن آیین‌نامه را نوشته و در دفتر وزیر تنها پاراف شدند و از این‌جا بود که دچار انحراف شدیم. سیکل بریده شده و آیین‌نامه در دفتر وزیر به یک کلمه که موافق هستم و یا اقدام شود بسنده شد. اگر در ابتدا نظر بخش خصوصی پرسیده می‌شد این گرفتاری‌ها فعلی وجود نمی‌داشت. یکی از آیین‌نامه‌ها تبصره ۶ است که نحوه مشارکت ما با راه‌آهن را مشخص می‌کند، به عنوان مثال در نرخ‌گذاری باید آیین‌نامه آن نوشته شود که هنوز هم نوشته نشده است. می‌دانید چرا؟ برای این که یک چهارچوبی تعیین می‌شد و راه‌آهن موظف بود در آن چهارچوب حرکت کند اما الان چهارچوب نداریم. یک سال افزایش نرخ داریم و سال بعد نداریم. در گذشته تغییر در نرخ به اطلاع وزیر می‌رسید و ایشان قبول می‌کرد اما اخیراً این کار هم به معاون‌شان یعنی رییس راه‌آهن واگذار شده است. ساده گرفتن کار موجب شده تا مشکلات فعلی به وجود بیاید و آغاز آن زمانی بود که وزارت‌خانه کار خود را جدی نگرفت. اگر تبصره ۶ نوشته می‌شد چهارچوب‌ها مشخص می‌شد. قانون‌گذار چهارچوب را مشخص کرده بود اما به آن عمل نمی‌شود. شورای رقابت خیلی نمی‌تواند وارد این مبحث شود. وزارت‌خانه باید سازمانی را راه‌اندازی کند و نظرات فعالان را بپرسد.

کمتر می‌شود چون راه‌آهن در گذشته حمل بار و مسافر را بر عهده داشت اما بعد از واگذاری‌ها به بخش خصوصی تصدی‌گری راه‌آهن کمتر شد. از جمله بعد از واگذاری رجا (هنوز هم خصوصی به آن معنا نیست) تصدی‌گری‌های راه‌آهن کمتر شد. کسی که قوانین را برای بخش تهیه می‌کرده خودش یک طرف قرارداد بود. مگر حفظ منافع بخش ایراد دارد؟! خیر، اما در راستای خصوصی‌سازی و براساس اصل ۴۴ و کاهش تصدی‌گری دولت با این موارد تناقض دارد. طی این سال‌ها که از خصوصی‌سازی می‌گذرد شاهد رشد چندانی نبودیم و از نظر سهم بار و مسافر ثابت مانده‌ایم. اگر کسی هم بگوید رشد داشتیم باتوجه به رشد حجم بار و مسافر در کشور عقب‌ماندگی بیشتری داشتیم. برای تنظیم قوانین و مقررات که لازم برای انجام هر کاری است، انجمن جلسات و مکاتبات زیادی داشته و پیشنهاد کردیم یک نهاد یا سازمانی وجود داشته باشد که اگر بین طرفین بحثی پیش آمد یک تشکیلات جداگانه‌ای حاکم باشد. نه تنها چنین تشکیلاتی نداریم بلکه در داخل مجموعه شرکت راه‌آهن هم یک واحد مستقل که به مشکلات بخش خصوصی رسیدگی کند وجود ندارد. هر بار هر مشکلی پیش می‌آید مستقیماً با مدیریت آن مجموعه طرف هستیم. فرض کنید اگر واگن‌ها سیر مناسب ندارند، یک واحد نیست که مسئولیت طرف اجرای کار من را داشته باشد یا راه‌آهن یک معاونت یا بخشی به عنوان بخش خصوصی ندارد تا مسایل و مشکلات را به آن واحد درمیان بگذاریم. قطعات واگن زیاد مفقود می‌شوند و تنها بخشی که ما می‌توانیم این موضوع را با آن‌ها مطرح کنیم اداره کل واگن‌ها است که در واقع مسئولیت این کار را به عهده دارد و طبعاً به دنبال توجیه کار خود خواهد بود. اگر معاونتی برای خصوصی‌سازی وجود می‌داشت شاید به این مشکلات بهتر رسیدگی می‌شد.

غلامحسین عبدالهی سروی: شرکت



شده و تنها قانون منحصر به فرد ریلی است که این قانون هم بعد از ده سال هنوز به طور کامل اجرایی نشده و آیین‌نامه‌هایش تدوین و اجرا نشده است، از جمله ماده شش آن قانون. از گذشته‌ها یک رشته محدودیت و کمبود داشتیم که موجب شده در فعالیت‌هایمان چندان موفق نباشیم. روابط بین ما و مشتری باید به‌گونه‌ای باشد که حقوق دو طرف رعایت شود اما متأسفانه در این زمینه ضوابط و مقررات تبیین نشده‌اند. شرکت راه‌آهن براساس قانون سال ۱۳۶۶ یک شرکت دولتی است که فعالیت تجاری و بازرگانی دارد و کمتر دیده‌ام شرکتی فعالیت حاکمیتی هم داشته باشد! قوانینی که راه‌آهن ارایه کرده است نتوانسته رضایت بخش خصوصی را جلب کند. راه‌آهن در خیلی موارد رقیب بخش خصوصی است پس طبیعی است مقرراتی که تدوین کرده عموماً اگر نگوییم عالمانه اما به صورت ناخودآگاه قوانین مناسبی نباشند و در جهت منافع خودش باشد. البته این مشکلات روز به روز

ابوالقاسم سعیدی: امیدواریم چنین جلساتی باعث شود گام‌های اساسی به سمت حل مشکلات قدیمی حمل و نقل ریلی برداشته شود. یکی از دلایلی که منجر شد خصوصی‌سازی در بخش ریلی نسبت به دیگر بخش‌ها با تاخیر انجام شود، بافت سنتی بخش ریلی بود. خصوصی‌سازی از اوایل دهه هشتاد شروع شد. انجمن صنفی هم تقریباً هم‌زمان با تشکیل بخش خصوصی پا گرفت. راه‌آهن به لحاظ تاخیر و بافت سنتی، در کل نسبت به دیگر بخش‌ها رشد و شتاب لازم را در خصوصی‌سازی نداشت. خصوصی‌سازی در ایران به مفهوم رایج آن در دنیا انجام نشد. در کشور ما تنها مالکیت، منتقل شده و مدیریت منتقل نشده است. در بخش ریلی این موضوع بیشتر محسوس است. بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی با چالش‌ها و مشکلات زیادی روبه‌رو است و مقررات و قوانین در بخش ریلی نسبت به سایر بخش‌ها بسیار نارسا است. قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی در سال ۱۳۸۴ تصویب



پس مشکل کار ما با وزارتخانه است که راه اصولی خود را نرفت. به وزیر پیشنهاد دادیم نظرات بخش خصوصی را هم در نظر بگیرد. اگر راه‌آهن خدمات مجانی می‌داد و یا پول نمی‌گرفت شرایط فعلی قابل قبول بود اما الان که سهم بالایی می‌گیرد باید آیین نامه‌ها و دستورالعمل‌ها را شخص بی‌طرف تنظیم کند. بخش خصوصی بار را تهیه می‌کند و به راه‌آهن پول می‌دهد، پس راه‌آهن پیمانکار ما است. از ابتدا بنیان

کار می‌کنند نیز گرفتار مشکلات و سردرگمی هستند. هم‌اکنون کار سلیقه‌ای شده و هر کسی تفسیر خود را از قانون دارد. اکثر دولتی‌ها به این شکل هستند که منافع سازمان خود را بیشتر از بخش خصوصی در نظر می‌گیرند. با خود فکر می‌کنند قدم را جایی بردارند که کسی از آن‌ها بازخواست نکند. حق هم دارند؛ باید پاسخگوی مسئولان خود باشند پس با احتیاط قدم بر می‌دارند. همچنین به صورت حاکمیتی، با تحکم و

بعد از چهارماه چه کار باید بکنیم. صاحب کالا که قبول نمی‌کند افزایش نرخ بدهد. با پیگیری‌هایی که انجام دادیم فقط ۵۰ درصد تخفیف اولیه را اعمال کردند. زیان را چه کسی باید پرداخت کند؟ مسلماً مالک واگن. این زیان را چگونه باید جبران کنیم. اگر بار را حمل نکنیم روی اعتبار ما تاثیر منفی خواهد داشت. پس با اطمینان نمی‌توانیم با مشتری صحبت کنیم. دست به عصا هم نمی‌توان کار کرد. جالب این که مسئولان راه‌آهن

نهایی پیگیری کند. این موضوع باعث شده که سردرگمی بین شرکت‌های حمل و نقلی با راه‌آهن به وجود بیاید.

حمید صدیق‌پور: چگونگی روابط بین بخش خصوصی و راه‌آهن یکی از مشکلات مهم در بخش ریلی است که بخش خصوصی با آن دست و پنجه نرم می‌کند. این موضوع باعث برگزاری این میزگرد شد و امید است موجب توجه مسئولان امر به این موضوع مهم شود. در قوانین حاکم، تاکید به



راه‌آهن بنیان تصدی‌گری بود و تجربه حاکمیتی نداشته است. در بخش مسافری در جزیی‌ترین کارها دخالت می‌کنند. بخش خصوصی طبق قانون کار، کارمند استخدام می‌کند اما راه‌آهن می‌گوید من باید صلاحیت افراد استخدام شده را مشخص کنم!

دستوری با بخش خصوصی برخورد می‌کنند، یعنی هیچ شرکت حمل و نقلی نمی‌تواند اعمال نظر کند. هرچی نوشتند و گفتند همان است. به عنوان مثال، اوایل سال از راه‌آهن تخفیف خواستیم و موافقت شد ولی همان زمان مصوبه مربوط را ندادند. من هم با صاحب کالا صحبت کردم و ۵۰۰ هزار تن قرارداد بستم و بعد از سه ماه مصوبه‌ای که راه‌آهن به ما داد تنها چهارماه اعتبار داشت،

هم صادقانه در مورد مسائل صحبت نمی‌کنند. آن‌قدر مساله را طول می‌دهند تا شرکت بخش خصوصی ناچار شود برای این که جلوی زیان را هرچه زودتر بگیرد کار را ادامه دهد. این مشکلات از جایی شروع شد که نهاد یا سازمانی وجود نداشت که بی‌طرفانه قانون و مقررات را تهیه کند. جایی وجود ندارد که مشکلاتمان را مطرح کنیم و آن واحد هم کار بخش خصوصی را تا حاصل شدن نتیجه

واگذاری امور به بخش غیردولتی شده و تاکید دارد تنظیم روابط به گونه‌ای باشد که سرمایه‌گذار از عملکردش راضی باشد و سهم سرمایه‌اش پابرجا بماند. به عنوان مثال می‌توان از ماده ۲۸ قانون الحاق برخی موارد تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت نام برد. همچنین ماده ۶۷ قانون فوق تاکید بر جلب مشارکت سرمایه‌گذاران و حمایت از سرمایه‌گذاری در توسعه حمل و نقل ریلی به گونه‌ای دارد

محمدرضا محمدی ارسنی: فقط بخش خصوصی سردرگم نیست. خود پرسنل راه‌آهن که در بخش اجرا



ابوالقاسم سعیدی:

مقررات و قوانین در بخش ریلی نسبت به سایر بخش‌ها بسیار کم است. قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی تنها قانون منحصر به فرد ریلی است؛ بعد از ده سال هنوز به طور کامل اجرایی نشده

گونه صحبتی ندارد. باتوجه به فضای موجود در برنامه ششم فونداسیون ریلی را باید درست چیدمان کرد تا ده‌ها و صدها مشکلی که با آن روبه رو هستیم را به درستی و پایدار حل کنیم در غیر این صورت شرایط فعلی پابرجا می‌ماند. این که بعد از گذشت سال‌ها هنوز خیلی از مشکلات و مسائل پابرجا هستند و حل نمی‌شوند به علت نبود ساختار مناسب متضمن نحوه تعامل بازیگران اصلی این صنعت می‌باشد بخش خصوصی معتقد است کسب و کار در بخش ریلی سود ده نیست. اگر کسب و کار سود ده بود خیلی از مسائل حل می‌شد. راه‌آهن هم با این که هزینه‌های بالایی دارد اما چند سال است که حق دسترسی را افزایش نداده است. در عمل سهم حق دسترسی از کل کرایه کاهش یافته است. پس راه‌آهن به بهای سود آوری کسب و کار به منابع مالی خود فشار آورده است. برنامه راه آهن این است که این سهم را به تدریج به ۲۰ درصد درآمد حمل بار کاهش بدهد اما جاده تنها سه درصد از درآمد حمل بار را بابت حق دسترسی پرداخت می‌کند. اما آیا کاهش حق دسترسی به تنهایی کافی است؟ خیر. بلکه با اقداماتی باید کسب و کار را سودآور کنیم. یک پیشنهاد این است که جاده هم سالی یک درصد نرخ حق پایانه را افزایش دهد. نرخ گازوییل باید افزایش یابد و به فوب خلیج فارس برسد و از محل صرف جویی سوخت هم به شبکه ریلی تسهیلات



محمد رضا محمدی ارسی:

دولتی‌ها منافع سازمان خود را بیشتر از بخش خصوصی در نظر می‌گیرند. با خود فکر می‌کنند قدم را جایی بردارند که کسی از آن‌ها بازخواست نکند. باید پاسخگوی مسئولان خود باشند

ریلی است. این رکن سازمانی است که نماینده دولت است و وظیفه‌اش سیاست‌گذاری کلان است. در نهایت در بحث ریلی سیاست‌های کلانی که باید از نگاه دولت باشد توسط این رکن مشخص می‌شود. رکن سوم بحث اپراتورهای قطارهای باری و مسافری است. این رکن مسئولیت قطارهای مسافری و قطارهای باری را به عهده دارد که شامل لکوموتیو، واگن، تعمیر و نگهداری و نیروی انسانی است. رکن چهارم نهاد مستقل نظارت و پایش مقررات ریلی است. وظیفه عمده آن دو مورد است. یکی ایمنی ریلی و دیگری تعرفه‌های ریلی است. در ایران ترجمه‌ای ناقص از اروپا صورت گرفت. مدلی خوب را دریافت کردیم اما راه را به بی‌راهه رفتیم. در عمل یک اجرای ناقصی از مفهوم خصوصی سازی صورت گرفت. با ۳۰ شرکت مالک واگن، پنج شرکت مالک لکوموتیو و ده شرکت مالک واگن مسافری رو به رو هستیم که در این موارد صحبتی در رابطه با مسئولیت قطار نیست؛ برعکس اهداف ابتدایی وضعیت فعلی را شاهد هستیم. در زمینه لکوموتیو، راه‌آهن مستاجر بخش خصوصی شده است. راهکار رفع مشکلات در تجدید ساختار حمل و نقل ریلی است. این مسائل بحث یکی دو سال آینده نیست. یکبار برای حدود ۲۰ سال آینده باید فکر کنیم که در ساختار فعلی چه اشکالاتی وجود دارد. قانون دسترسی آزاد در زمینه تنظیم مقررات هیچ



حمید صدیق پور:

در قوانین حاکم، تاکید به واگذاری امور به بخش غیردولتی شده و تاکید دارد تنظیم روابط به گونه‌ای باشد که سرمایه‌گذار از عملکردش راضی باشد و سهم سرمایه‌اش پابرجا بماند

هر آن‌چه راه آهن می‌گوید اجرا شود. هم‌اکنون به علت نبود آیین‌نامه‌ها در هر کار و مساله‌ای هر بخشی به صورت سلیقه‌ای عمل می‌کند. گفته‌ایم سهم حمل و نقل ریلی در بخش بار باید ۳۰ درصد شود و در بخش مسافری سهم‌مان باید ۱۸ درصد باشد؛ برای دستیابی به این هدف چه امکاناتی وجود دارد؟ مگر راه‌آهن می‌خواهد عملیات اجرایی به عهده بگیرد! برای اجرایی شدن اهداف و خروج از دور تسلسل مسیری باید طی شود تا بخش خصوصی فعال در حمل و نقل ریلی سرمایه‌گذاران جدید را برای ورود به این بخش تشویق کنند.

علی اصغر شفیع نادری:

بحث انحراف و مولود ناقص در خصوصی‌سازی ریلی از نکات جالب صحبت دوستان بود. در عمل در اروپا چون بهره‌وری راه‌آهن در طی سال‌ها کاهش یافت به این نتیجه رسیدند که بخش بهره‌برداری را جدا کنند. این موضوع از ۲۵ سال پیش شکل اجرایی به خود گرفت. اروپایی‌ها به این نتیجه رسیدند که در ساختار حمل و نقل ریلی چهار رکن تعریف کنند. رکن اول مدیر و مالک شبکه زیربنایی است؛ یعنی کسی که مالکیت شبکه زیربنایی ریلی را دارد و مدیریت ترافیک را هم به عهده دارد. یعنی تردد قطارها توسط این نهاد صورت می‌گیرد. تقریباً این نهاد در تمام اروپا دولتی است. رکن دوم نماینده دولت در حمل و نقل

که اصل سود و سرمایه تضمین شود. قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی تنها قانونی است که رابطه را مشخص می‌کند و متأسفانه فقط به صورت قانون، تصویب و ابلاغ شده است و درباره ضوابط اجرایی آن هنوز اتفاق خاصی نیفتاده است. وقتی ضوابط یک‌طرفه تنظیم می‌شود بخش خصوصی و دولتی به جای تعامل با یکدیگر تقابل خواهند داشت و هر یک فکر می‌کنند باید گلیم خود را به تنهایی از آب بکشند و اگر نگاه اولیه از تنظیم این مقررات و اجرای اصل ۴۴ را ببینیم آن بوده که دولت واگذاری انجام دهد و بخش خصوصی به عنوان سرمایه‌گذار از این که در رابطه با دولت مسائل را رفع و رجوع می‌کند رضایت کافی داشته باشد. امروز این کار انجام شده است اما نحوه شکل‌گیری بخش خصوصی ریلی مثل کودکی ناقص است و نگاهی که از طرف راه‌آهن حاکم است، نگاه از بالا و نگاه از بالا است که این نگاه، نگاه خوبی نیست. اگر بخواهیم آینده این بخش را ارزیابی کنیم حتماً باید به افرادی رجوع کنیم که در این صنعت حضور دارند. اگر فعالان این بخش راضی باشند و انگیزه لازم را داشته باشند می‌توانیم امیدوار باشیم به اهداف چشم‌انداز دست یابیم اما اگر شرایط فعلی حاکم باشد اتفاق خاصی نخواهد افتاد و سرمایه‌گذار خاصی صورت نخواهد گرفت. امروز اگر ارزیابی داشته باشیم متوجه می‌شویم برای بخش خصوصی دیگر انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری مجدد وجود ندارد و باید دید کجای کار نتوانستیم قدم‌هایی برداریم که بخش خصوصی وارد این کار شود و تنها جایی که باید این حلقه اتصال را برقرار کنیم همان نهاد مستقل برای تنظیم مقررات است. قوانین را گروهی خاص تنظیم می‌کند و گروه دیگری آن را انجام می‌دهد، پس طبیعی است که در مسیر اجرا دچار مشکل شود چون نگاه واحد اعمال نشده است. بهترین روش برای انجام این کار شرایط برد-برد است. باید نگاه راه‌آهن به عنوان متولی کار، مبنی بر برد طرف مقابل هم باشد نه این که

داده شود. از کل درآمد هر تن کیلومتر ۹ درصد به سازمان امور مالیاتی بابت مالیات بر ارزش افزوده می‌رسد که در مورد این موضوع باید کار شود تا این موضوع تصحیح شود همچنین برای بارهای ریل پسند جاده باید تمهیداتی اندیشیده شود تا موجب سهم بیشتر ریلی در این دسته از بارها شود. هر تن کیلومتری که بار روی ریل بیاید، صد تومان به نفع اقتصاد کشور است. باید در سیاست‌گذاری‌های کلان به سمتی برویم که جذابیت‌های کسب و کار در حمل و نقل ریلی افزایش یابد.

ابوالقاسم سعیدی: به نظر من داریم از بحث اصلی میزگرد دور می‌شویم. این موارد که بیان شد از جمله بهبود فضای کسب و کار، راهکار حل مساله نیست. بهبود فضای کسب و کار صرف نظر از قانون (قانونی که اجرا نشده و نمی‌شود) برای همه بخش‌ها وجود دارد اما چرا بخش ریلی این قدر نسبت به دیگر بخش‌ها دچار مشکل است. مگر این قانون منحصرًا مخصوص راه‌آهن بوده است؟! بحث این است که متولی این بخش قائل به حل مشکلات نیست؛ مشکل نیز همین‌جا است. شرکت‌هایی که سرمایه‌گذاری کرده‌اند، به‌ویژه در بخش مسافری، حاضرند شرکت‌شان را بفروشند و بروند. آیا اگر جای دیگری فعالیت می‌کردند این گونه بود؟ اتفاقاً راه‌آهن سال ۱۳۸۰ خصوصی‌سازی کرد و روبنا را از زیربنا جدا کرد و بعد از ده سال عملکردش را تشریح کرد. از شرکت‌های خصوصی که اکثرشان خصوصی واقعی نیستند و فقط از نظر حقوقی خصوصی هستند بپرسید، هیچکدام راضی نیستند. حتی قانون را دور می‌زنند. در قانون نوشته شده اجرای بعضی از آیین‌نامه‌ها منوط به تایید وزیر است اما وزیر اختیار خود را به معاونش، رئیس راه‌آهن سپرده که با روح قانون منافات دارد. به نظر من او نمی‌تواند این حق را به کسی واگذار کند. نمی‌گویم مقررات خوب است اما همین مقررات ناقص هم اجرا نمی‌شود و دور زده می‌شود.



غلامحسین عبداللهی سروی:

قانون‌گذار خیلی از وظایف را در قانون پیش‌بینی کرده بود اما در زمان نوشتن دستورالعمل و آیین‌نامه آن موارد رعایت نشد

تبصره یک ماده ۸ می‌گوید: حدود مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل در مقابل صاحبان کالا و یا مسافری و نحوه ایفاد آن در چهارچوب قوانین موجود است که آیین‌نامه آن به تصویب وزیر راه و شهرسازی می‌رسد. آقایان خودشان یک چیزی را تهیه کردند و از دفتر وزیر نیز گفتند که وزیر بدون امضا دید و موافقت کرد. یک سوال دارم چرا همه شرکت‌ها نالان هستند؟ چرا این گونه برخورد می‌کنند؟ چه شد پس از سپری شدن دو سال از حضور آقای پورسید آقایی، با آن که در ابتدای آن، همه خوشحال بودند به جایی رسیدیم که همه ناراضی هستند.

در ماده ۴ مصوبه شورای عالی سیاست‌های کلی اصل ۴۴ مصوب سال ۱۳۸۸ آمده است که هرگونه فعالیت در زمینه حمل و نقل عمومی بار و مسافر توسط دستگاه‌های دولتی، نظامی و انتظامی ممنوع است. اما اکثر شرکت‌های فعال ریلی به گونه‌ای وابسته به یکی از این نهادها هستند. راه‌آهن معتقد است وظیفه حاکمیتی دارد اما به نظر من این شرکت هیچ وظیفه حاکمیتی ندارد. اصولاً ماهیت فعالیت یک شرکت نمی‌تواند حاکمیتی باشد. متولی حقوق دولت وزارت‌خانه است. حداقل در مصوبه این موضوع ذکر شده است. در ماده ۵ اساس‌نامه راه‌آهن هم نوشته وظیفه شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران شامل چه مواردی است. هر شرکتی وظایف مشخصی دارد. ما به عنوان بخش خصوصی خیلی



علی اصغر شفیعی نادری:

با توجه به فضای موجود در برنامه ششم، فونداسیون چیدمان ریلی را باید درست کرد تا بتوانیم ده‌ها و صدها مشکلی که با آن روبه‌رو هستیم را حل کنیم. در غیر این صورت شرایط فعلی پابرجا می‌ماند

موارد را قبول داریم چون خودمان در شرکت راه‌آهن فعالیت داشته‌ایم. وقتی که بلیت را بخش خصوصی به مسافر می‌فروشد، راه‌آهن بر چه اساسی مبلغی به عنوان حق ایستگاهی از مسافر دریافت می‌کند؟! چرا من به عنوان فعال بخش خصوصی نمی‌توانم هر روزنامه‌ای را که می‌پسندم و از وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی مجوز دارم، در کوچه قرار بدهم. به راه‌آهن چه ارتباط دارد که به مامور قطار من بگوید در ماه رمضان دو عدد خرما و بیست گرم شعله زرد بده! مسائل و مشکلات ما این‌ها است! من نمی‌گویم به تجدید ساختار نیاز نداریم اما آیا فکر می‌کنید تجدید ساختار در کشوری مثل ما چند سال طول بکشد؟ ما سی سال است می‌خواهیم قانون تجارت را بازنگری کنیم. راه‌آهن نمی‌تواند بگوید در فلان محور از نقطه آ تا ب چقدر ظرفیت حمل دارد. راه‌آهن به من می‌گوید دنبال بار برو و هر مشتری که آمد قراردادش را اول بده من ببینم، بعد به تو اجازه سیر می‌دهم. کجای دنیا به این شکل عمل می‌شود. در کشورهای آفریقایی هم این گونه نیست. این موضوعات چه ارتباطی به ساختار دارند؟ مشکلاتی داریم که به نظر من مدیریت راه‌آهن قائل به حل آن نیست. این طور نمی‌شود که راه‌آهن آیین‌نامه بنویسد و خودش امضا کند.

تبصر ۲ ماده ۶ می‌گوید: با توجه به مزیت‌های حمل و نقل ریلی و در صورت عدم تکافوی نرخ بهره‌برداری

برای تأمین هزینه‌های نگهداری شبکه، دولت می‌تواند از سال ۱۳۸۵ اعتبارات مورد نیاز این شیوه از حمل و نقل را همانند هزینه‌های نگهداری تاسیسات زیربنایی سایر شقوق حمل و نقل، در بودجه‌های سنواتی از محل صرفه‌جویی مصرف سوخت منظور نماید. و یا در تبصره ۱ ماده ۶ می‌گوید: نرخ بهره‌برداری از شبکه ریلی باید به گونه‌ای تعیین شود که ضمن تأمین هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل و نقل دارای مزیت باشد.

گفته می‌شود راه‌آهن تعرفه‌ها را کاهش داده است. اما در نظر نمی‌گیریم به شکل‌های دیگر از مالک واگن تعرفه و مبالغی گرفته می‌شود. از جمله این دریافتی‌ها می‌توان به هزینه لکوموتیو، صدور جواز، پلمپ و مانور اشاره کرد. یعنی حواشی و هزینه شرکت‌ها مدام در حال افزایش است.

۹۰ درصد مسافرها با حمل و نقل جاده‌ای جابه‌جا می‌شوند. آیا آن‌جا هم معاونت مسافری دارد که راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران چنین معاونتی دارد! تا چیزی هم می‌گوییم بهانه می‌آورند که می‌خواهیم حقوق مسافران را نادیده گرفته نشود. در دادگاه اگر قاضی در رابطه با یک پرونده رای دهد در مراحل بعدی اجازه رسیدگی ندارد اما این‌جا راه‌آهن، آیین‌نامه تصویب می‌کند؛ طرف قرارداد است؛ بعضی جاها رقیب است؛ خودش متولی است؛ هزینه و دخل و خرج دارد و خودش را حاکم می‌داند پس هر ضوابطی را که تصویب می‌کند ممکن است جانب‌دارانه باشد. پس نیاز به نهادی بی‌طرف حس می‌شود. نمی‌شود یک طرف، هم مقررات را تصویب کند، هم طرف قرارداد باشد، ناظر نیز باشد و بعد حکم صادر کند که به یک نهاد مستقل نیاز داریم.

حمید صدیق‌پور: با وجود تمام مشکلات که نمی‌توان آن را انکار کرد،



انتظاری می‌توان داشت. وقتی بارنامه صادر بشود و راه‌آهن بار من را از مبدا به مقصد ببرد، در این صورت دیگر با هم مشکلی نداریم.

ابوالقاسم سعیدی: نمی‌گویم قوانین موجود کامل و کافی است اما می‌گویم اگر راه‌آهن به همین قوانین عمل کند ۸۰ درصد مشکلات مان حل خواهد بود.

علی اصغر شفیعی نادری: قانونی که الان در اختیار داریم سه صفحه است و چون شاخصی ندارم با صفحه می‌سنجم. در کشورهای اروپایی قانون

ندارد ولی من اختیاری ندارم با صاحب کالا صحبت کنم چون همیشه به من دیکته می‌کنند با صاحب کالا به این شکل صحبت کن و عمل کن یا این عدد را ارایه کن. راه‌آهن سهم من را می‌شمارد، سهم خودش را می‌شمارد، فقط به سهم خود توجه ندارد؛ می‌گوید چرا سهم تو زیاد شد در صورتی که قانون بخش خصوصی را آزاد گذاشته که با صاحب کالا به توافق برسد. همین قوانین ناقص را اجرا کنیم تا حدود زیادی مشکلات در شرایط فعلی حل است اما وقتی من اراده لازم برای صحبت کردن با صاحب کالا را ندارم و

نظر بگیریم او را منصرف می‌کنیم چون آینده‌ای نمی‌بینیم پس نیاز به یک آسیب‌شناسی داریم. بالاخره انجمن به عنوان مدافع صنف باید حضور داشته باشد. اما جالب این که برای انجمن جایگاهی تعریف نشده است. اگر ندانیم پلیس چه وظیفه‌ای دارد، به حرفش گوش نمی‌دهیم اما اگر قانون بگوید او مجری قانون است می‌دانیم چگونه باید با او برخورد کرد. یعنی باید جایگاه‌ها را تعریف کرد. تا زمانی که راه‌آهن نسبت به بخش خصوصی تفکرات و نگاه از بالا داشته باشد و بخش خصوصی را به جای این که در کنار خود ببیند در

اگر قبول کنیم که ساختار کنونی حمل و نقل ریلی کامل نیست و جواب‌گوی نیازهای مان نیست می‌توان به سمت جلو حرکت کرد. اگر در مقطع کنونی که مدیران راه‌آهن از بدنه این صنعت هستند نتوانیم به نتیجه برسیم معلوم نیست در زمان مدیریت آینده بتوانیم کاری انجام دهیم. از این موقعیت باید استفاده کرد و قبول کنیم نقصی در روابط فی‌مابین وجود دارد. پس مشکل عدم احساس نیاز به چشم‌انداز صنعت ریلی است. اگر دل‌مان برای آینده کشور می‌سوزد باید به صنعت ریلی توجه ویژه‌ای معطوف کنیم. این توجه از شعار باید خارج شود در غیر این صورت اهداف و چشم‌انداز روی کاغذ می‌ماند. زمانی که مدیر بخش خصوصی دو ساعت پشت در اتاق مدیری در مجموعه شرکت راه‌آهن بشنید تا بتواند مشکلش را حل کند، این چنین برخوردی کمک به حل مشکلات نمی‌کند. اگر امروز مشکلات حل نشود فردا دیر خواهد بود و ممکن است فرصت‌ها از دست برود.

بخش خصوصی به صاحب کالا تعهد می‌دهد اما ابزار عمل به تعهد را ندارد. وقتی لکوموتیو به قطار وصل شود من دیگر در قبال قطار، اختیاری ندارم. شعار واگذاری لکوموتیوها به بخش خصوصی را سر می‌دهند، اما عملی نشده است. بیش از یک سال است اجرایی نشده چون آن پنجره‌ای که باید باز شود و سبز هم باشد وجود ندارد. وقتی که سرمایه‌دار از فعالان بخش خصوصی می‌پرسد فضای کسب و کار ریلی چطور است و فعالان بخش ریلی اذعان می‌کنند که فضای مساعدی نداریم، آن‌ها هم از سرمایه‌گذاری در بخش ریلی منصرف می‌شوند. اگر کسی از فامیل یا دوستان در خارج از کشور که قصد دارد در بخش ریلی سرمایه‌گذاری کند، از شما به عنوان مدیر بخش خصوصی فعال در این صنعت نظر مشورتی بخواهد به او چه جوابی خواهید داد؟ آیا او را به سرمایه‌گذاری در چنین شرایطی تشویق می‌کنید و یا منصرفش می‌کنید. اگر خیر و صلاح طرف را در



ریلی حدود صد صفحه و در آمریکا بیش از هزار صفحه است. راه‌آهن برای تجدید ساختار مشاور گرفته و در این خصوص در حال کار هستند پیشنهاد اینجانب تدوین قانون جامع حمل و نقل ریلی ایران متضمن پی ریزی ساختار نوین و پیشرفته این بخش می‌باشد برنامه راه‌آهن افزایش جذابیت فضای کسب و کار است. خیلی از مشکلات که ریشه تصدی گرایانه دارد باید توسط بخش خصوصی حل شود چون بخش دولتی چنین چابکی ندارد و لازم است بستر پایدار لازم برای حضور بخش خصوصی توانمند فراهم شود.

باید اول از راه‌آهن اجازه بگیرم و ببینم می‌توانم در آن مسیر بار بگیرم یا نه، چه کاری می‌توانم بکنم. مثالی می‌زنم: تصور کنید برای واگن‌هایی بارنامه صادر شده، واگن خصوصی خارجی سه روز در یک ایستگاه مانده و راه‌آهن اجازه نمی‌دهد واگن حرکت کند و می‌گوید من در این استان به این واگن‌ها نیاز دارم. و من نیز جای دیگری با مشتری دیگری برای حمل بار ترانزیتی توافق کردم ولی راه‌آهن می‌گوید این‌قدر این‌جا واگن متوقف بماند و تو هم جریمه بده تا به ناچار بارگیری کنی. تا زمانی وضعیت این چنین است چه

مقابل خود ببیند به جایی نمی‌رسیم، باید از جایی شروع کنیم تا به بیراهه نرویم. برای این که تقاضا به سمت حمل بار توسط شبکه ریلی بیاید باید ساختار را تغییر داد تا صاحب بار بداند همه امکانات آماده است.

محمدرضا محمدی ارسنی: در شرایط فعلی و با همین وضعیت، البته به شرطی که راه‌آهن در کار بخش خصوصی ورود نکند هم می‌توان تا حدود زیادی کارها را روان کرد. بخش خصوصی با صاحب کالا در ارتباط است و راه‌آهن ارتباط کاری با صاحب کالا

ضرورت نهادسازی در دولت‌های توسعه‌گرا

واکاوی نقش نهاد تنظیم مقررات در حمل و نقل ریلی کشور

مجید بابایی
کارشناس حمل و نقل



تغییرات سریع در عرصه اقتصاد جهانی، موضوعات زیست محیطی، فشار فزاینده جمعیت، رفاه و عدالت اجتماعی و کاهش فقر از جمله مواردی است که دولت‌ها را ناگزیر می‌سازد واکنش‌های مناسبی را نسبت به آنها نشان دهند. بنابراین بازبینی نقش دولت‌ها و تعیین جایگاه منطقی دولت در فرایند توسعه اقتصادی امری ضروری می‌باشد. قطعاً نقش دولت‌ها در فرایند توسعه اقتصادی بسیار حائز اهمیت است اما اینکه دولت کدام نقش را بپذیرد و کدامیک را به شرکای خود که آحاد جامعه و به طور ویژه بخش خصوصی و کارآفرینان می‌باشند بسپارد هم مورد اختلاف است. این‌که آیا دولت به عنوان شریک بخش خصوصی و مردم وارد عرصه شود و یا اینکه تمامی ساختارهای مرتبط را تحت تملک داشته باشد سوالی است که در طول دهه‌های اخیر مورد مباحثه و اختلاف نظر دانشمندان حوزه اقتصاد توسعه بوده است.

در مقابل نظریات آن دست از دانشمندان که تاکید بر اقتصاد آزاد داشته‌اند و حضور دولت‌ها را در عرصه اقتصاد صرفاً موقوف به بروز پدیده شکست بازار می‌نمایند و حتی در این خصوص «شکست دولت» را در برابر «شکست بازار» مطرح می‌نمایند، نظریه «رویکرد نهادی» که به نقش دولت بیش از دیگران می‌پردازد نیز مطرح است. توسعه در شرق آسیا و کشورهای نظیر ژاپن، کره جنوبی، تایوان و مالزی نشان داد که نظریات صرف مبتنی بر اقتصاد آزاد بویژه در شروع فرایند توسعه چندان جامعیت نداشته و می‌توان مدل جدیدی از توسعه را نیز برای کشورهای توسعه

در نتیجه تحرکی هم در جهت توسعه اقتصاد با رویکرد درون‌زا و تولید داخلی نشان نمی‌دهند. به کارآفرینان توجه لازم را نشان نمی‌دهند و از شکل‌گیری هرگونه ساختارهای مدنی مبتنی بر تعامل دولت و بخش خصوصی جلوگیری می‌نمایند. چنین دولتی که تمرکزگرا و مسئولیت تمام و کمال جامعه را به تنهایی بر عهده می‌گیرد چاره‌ای جز افزایش نظارت و دخالت در امور را ندارد.

در مقابل دولت‌های توسعه‌گرا فلسفه وجودی خود را در توسعه متوازن جامعه و خلق منابع درآمدی درون‌زا می‌دانند. از تمرکزگرایی دوری می‌گزینند، خدمات کارآفرینان را ارج می‌نهند و در جهت ارتقاء حضور مردم و بخش خصوصی در فرایند توسعه حمایت لازم را بعمل

خودش مانعی برای توسعه خواهد بود. اما دولت در این فرایند توسعه شریک قابل‌هم دارد که همان کارآفرینان در بخش خصوصی هستند. نحوه تعامل دولت با بخش خصوصی خود سنجش مناسبی برای ارزیابی کارآمدی دولت است. در رویکرد نهادی سوال بر سر مداخله و یا عدم مداخله دولت نیست بلکه سوال اصلی بر سر نحوه مداخله دولت‌ها و چگونگی واگذاری بخشی از امور به شرکای خود است.

عموماً در اقتصادهای تک محصولی که از حاشیه امنی به جهت کسب درآمدهای ارزی برخوردارند، دولت‌ها رانت بر اصلی می‌باشند. در این دست از اقتصادها دولت‌ها برای رفع نیازهای خود از ثروت خدادادی و منابع در اختیارشان استفاده می‌کنند، نیازی به کسب منابع از اقتصاد داخلی ندارند و

نیافته و در حال توسعه مد نظر قرار داد. در اینجا منظور از نهاد صرفاً دولت و سازمان‌های وابسته به آن نیست بلکه هنجارها و رویه‌های قانونی را نیز شامل می‌شود. رویکرد نهادی چون معتقد به تضاد منافع (بنگاه‌های بزرگ در مقابل کوچک، مصرف‌کننده در مقابل تولیدکننده، کارفرما در مقابل کارگر و ...) می‌باشد در نتیجه معتقد است دولت‌ها می‌توانند عامل یا مانع توسعه باشند. در این رویکرد هرچند دولت‌ها در فرایند توسعه نقشی محوری دارند اما نه به عنوان تنها عامل بلکه به عنوان شریک و تسهیل‌کننده توسعه محسوب می‌شوند. از همین‌جا موضوع «کارآمدی دولت» مطرح است. یک دولت کارآمد می‌تواند فرایند توسعه را تسهیل و تسریع نماید و بالعکس دولتی ناکارا

می آورند.

پس ما در مسیر توسعه با دو رویکرد در نهاد دولت مواجهیم:

اول دولتی که آماده خور است، متکی به جامعه و اقتصاد داخلی نیست و همواره منابع آماده ای برای گردش امور جاری در اختیار دارد. در چنین جامعه ای دولت برای شرکای خود که به شکل عمومی مردم هستند و در شکل خاص کارآفرینان و صنعتگرانند جایگاهی قائل نیست و نقش «تصدی گری» امور را بر عهده می گیرد. خودش سیاست گذاری می کند و خودش هم تولید و توزیع را بر عهده دارد. در این رویکرد بخش خصوصی پیمانکاری بیش نیست و مجری منویات دولت است بدون بروز هرگونه خلاقیت و نوآوری.

دوم دولتی که بدون اتکا به توان جامعه امکان مدیریت امور کشور را ندارد. در چنین جامعه ای پیوند با نخبگان صنعتی، کارآفرینان و بخش خصوصی بسیار بالاست. هر دو مشروعیت دارند. دولت نقش مداخلاتی خود را در قالب تبیین سیاست های کلان و در جهت تسریع رشد و توسعه ایفا می کند. از تصدی گری دوری می کند و به سازوکارهای بازار توجه دارد. سیاست هایی نظیر تعرفه بر واردات، معافیت های مالیاتی، تشویق کارآفرینی و ارائه بسته های حمایتی در جهت توسعه سرمایه گذاری از این دست موارد است.

اما فراموش نکنیم که در دولت های توسعه گرا حلقه سومی هم هست که این زنجیره توسعه را تکمیل می کند که همان «نهادهای مستقل تنظیم گر و یا رگولاتورها» هستند. طبیعی است که نه دولت و نه بخش خصوصی بدلیل تضاد منافع شرائط لازم برای ایفای وظائف تنظیم کننده و رگولاتور را ندارند. هر دوی آنها خودشان ذینفعند و بروز تضاد منافع اجازه تصدی چنین مسئولیتی را به آنها نمی دهد. آنها نمی توانند به نمایندگی از دیگری این وظیفه را بر عهده گیرند. پس برای حرکت صحیح در روند توسعه ضرورت دارد در کنار

دولت و بخش خصوصی نهاد مستقل تنظیم مقررات نیز شکل گیرد. تجربه موفق کشورهای توسعه یافته نشان می دهد بخش مهمی از فرایند توسعه یافتگی آنها مرهون شکل گیری چنین بستری بوده است. یکی از مصداق های بارز چنین رویکردی در کشورهای توسعه یافته در بخش ریلی کشورهای اروپایی همزمان با اصلاحات ساختاری این بخش از سال ۲۰۰۰ میلادی صورت گرفته است. برابر ماده ۳۰ از دستورالعمل شماره ۱/۴EC/۲۰۰۱ اتحادیه اروپا، راه آهن های کشورهای عضو اتحادیه موظف به تشکیل نهاد تنظیم مقررات ریلی شده اند. اتخاذ چنین رویکردی نشان از توجه ایشان به این امر خطیر داشته و عملکرد فزاینده بخش ریلی در این کشورها پس از اجرای این اصلاحات ساختاری حاکی از نقش بارز نهادهای تنظیم گر در ارتقاء تعامل ذینفعان و جلوگیری از

مداخلات بی رویه و انحصار بوده است. خوشبختانه بسترهای قانونی شکل گیری نهادهای تنظیم مقررات با ابلاغ سیاست های اجرایی اصل ۴۴ قانون اساسی در سال ۱۳۸۷ محقق شده است. همچنین شورای رقابت برابرماده ۵۹ مجموعه قوانین و مقررات اجرایی فصل نهم اصل ۴۴ قانون اساسی، تسهیل رقابت و منع انحصار که اعلام می دارد «شورای رقابت می تواند در حوزه کالا یا خدمتی خاص که بازار آن مصداق انحصار طبیعی است، پیشنهاد تشکیل نهاد تنظیم کننده بخشی را برای تصویب به هیأت وزیران ارائه و قسمتی از وظایف و اختیارات تنظیمی خود در حوزه مزبور را به نهاد تنظیم کننده بخشی واگذار نماید» متولی تشکیل نهاد مذکور می باشد.

حمل و نقل ریلی کشور نیز که با تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی در سال ۱۳۸۴ عملاً

فرایند خصوصی سازی را آغاز نموده است و علی رغم این که به ویژه با آغاز به کار دولت یازدهم به مرور روند منطقی تری را به خود گرفته است اما همچنان جای خالی نهاد تنظیم مقررات احساس می شود. از طرفی با بهبود شرائط سیاسی و گسترش ارتباطات بین المللی پیش بینی می شود حمل و نقل کشور آماده خروج از دوران رکود خواهد بود و بالطبع بخش ریلی نیز می بایست سهم مناسبی را از نتایج این تحولات در بخش حمل و نقل به خود اختصاص دهد. قطعاً در این شرائط دولت و مسئولین ذربط در حمل و نقل ریلی توجه بیشتری را معطوف حضور پرتوان بخش خصوصی در راستای توسعه حمل و نقل ریلی خواهند داشت اما چنین خواسته ای الزاماتی دارد تا بخش خصوصی نیز با دریافت پالس های مثبت از بهبود شرائط و تغییر رفتار دولت در محدود نمودن مداخلات خود در سطح سیاست گذاری، با اطمینان لازم به سرمایه گذاری در این بخش تشویق گردد. از همین روست که تشکیل نهاد تنظیم مقررات ریلی می تواند بویژه در این برهه زمانی چنین اعتمادی را در فعالین بخش خصوصی ایجاد نموده و آنان را در این حرکت توسعه گرایانه ثابت قدم نماید. تجربه مدیریت بخش ریلی در دهه اخیر نشان از اعمال سلايق مدیران در سیاست گذاری ها و تفسیر قوانین و مقررات به نفع یک طرف بوده است. از طرفی نبود ساختارهای مدنی و نهادهای تنظیم گر که با رویکردی مستقل بین بازیگران بخش تعادلی منطقی ایجاد نمایند به این رویه غلط دامن زده و نتیجه آن توسعه نیافتگی بخش ریلی در ابعاد مختلف آن بوده است. حال که دولت یازدهم همه توان خود را در جهت تقویت بسترهای توسعه بخش ریلی به کار گرفته است بهترین زمان برای ایجاد نهادهای تنظیم گر ریلی می باشد تا مبدا پس از پایان فعالیت این دولت هر آنچه را که کاشته ایم مجدداً با اعمال سیاست ها و سلايق جدید بر باد رفته بینیم.





طرح ساختاردهی و تنظیم مقررات در بخش حمل و نقل ریلی کشور

مروری بر ادبیات مقررات گذاری و رگلاتوری

محمدنبی جوانمردی
کارشناس ارشد حمل و نقل

بخش اول

مقدمه

جوهر اقتصاد آزاد این است که یکایک عوامل اجازه داشته باشند، تصمیمات خود را آزادانه بگیرند. هر مصرف کننده تصمیم می گیرد چقدر خرج کند، چقدر پس انداز کند و چند ساعت کار کند. شرکت ها تصمیم می گیرند کدام فرآورده را تولید کنند، چه قیمتی بر روی تولیدات خود بگذارند، چه مقدار سرمایه گذاری کنند، از چه نهادهایی استفاده کنند و از کدام عرضه کنندگان این نهادهای را خریداری کنند. در تمام اقتصادهای نوین، کارگزاری به نام دولت نیز وجود دارد که درباره موضوعاتی چون نرخ مالیات بر درآمد، میزان هزینه کردن در دفاع ملی، نرخ رشد عرضه پول و... تصمیم گیری می کند.

این گونه تصمیم های دولت هم بر رفاه مردم اثر می گذارد، هم بر چگونگی رفتارشان. دولت ها به مرور بنا به ضرورت یا بر تصدیگری نیز روی آورده و در برخی کشورها عمده فعالیت ها به وسیله دولت ها انجام گرفت، به تدریج با گذشت زمان با نمایان شدن عدم کارایی انجام فعالیت ها به وسیله دولت ها، نیاز به تغییراتی ایجاد شد. مفهوم آزادی اقتصادی به کاهش میزان دخالت دولت در اقتصاد اشاره دارد، اجرای به موقع و مناسب سیاست آزادسازی می تواند نتایج مطلوبی برای اقتصاد در بر داشته باشد. اما دستیابی به اهداف مطلوب، مستلزم پیش شرط هایی است که در صورت عدم توجه به آن ها، نتایج مورد انتظار حاصل نخواهد

شد. در دوره گذار و پس از آن یکی از الزامات موفقیت تنظیم مقررات مناسب و نظارت برای اجرای آن است. تنظیم مقررات، در حقیقت انتخاب عوامل را محدود می کند. تعریف تنظیم مقررات عبارت است از "محدودیت اعلام شده توسط نظام حاکم بر ترجیحات افراد یا سازمان ها که با پشتوانه اعمال مجازات بکار گرفته می شود." همان گونه که از دیر باز خاطر نشان شده است: قدرت اعمال حاکمیت و تنظیم مقررات، به کارگیری این قدرت به منظور محدودسازی تصمیمات عوامل اقتصادی است. تنظیم مقررات بر انتخاب های عوامل محدودیت وارد می کند. به عنوان مثال حداقل دستمزد از جمله مقرراتی است که حقوق پرداختی

توسط شرکت ها به کارکنان را معین می کند. تنظیم مقررات اقتصادی به طور معمول به محدودیت هایی اطلاق می شود که نظام حاکم بر تصمیمات شرکت ها درباره قیمت، کمیت و ورود به بازار و خروج آن از لحاظ بهره وری و تخصیص منابع توسط نیروی بازار و فرآیندهای اجرایی تعیین می شود، در کشورهایی که دولت حاکمیت زیادی دارد حتی اگر هم دولت بخواهد، نمی تواند تمام تصمیمات را تنظیم کند زیرا از لحاظ اجرایی برای دولت میسر نیست که شرکت ها و مصرف کنندگان را به طور کامل تحت نظارت قرار دهد. در نتیجه دخالت دولت هرچقدر هم بزرگ باشد، نیروهای بازاری می توانند نقش مهمی را ایفا کنند، برای مثال



حاکم بر شرکت‌های دولتی اعمال می‌گشت، ولی همگام با خصوصی‌سازی بسیاری از انحصارات از جمله شرکت‌های هواپیمایی، مخابراتی، تولید برق، راه‌آهن مباحث مربوط به کنترل و اعمال نظارت بر شرکت‌های خصوصی شده اهمیت بالایی یافتند. چراکه با توجه به ویژگی‌هایی که چنین بازارهایی داشتند (انحصار طبیعی) مشکلات ناشی از انحصار همچون قیمت‌های نامتعارف یا سطح کیفی خدمات، امکان بروز می‌یافت؛ بنابراین تلاش‌های گسترده‌ای در قالب تنظیم مقررات برای این بخش‌ها صورت گرفت. مباحث عمده‌ای که بعدها در این گونه بازارهای آزادسازی شده به وجود آمد، موضوع مربوط به حفظ حقوق مشتریان بود که به دلیل ویژگی‌های بازار انحصاری می‌توانست، سطح کیفی خدمات یا کالاهایی ارائه‌شده به مشتریان دچار افت شود، به همین دلیل استاندارد گذاری و موافقت‌نامه‌های سطح خدمات (SLA)، توسط نهادهای تنظیم مقررات به وجود آمد تا بتواند دغدغه‌های مربوطه را رفع نماید. بعدها موضوعاتی همچون پیامدهای خارجی تولید در حوزه مقررات گذاری بازارها قرار گرفت. به‌عنوان مثال الزام به تولید، همراه با تضمین معیارهای زیست‌محیطی و وضع استانداردهای مختلف به‌منظور جلوگیری از پیامدهای خارجی از جمله این تلاش‌ها برای بهبود و هدایت مؤثر بازارها بود.

تحولات مفهوم تنظیم مقررات همواره ارتباط تنگاتنگی با مفهوم رقابت داشته است و طی دهه‌های اخیر این ارتباط دچار تغییرات بسیاری شده است. در دهه ۱۹۷۰ استیگر بیان می‌کند که "تنظیم مقررات و رقابت، دوستان قدیمی و دشمنان آشکار هم هستند و در تابلو هر نهاد رگلاتوری می‌بایست نوشته شود که: ورود رقابت ممنوع" اگرچه این نگاه به ارتباط بین تنظیم مقررات و رقابت هنوز در محافل اقتصادی و سیاسی وجود ندارد اما منعکس‌کننده ارتباط دقیق این دو مفهوم نیست و تنظیم مقررات و رقابت در اقتصادهای امروز ارتباط جدانشدنی

هدایت بازار توسط سازمان‌های دولتی اعمال می‌شود. در تعریف وسیع‌تر از تنظیم مقررات همه گونه تلاش‌های نظام حاکم به‌منظور هدایت بازار را شامل تنظیم مقررات می‌شود. چراکه علاوه بر نظارت، فعالیت‌هایی همچون مالیات گذاری، یارانه‌دهی، بازار توزیع و مالکیت دولتی همه در حوزه تنظیم مقررات قرار می‌گیرد. تعریف دیگری از تنظیم مقررات بازهم حوزه آن را وسیع‌تر می‌داند و دربرگیرنده همه گونه مکانیسم‌های کنترل اجتماعی اعم از آگاهانه، تعمدی یا غیر تعمدی می‌شود. به‌عنوان مثال اثرات بازار بر روی هنجارهای اجتماعی یا بسیاری از قوانین و مقررات اجتماعی در حوزه تنظیم مقررات قرار می‌گیرد. قبلاً لغت تنظیم مقررات (regulation) و دخالت (Intervention) معمول به‌جای یکدیگر بکار می‌رفت؛ اما در آمریکا به‌طورمعمول تعریف یک که تعریف محدودتری قلمداد می‌شد از تنظیم مقررات مستفاد می‌شد و بعدها با توجه به موج گسترده اصلاحات اقتصادی در دنیا و ایجاد نهادهای تنظیم مقررات تعریف‌ها عمدتاً محدود به همان تعریف یک شد. تنظیم مقررات در بازار ابتدا به‌منظور حل اختلاف بر سر منابع کمیاب بین گروه‌های ذینفع در بازار شکل گرفت. به‌طور مثال در آمریکا گروه ارتباطات فدرال (FCC) برای حل مسئله استفاده از طیف فرکانسی تشکیل شد. یا هیئت هوانوردی غیرنظامی (CAB) به‌منظور مدیریت و نظارت بر فعالیت‌های پست هوایی تشکیل شد. موضوع منابع کمیاب اقتصادی در بازار نیز از جمله موضوعاتی بوده است که ضرورت تنظیم مقررات را در اقتصاد ایجاد نموده است و نظام‌های حاکم در قالب فعالیت‌های تنظیم مقررات این امر را انجام داده‌اند. موضوع دیگری که از دهه ۱۹۸۰ در دنیا مطرح شد، طرح‌های خصوصی‌سازی و آزادسازی بود که توسط کشورهای مختلف آغاز گشت. تا قبل از شروع مباحث خصوصی‌سازی عمده انحصارات طبیعی در اختیار دولت‌ها قرار داشت، بنابراین مقررات گذاری از طریق قوانین

"regulation" چشم پوشیده‌اند و تلاش خاصی در این زمینه انجام نداده‌اند. به‌طور ساده "تنظیم مقررات" را می‌توان دخالت مستقیم بخش عمومی در حدود قراردادهای و توافقات بخش خصوصی قلمداد کرد.

ماهیت تنظیم مقررات

دخالت دولت در اقتصاد همواره موضوع مباحثه انگیز در ادبیات اقتصادی بوده است و از این منظر موافقان و مخالفانی داشته است؛ اما این دو گروه همواره اذعان داشته‌اند که مکانیسم بازار همواره نمی‌تواند از عهده وظایف خویش برآید و لازم است تا گونه‌هایی از دخالت دولت در اقتصاد در بازار تعریف شود. یکی از انواع مداخلات دولت که به‌منظور تأثیرگذاری بر رفتار بنگاه‌ها و افراد در بخش خصوصی انجام می‌شود عنوان تنظیم مقررات دارد از گونه‌های دیگر دخالت دولت می‌تواند از مخارج و هزینه‌های دولت، مالیات‌ها، مالکیت بنگاه‌های اقتصادی نام برد. در ادبیات اقتصادی تنظیم مقررات به این گونه تعریف شده است "تلاش دولت به‌منظور کنترل تصمیم‌های بخش خصوصی"، یا "اعمال قوانین و مقررات از سوی دولت و ضمانت اجرایی گذاشتن برای این قوانین" در این تعریف تنظیم مقررات گونه‌ای قانون‌گذاری است که باهدف تأثیرگذاری بر رفتار بخش خصوصی و یا بخش شبه دولتی و تصمیم‌های وی در بازار اعمال می‌شود که البته دارای ضمانت اجرایی از سوی دولت نیز هست. ولی امروزه تعاریف دقیق‌تری از تنظیم مقررات ارائه‌شده است تا بتواند طیف وسیعی از کارکردهای نظام حاکم را در قالب تنظیم مقررات پوشش دهد. ازجمله این کارکردها عبارت‌اند از: استاندارد گذاری بر بازار، قیمت‌گذاری، تقسیم منابع کمیاب در بازار، رفع اختلاف و داوری بین بازیگران بازار است که در تعاریف جدید در حیطه تنظیم مقررات جای می‌گیرد. سه تعریف به‌طورکلی در ادبیات اقتصادی آمده است: در حالت بسیار محدود، تنظیم مقررات نوعی از حکمرانی تلقی می‌شود که مقرراتی به‌منظور نظارت و

دولت طبق مقررات هواپیمایی، تنها قیمت‌ها را کنترل می‌کند و کیفیت خدمات تحت نظارت جدی نیست، این حالت شرکت‌های هواپیمایی را ترغیب می‌کند تا رقابت را از حوزه قیمت به حوزه کیفیت ببرند. حتی در اقتصادهای تحت کنترل دولت مثل اروپای شرقی سابق نیز نیروهای بازار کارساز هستند. دولت تولید و قیمت را تنظیم می‌کند اما قیمت متناسب (مؤثر) در بازار تنظیم می‌شود. اگر کالایی دچار کمبود عرضه باشد مردم برای آن صف می‌کشند و بالعکس کالای دارای مازاد عرضه دچار افت قیمت می‌شود. در سال‌های اخیر جریان واگذاری مالکیت بخش دولتی و اعتماد به بخش خصوصی در عرضه کالاها و خدماتی که قبلاً توسط دولت‌ها ارائه می‌شد (حتی در بخش‌هایی نظیر مخابرات، برق و آب، راه‌آهن) افزایش یافته است. از طرفی چون خصوصی‌سازی اغلب منجر به ایجاد یک یا چند انحصارگر خصوصی می‌شود، بنابر این وجود شکل‌هایی از تنظیم مقررات برای حمایت از مصرف‌کنندگان الزامی به نظر می‌رسد. حتی در مواقعی که بازار، انحصار چندجانبه و رقابتی است نیز تنظیم مقررات برای جلوگیری از سوء استفاده از موقعیت مسلط، ایجاد کارتل و توسعه سیاست‌های رقابتی مؤثر، ضروری است. اهمیت مسئله تنظیم مقررات، به‌قدری است که در سطح بین‌المللی نیز شکل‌هایی از مقررات گذاری در حوزه‌هایی نظیر بازار کالاو کار، کیفیت محصولات، محیط‌زیست، بهداشت و امنیت و نظایر آن ایجاد گردیده است. به‌طورکلی تغییر در سیاست‌های بخش عمومی در طول دو دهه‌ای اخیر و کاهش مسئولیت دولت‌ها در تهیه و ارائه خدمات، متناظر با آن افزایش مالکیت و ارائه خدمات توسط بخش خصوصی به حدی بوده است که گاهی این پدیده، گسترش "دولت مقررات‌گذار" یا اضافه شدن "دست نامرئی" رگلاتور به "دست نامرئی" بازار نامیده شده است. صاحب‌نظران و نظریه‌پردازان حوزه تنظیم مقررات، همواره با زیرکی و به‌صورت علاقه‌ای از ارائه تعریف دقیق و روشن برای کلمه

با یکدیگر دارند، به نحوی که بعضاً در بازار از ابزارهای "تنظیم مقررات برای رقابت" استفاده می‌شود که نشان می‌دهد، لازمه رقابت در فضای اقتصادی کنونی حضور تنظیم مقررات است. به این ترتیب تنظیم مقررات با رقابت ماهیت مکملی پیدا نموده‌اند و در بازارهای رقابتی امروز به منظور بهبود، از تنظیم مقررات استفاده می‌شود.

مقررات گذاری صنعت حمل و نقل ریلی

کشورهای مختلف به منظور بهبود صنعت حمل و نقل ریلی خویش از دهه ۱۹۸۰ اقدام به تقویت رقابت و ایجاد بازار در این صنعت نمودند. به طور کلی سه

به خطوط متعلق به دولت را داشت. البته شرکت‌های مختلف در نواحی یا کشورهای جدا قرار داشتند و اجازه دسترسی به خطوط دیگر شرکت‌ها در مناطق یا کشورهای دیگر ممنوع یا محدود بود؛ بنابراین امکان وجود داشت که محموله‌ای از یک میدا توسط یک شرکت بارگیری شود و توسط شرکتی دیگر انتقال به منطقه‌ای دیگر یابد. در این حالت شرکت‌ها اقدام به عقد توافقات دو یا چندجانبه می‌کردند تا ترافیک خود را با یکدیگر تعویض نموده و به این ترتیب مجبور به تخلیه و بارگیری در مبادی ورودی و خروجی نباشند؛ اما به هر حال دو شرکت لکوموتیو، خط آهن، ایستگاه و تجهیزات کنترلی مربوط

بود که در حوزه‌های دیگر اقتصادی که دارای خاصیت شبکه‌ای بودند، همچون مخابرات و برق، آزمایش شده بودند، یا حمل و نقل جاده‌ای که شرکت‌های مختلف حمل و نقل از شبکه ایجاد شده که تحت مدیریت شرکتی دیگر است به صورت رقابتی استفاده می‌نماید. روش دو ایجاد رقابت برای مدیریت شرکت حمل و نقل ریلی از طریق حضور بخش خصوصی است. از گذشته دور تا دهه ۱۹۹۰ خدمات حمل و نقل ریلی در اکثر کشورها توسط شرکت‌های دولتی ارائه می‌شد. استثناء در این زمینه در آمریکای شمالی بود که همه نوع خدمات حمل و نقل بار در آمریکا و یکی از دو شرکت در کانادا به صورت خصوصی



رویه مختلف به این منظور مورداستفاده قرار گرفته است: تفکیک عمودی، خصوصی سازی و مقررات زدایی. هر سه این روش‌ها تغییرات اساسی را نسبت به گذشته ایجاد نموده‌اند اما این سه روش الزاماً سازگار با دیگر روش‌ها نیستند و مزیت هر کدام از این روش‌ها محل بحث است.

یک روش تشویق شرکت‌های راه‌آهن به رقابت با یکدیگر، الزام به ارائه دسترسی رقابتی شرکت‌ها به خطوط آهن است. در گذشته، به صورت انحصاری تمام خطوط آهن در دنیا دارای ساختاری یکپارچه بودند که یک شرکت اجازه دسترسی انحصاری

به خود را داشت. در ادبیات اقتصادی گفته می‌شود که این شرکت‌ها به صورت افقی در مناطق مختلف تفکیک شده اما به صورت عمودی در یک منطقه تمامی فعالیت‌های مرتبط با حمل و نقل ریلی را بر عهده دارد. در آغاز دهه ۸۰، تعدادی از کشورها به خصوص در اروپا شروع به تفکیک عمودی صنعت حمل و نقل کردند و الزام داشتند که شرکت‌های مختلف بتوانند دسترسی به شبکه راه یابند. در برخی از موارد شرکت مسلط (شرکت دولتی موجود) به شرکت‌های مستقل عملیات و زیرساختی به منظور تقویت رقابت، تقسیم شدند. ایده تفکیک عمودی عمدتاً به دلیل وجود تجربیاتی

ارائه می‌شد. در آغاز دهه ۱۹۸۰ بسیاری از کشورها شروع به واگذاری و انتقال این شرکت‌ها به بخش خصوصی کردند. از جمله روش‌ها فروش یکجا یا واگذاری به صورت اجاره یا مدیریت پیمان برای دوره مالی ۱۰ تا ۵۰ ساله بوده است. این ایده موجب رقابت در بازار برای کنترل شرکت می‌شود و به این ترتیب باعث کاهش هزینه‌ها و بهبود کیفیت خدمات خواهد شد. سرمایه‌گذاران یا مدیرانی که اقدام به کاهش هزینه‌ها یا بهبود سرویس‌دهی نمایند، یا در رقابت برای کنترل شرکت بازنده می‌بودند و یا چنان چه مدیریت هم می‌کردند دچار ورشکستگی می‌شدند.

روش آخر افزایش رقابت از طریق کاستن از کنترل دولتی بر روی قیمت‌ها بر روی انواع خدمات قابل ارائه است. اگرچه وجود شرکت‌های خصوصی دارای سابقه‌ای طولانی در آمریکای شمالی بوده است این شرکت‌ها به سستی و با شدت توسط سازمان‌های دولتی تحت مقررات گذاری قرار داشته و اموری همچون قیمت گذاری، ارائه خدمات و ادغام تحت نظارت سازمان‌های مقررات گذاری بوده است. قدرت دخالت این رگلاتور در امور شرکت‌های خصوصی در کانادا از سال ۱۹۶۷ و در آمریکا از سال ۱۹۸۰ محدود شد و برخی از کشورهای آمریکای لاتین که راه‌آهن خود را خصوصی کرده بودند نیز چنین کاری را ادامه دادند و به نحوی اقدام به مقررات زدایی در بازار نمودند.

اگر چه این سه روش به اشکال مختلف در عمل به کار گرفته شده است اما بحث برانگیزترین روش‌ها تصمیم در مورد ایجاد رقابت از طریق تفکیک عمودی بوده است. تفکیک عمودی به طور اساسی در تضاد با مقررات زدایی و البته تضاد کمتر با خصوصی سازی است. در هنگام تفکیک عمودی نیاز به دخالت عادلانه دولت در صنعت وجود دارد، در حالی که روش مقررات زدایی و خصوصی سازی موجب کاهش دخالت دولت در صنعت می‌شود. سیاست تفکیک عمودی می‌تواند تا میزانی که مقررات گذاری یا مالکیت دولت محدود به شرکت‌های زیرساختی شود، دخالت دولت را محدود کند، چرا که در این نوع شرکت‌ها نگرانی از بروز انحصاری بیشتر است؛ اما تا زمانی که برخی از بخش های صنعت دارای خاصیت انحصاری قلمداد شود، دولت می‌بایست به عنوان رگلاتور یا مالک حضور داشته باشد. در این حالت صدور اجازه دسترسی از سوی دولت بسیار پیچیده تر است چرا که دولت مسئولیت هماهنگی خطوط و شرکت‌ها در دسترسی به شبکه را دارد. خصوصی سازی می‌تواند همراه یا بدون تفکیک انجام شود؛ اما مقررات زدایی بدون تفکیک ممکن نیست، چرا که به منظور جلوگیری از تمایلات انحصاری ادغام عمودی نیاز است تا مقررات



قرار دادن قیمت برابر با هزینه نهایی باعث استفاده کار از ظرفیت موجود شبکه می‌شود اما موجب می‌شود که شرکت اپراتور شبکه درآمدی که برای حفظ خود در شرایط ایده آل لازم دارد را به دست نیاورد. یک راه حل که در کشورهای اسکندیناوی به کار گرفته شده است آن است که دولت از طریق یارانه زیان ناشی از قیمت گذاری هزینه نهایی را جبران کند. روش متداول دیگر اجازه دادن به اپراتور شبکه است تا با تبعیض بین مشتریان خود حداکثر قیمتی را که هر کدام حاضر به پرداخت هستند را دریافت کند. تبعیض قیمت باعث عدم استفاده از منافع عمومی و یارانه‌ها می‌شود ولی مباحث مربوط به قیمت گذاری عادلانه برای هر یک از اپراتورهای قطار را به وجود می‌آورد. مشکل بزرگ تر در مورد هزینه های دسترسی و شرایط مربوط به آن است که در اپراتورهای قطار می‌تواند بسیار متنوع باشد، چراکه ممکن است هر کدام از اپراتورهای قطار نیاز به زیرساختی خاص با هزینه ای متفاوت داشته باشند به عنوان مثال شرکت قطار پرسرعت با شرکت حمل بار دارای نیازهای زیرساختی متفاوتی هستند که البته هزینه های متفاوتی نیز ایجاد می‌کند. این موضوع به خصوص هنگامی که شبکه دارای ظرفیت خالی نیست و نیاز به ایجاد زیرساخت های جدید است اساسی بوده و بر هزینه ها تأثیر زیادی دارد. پیچیدگی مسئله هماهنگی منجر به این بحث شد که آیا اپراتور شبکه می‌بایست استانداردهای الزامی و شرایط دسترسی را یکسویه اعلام کند تا دیگر شرکت ها خود را با آن هماهنگ نمایند یا آن که هزینه ها و شرایط در هر مورد می‌بایست تک به تک بررسی شود. روش ارائه قیمت و شرایط استاندارد روشی شفاف تر و مانع از بروز تأخیر و هزینه ای بالقوه ناشی از روش مذاکره است و گروه اروپا به همین منظور استانداردهای هزینه و دسترسی را برای سرویس های بین المللی وضع نموده است.

مقررات زدایی

آمریکا و کانادا پس از آگاهی از

به دیگر شرکت های رقیب را داشته باشد، شرکت های کمی تمایل به ورود خواهند داشت. یک دلیل دیگر وارد نشدن به بازار می‌تواند آن باشد که ورود شرکت های جدید با موانعی همچون نبود نیروی انسانی مناسب، لکوموتیو و سایر تجهیزات مواجه باشد به خصوص هنگامی که با یک بازار کوچک مواجه باشیم.

هماهنگی

یکی از مشکلات بسیار عدیده در راه تفکیک عمودی مسئله هماهنگی است که بسیار مشکل به نظر می‌رسد. تفکیک عمودی مبادله ای بین منابع حاصل از رقابت در بازار و هزینه هماهنگی بین قسمت های جدید تفکیک شده است. یک شرکت اپراتوری قطار نمی‌تواند خدماتی مطمئن و با سرعت را در بخش مسافری ارائه دهد، مگر آن که شرکت زیرساختی، (شرکت ارائه دهنده خدمات شبکه) خطوط را در استانداردهای بالا نگهداری نماید و در زمان های مقرر آن ها را آماده استفاده داشته باشد. قبل از تفکیک، هماهنگی بین شرکت زیرساخت و اپراتور در یک شرکت صورت می‌گرفت. هر چند که ممکن است این دو فعالیت در دو بخش کاملاً مجزا صورت می‌گرفته است اما به هر حال در مقابل یک مقام مسئول بودند. پس از تفکیک، هماهنگی می‌بایست از طریق توافقات قراردادی بین بنگاه های مجزا باشد که بعضاً ممکن است منافع متضاد داشته باشند، اگر ارائه کننده خدمات شبکه دارای قدرت انحصاری باشد چنین توافقاتی باید تحت نظارت یک رگلاتور صورت گیرد. راه حل کلیدی برای این مشکل، وضع شرایط و هزینه های دسترسی به نحوی است که انگیزه های مناسب و لازم را برای هر دو اپراتور شبکه و اپراتور قطارها فراهم نماید. موضوع مهم آن است که زیرساخت دارای ویژگی، هزینه ها ثابت بالا و صرفه های مقیاس است، بنابراین هزینه های مدیریت یک واحد خدمات اضافه به طور معمول کمتر از هزینه متوسط است، به خصوص زمانی که با ظرفیت اضافی در شبکه مواجه باشیم.

تفکیک عمودی مبادله ای

بین منابع حاصل از رقابت

در بازار و هزینه هماهنگی

بین قسمت های جدید

تفکیک شده است.

یک شرکت اپراتوری قطار

نمی‌تواند خدماتی مطمئن

و با سرعت را در بخش

مسافری ارائه دهد.



سایر ایالت ها شرکت های دارای انحصار عمودی وجود دارد. در این حال تنها دو شرکت زیرساختی برای خطوط بین ایالتی و شبکه درون ایالتی نیو ساوت ولز در دست بخش عمومی است در حالی که بقیه شرکت ها که دارای انحصار عمودی نیز بعضاً هستند به صورت خصوصی اداره می‌شوند. در سال ۱۹۹۱ جامعه اروپا یک سری دستورالعمل ها را منتشر کرد که مشخص کننده فرصت زمانی بود که برای شرکت های راه آهن قرار داده بود تا اجازه دسترسی را برای انواع خدمات را فراهم نمایند. این دستورالعمل ها همچنین الزام داشت که شرکت های دارای ادغام عمودی حساب های مالی خود را در بخش زیرساخت و اپراتوری از یکدیگر جدا نموده و اقدام به شفاف سازی حساب ها در حوزه زیرساخت و اپراتوری نمایند.

ورود به بازار

تجربیات اولیه در مورد تفکیک عمودی بیان می‌کند که تشویق به ورود اپراتورهای مستقل راه آهن بیش از حد مورد انتظار سخت است. هنگامی که یک شرکت یکپارچه دارای ادغام عمودی به شرکت های زیرساختی و اپراتوری تقسیم می‌شود، شرکت مسلط اپراتور با تهدید های اندکی از جانب رقبا روبه رو است و شرکت های دیگر توان رقابت را با وی نخواهند داشت. اگر یک شرکت دارای ادغام عمودی باشد و در عین حال الزام به ارائه دسترسی

گذاری وجود داشته باشد و یا آنکه این صنعت کاملاً تفکیک شده باشد.

تفکیک عمودی

انگیزه

همه کشورهایی که تفکیک عمودی را به ترتیبی که بیان شد، انجام داده اند، در پی ایجاد رقابت بین اپراتور های راه آهن بوده اند اما برخی دیگر، اهداف دیگری را نیز دنبال می‌نمودند. در استرالیا، رقابت، انگیزه اولیه بود که پس از قانونی که در زمینه دسترسی آزاد صنایع شبکه ای وضع شده بود، اقدام صورت گرفت. برای گروه اروپا (EC) بهبود خدمات بین المللی نیز دارای اهمیت بود. گروه اروپا همواره نگران این موضوع بوده است که تأخیرها و ناکارآمدی ها در واگذاری صنعت راه آهن در کشورهای مختلف مانع از بهبود کیفیت و رشد خدمات حمل و نقل راه دور در اروپا شود. اتحادیه اروپا امیدوار بود که اپراتوری شبکه توسط یک شرکت، منجر به بهبود خدمات می‌شود. برخی کشورهای اسکندیناوی در پی آن بودند که با تفکیک بتوانند صنعت حمل و نقل ریلی و جاده ای را در موقعیتی برابر قرار دهند. هدف ایجاد هزینه های دسترسی برای خطوط راه آهن و بزرگراه ها بود که منعکس کننده هزینه اجتماعی آن ها از جمله تصادفات و آلودگی هوا باشد تا به این طریق شرکت های حمل بار مسافر بر اساس چنین ترجیحاتی اقدام به انتخاب بین نوع زیرساخت (جاده یا ریل) کنند.

میزان لازم تفکیک و

دسترسی

تفاوت در اهداف و شرایط منجر به تفاوت در میزان لازم تفکیک و دسترسی در شبکه است. به عنوان مثال استرالیا الزام دارد که دسترسی به همه شبکه برای همه اپراتورها لازم و ضروری است، ولی نیاز به جداسازی عملیات شرکت های زیرساخت و شرکت های اپراتوری وجود ندارد. شبکه ملی خطوط بین ایالتی و شبکه درون ایالتی نیوساوت ولز تنها توسط شرکت های مجزای زیرساختی ارائه و کنترل می‌شود. در



آزادسازی تدریجی قیمت سوخت و تزریق منابع حاصل از آن همگام با اصلاح روش های سنتی و مرسوم، حرکت های بنیادینی است که در این صنعت باید صورت گیرد.

چشم انداز و دورنمای صنعت

صنعت حمل و نقل ریلی با توجه به منابع و امکانات تجاری و بازرگانی منطقه خاورمیانه و نقش ایران در حلقه اتصال شرق آسیا به جنوب اروپا و آفریقا در تحقق سند چشم انداز ۲۰ ساله کشور بی شک نقش به سزایی در توسعه دارد در این میان لزوم ساخت و تجهیز، نوسازی و تغییر و تحول امور زیربنایی ارتباطات ریلی کشور بیش از پیش ضروری به نظر می رسد. هم اکنون حدود ۱۳ هزار کیلومتر خط ریلی اصلی و فرعی، ۲۲ هزار و ۲۳۰ دستگاه واگن باری، دو هزار و ۱۰۵ واگن مسافری و حدود ۷۷۸ دستگاه لکوموتیو در بخش ریلی کشور فعال است که این دارایی با سابقه ۸۰ ساله کشور در بخش ریلی هیچ تناسبی ندارد.

اهداف حمل و نقل ریلی در برنامه پنجم شامل افزایش طول خطوط، راه آهن کشور به ۱۷ هزار کیلومتر، احداث خطوط سریع السیر به طول ۱۸۰۰ کیلومتر، افزایش حمل بار ریلی تا ۱۲۹ میلیون تن، افزایش مسافر ریلی تا ۱۲۱ میلیون نفر، افزایش حمل بار ترانزیت تا ۶،۵ میلیون تن و افزایش تعداد لکوموتیوها تا ۱۲۳۸ دستگاه است. همچنین افزایش نوسازی خطوط سالیانه تا ۴۹۶ کیلومتر، افزایش بهسازی و بازسازی خطوط سالیانه تا ۹۸۰ کیلومتر، افزایش سالن های مسافری خصوصی در گردش تا ۳۹۸۶ واگن افزایش ترن ست خودکشش و ریل باس (اتوبوس ریلی) به میزان ۲۵۰ قطار، افزایش واگن های باری در گردش تا ۵۳ هزار و ۱۰۳ واگن، افزایش تعداد پرسنل شرکت های غیر دولتی به ۴۴ هزار و ۸۵۸ نفر، کاهش تعداد پرسنل شرکت های راه آهن و رجا به ده هزار و ۹۸۶ نفر، افزایش شاخص حمل به تعداد کارکنان به ۱۳۰۴ و بهبود شاخص ایمنی نیز از دیگر اهداف برنامه

اهداف حمل و نقل ریلی در برنامه پنجم شامل افزایش طول خطوط راه آهن کشور به ۱۷ هزار کیلومتر، احداث خطوط سریع السیر به طول ۱۸۰۰ کیلومتر، افزایش حمل بار ریلی تا ۱۲۹ میلیون تن، افزایش جابه جایی مسافر ریلی تا ۱۲۱ میلیون نفر، افزایش حمل بار ترانزیت تا ۶،۵ میلیون تن و افزایش تعداد لکوموتیوها تا ۱۲۳۸ دستگاه است.



از سوخت های غیر فسیلی اشاره نمود. اگرچه در سال های اخیر نقش حمل و نقل ریلی در کشورمان بیشتر از گذشته تعریف و تبیین شده و جایگاه خاصی را به خود اختصاص داده است. اما برای تحقق هدف سند چشم انداز باید سالانه حدود ۸۵۰ کیلومتر راه آهن احداث کنیم تا در افق ۱۴۰۴ دارای ۲۵ هزار کیلومتر ریل باشیم و این در حالی است که توان اجرایی کشور براساس بودجه، احداث سالانه ۲۰۰ تا ۳۰۰ کیلومتر راه آهن است و با این شرایط رسیدن به هدف سند چشم انداز، حدود ۵۶ سال طول می کشد. همچنین نیاز کشور در خطوط ریلی طبق سند چشم انداز، ۲۰۰۰ لکوموتیو، ۸۰۰۰ واگن مسافری، ۶۰ هزار واگن باری و ۲۰۰۰ کیلومتر خط برقی است. البته با ظرفیت های ایجاد شده، توان ساخت سالانه بیش از هزار کیلومتر خط آهن در کشور موجود است که علت عدم ساخت، کمبود اعتبارات و عدم تخصیص به موقع منابع مالی است.

برای تحقق هدف سند چشم انداز، دربازه میزان ساخت ریل، اقدامات متعددی باید انجام شود که تامین منابع مورد نیاز، یکی از اقدامات مزبور است. بهبود سیستم حمل و نقل ریلی به عنوان زیربنای اصلی توسعه با توجه به افزایش سرمایه گذاری در آن از طریق

در بسیاری از صنایع، قیمت ها بالاتر از قیمت حاشیه های هستند. درعین حال در مورد کیفیت سرویس، مقررات گذاری نشده و در نتیجه شرکت ها بر روی کیفیت محصول یا میزان خدمت رقابت کرده و قیمت ها را بالا می برند. در چنین مواردی اگر بازار به صورت رقابتی تعریف شود، رقبا جدید ممکن است قیمت های غیر واقعی سایر شرکت ها را تنزل دهند و در نتیجه کلیه شرکت ها در قیمت های خود بازنگری خواهند کرد.

مخالفان مقررات زدایی نیز نظرات خود را دارند. آن ها عقیده دارند که مقررات زدایی باعث می شود شرکت های کوچک تر از عرصه خارج شوند و شرکت های باقی مانده به صورت چند قدرتی (چند فروشنده) عمل نمایند که حاصل آن افزایش شدید قیمت ها هست. علاوه بر آن، ممکن است کیفیت سرویس به دلیل عدم نظارت افت نماید. همچنین بر دیدگاه مصرف کنندگانی که در بالا به آن ها اشاره شد (محروم از خدمات) نیز تأکید دارند.

وضعیت فعلی عملکرد ریلی در ایران

مقایسه مزیت های اقتصادی و اجتماعی حمل و نقل ریلی از جمله ایمنی بالا، صرفه جویی مصرف سوخت، صرفه جویی در وقت مردم و جلوگیری از آلودگی هوا با سایر انواع حمل و نقل، راهی جزء سرمایه گذاری در این صنعت را باقی نمی گذارد.

از دیگر مزایای ذاتی حمل و نقل ریلی می توان جابه جایی انبوه بار و مسافر، ایمنی بسیار بالا نسبت به جاده (بین ۱۵ تا ۲۴ برابر)، مصرف بسیار کمتر انرژی در حمل بار نسبت به جاده (یک ششم)، استهلاک کمتر شبکه و ناوگان (کمتر از نصف استهلاک جاده ای)، سرعت بالا در جابه جایی مسافر و رقابت با زیر بخش جاده ای و هوایی، امکان استمرار خدمات در شرایط بحرانی، رفاه و امنیت بالاتر مسافران و جاذبه برای آن ها. اشغال کمتر زمین (در مقایسه با شبکه جاده ای)، عوارض کمتر زیست محیطی و سازگاری با اهداف توسعه پایدار و امکان استفاده

این موضوع که مقررات گذاری منجر به شتاب یافتن روند سقوط صنعت حمل و نقل شده است. اقدام به مقررات زدایی نموده اند. گروه تجارت بین ایالتی (ICC) در طی سال ها، دارای اختیارات فراوانی در زمینه مقررات گذاری در صنعت شده بود تا این که در سال ۱۹۸۰ کنگره آمریکا به دلیل مسائل مالی شرکت ها قدرت مقررات گذاری ICC را در مورد تعرفه حمل بار، ادغام ها یا واگذاری محدود نمود.

ICC قدرت تعرفه گذاری را می توانست در دو حالت اعمال نماید. هنگامی که مشتریان جایگزین های اندکی برای جابه جایی بار خویش توسط راه آهن داشتند و در هنگامی که تعرفه ها به میزان بیش از ۱۸۰ درصد از هزینه های متغیر راه آهن برسد و حتی در این صورت هم ICC می بایست در مورد این که نرخ بازگشت سرمایه شرکت راه آهن معقول است، مطمئن شود. چنین قوانینی اختیارات مقررات گذاری ICC را به شدت محدود نمود. در حال حاضر اغلب تعرفه ها از طریق مذاکره بین شرکت ها و مشتریان با ICC وضع می شود که امروزه به هیئت حمل و نقل زمینی (STB) تغییر نام یافته است. در کانادا هم کمی بیش به شکل آمریکا رفتار شده است. طرفداران مقررات زدایی به دلیل افزایش کارایی و کاهش قیمت حاصل، از حذف تنظیم مقررات قیمت و محدودیت های بازار دفاع می کنند. کارایی معمول از دو منبع نشأت می گیرد: یک اینکه به جای سازمان های تنظیم مقررات، بازار قیمت ها را تعیین می کند. در حمل و نقل ریلی، به افراد و شرکت های مناطق روستایی و دوردست با هزینه سایر مصرف کنندگان خدمات رسانی می شود. انتظار می رود مقررات زدایی بر مسیرهای پرتراфик و سود ده تمرکز کرده و خطوط کوچک تر و دوردست را نادیده بگیرد. باینکه این روش به زیان برخی از مصرف کنندگان است، ولی در کل برای جامعه سودمند است. منبع دو این است که مقررات زدایی پتانسیل کاهش قیمت ها را نیز داراست. به دلیل عملکرد ضعیف تنظیم مقررات،

پنجم است.

اهداف کیفی و کمی بلند مدت توسعه شبکه راه آهن در سند چشم انداز بیست ساله کشور هم شامل تکمیل شبکه های ترانزیتی در کریدورهای شمالی- جنوبی و شرقی- غربی، تکمیل شبکه ترانزیتی راه آهن های آسیایی در محدوده کشور، خطوط سریع السیر مسافری برای ارتباط کلان شهرها و مراکز گردشگری، احداث راه آهن در سواحل شمالی و جنوبی کشور، اتصال شبکه راه آهن به بندرهای مهم کشور، معادن، مراکز مهم تولیدی و صنعتی و کشاورزی کشور و مراکز استان ها، رفع تنگنای شبکه ریلی موجود با استفاده از روش هایی همچون دو خطه کردن و برقی کردن خطوط پرتراфик است. در طرح های بلند مدت توسعه شبکه راه آهن کشور در چشم انداز بیست ساله کشور به استفاده از فن آوری های نوین و پیشرفته در راه آهن، برقی کردن، علایم الکتریکی و ارتباطات پیشرفته، احداث محورهایی که مسافت و زمان را کاهش می دهند و توسعه خطوط راه آهن کشور به ۲۵ هزار کیلومتر توجه شده است.

دولت مردان جمهوری اسلامی ایران توجه ویژه ای به توسعه حمل و نقل و ارتباطات به ویژه از طریق راه آهن دارند چرا که حمل و نقل و ارتباطات، پیش زمینه هر نوع توسعه اقتصادی است. در این راستا ساخت راه آهن مشهد- سرخس گرگان -نیمچه برون و برای خلق مسیر جدیدی بین قساره ها آغاز شد که آسیا را به اروپا متصل می کند. همچنین ساخت راه آهن امیرآباد (یکی از بندرهای دریای خزر) این بندر را به اولین بندر مهم ایران تبدیل کرد که به شبکه راه آهن متصل شده بود. همچنین ایران خط آهن کرمان- زاهدان را ساخت که راه آهن سرتاسری آسیا از طریق آن و نیز از طریق خط زاهدان- مسیر جاوه (تفتان) و کویت (پاکستان)- به اروپا و خاورمیانه متصل میکند.

با توجه به توسعه مناسب راه آهن در جمهوری اسلامی ایران و اتصال آن به راه آهن خاورمیانه و اروپا از طریق خط آهن ترکیه در مرز رازی- کاپیکوی، از

طریق راه آهن جمهوری آذربایجان در مرز جلفا که ایران را به قفقاز متصل می کند، شبکه سرتاسری قفقاز، کشورهای تازه استقلال یافته و راه آهن روسیه به راه آهن آسیای میانه و از طریق راه آهن ترکمنستان در مرز سرخس و راه آهن پاکستان در سیر جاوه (تفتان) نتیجه می گیریم که امکان استفاده از زیر ساخت و امکانات و تسهیلات حمل و نقل موجود مثل بندرها، ترمینال های دریایی حمل و نقل کانتینر، مناطق آزاد تجاری و حمل و نقل کالا به اروپا، شمال اروپا، جمهوری های آسیای مرکزی، خاور دور و کشورهای حوزه خلیج فارس، امکانات گسترده ای برای توسعه راه آهن جمهوری اسلامی ایران وجود دارد.

شاخص های اقتصادی جهان و مقایسه اجمالی با ایران در حمل و نقل ریلی

گردش مالی بخش حمل و نقل ریلی در سطح جهانی و در بخش حمل بار بیش از هزار میلیارد دلار و در بخش جابه جایی مسافر بیش از ۵۰۰ میلیارد دلار است و این در حالی است که سهم ایران از این ثروت شناور، با دارا بودن حدود ۱/۲ درصد از جمعیت جهان در بخش حمل بار، کمتر از ۰/۰۴ درصد و در بخش جابه جایی مسافر کمتر از ۰/۴ درصد بوده است. صنعت حمل و نقل ریلی حدود ۷ درصد از تولید ناخالص داخلی و سیزده درصد از ارزش افزوده بخش خدمات را به خود اختصاص داده است. همچنین حدود ۴ درصد از بودجه عمومی کشور و سیزده درصد از بودجه عمرانی سالانه کشور، مربوط به بخش حمل و نقل است.

مقایسه با میانگین کشورهای عضو اتحادیه بین المللی راه آهن (UIC)، نشان از عقب ماندگی شدید صنعت حمل و نقل ریلی کشورمان دارد. باتوجه به این که مساحت ایران حدود ۱/۶ برابر میانگین کشورهای عضو (UIC) است، طول خطوط اصلی ۲۱ درصد، لکوموتیوها ۶۰ درصد، واگن ها ۵۰ درصد کمتر از میانگین کل

کشورهای مذکور است.

در این راستا و برای رسیدن به اهداف سند چشم انداز که در آن طول خطوط ریلی کشور ۲۵ هزار کیلومتر برآورد شده، نیاز به ایجاد سالانه هزار کیلومتر خط آهن وجود دارد که ظرفیت احداث فعلی کشور سالانه حدود ۲۵۰ کیلومتر است. از این رو باید بخش خصوصی را به شدت ترغیب نمود تا در این حوزه ورود پیدا کند و دولت نیز با سازوکارهای نظارتی و حمایتی، امکان رشد و توسعه سریعتر را فراهم سازد.

- کیلومتر
- ۵- انواع واگن های باری: ۲۲/۲۳۰ واگن (شامل سرپوشیده، لبه کوتاه، لبه باند، کفی، مخزن دار، بالاست، گاز، جرثقیل و غیره)
 - ۶- انواع واگن مسافری (کوپه): ۲/۱۰۵ کوپه
 - ۷- انواع لکوموتیو: ۷۷۸ لکوموتیو
 - ۸- ایستگاه های اصلی در شبکه RAI: ۴۷۰
 - ۹- ایستگاه های بین المللی آزاد: سهلان، تبریز، جلفا، نیک پسندی، مهرآباد، تهران، اصفهان، بندر عباس،



سرخس، مرند(از مرز رازی)

بررسی روند گذشته، حال و چشم انداز آتی صنعت حمل و نقل ریلی

برای داشتن درک روشنی از امکانات و شرایط حاضر و شرایط احتمالی پیش رو، با توجه به اهداف سند چشم انداز ۱۴۰۴، مختصری از ظرفیت های فعلی راه آهن به همراه طرح های در دست احداث، طرح های در دست مطالعه و طرح های مطالعاتی در ادامه آورده شده است.

امکانات فعلی راه آهن جمهوری اسلامی ایران

- ۱- طول خطوط اصلی: ۱۰/۲۲۳ کیلومتر
- ۲- طول خطوط فرعی (صنعتی تجاری و مانوری): ۲/۷۸۹ کیلومتر
- ۳- طول خطوط برقی (جلفا- تبریز): ۱۴۸ کیلومتر
- ۴- طول خطوط دوریلی: ۱/۳۰۰

خطوط در دست احداث

علاوه بر حدود ۱۳ هزار کیلومتر خطوط اصلی و فرعی فعلی، جدی ترین عواملی که به افزایش ظرفیت و توان فروش شرکتهای فعال در این صنعت منجر می شود، خطوطی هستند که هم اکنون در حال احداث هستند، طول این خطوط ۳ هزار و ۳۶۳ کیلومتر است. طرح های در دست مطالعه طراحی تفصیلی و آماده اجرا، شامل ۱۳ هزار و ۳۹۷ کیلومتر خط آهن است که نسبت به ظرفیت موجود، رشدی ۱۱۶ درصدی را نشان می دهد و در صورت در نظر گرفتن خطوط در دست احداث علاوه بر خطوط فعلی رشدی ۸۶ درصدی خواهد داشت که تا سالیان متممادی، رشد، ثبات و سودآوری شرکت را تضمین خواهد کرد.



گفت و گوی اختصاصی با معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن

سهم ناچیز «بار» از ریل!

پویا مهربانی

از زمان معاون بهره برداری در سفر به نواحی است. بخشی دیگر مربوط به جلسات و قرارهای بین المللی است. یک سری جلسات هم با مدیران و معاونان راه آهن داریم. بحث ایمنی هم بخشی از زمان را به خود اختصاص می دهد. این عوامل باعث شده تا معاون بهره برداری بیشترین تعامل را با بخش های مختلف داشته است. اما می توانیم زمانی را به مدیران شرکت های بخش خصوصی اختصاص دهیم؛ می توانیم روزهای شنبه از ساعت چهار تا شش بعد از ظهر را برای قرار ملاقات اختصاص دهیم. این موضوع را به انجمن هم اطلاع رسانی خواهیم کرد.

شرایط سیر واگن ها را چگونه ارزیابی می کنید؟ چقدر به اهداف؛ از جمله سیر روزانه ۳۰۰ کیلومتر دست یافته ایم و چه راهکارهایی برای بهبود و افزایش در سیر واگن ها پیشنهاد می کنید؟

یک رشته سیاست ها را در معاونت بهره برداری و سیر و حرکت در نظر گرفتیم تا جذب بار را در ریل افزایش دهیم و ریل نسبت به دیگر شیوه های حمل و نقل رقابت پذیر بشود. اولین اقدام تثبیت نرخ تعرفه و کاهش حق دسترسی در قالب تخفیف ها است. سال ۱۳۹۳ و امسال حق دسترسی را ثابت نگهداشتیم و بنا داریم طی دو سال آینده همین روند برقرار باشد. از طرف دیگر چون شرایط رکود جاری است به صاحبان کالا به صورت موردی تخفیفاتی می دهیم که این تخفیفات بیشتر شامل کالاهای صادراتی و ترانزیتی است. در بحث ترانزیت چون درآمد ارزی است و ارزش افزوده بالاتری برای ما به همراه دارد؛ انعطاف پذیری بیشتری در ارایه تخفیف داریم. همین طور که به برخی از کارخانه های فولادی تخفیفاتی ارایه کرده ایم. به دنبال این هستیم تعرفه ها را ثابت نگهداریم تا طی چند سال آینده فاصله تعرفه ریل نسبت به جاده کمتر بشود تا تعرفه ریل در تمامی مسیرها کمتر از جاده باشد. موضوع مهم دیگر افزایش سرعت سیر قطارها است. افزایش سرعت را

زیان می بینند اما راه آهن برخلاف وعده هایش در قراردادهای زیان وارده را جبران نمی کند. در این خصوص گفت و گویی با حسین عاشوری، معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن جمهوری اسلامی ترتیب دادیم. وی معتقد است تا کنون بخش خصوصی به صورت مکتوب به راه آهن در این خصوص و زیان های وارده نامه نداده است و این موضوع بحثی حقوقی است، آیا بخش خصوصی به تمام تعهداتش عمل کرده است؟ همچنین وی گفت برای تعامل بیشتر با بخش خصوصی روزهای شنبه ساعت چهار تا شش بعد از ظهر را به ملاقات با بخش خصوصی اختصاص می دهد و به انجمن هم اعلام خواهد کرد. در ادامه این گفت و گو را می خوانید.

سیر روزانه ۳۰۰ کیلومتر در روز یکی از مهمترین وعده های راه آهن جمهوری اسلامی ایران به بخش خصوصی بود. با این که طی چند سال اخیر و به خصوص طی مدیریت جدید راه آهن و با اقدامات گوناگون از جمله راه اندازی قطار برنامه ای تلاش شده تا به این مهم دست یابند اما میانگین سیر روزانه واگن های بخش خصوصی بین ۸۰ تا ۹۰ کیلومتر است. ضعف در زیر ساخت، وجود گلوگاه ها، عدم یکپارچگی تمام بخش ها و نبود سامانه مانیتورینگ مناسب و مشکلات شبکه موجب شده تا قطار برنامه ای به صورت محدود و برای برخی مسیرها و محمولات مشخص اجرا شود. بخش خصوصی معتقد است به علت تحقق ناپذیری سیر ۳۰۰ کیلومتر

برگزار می شود. در طول روز با نوزده اداره کل نواحی در ارتباط هستیم و هر روز تعدادی از این مدیران با من در تماس هستند. همچنین علاوه بر بخش سیر و حرکت در بخش بازرگانی با صاحبان بار عمده باید جلسه داشته باشیم. بخشی

نظر مدیران بخش خصوصی در این خصوص فراهم شود؟ معاون بهره برداری سه حوزه را مدیریت می کند؛ بازرگانی، ایمنی و سیر و حرکت. هر روز صبح از ساعت هفت و نیم صبح تا حدود ۹ صبح جلسه گراف

برخی از مدیران بخش خصوصی گلايه مند هستند که نمی توانند با شما قرار ملاقاتی داشته باشند و یا به سختی می توانند زمانی را با شما هماهنگ کنند. علت این موضوع را بیان کنید و چه پیشنهادی دارید تا



عاشوری:

روزهای شنبه از ساعت چهار تا شش بعد از ظهر را برای قرار ملاقات اختصاص می‌دهیم. این موضوع را به انجمن هم اطلاع رسانی خواهیم کرد.

کوهستانی. در رابطه با سیر ۳۰۰ کیلومتر این هدف‌گذاری برقرار است و با برقراری قطار برنامه قصد داریم به این هدف برسیم. سرعت سیر قطارها باید از ۶۰ به ۹۰ کیلومتر افزایش دهیم. روند کلی سیر روزانه را اگر در نظر بگیریم روند رو به رشد است اما در واقعیت با نقطه مطلوب فاصله زیادی داریم که باید به این مهم دست یابیم.

سیر روزانه ۳۰۰ کیلومتر محقق نمی‌شود و آمار شرکت‌ها نشان می‌دهد که سیر روزانه واگن‌هایشان بین ۸۰ تا ۹۰ کیلومتر در روز است. بخش خصوصی معتقد است راه‌آهن در قراردادهایش با این که ضمانت کرده که اگر سیر مورد نظر تحقق نیابد باید به بخش خصوصی جریمه پرداخت کند اما به تعهدش در این خصوص پایبند نیست. علت این موضوع را در چه می‌بینید؟

این موضوع بحث حقوقی دارد. در قراردادهای در بحث جرایم «بندی» وجود دارد که یک سری موارد در آن ذکر شده است. طی سال‌های اخیر که این موضوع مطرح شده؛ به دوستان اعلام کردیم که اگر احساس می‌کنند حقی از آن‌ها ضایع شده است به صورت مستند به ما منعکس کنند و ما به بخش حقوقی ارایه کنیم تا بررسی شود اما تا کنون هیچ یک از شرکت‌ها ادعا تحمیل چنین خسارتی را به صورت مکتوب به ما ارایه نکرده‌اند. در جلسات می‌گویند راه‌آهن یک سری تعهدات دارد اما باید توجه داشت تعهدات دو طرفه است و یک طرفه نیست. یک سری پیش شرط‌های وجود دارد و یک سری تعهدات دوطرفه، پس اگر بخواهیم این موضوع را بررسی کنیم باید همه جوانب بررسی شود و ببینیم آیا بخش خصوصی به تعهدات خود به درستی عمل کرده که راه‌آهن به تعهداتش عمل نکرده است!

طبق بند ۳-۶ قراردادهای منعقد حق دسترسی که بین شرکت راه‌آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی، راه‌آهن متعهد است حداکثر ۱۲ ساعت پس از اعلام کتبی شرکت به ایستگاه

اگر صاحب بار ببیند بار دیر و طی چند روز به مقصد می‌رسد ترجیح می‌دهد حتی با هزینه بالاتر از جاده استفاده کند. اصلی را باید به یاد داشته باشیم؛ راه‌آهن برای حمل بار عمده طراحی شده است، نه بار خرد. همه تلاش ما این است که بخشی از بار را جذب کنیم که به صورت عمده باشد و گر نه برای حجم بار خرد ارزش اقتصادی وجود ندارد. سال گذشته و در بحث واردات حجم بالایی برای جابه‌جایی گندم داشتیم اما امثال شاهد روند کاهش واردات گندم بودیم اما به صورت کلی در رابطه با کالای عمده خود را به صاحب بار متعهد کنیم و بار را در کمترین زمان ممکن به مقصد برسانیم.

شرایط سیر واگن‌ها را نسبت به سال ۱۳۹۳ چگونه ارزیابی می‌کنید؟ در رابطه با سیر روزانه ۳۰۰ کیلومتر، راه‌آهن چقدر به تعهداتش عمل کرده است؟

از سال‌های گذشته راه‌آهن هدف‌گذاری انجام داده است تا بتوانیم به سیر ۳۰۰ کیلومتر در روز دست یابیم. در برخی از مسیرها عملاً دست یابی به سیر ۳۰۰ کیلومتر امکان پذیر نیست اما در برخی از مسیرها این هدف قابل دست یابی است از جمله مسیرهایی که تردد قطارهای مسافری کمتر است. تا زمانی که خطوط از دو خطه به چهار خطه تبدیل نشوند این مشکلات وجود دارد؛ از جمله مسیر گرمسار و مناطق

وجود بار و واگن کافی) فراهم باشد راه‌آهن اقدام به تشکیل قطار برنامه ای منظم نمود که در این صورت سیر واگن‌ها خیلی بیشتر از روزانه ۳۰۰ کیلومتر خواهد بود!

استفاده از ناوگان نو و متناسب با نوع محموله، تعمیرات منظم واگن‌های موجود و عدم اعزام به سیر واگن‌های دارای نقص فنی، رعایت تناسب بارگیری در مبادی و تخلیه در مقاصد، دو خط نمودن و تراک بندی گلوگاه‌های ریلی و بازسازی خطوط فرسوده ریلی، ورود متناسب قطارهای مسافری به شبکه با توجه به ظرفیت و زیرساخت‌های موجود (ورود بی رویه قطارهای مسافری بدون افزایش ظرفیت شبکه باعث افزایش ترافیک و اختلال در سیر قطارهای باری می‌شود)، مدیریت و برنامه ریزی منظم مانور واگن‌ها در ایستگاه‌ها در افزایش سرعت سیر واگن‌ها تاثیر بسزای دارد.

چه برنامه‌ای برای واگن‌های لبه کوتاه دارید تا بتوانند سهم فعلی خود را حفظ کنند و شاهد کاهش سهمشان نباشیم؟

واگن‌های لبه کوتاه از کانتینر تا محصولات فولادی را جابه‌جا می‌کنند اما نوع کالاهایشان به گونه‌ای است که در حوزه جاده‌ای چون بار به صورت در به در جابه‌جا می‌کند سهل الوصول تر است تا شبکه ریلی. در این خصوص راه‌آهن سیاست‌هایی در مورد کالاهای کانتینری در نظر گرفته است. به عنوان مثال در مورد این کالاهای حق دسترسی راه‌آهن صفر است. در زمینه کالاهای کانتینری به دنبال افزایش سهم هستیم و با برقراری قطار برنامه‌ای سرعت چرخش این بار را افزایش دهیم. در مجموع از کل سهم بار کانتینری در سطح کشور؛ راه‌آهن سهم کمی دارد. در گذشته وقتی قطار غیر برنامه‌ای بود؛ در مسیر یک سری واگن‌ها از هم جدا می‌شدند و طی چند روز واگن‌ها به مقصد می‌رسیدند. در قطار برنامه‌ای قطار حتی با دوازده دستگاه واگن راه‌اندازی و حرکت شود اما در غیر برنامه‌ای حداقل به بیست واگن نیاز است.

به دو بخش تقسیم کردیم. یکی در شرایط موجود که حداکثر سرعت سیر قطارهای باری ما حدود ۶۰ کیلومتر است. به دنبال این هستیم که این سرعت را افزایش دهیم و به حدود «حداکثر» ۹۰ کیلومتر برسانیم. برای این که سرعت سیر را افزایش دهیم باید یک سری اقدامات زیربنایی انجام شود و سعی داریم در بخشی از مسیرها این هدف را اجرایی کنیم.

قدم دوم این است که با برقراری قطارهای برنامه‌ای بتوانیم شاهد کاهش زمان سیر باشیم. تا کنون حدود ۳۰ قطار برنامه‌ای که عموماً قطارهایی هستند که از مبادی معادن به سمت کارخانه‌های فولاد است را راه‌اندازی کرده‌ایم. اما براساس تقاضای صاحبان بار عمده اعلام آمادگی کردیم که برای انواع کالاها؛ قطار برنامه‌ای را راه‌اندازی کنیم. تقریباً ۳۰ درصد قطارها برنامه‌ای هستند.

فعالیت دیگری که در این حوزه داشتیم، تنوع سبد کالایی بود، حدود ۷۰ درصد باری را که جابه‌جا می‌کنیم در حوزه فولاد و معادن و حدود ده درصد در حوزه سوخت و ۲۰ درصد سایر کالاها بوده است. برنامه ما تنوع دادن به سبد کالایی است. سیمان به دلیل افت پروژه‌های عمرانی شاهد کاهش بار بود که توانستیم بار بیشتری جابه‌جا کنیم اما در حوزه پتروشیمی سعی داریم بار بیشتری جذب شود. سعی در افزایش سبد کالایی داریم تا در بعضی فصول که برخی بارها کاهش می‌یابد بار جایگزین داشته باشیم. موضوع دیگر بحث بنادر بوده است. سال گذشته شاهد رشد یازده درصد حجم جابه‌جایی بار از بنادر بودیم.

راه‌آهن تلاش کرده با برنامه ریزی و مدیریت در ترافیک، استفاده از بخش خصوصی در تامین نیروی کشش کافی، بکارگیری نیروی انسانی مکفی و ماهر، تشکیل قطار برنامه‌ای، شرایط سیر واگن‌ها را به نحو چشمگیری بهبود بخشد

در حال حاضر در صورتی که شرایط تشکیل قطار برنامه‌ای (رعایت تناسب بارگیری در مبدأ و تخلیه در مقصد،



اگر بخش خصوصی احساس می کند حقی از آن ها ضایع شده است به صورت مستند به ما منعکس کنند و ما به بخش حقوقی ارایه کنیم و بررسی کنیم اما تا کنون هیچ یک از شرکت ها ادعا تحمیل چنین خسارتی را به صورت مکتوب به ما ارایه نکرده اند



بازرگانی باید بیشتر باشد.

نوع واگن با توجه به این که انواع واگن ها قابلیت حمل محمولات خاص با تناژ مشخص را دارند و تعرفه دریافتی از بابت کرایه حمل انواع محمولات و واگن ها متفاوت است لذا سرعت سیربازرگانی جهت رسیدن به سود دهی با توجه به نوع واگن و ظرفیت بارگیری آن نیز متفاوت است به عنوان مثال سرعت سیربازرگانی جهت سوددهی واگن های لبه بلند با واگن های مسقف و مخزن دار متفاوت است.

هزینه تعمیرات و نگهداری، میزان هزینه تعمیرات و نگهداری واگن تاثیر مستقیم در میزان سوددهی و سرعت سیربازرگانی دارد.

هزینه استهلاک سرمایه، به هر اندازه که میزان سرمایه و هزینه استهلاک سرمایه (واگن) بیشتر باشد سرعت سیربازرگانی جهت رسیدن به سود دهی باید بیشتر باشد.

نقش دالان ها و اهمیت آن را چگونه ارزیابی می کنید؟ مشکلات زیر ساخت و فناوری را جهت بهره برداری هر چه بیشتر در این خصوص چه مواردی می دانید و چه راهکارهای برای بهره برداری بهتر و افزایش نقش منطقه ای ایران پیشنهاد می کنید؟

ایران یکی از شاهراه های بین المللی شناخته شده است اما واقعیت امر این است که خیلی از کشور تلاش کردند

اخیرا راه آهن تلاش نموده در کوتاه مدت با رفع مشکلات زیر بنایی و محدودیت های ظرفیتی سکوها و خطوط بارگیری و تخلیه ایستگاه ها، بکارگیری نیروهای ناظر تخلیه و بارگیری در مبادی و مقاصد، هماهنگی و همکاری با شرکت های حمل و نقل ریلی و صاحبان کالا زمان توقف واگن ها در مبادی و مقاصد را کاهش دهد.

در بلند مدت در حال بررسی و مطالعه دقیق جهت شناخت کمبودها، مشکلات و مسایل تخلیه بارگیری در کلیه مبادی متصل به ریل و کارسنجی اصولی و ارایه راهکار جهت رفع مشکلات و بکارگیری شیوه مدرن تخلیه و بارگیری و همچنین فراهم ساختن شرایط و زمینه فعالیت بخش خصوصی در سرمایه گذاری و انجام امور تخلیه و بارگیری هستیم.

متوسط سیربازرگانی برای واگن ها چقدر باید باشد تا سوددهی داشته باشند؟

این موضوع نیاز به مطالعات دقیق و در نظر گرفتن تمامی جنبه های حمل و نقلی از قبیل هزینه، سرمایه گذاری انجام شده، درآمد قابل کسب دارد و می بایست به صورت یک پروژه تحقیقاتی انجام شود، معمولاً سرعت بازرگانی و سرعت تجاری سیر دارای تعریف متفاوت است. سرعت بازرگانی عبارت است از: مدت زمان بارگیری + مدت سیر از مبدا تا مقصد + مدت زمان تخلیه لیکن سرعت تجاری حمل، فقط به مدت زمان سیر واگن از مبدا تا مقصد اطلاق می شود، علی ایحال در صورتی که سیر و سرعت بازرگانی جهت رسیدن به سود را با توجه به تن کیلومتر باردار حمل شده در هر واگن در هر ماه در نظر بگیریم، سوددهی واگن به عوامل متعددی بستگی دارد از جمله:

نرخ حمل و سهم مالک واگن از کرایه، هرچه نرخ حمل و سهم مالک واگن از کرایه بالاتر باشد با سرعت سیر بازرگانی کمتری می توان به سود دهی رسید و هرچه سهم مالک واگن از کرایه حمل پایینتر باشد سرعت سیر

محل بارگیری و یا تخلیه مبنی بر آمادگی حمل و نقل نسبت به واگذاری لکوموتیو اقدام و پس از تحویل واگن ها بطور متوسط میانگین ماهانه کل، روزانه ۳۰۰ کیلومتر (باردار - خالی) واگن ها را سیر دهد در صورتی که به علت قصور راه آهن سیر مذکور محقق نشود راه آهن به ازای کسر متوسط سیر روزانه جریمه کسری آن را مطابق نرخ تعیین شده در قرارداد پرداخت کند. حال در پرداخت جرایم سیر ۳۰۰ کیلومتر اولا عدم سیر مناسب واگن ها بایستی ناشی از قصور راه آهن باشد، ثانیاً اطلاعات مربوط لازم است مطابق فرمتی که در بخشنامه آمده است از سوی شرکت های حمل و نقل ریلی تهیه و به راه آهن ارسال شود. در حال حاضر راه آهن با برقراری قطارهای برنامه ای توانسته سیر ۳۰۰ کیلومتر را برای بخشی از واگن ها (باردار - خالی) عملیاتی کند، اما برای تحقق کامل این هدف نیاز به رفع گلوگاه های مسیرها و حل مشکلات مراکز تخلیه و بارگیری است.

این شرکت ها به چه تعهداتی عمل نکرده اند؟

باید از دفتر حقوقی پیگیری کنیم تا جواب این سوال را بدهیم. راه آهن بارها اعلام کرده است که اگر حقی از بخش خصوصی ضایع شده است آمادگی جبران آن را دارد. به دنبال این نیستیم که اگر حق و حقوقی وجود دارد، بخواهیم آن را پرداخت نکنیم. معتقدیم بخش خصوصی شریک راه آهن است. زمانی مطلبی مطرح می شود اما ۵۰ درصد از واقعیات بیان می شود و مابقی گفته نمی شود؛ باید صد درصد حقایق گفته شود تا ببینیم واقعیت ها چیست. به نظر می رسد پاسخ بخش حقوقی برای این موضوع لازم است چون فضا در این خصوص زیاد شفاف نیست.

چگونه و با چه زیرساخت هایی می توان زمان توقف واگن ها را در ایستگاه ها و مبادی بارگیری و تخلیه به حداقل رساند. شاخص های بهره وری برای به حداقل رساندن توقف واگن ها چه مواردی است؟

خود را به عنوان یک شاهراه معرفی کنند. به خصوص بعد از تحریم ها صاحبان بار ترجیح می دادند که از کشورها و مسیرهای دیگر بار خود را حمل کنند. طی یک دهه اخیر بحث ترانزیت ریلی روند کاهشی داشته. از سال ۱۳۹۲ با توجه به رویکرد دولت با تعامل با کشورهای دیگر؛ تلاش شده از موقعیت کشور برای توسعه ترانزیت استفاده کنیم و برای این که صاحبان بار از تحریم نگران نباشند دنبال رشته راهکارهایی بودیم. نگرانی دیگر صاحب بار بحث بیمه بین المللی بود و چون تحریم بودیم تحت پوشش بیمه بین المللی نبودیم باعث شد با کمک بیمه های داخلی تضمین و تعهدات مناسبی به صاحب بار بدهیم. بحث دیگر تبادل پول بود و در سال ۱۳۹۲ چند سال بود که بدهی های بین المللی پرداخت نشده بود و سعی شد تا سال ۲۰۱۴ را تصفیه کنیم. راه آهن تلاش داشت تا بدهی انباشته نداشته باشد.

این فعالیت ها موجب رشد ترانزیت شده و اگر شرایط تحریم برداشته شود بار بیشتری توسط شبکه ریلی جابه جا خواهد شد. بحثی با وزارت خانه داریم تا پروژه هایی که با ترانزیت در ارتباط هستند در اولویت ساخت قرار بگیرند.

به علت بی احتیاطی ماموران بهره برداری ناوگان ۹۰ درصد خسارت های وارد به واگن های باری یک شرکت خصوصی مربوط به چرخ و محور است و به خصوص بریدگی چرخ. چه اقداماتی حوزه تحت مدیریت شما می تواند انجام دهد تا میزان این خسارت ها کاهش یابد؟

بریدگی چرخ ناشی از عملکرد بد سامانه ترمز است. اگر چرخ به موقع آزاد نشود موجب آسیب چرخ می شود. اولین نکته مربوط به سامانه ترمز است. رییس «قطار باری» باید تا متوجه چنین ایرادی شد سامانه ترمز واگن را از مدار خارج کند و تاخیر در این کار موجب خسارت به واگن خواهد شد. پس نتیجه می گیریم آسیب به واگن فقط مربوط به ماموران بهره برداری



پیش ۲۹۱ هزار تن بار جابه‌جا شده بود. چون در شرایط تحریم هستیم افزایش سهم ترانزیت با ارزش است. این کالاها از ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان گرفتیم و تلاش داریم در شش ماهه دوم این روند ادامه داشته باشد. قرار است در مورد بحث کاهش تعرفه‌ها و بحث‌های مربوط به کالایی که از طریق کشور چین می‌تواند وارد ایران و به منطقه خلیج فارس منتقل شود تصمیم‌گیری داشته باشیم و با ارایه تخفیفات مناسب بار را جذب کنیم. عمده باری که ترانزیت کرده‌ایم شامل کود، گوگرد، پنبه، چوب، شکر، روغن مایع و نفت کوره بوده است.

جذب کنیم تا بتوانیم در سال ۱۳۹۴ به اهداف و برنامه‌های خود برسیم. در برنامه و اهداف قرار بود تا پایان سال ۱۳۹۴، ۴۰ میلیون تن جابه‌جایی بار (یا به عبارتی ۲۸ میلیارد تن کیلومتر) در بحث جابه‌جایی در شبکه ریلی داشته باشیم و طی شش ماه نخست ۱۳۹۴ قرار بود حدود ۱۳ میلیون و نهصد هزار تن جابه‌جایی بار داشته باشیم که از این مقدار ۱۱ میلیون ۹۴۶ هزار تن طی شش ماه محقق شده است. حدود ۸۵ درصد از برنامه تحقق یافته است اما هم اکنون در مقایسه با سال ۱۳۹۳ حدود ۳ درصد رشد داریم چون هدف را بالا گرفته بودیم. سال گذشته حدود

کاهش حجم تولید و میزان واردات، به خصوص در شش ماه اول امسال بوده است. در بحث راه‌آهن در شش ماه اول امسال شاهد رشد ۳ درصدی بودیم و با این که کل بار کشور کاهش داشته؛ رشد بار ما ۳ درصد بوده است و با اهداف و برنامه‌ریزی ما که خواستار رشد ۱۸ درصدی بودیم فاصله دارد. در شش ماهه اول سعی کردیم برای این که کاهش بار را جبران کنیم و سعی کردیم یک سری اقداماتی را انجام دهیم که بتوانیم در شش ماه دوم نسبت به افزایش میزان حمل بار اقدام کنیم و به اهداف سال ۱۳۹۴ نزدیک بشویم. یکی از کارها این بود که تمام باری که

نیست. در ابتدا خود واگن باید ایرادی نداشته باشد و اگر واگن به موقع توسط بخش خصوصی تعمیر و نگهداری شود؛ طبیعتاً چنین مشکلی نباید روی دهد. وقتی مشکل پیش می‌آید انتظار است رییس قطار باری دقت داشته باشد. این موضوع بحثی دوطرفه است، یعنی هم بخش خصوصی و هم ما باید تلاش داشته باشیم که صدمه زیادی به واگن وارد نشود.

اگر راه‌آهن مزایده خرید ۲۰۰ واگن باری برگزار کند آیا برنده مزایده که مالک واگن هم است، اجازه سیر واگن‌هایش را خواهد داشت؟ اگر اجازه سیر ندارند علت چیست؟

آیین نامه تأسیس شرکت‌های ریلی می‌گوید شرکت ریلی اجازه صدور بارنامه و سیر خواهد داشت که ۶۰۰ واگن باری و در بخش مسافری ۵۰ واگن و در بخش لکوموتیو، ده لکوموتیو در اختیار داشته باشد. شرکت باید مالک واگن باشد و یا واگن‌ها را اجاره کند. یکی از راهکارهای ما این است که شرکت‌های با تعداد کم واگن با یکدیگر ادغام شوند؛ یعنی یک شرکت طرف راه‌آهن برای صدور بارنامه بشود.

برنامه‌های معاونت بهره‌برداری و سیر و حرکت در سال ۱۳۹۴ چقدر اجرایی شد؟ تا اقی ۱۴۰۴ چه چشم اندازی را ترسیم می‌کنید؟

اطلاع دارید در چندسال اخیر با شرایط رکود در اقتصاد کشور روبه‌رو بودیم و شرایط رکود باعث شده میزان کل بار روند کاهشی داشته باشد و شاهد هستیم در سال گذشته و امسال میزان حجم کل بار جابه‌جا شده کاهش داشته است اما امیدواریم که با رفع مشکلات تحریم و اقداماتی که در حوزه اقتصاد در حال انجام است وضعیت در سال ۱۳۹۵ روند بهبود داشته باشد. اما در سال ۱۳۹۴ تا کنون آمار رسمی که مربوط به شش ماه اول امسال را داشتیم کل کشور با افت ۸ درصدی مواجه بوده است. کاهش میزان حمل بار ناشی از فضای رکود اقتصادی و



سعی کردیم زمان سیر بار ترانزیت از سرخس به بندرعباس را کاهش دهیم. در گذشته زمان سیر یک هفته طول می‌کشید اما امسال زمان را به سه روز و در مقطعی به ۵۴ ساعت کاهش دادیم. اقی ۱۴۰۴ برنامه مستقل است که در حوزه‌های مختلف تعریف شده است و برای سال‌های مختلف هدف‌گذاری شده است. هم در بحث بار و هم در بحث مسافر که برای هر کدام یک‌سری پیش‌نیاز و یک سری الزامات تعریف شده است. تعداد ناوگان، مسائل توسعه خطوط موجود، مسایل دوخطه کردن و مسایل رفع گلوگاه‌ها و انواع مسایل پیش‌بینی شده تا به اهداف برسیم.

۱۱ میلیون ۶۴۵ هزار تن جابه‌جایی بار داشتیم. در شرایطی شاهد رشد ۳ درصدی بودیم که کل بار در کشور شاهد افت ۸ درصدی بوده است و این ارزشمند است که راه‌آهن توانسته است این روند رو به رشد را حفظ کند. یکی دیگر از بحث‌هایی که در برنامه‌های امثال هدف‌گذاری کرده بودیم و تا حدودی دست یافتیم در حوزه بحث ترانزیت رشدی که در نظر گرفته بودیم نسبت به کل بار بیشتر بود. طی شش ماه اول شاهد رشد ۱۰۳ درصدی در حوزه ترانزیت بودیم. ۵۹۱ هزار تن انواع بار ترانزیتی را حمل کردیم که در مدت مشابه سال

در سطح کشور تردد می‌کند شناسایی کردیم. حدود یک میلیون مبدا و مقصد بار در سطح کشور داریم و حدود ۷۰ مبدا و مقصدی که بار عمده دارند و به موازات بخش ریلی است را جدا کردیم. شامل کارخانه‌ها بنادر، معادن، نیروگاه‌ها و پالایشگاه‌ها را شناسایی کردیم و از این ۷۰ مورد در مرحله اول ۱۵ مورد از مسیرهایی که از نظر شرایط ظرفیت شبکه و به جهت نوع واگن‌هایی که در ایران وجود دارد شرایط مناسب تری برای بحث جابه‌جایی بار داشت جدا کردیم و تمرکز خود را روی ۱۵ مبدا و مقصد قرار دادیم. تلاش داریم طی شش ماه آینده از این مبادی بار



بدهی ۷۰ میلیارد تومانی راه آهن به لکوموتیو داران

بیش از پنج ماه است که مالکان لکوموتیو
کارکرد خود را دریافت نکرده اند

پویا مهرابی

بیش از پنج ماه است که شرکت های مالک لکوموتیو از راه آهن کارکرد خود را دریافت نکرده اند. مبلغ این طلب نزدیک به ۷۰ میلیارد تومان است که موجب نگرانی سرمایه گذاران این حوزه شده است. در این خصوص گفت و گویی با مجتبی لطفی، رئیس کارگروه لکوموتیو داشتیم. وی گفت که شرکت های مالک لکوموتیو تا آخر خرداد ماه ۱۳۹۴ با راه آهن قرار داد داشتند و با این که پیگیری زیادی برای تمدید قرارداد انجام دادیم اما گویا در راه آهن به دنبال تغییر رویه در قراردادهای مالکان واگن هستند. به همین دلیل چندین ماه است که با راه آهن قرارداد نداریم و زمان قراردادهای ما به اتمام رسیده است. این اتفاق مشکلات زیادی را به همراه دارد. این گفت و گو در پی می آید.

۱۳۹۴ دوباره مشکلاتی به وجود آمده و پرداخت ها به شرکت های مالک لکوموتیو به تاخیر افتادند. هم اکنون بیش از پنج ماه است که مالکان لکوموتیو نتوانسته اند کارکرد خود را دریافت کنند و این رقم به معنی بیش از ۴۰ درصد درآمد سالانه یک شرکت است.

خلاصه بگویم که سال ۱۳۹۳ سالی آرام برای لکوموتیورانان بود. راه آهن در پرداخت های خود به مالکان لکوموتیو از نظم بیشتری برخوردار بود و کمک کرد تا شرکت های لکوموتیوی بخشی از بدهی های انباشته شده و مشکلات قبلی خود را مرتفع کنند. متأسفانه از ابتدای سال

در ابتدا توضیحاتی درباره شرکت های لکوموتیو خصوصی و مالک لکوموتیو، و شرایط قراردادی آن ها با راه آهن ارایه می کنم. در حال حاضر پنج شرکت مالک لکوموتیو خصوصی داریم که جمعاً ۱۰۶ دستگاه لکوموتیو در اختیار دارند. با این تعداد بیش از یک سوم بار ریلی کشور را شرکت های خصوصی برعهده دارند که علاوه بر مالکیت لکوموتیو، وظیفه تعمیر و نگهداری، تامین تمامی مایحتاج لکوموتیوها اعم از قطعات یدکی و مواد مصرفی و شارژ آن ها و تامین مالی لکوموتیوران را هم برعهده دارند. شرکت های مذکور، گاهی صد در صد این وظایف را انجام می دهند و گاهی بخشی از بودجه شان از طریق راه آهن تامین می شود که بعداً آن ها عین مبلغ را به راه آهن پرداخت می کنند. طبق مطالعاتی که قبلاً صورت گرفته، معتقدیم لکوموتیو خصوصی از لکوموتیو دولتی مقرون به صرفه تر است.

آماری در این خصوص قابل
ارایه است؟

در حال تنظیم و روزآمد کردن آمار برای ارایه به راه آهن هستیم. اما سیاست های کلی کشور مبنی بر حمایت از بخش خصوصی و سرمایه گذاری هایی که در سال های گذشته انجام شده علی رغم مشکلاتی که وجود دارد، در حال بهره برداری است. یک تفاوت اساسی بین لکوموتیو و واگن وجود دارد و آن این است که لکوموتیو هزینه برتر است؛ منظور از نظر ارزی و هزینه های نگهداری و تعمیر آن است. کشور ما طی سال های گذشته پیشرفت خوبی در زمینه تعمیر و نگهداری لکوموتیو داشته است. شرکت های زیادی نیز هستند که برای این کار به شرکت های خصوصی یا راه آهن سرویس می دهند. اما مشکل اساسی ما تامین نقدینگی و تامین هزینه های نگهداری لکوموتیوها است که در ادامه به آن می پردازیم. به طور

متوسط زمانی که راه آهن بدهی اش را با مالکان لکوموتیو تسویه حساب می کرد چند ماه بود؟

متوسط زمانی که راه آهن پرداختی هایش را با ما تسویه می کرد یک تا دو ماه بود. اگر بخواهیم شرایط واگن باری و مسافری را با لکوموتیو مقایسه کنیم، آن ها قطعاً از وضعیت بهتری برخوردارند. در سال گذشته راه آهن با فاصله دو تا سه ماهه پرداختی های کارکرد لکوموتیو را پرداخت می کرد اما در حال حاضر چون کارکردها انباشته شده است، چالش نقدینگی بزرگی برای لکوموتیو داران ایجاد شده است. مشکل دومی که شاید مهم تر هم باشد مربوط به قراردادهای مالکان لکوموتیو با راه آهن است. شرکت های مالک لکوموتیو تا آخر خرداد ماه ۱۳۹۴ با راه آهن قرار داد داشتند و با این که پیگیری زیادی برای تمدید قرارداد انجام دادیم حتی نرخش به تایید هیات مدیره راه آهن هم رسیده بود اما گویا در راه آهن به دنبال تغییر رویه در قراردادهای مالکان واگن هستند. به همین دلیل است چندین ماه است که با راه آهن قرارداد نداریم و زمان قراردادهای ما به اتمام رسیده است. بنا است دیگر مالکان لکوموتیو با راه آهن قرارداد نیندند، بلکه با مالکان واگن یا مالک بار قرارداد ببندند. به لحاظ شکلی کار خوبی است اما از نظر ساختاری مشکلاتی وجود دارد که باید برطرف شود. در سال های گذشته به دنبال ایده قطار کامل بودیم تا مالکان لکوموتیو با راه آهن قرارداد نداشته باشند تا مشکلات پرداخت حل شود اما متأسفانه اجرای آن دچار مشکلات زیادی است چون زمانی یک مالک لکوموتیو می تواند با مالک واگن قرارداد ببندد که خودش هم اختیار این کار را داشته باشد؛ به این معنا که بتواند بین شرکت ها برای عقد قرارداد انتخاب داشته باشد. زمانی مالک لکوموتیو می تواند با



می‌کند. ۱۳۹۴ به علت رکود اقتصادی

حمل بار کاهش داشت. به نسبت لکوموتیوهای دولتی جایگاه خوبی داریم چون لکوموتیوهای راه‌آهن در سرتاسر کشور خیلی پراکنده هستند. در مسیریایی که بار کمتر است کار می‌کنند. برای ارتقا این عدد لازم است باری وجود داشته باشد. در قانون پیش‌بینی شده است. در خصوص واگذاری لکوموتیوها به بخش خصوصی هنوز در زمینه مدل کار توافقی نشده است. کارهای کارشناسی زیادی در راه‌آهن در حال انجام است.

با در نظر گرفتن شرایط موجود، اگر مزایده‌ای مجدد برگزار شود آیا بخش خصوصی اقدامی برای خرید انجام خواهد داد؟

بستگی به شرایط دارد. بخش خصوصی خریدی انجام نداده است پس حدود دو سال است لکوموتیو جدیدی به شبکه اضافه نشده است. قیمت لکوموتیو نو اگر غربی باشد بین سه تا چهار میلیون یورو است اما اگر بازار چین مد نظر باشد با یک تا یک و نیم میلیون دلار می‌توان لکوموتیو خریداری کرد. مسلماً لکوموتیو چینی دوام کمتری نسبت به مدل آمریکایی و اروپایی دارند. همچنین مزیت‌های فنی بیشتری دارند.

هزینه تعمیر و نگهداری لکوموتیوها چقدر از درآمد را به خود اختصاص می‌دهد؟

تعمیرات لکوموتیو برنامه دوره‌ای دارد. جاری، سالانه، اساسی و بازسازی که در دستورالعمل‌های سازنده این موارد تعریف شده است. معمولاً تعمیر و نگهداری ۳۰ تا ۳۵ درصد از درآمد یک لکوموتیو را در شرایط معمول به خود اختصاص می‌دهد. یک لکوموتیو ممکن است ۴۰ درصد درآمد را به خود اختصاص دهد و بسته به نوع شرایط متفاوت است. البرز نیرو با ۵۲ شرکت پیمانکار برای تامین قطعات و تعمیر همکاری دارند.

چرا راه‌آهن یک سال پیش کار مطالعاتی خود را در خصوص فرمت جدید قراردادهای شروع نکرد؟ به نظر می‌رسد در فاصله کوتاهی قبل از اتمام قرارداد مالکان لکوموتیو با راه‌آهن تازه کار مطالعاتی را آغاز کرده‌اند.

تغییر رویه قراردادی چندان کار ساده‌ای نیست، به ویژه دو نفر با هم قرارداد می‌بندند و نفر سومی مدیریت اجرایی را به عهده دارد. پیشنهاد کردیم شرکت‌ها بتوانند با هر کسی که می‌خواهند قرارداد ببندند و قبول این موضوع هم به این راحتی نیست چون مکانیزم بهره‌برداری و سیر و حرکت در اختیار دولت است و پیشنهاد دادیم به صورت مدل این کار انجام شود و بعد از این که بهبود یافت، توسعه داده شود.

ظاهراً تا این شرایط پابرجا است و وضعیت قراردادهای مشخص نیست؛ طلب‌ها هم انباشته خواهند شد.

بله یکی از نگرانی‌های ما همین موضوع است. امروز اگر صورت وضعیت خرداد پرداخت شود نمی‌دانیم برای صورت وضعیت ماه‌های دیگر چه باید کرد و لکوموتیوها هر روز به کار می‌روند و ایجاد درآمد کرده‌اند اما چیزی جز هزینه برای ما نداشته‌اند. ما به همه ۵۲ شرکتی که اشاره کردم بدهکار هستیم.

تعداد لکوموتیوهای موجود در شبکه چه تعداد است و از این میزان چه تعداد در اختیار بخش خصوصی است؟ در رابطه با واگذاری لکوموتیوها به بخش خصوصی توضیح فرمایید؟

در کل شبکه باری چیزی حدود ۴۰۰ لکوموتیو داریم. که ۱۰۶ دستگاه چیزی حدود ۳۰ درصد متعلق به بخش خصوصی است. دو مشکل داریم. متأسفانه در سال

راه‌آهن صورت وضعیت تیر

ماه خودش را طوری تنظیم

کرده که سهم لکوموتیوهای

خصوصی را از آن خارج

کرده است. این موضوع

بدین معناست که پول

مالک لکوموتیو خصوصی

در تیرماه مشخص

نیست کجا است. در دل

شرکت‌های مالک واگن

است که ما نه اسمشان را

می‌دانیم نه مقدار طلبمان

را می‌دانیم و این برای

لکوموتیو داران فاجعه است.



میزان طلبی که طی این پنج ماه انباشته شده چه میزان است؟

کارکرد این پنج شرکت به طور متوسط ۱۲ تا ۱۴ میلیارد تومان در ماه است که ضرب در ۵ حدود ۶۰ تا ۷۰ میلیارد تومان می‌شود.

در خصوص قرارداد جدیدی که بین راه‌آهن و مالکان لکوموتیو در دست تهیه است توضیح بفرمایید و آیا راه‌آهن با مالکان لکوموتیو جلساتی را برای بحث و تبادل نظر در خصوص مفاد قرارداد ترتیب داده است؟

راه‌آهن تنظیم قرارداد جدید را با مشورت بخش خصوصی انجام می‌دهد اما بحث ما این است که در این کار نباید شتاب کرد و همین اتفاقی که در خصوص صورت وضعیت تیر ماه اتفاق افتاد موجب تعجب همه ما شد چون قبل از توافقات انجام شده است. راه‌آهن با انجمن و کارگروه لکوموتیو صحبت می‌کنند اما هنوز به مدلی نرسیده‌ایم. زمانی که اختیار کار با شخص دیگری است همکاری با بخش خصوصی مشکل است. تعداد شرکت‌ها زیاد است و بستن قراردادهای فرمت‌های مختلفی که وجود دارد ایجاد مسئله

مالک واگن قرارداد ببند که شرایط کاملاً مشخص باشد اما زمانی که اختیار واگن و لکوموتیو در زمان سیر به عهده بخش دولتی است در عمل کاری نمی‌توان انجام داد. راه‌آهن است که امروز می‌گوید کدام لکوموتیو با کدام واگن و با چه میزان بار در چه مسیری کار کند. این تصمیمات در بخش عملیاتی راه‌آهن گرفته می‌شود و مالکان نقشی در این خصوص ندارند. چطور می‌توان قرارداد بست، مسائل بیمه را حل کرد و مالیات، نحوه محاسبه کارکرد و فرم قراردادهای چگونه محاسبه خواهند شد. هنوز به فرمت توافق نهایی بین راه‌آهن، مالکان واگن و لکوموتیو نرسیده‌ایم. زمانی که قرارداد نداریم پول نمی‌توانیم بگیریم. از لکوموتیو استفاده می‌شود اما قراردادی وجود ندارد. از راه‌آهن درخواست کردیم که قراردادهای موجود تا پایان سال تمدید شود تا مطالعات کافی در خصوص رویه جدید به عمل بیاید اما متأسفانه مطلع شدیم راه‌آهن صورت وضعیت تیر ماه خودش را طوری تنظیم کرده که سهم لکوموتیوهای خصوصی را از آن خارج کرده است. این موضوع بدین معناست که پول مالک لکوموتیو خصوصی در تیرماه مشخص نیست کجا است. در دل یک سری شرکت‌های مالک واگن است که ما نه اسمشان را می‌دانیم نه مقدارش را می‌دانیم و این برای لکوموتیو داران فاجعه است. تا دیروز می‌دانستیم این پول در راه‌آهن است و می‌دانستیم چه مقدار طلبکار هستیم. به سرعت اقدام کردیم و از راه‌آهن خواستیم این رویه را اصلاح کند و امیدواریم آن‌ها هم هر چه سریعتر اقدام کنند و هیچ دلیلی برای این وضعیت وجود ندارد که پول یک شرکتی در اختیار شرکت‌های دیگر باشد.

امیدواریم راه‌آهن مسیر تغییر رویه در قراردادهای بار مینای کارهای کارشناسی جلوگیری تا بتوانیم تا پایان سال ۱۳۹۴ به مدل بهتری برای قراردادهای دست یابیم.



توجیه اقتصادی سرمایه‌گذاری در بانک به جای صنعت ریلی

آیا صدایش به گوش راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران هم می‌رسد؟

این خصوص و مسایل دیگر، گفت‌وگویی با آقای محمد جواد فخاری مدیرعامل شرکت ریل تراپر سبا انجام دادیم. وی معتقد است، بعد از واگذاری شرکت رجا به تامین اجتماعی کماکان موضوع تعمیرات توسط این شرکت برای سایر شرکت‌ها ادامه دارد که این امر هزینه‌های سنگینی را به شرکت‌ها تحمیل کرده و هر قیمتی که اعلام شود باید توسط مالکان پرداخت شود، همچنین باید هزینه‌های سربار هزینه‌های بالاسری و هزینه‌های سنگین یک شرکت را سایر شرکت‌ها بپردازند راهکار اصلی این موضوع این است که هرچند شرکت با هم یک کنسرسیوم تشکیل دهند و تعمیرات خودشان را به‌عهده گیرند. در ادامه این گفت‌وگو را می‌خوانید.

به عقیده فعالان بخش خصوصی صنعت ریلی در بخش مسافر تحت هیچ شرایطی توجیه اقتصادی ندارد و اگر به این بخش به صورت جدی توجه نشود و سرمایه‌گذار از حمایت‌های جدی دولت برخوردار نباشد هیچ گونه سرمایه‌گذاری جدیدی انجام نخواهد شد. سرمایه لازم برای خرید یک واگن ساخت داخل با مالیات بر ارزش افزوده و هزینه‌های بخش راه‌اندازی اگر با ۲۳ درصد سود بانکی محاسبه شود برای هر سال نزدیک هفتصد میلیون تومان سود بانکی بدون درد سر عاید سرمایه‌گذار می‌کند یعنی ماهانه حدود ۶۰ میلیون تومان سود خالص؛ در صورتی که با ضریب اشغال ناقص واگن‌ها یک واگن در ماه سود حاصل از این کارکرد کمتر از یک میلیون تومان است. در

مسافری و هزار دستگاه واگن باری با شرکت واگن پارس در سومین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی توضیح بفرمایید؟

طی ده سال گذشته کمترین سرمایه گذاری در بخش نوسازی ناوگان و ساخت واگن باری و مسافری انجام شده، اصلاً صنعت ریلی در بخش مسافر تحت هیچ شرایطی توجیه اقتصادی ندارد و اگر به این بخش به صورت جدی توجه نشود و سرمایه گذار از حمایت‌های جدی دولت برخوردار نباشد هیچ گونه سرمایه گذاری انجام نخواهد شد. یک بررسی مقدماتی نشان‌دهنده این موضوع است که سرمایه گذاری توجیه پذیر نیست.

قیمت یک واگن ساخت داخل با مالیات بر ارزش افزوده و هزینه‌های بخش راه‌اندازی حدود سه میلیارد تومان و خواب حداقل دو ساله سرمایه نیاز است که اگر با ۲۳ درصد سود بانکی محاسبه شود برای هر سال نزدیک هفتصد میلیون تومان سود بانکی بدون درد سر عاید می‌شود یعنی ماهانه حدود ۶۰ میلیون تومان سود خالص؛ در صورتی که با ضریب اشغال ناقص واگن‌ها یک واگن در ماه با هزینه‌های سنگین معادل ۶۰ میلیون تومان درآمد ندارد. که سود حاصل از این کار کرد کمتر از یک میلیون تومان است و اگر یک واگن ۶۰ میلیون تومان در ماه درآمد داشته باشد حدود ۳۵ درصد هزینه نیرو کشش و غیره را راه‌آهن برداشت می‌کند و سایر هزینه‌ها نیز بالغ بر ۶۰ درصد است که در خیلی از فصول و ایام غیر پیک درآمد کمتر از هزینه‌های کمرشکن است، لذا با همین فرمول ساده علم اقتصاد با صدای بلند می‌گوید در صنعت ریلی سرمایه‌گذاری نشود و این پیام را راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران دریافت کرده و از اول سال ۱۳۹۴ برای نجات صنعت بسته‌های حمایتی مطرح کرد که هنوز محقق نشده در نتیجه شرکت‌های واگن ساز بی کار و یا با حداقل ظرفیت مشغول به کار هستند، کارخانه‌های وابسته در حال ورشکستگی و بدهکار و هر روز مشکلات این بخش افزایش

این خصوص پیشنهاد می‌کنید؟
برابر اعلام راه آهن در جداول ذیل فرصت‌های سرمایه‌گذاری تا پایان برنامه ششم حداقل به رقمی بالغ بر هفتاد هزار میلیارد تومان نیاز است و برای تحقق این موضوع مهم، به تلاشی همه جانبه و جدی به شرح ذیل نیاز است. ۱- توسعه زیر ساخت به حداقل ۲/۵ برابر وضع موجود یعنی از ۱۲ هزار کیلومتر ریل فعلی به سی هزار کیلومتر در افق ۱۴۰۴

۲- توسعه ابنیه و تاسیسات خدماتی مرتبط بر اساس میزان توسعه ریل

۳- نوسازی و توسعه ناوگان نیروی کشش و ماشین آلات خودکار ریلی به حداقل پنج برابر وضع موجود

۴- افزایش سرعت واگن‌های مسافری با میانگین حداقل سرعت واقعی ۱۵۰ کیلومتر در ساعت و کاهش زمان سیر در تمامی مسیرها به کمتر ۵۰ درصد وضع فعلی

۵- افزایش سیر واگن‌های باری به حداقل هزار کیلومتر روز

برای تحقق پنج موضوع فوق به همتی جدی، تصمیمی محکم و عزمی راسخ بدون حاشیه‌سازی و سیاسی کاری نیاز است.

منابع بسیار سنگین ارزی و ریالی طرح‌های فوق به اقداماتی جدی در بخش‌های جذب سرمایه‌گذار داخلی - جذب سرمایه‌گذار خارجی - انتقال فناوری‌های نو به صنعت داخلی کشور حمایت همه جانبه بانک‌ها - ایجاد بسته‌های حمایتی و تامین امنیت سرمایه‌گذاری به شدت نیاز است همسو کردن وزارت خانه‌ها و سازمان‌های مرتبط برای حمایت از بخش ریلی یکی دیگر از الزامات اجرای این طرح است. مشارکت جدی دولت برای تامین منابع مورد نیاز و حتی ایجاد وزارت راه آهن به صورت مستقل برای تحقق این اهداف بزرگ نیز الزامی است.

در خصوص امضا تفاهم نامه همکاری شرکت ریل ترابر سبا جهت خرید صد دستگاه واگن



دستگاه واگن از کارخانه واگن سازی پارس خریداری شد که در صورت حمایت دولت این تعداد تا صد دستگاه قابل افزایش خواهد بود و در آینده نزدیک مجموع واگن‌های در سیر این شرکت به حدود صد واگن خواهد رسید.

برنامه آینده شرکت برابر مذاکرات انجام شده با راه آهن جمهوری اسلامی و شرکت‌های واگن ساز خرید و ساخت حداقل هزار دستگاه واگن باری در مرحله اول و تکمیل طرح خرید واگن‌های پر سرعت تا سقف صد دستگاه از منابع داخلی هستیم که اگر حمایت‌های دولت محقق شود این برنامه نیز عملیاتی خواهد شد.

چه مشکلاتی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و دولتی در صنعت حمل و نقل ریلی وجود دارد؟ چه راهکارهایی در

شرکت ریل ترابر سبا را معرفی کنید. اهداف و برنامه‌های شرکت متبوع خود را تشریح کنید؟

شرکت ریل ترابر سبا در سال ۱۳۸۸ با شماره ثبت ۳۵۶۴۷۱ در اداره ثبت شرکت‌های خدماتی تولیدی تهران به ثبت رسیده هدف شرکت ارائه خدمات حمل و نقل ریلی به جامعه هدف و آحاد مردم شریف ایران اسلامی بوده فعالیت این شرکت با خرید تعداد ۵۰ واگن مستعمل از شرکت رجا با عنوان نماینده قانونی راه آهن جمهوری اسلامی ایران با هزینه‌ای معادل بیست میلیارد تومان و طی دو سال واگن‌ها بازسازی و به چرخه فعالیت و ارائه خدمات برگشته است و در عمل از بهار سال ۱۳۹۰ عملیات جابجایی مسافران در مسیر تهران-مشهد و تهران-اهواز شروع شد. طی این مدت برای توسعه ناوگان موجود تعداد ۲۸ واگن از کشور کره جنوبی و تعداد ۳۷

می‌یابد.

مهمترین مشکلات حمل و نقل ریلی چه مواردی است؟ چه راهکارهایی پیشنهاد می‌کنید؟

افزایش تعداد کشته شدگان زخمی‌ها در حمل و نقل جاده‌ای ناشی از عدم توسعه یافتگی بخش ریلی کشور است، اگر بتوانیم با سیاست‌ها، تدابیر و اقدامات جدی مردم را به سمت استفاده از قطار به جای وسیله نقلیه شخصی و وسایل نقلیه عمومی جاده‌ای بکشانیم

خواهیم توانست به صورت جدی موجب کاهش حوادث جاده‌ای باشیم و هزینه‌های پنهان و آشکار ناشی از حوادث جاده‌ای می‌تواند بخش ریلی کشور را متحول کند، اگر به جای وسیله نقلیه بنزینی و دیزلی از قطار استفاده کنیم به جای هر هزار کیلومتر جابجایی یک نفر در جاده از ریل استفاده شود حدود ۲۲ لیتر گازوییل کمتر مصرف خواهد شد و در نتیجه آلاینده‌گی کمتر و در نهایت بیماری کمتر را به دنبال خواهد داشت اگر بتوانیم طول زمان

یک سفر ریلی را در هزار کیلومتر از ۱۴ ساعت به هفت ساعت کاهش دهیم منجر به صرفه جویی وقت مردم خواهد شد و در نتیجه وقت طلاست را معنی خواهیم کرد اگر بتوانیم میانگین سرعت بار را در شبانه روز از صد کیلومتر به هزار کیلومتر افزایش دهیم بزرگترین گره حمل و نقل را باز خواهیم کرد اگر بتوانیم حاشیه امنی برای سرمایه‌گذار داخلی و خارجی را فراهم کنیم شاید آرزوهای فوق دست یافتنی شود.

چه تحلیلی در رابطه با آیین نامه‌ها و دستورالعمل قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی دارید؟

قانونگذار قانون خوبی برای اصل ۴۴ و برای دسترسی به خطوط ریلی مصوب کرده است ولی دستورالعمل‌های اجرایی آن خوب تدوین نشده، بخش خصوصی رقیب دولت نیست بلکه باید از سوی دولت حمایت شود ولی متأسفانه دولت با واگذاری بخشی از فعالیت‌ها به بخش خصوصی به تعبیری خود را راحت کرده و بار سنگینی را از دوش خود برداشته و بر دوش بخش خصوصی گذاشته است. فرض کنید دولت دوهزار واگن مسافری و حدود ده هزار واگن باری را به بخش خصوصی واگذار کرده: در ابتدا وجه آن‌ها را گرفته و هزینه تعمیر و نگهداری را به بخش خصوصی واگذار کرده و ردیف بودجه دولتی را از سرفصل هزینه‌های دولتی برای حقوق و دستمزد از دولت حذف کرده و به شرکت‌ها واگذار کرده است. هزینه‌های نیروی کشش که در اختیار دولت باقیمانده برای هر ساعت کارکرد آن از محل درآمد شرکت‌ها نقدا برداشت می‌شود لذا در یک معامله که باید برای طرفین برد برد باشد به یکسر برد برای راه آهن تبدیل شده و زیان انباشته شرکت‌ها هر روز رو به فزونی دارد.

برخی مالکان واگن می‌گویند راه آهن در قرار دادهای تغییراتی ایجاد می‌کند که مورد تایید آن‌ها نیست، اما مالکان مجبور به امضا هستند چون در غیر این صورت دچار مشکلات و موانعی خواهند شد. در این خصوص چه تحلیلی دارید؟

راه آهن جمهوری اسلامی ایران به عنوان متولی حمل و نقل در صنعت ریلی کشور باید همه شرکت‌های بخش خصوصی، همه شرکت‌های تولید کننده و همه شرکت‌های وابسته صنایع ریلی را زیر چتر حمایت خود قرار دهد، خود را رقیب شرکت‌ها نداند، به همه قراردادهای و ابلاغیه‌ها پای بند بوده و هزینه‌های سنگین خود را از شرکت‌ها

جدول طرح‌های زیربنایی در بخش افزایش ظرفیت خطوط موجود

ردیف	عنوان طرح افزایش ظرفیت	حجم عملیات (کیلومتر)	منبع مورد نیاز (میلیارد ریال)
۱	دو خطه سازی	۳۰۶۹	۸۱۳۲۹
۲	تراک بندی	۴۶۱۳	۷۸۴۲
۳	برقی کردن	۲۸۰۴	۱۲۷۶۵۰
۴	بهسازی خطوط	۵۱۱۵	۱۳۳۸۳۰
۵	نوسازی	۳۰۷۳	
۶	احداث و اصلاح مسیر	۱۵۸	
۷	خرید و نصب سوزن با تراورس بتنی	۱۰۵۰	
۸	افزایش بار محوری از ۲۰ به ۲۵ تن	۱۰۴۵۳	
جمع			۳۵۰/۶۵۱

جدول ناوگان مورد نیاز برای تحقق اهداف ۱۴۰۰

سرمایه گذار.	نوع ناوگان	تعداد	منبع مورد نیاز (میلیارد ریال)	جمع	سهم
بخش خصوصی	لکومتیو باری	۶۱۸	۶۷۹۸۰	۲۰۰۲۲۰	۵۶ درصد
	واگن باری	۲۸۵۰۰	۸۵۵۰۰		
	واگن مسافری	۱۵۵۸	۴۶۷۴۰		
راه آهن	لکومتیو مانوری	۲۳۰	۱۴۹۵۰	۱۵۶۴۷۸	۴۴ درصد
	لکومتیو مسافری	۱۸۶	۲۰۴۶۰		
	قطار سریع السیر	۶۲۱	۵۷۷۶۸		
	قطار حومه ای	۶۵۰	۶۰۴۵۰		
	سازمان امداد و نجات سنگین	۱۵	۱۶۵۰		
	سازمان امداد و نجات سبک	۲۰	۱۲۰۰		
جمع		۳۲۳۹۸	۳۵۶۶۹۸	۳۵۶۶۹۸	۱۰۰ درصد

فدک نگاهی نو در صنعت ریلی کشور

نگرش هوشمند اقتصادی بر ایجاد کسب و کار قطار فدک به عنوان آخرین محصول گروه صنعتی ریل پرداز، تبلوری است از همه دانش انباشته شده در این گروه در ۱۵ سال گذشته، لذا نگاهی اجمالی به سابقه گروه می تواند در کشف دستاوردهای اقتصادی این طرح کمک بیشتری نماید.

گروه ریل پرداز پس از تأسیس اولین شرکت خود در اوایل دهه ۸۰، فعالیت خود را عمدتاً در حوزه ارائه خدمات فنی و مهندسی از طرح های بسیار کوچک (کمتر از ۱۰ میلیون تومان) در مجموعه ریلی کشور آغاز کرد. گذر از کارهای پیمانکاری خرد به کلان، انتقال از یک پیمانکار صرف به مالک و کارفرمای ناوگان ریلی به پشتوانه دانش فنی مدیران شرکت و پشتکار آنها در پیگیری اهداف بلندشان حاصل شد. اولین طرح منجر به تملک ناوگان در گروه در سال ۸۷ رقم خورده، در آن زمان با نوسازی ۵۰ دستگاه واگن مسافری مستعمل و تبدیل آن به واگن های لوکس مسافری تحت عنوان واگن های نگین توسط خود مجموعه و پس از آن بهره برداری از این واگن ها تجربه دانش همزمان ساخت و بهره برداری از ناوگان در این گروه به دست آمد. راه اندازی شرکت حمل و نقل باری ریلی در سال ۹۰ با خرید ۱۰۲۴ واگن باری لیه بلند مرحله بعدی توسعه این گروه است. نوسازی ناوگان این شرکت باری نیز به طور کامل داخل مجموعه انجام شد.

گام نهایی، تولید و بهره برداری از قطارهای فدک است. قطارهای فدک ۱۳۳ واگن با عالی ترین سطح امکانات فنی و رفاهی را به مجموعه ناوگان ریلی کشور خواهد افزود. در ادامه برخی شاخصه های اقتصادی طرح قطار فدک تشریح خواهد شد. نکته حائز اهمیت اینکه چون تمام مراحل ساخت، نوسازی و بهره برداری به طور کامل داخل گروه انجام می شود لذا تحلیل آثار اقتصادی نیز شامل دو بخش ساخت در کارخانه (شرکت ریل پرداز سیستم) و بهره برداری (شرکت ریل پرداز صنعت) خواهد شد.

- اشتغال آفرینی طرح
- روش میانبر و موثر انتقال فناوری و دستیابی به دانش فنی روز دنیا
- فعال کردن ظرفیت های خالی کشور
- صرفه جویی های اقتصادی قطار فدک
- جهش ظرفیت ناوگان مسافری ریلی درجه یک
- قطار فدک یک طرح هوشمندانه اقتصادی در مقیاس ملی است که آثار اقتصادی آن را می توان در موارد زیر جمع بندی نمود:
- ایجاد ۱۵۰۰ شغل مستقیم و چند برابر آن شغل غیرمستقیم در دوران رکود اقتصادی کشور
- کسب دانش فنی روز دنیا به روش میانبری و ارزان قیمت و تشکیل شبکه شرکای ۵۰ عضوی اروپایی
- استقرار جزیره های کیفیت در گروه ریل پرداز و انتشار امواج کیفیت به سایر فعالین اقتصادی صنعت ریلی به عنوان راهبرد اصلاح فضای کسب و کار
- استفاده از ظرفیت های خالی اقتصاد کشور به جای سرمایه گذاری های طولانی مدت و کم بازده سنگین
- صرفه جویی ارزی ۵۰ درصدی و ۶۵ میلیون یورویی در مرحله ساخت ناوگان
- صرفه جویی سوخت سالانه ۳۰ میلیون دلار در مرحله بهره برداری از ناوگان
- جهش حدود ۵۰ درصدی ظرفیت ناوگان مسافری درجه یک
- رونمایی از کلاس جدیدی از خدمات در حمل و نقل مسافری کشور

خواهد پذیرفت و شرط اساسی این کار این است که فضا و مکان های تعمیرات موجود به تناسب در اختیار شرکت ها قرار گیرد و بخش نظارت راه آهن برای تعمیرات صحیح و اصولی تقویت شود.

نقش نهادهای تنظیم مقررات در حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می کنید؟

تقویت نهادهای ناظر از سوی حاکمیت نظام و دولت یک ضرورت و الزام است باید کارها به صورت دقیق تحلیل شود هزینه ها به درستی احصاء شود و برای بخش خصوصی یک حاشیه سود حداقلی قایل شوند. برای تحقق این امر افزایش نرخ بلیت قطار موجب کاهش ضریب اشغال خواهد شد برای جذب حداکثری مسافران برای سفری ایمن و مطمئن باید دولت از محل آزاد سازی حامل های انرژی از بخش هایی از حقوق خود بگذرد که موجب افزایش نرخ بلیت و در نهایت عدم توانایی مردم برای استفاده از قطار نشود. و همان طور که تا پایان سال ۱۳۹۲ برای جابجایی مسافر دولت بخشی از هزینه ها را به صورت نقدی پرداخت می کرده در حال حاضر نیز باید برای جابجایی هر مسافر توسط هر شرکت، دولت بخشی از هزینه ها را تحت عنوان یارانه جبران کند.

در پایان :

با ادغام وزارت راه و ترابری با مسکن و شهرسازی موضوع ریل معلوم نیست در کجای اولویت ها قرار گرفته و رتبه چندم را به خود اختصاص داده است در خیلی از کشورها راه آهن و قطار شهری و حمل و نقل ریلی یک وزارتخانه مستقل دارند امروز احساس می شود برای حفظ اهمیت این موضوع باید راه آهن از دل وزارت راه و شهرسازی خارج و حداقل برای مدت ۲۰ سال به یک وزارتخانه مستقل پیگیر و محوری نیاز است که بتواند موضوع توسعه ریلی کشور را در شان مردم و کشور ایران و با رویکرد اقتصادی و اتصال به سایر کشورها و خروج از بحران حمل و نقل بار و مسافر ایجاد کند.

راه آهن جمهوری اسلامی ایران به عنوان متولی حمل و نقل در صنعت ریلی کشور باید همه شرکت های بخش خصوصی، همه شرکت های تولید کننده و همه شرکت های وابسته صنایع ریلی را زیر چتر حمایت خود قرار دهد.



نخواهد تامین کند و منابع خود را از ردیف های دولتی تامین کند تا توسعه محقق شود و سرمایه گذار فراری نباشد.

برای کاهش تعمیرات ویژه، اساسی و جاری چه پیشنهادهایی دارید و چگونه می توان تعمیرات ویژه را کاهش داد؟

کار تعمیرات واگن مثل خودرو نیست که به هر جایی بخواهیم ببریم و تعمیرات انجام دهیم بلکه باید در سایت های تعمیراتی راه آهن این اتفاق بیافتد امروز در سطح کشور یازده شرکت مسافری داریم که باید تعمیرات آن ها در مراکز دیپوی تعمیراتی راه آهن انجام شود. که بعد از واگذاری شرکت رجا به تامین اجتماعی کماکان موضوع تعمیرات توسط این شرکت برای سایر شرکت ها ادامه دارد که این امر هزینه های سنگینی را به شرکت ها تحمیل کرده و هر قیمتی که اعلام شود باید توسط مالکان پرداخت شود، همچنین باید هزینه های سربار هزینه های بالاسری و هزینه های سنگین یک شرکت را سایر شرکت ها بپردازند راهکار اصلی این موضوع این است که هر چند شرکت با هم یک کنسرسیوم تشکیل دهند و تعمیرات خودشان را به عهده بگیرند که در نهایت به کاهش هزینه ها منجر خواهد و تعمیرات بهتر و با کیفیت تر انجام



چالش‌های تعمیرات کارگزاران حمل و نقل ریلی در گفت و گو با مدیرعامل رجا

عزم دولت متناسب با توانش نیست

انتخاب نکرده است. ممکن است فکر کنیم که این‌جا تقسیم اختیار و مسئولیت به درستی صورت نگرفته است. اختیار با راه‌آهن است و مسئولیت با شرکت مالک! موضوع چهارم مشکلات پیمانکاران است؛ پیمانکار طبق قراردادی که با راه‌آهن دارند باید تعمیرات را انجام دهند. چه مالک پول را پرداخت کرده باشد یا نکرده باشد. چون اگر تعمیرات به موقع صورت نگیرد شبکه دچار اختلال می‌شود و قطارها متوقف می‌شوند. در چنین شرایطی شرکت‌های مالک که وضعیت مالی مناسبی ندارند از پرداخت به موقع پول پرهیز می‌کنند پس شرکت‌های پیمانکار وضعیت مالی مناسبی نخواهند داشت و این موضوع مشکلی جدی در حوزه ریلی است. چاره جویی جدی برای حل این مشکل انجام نگرفته است. یعنی رابطه بین پیمانکار و شرکت مالک از آن طرف که مالک پیمانکار را انتخاب نکرده است و مجبور بوده که قرار داد ببندد؛ قطعاً قرار داد پذیرفته شده و مطلوبی نیست و از طرف دیگر چون شرکت پیمانکار نمی‌تواند فشار جدی به مالک برای دریافت مبلغ وارد کند. شرکت مالک هزینه‌ها را به موقع پرداخت نمی‌کند و در دراز مدت ایجاد مشکل می‌کند.

فکر می‌کنید در گذشته که تعمیرات توسط راه‌آهن صورت می‌گرفت شرایط بهتری برقرار بود؟ آیا از نظر کیفیت در خدمات آرایه شده تغییری احساس می‌شود؟

بالاخره راه‌آهن قدرت این را داشت که اگر لازم بود پول را بگیرد، با این که راه‌آهن توان بالایی در فشار آوردن به شرکت‌های مالک داشت؛ بازهم پول را با مشکل دریافت می‌کرد. راه‌آهن برایش خیلی مهم نبود پول را بگیرد، چون حق دسترسی که دریافت می‌کرد برایش بسیار مهم‌تر از درآمد ناشی از تعمیرات بود.

باید تعمیرات سالیانه با دقت صورت بگیرد و بازدیدهای قبل از حرکت و سرویس‌های قبل از حرکت به خوبی انجام شود. این بخشی از صحبت‌های سید حسن موسوی نژاد مدیرعامل شرکت رجا است. هزینه‌های بالای تعمیرات و مشکلاتی که برای بخش خصوصی ایجاد می‌کند بهانه‌ای بود تا با وی به گفت و گو بنشینیم که در ادامه می‌خوانید.

تعمیرات ویژه ارتباط زیادی به تعمیرات اساسی و برنامه‌ای دارد. اگر تعمیرات به موقع و درست انجام بگیرند؛ نیاز به تعمیرات ویژه کمتر پیش می‌آید. تعمیرات ویژه بسیار پرهزینه است و در زمان و مکان نامناسب صورت می‌گیرد که با هزینه بالا و دقت و امکانات کمتری صورت می‌گیرد. برای این که تعمیرات ویژه به حداقل کاهش یابد

که تعمیرات در مسیر و از نوع تعمیرات ویژه باشد. بالاخره نماینده راه‌آهن می‌تواند این کار را انجام دهد. اما بحث سوم موضوع اختیار و مسئولیت‌ها است؛ پیمانکار را راه‌آهن مشخص می‌کند و شرکت مالک برای تعمیرات باید با آن‌ها قرار داد ببندد اما مسئولیت تعمیرات به عهده مالکی است که پیمانکار را

نکته دوم نظارت بر مبلغ این تعرفه است؛ کسی که کار را انجام می‌دهد آیا دقیقاً کارهایی را که انجام داده، نوشته یا مواردی به آن اضافه کرده است. این موضوع نیازمند نظارت دقیق نماینده شرکت مالک واگن است تا بتوان مطمئن بود که کار به درستی انجام شده است اما این کار سخت است به خصوص زمانی

در بحث واگذاری تعمیرات ویژه به پیمانکاران در طول مسیر باید به چند نکته توجه داشت. یکی از موارد؛ تعیین میزان تعرفه است که ساده‌ترین کار ممکن است که می‌توان انجام داد که با کار کارشناسی، دفترچه فهرست خدمات انجام کار تهیه کرد و مبالغ عادلانه‌ای در آن در نظر گرفت.



هرچقدر فاصله زمانی تعمیرات ویژه کوتاه‌تر باشد میزان تعمیرات کاهش خواهد یافت اما هزینه‌ها بالا می‌رود.

راه‌آهن مطالعاتش را منتشر نکرده است. واحد سیر واگن‌ها سال نیست بلکه کیلومتر است. برخی واگن‌ها در سال خیلی سیر دارند و برخی بسیار کم. اگر سال به عنوان تنها پارامتر تعمیرات اساسی در نظر گرفته شود زیاد درست نیست بلکه باید سال و کیلومتر با هم باشد. گرچه برخی آسیب‌ها ممکن است حتی بدون جابه‌جایی واگن پیش بیاید. در واقع اگر بخواهیم ترکیب مناسبی از زمان تعمیرات اساسی داشته باشیم، به نظرم باید سال و کیلومتر، هر دو موثر باشند.

مجاز سیر در قطار باری به اسم جواز ترمز شناخته می‌شود، یعنی آزمونی که در ابتدای حرکت انجام می‌دهند که آیا قطار ترمز کافی را در هنگام حرکت دارد یا خیر. ممکن است در یک قطار باری تعدادی از ترمزها کار نکنند و قطار سیری ایمن داشته باشد. چون سامانه‌های ترمز مستقل از هم هستند. به نظر می‌رسد جواز ترمز جزو عملیات حاکمیتی است یعنی راه‌آهن می‌خواهد قبل از حرکت آزمونی صورت بگیرد. گرفتن این مبلغ از مالک به نظر من نباید صورت بگیرد.

شرکت متبوع شما تا سال ۱۴۰۰ قصد دارد چه تعداد واگن مسافری به شبکه اضافه کند؟ خرید هزار دستگاه واگن جدید را در دستور کار داریم. کل تولید سی ساله صنعت واگن در کشور کمی بیش از ۴۰۰ دستگاه است. حتما هر شرکتی که واگن می‌خرد، بخشی از آن را از داخل می‌خرد. متأسفانه وضعیت کارخانجات تولید واگن بدتر از صنعت حمل و نقل ریلی است. برخی حتی هیات مدیره شان به ثبت نرسیده است. یعنی هیات مدیره صاحب امضا نیستند. پس

یکی از مشکلات اساسی

زیرساخت است.

زیرساخت به معنی این

که مکان‌های مناسب برای

تعمیر و نگهداری در مبداء و

مقصد قطارها وجود ندارد

و معمولاً با تجهیزات کافی

تجهیز نشده‌اند و امکانات

مناسب بانایز تامین و

نگهداری نیست.



به نظر می‌رسد تعداد واحدهای تعمیراتی برای واگن‌ها کم است و توان پاسخگویی نیاز مالکان را ندارند. شرایط را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ اطلاعات خیلی دقیقی در این خصوص ندارم اما گزارش جدی برای توقف واگن‌ها نداریم مگر واگن‌های خاص برای قطعات خاص اما این موضوع عمومیت ندارد.

کاهش مدت زمان تعمیرات اساسی از چهار سال به سه سال را چقدر کارشناسی می‌دانید؟ آیا این کار کارشناسی بوده است؟ مسئولان راه‌آهن عقیده دارند بعد از سه سال میزان تعمیرات جاری افزایش می‌یافت، به همین دلیل تصمیم به کاهش مدت زمان تعمیرات از چهار سال به سه سال گرفتند. گزارش کارشناسی و مطالعات اقتصادی این کار را ندیدم. حتما هزینه‌ها افزایش می‌یابد. در کوتاه مدت هزینه‌ها افزایش می‌یابد اما در بلند مدت مشخص نیست چه تاثیری خواهد داشت که نیازمند مطالعات جدی در این خصوص است.

جاری شامل چه موارد است؟ یکی از مشکلات اساسی زیرساخت است. زیرساخت به معنی این که مکان‌های مناسب برای تعمیر و نگهداری در مبداء و مقصد قطارها وجود ندارد و معمولاً با تجهیزات کافی تجهیز نشده‌اند و امکانات متناسب با نیاز تامین و نگهداری نیست. نکته دوم مربوط به عمر بالای واگن‌ها است که نیاز به تعمیرات جاری را افزایش داده و باعث شده بخشی از قطارها که استفاده بیشتری از آن‌ها می‌شود زمان کمتری برای تعمیرات داشته باشند که کیفیت تعمیرات جاری را پایین آورده است. نکته سوم عدم تامین قطعات مناسب است که به خاطر شرایط مالی و یا تحریم خیلی از زمان‌ها از قطعات مناسب استفاده نمی‌شد که سطح تعمیرات را کاهش می‌دهد.

ممکن است گاهی به علت عدم ورود قطعه مناسب، چه به لحاظ مقررات ساخت داخلی، مسایل مالی و یا هر علتی دیگر قطعه وارد نشود و راه‌آهن مجبور است به بهترین قطعه موجود اکتفا کند.

پس ممکن است از قطعه غیر استاندارد هم استفاده شود؟

یک مجموعه استانداردها داریم که جهانی است که یو.ای.سی.ایه کرده است و یک مجموعه هم استانداردهای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، اگر در رابطه با استاندارد صحبت می‌کنیم بیشتر منظور استانداردهای یو.ای.سی.ایه است. اجرای استاندارد باید امکان پذیر باشد. به هر علتی ممکن است تهیه قطعه دچار مشکل شود و مجبور شویم حداقل‌ها را بپذیریم و اگر شرایط بهتر باشد می‌توانیم بالاتر از استانداردها را در نظر گرفت. به عنوان مثال تحریم و مشکلات اقتصادی موجب می‌شود قطعات اصلی به سختی تهیه شوند و شرکت‌ها توان پرداخت هزینه بالای آن را نداشته باشند.

از نظر کیفیتی تغییر خاصی به وجود نیامده و نیاز به گذشت زمان است تا در رابطه با کیفیت اظهار نظر کنیم.

راه‌آهن از شرکت‌های پیمانکار مبلغی به عنوان اجاره دریافت می‌کند. نگاه اقتصادی راه‌آهن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اینجا تداخلی در نحوه تصمیم‌گیری راه‌آهن وجود دارد. اگر به فکر این هستیم که حمل و نقل ریلی در دید کلان توسعه یابد؛ باید با قیمت مطلوبی خدمات ارائه کرد. راه‌آهن در سیاست‌های کلان یارانه در نظر می‌گیرد. برای بخش باری قیمت را دو سال است ثابت نگه داشته و حتی تخفیف می‌دهد. در زمینه تعمیر مبالغی که راه‌آهن دریافت می‌کند قابل توجه نیست و اگر راه‌آهن واگذاری مکان برای تعمیر و نگهداری را رایگان در نظر بگیرد زمینه بهتری برای رشد حمل و نقل ریلی فراهم می‌شود. برای تعمیر و نگهداری اگر راه‌آهن با هزینه کمتری زمین‌ها را واگذار می‌کرد؛ حتماً تعمیر و نگهداری ارزان‌تر می‌شد و پیمانکاران علاقه بیشتری برای ورود به بخش فنی می‌داشتند.

برای کاهش میزان تعمیرات ویژه چه پیشنهادهایی دارید؟

تعمیرات ویژه ارتباط زیادی به تعمیرات اساسی و برنامه‌ای دارد. اگر تعمیرات به موقع و درست انجام بگیرند؛ نیاز به تعمیرات ویژه کمتر پیش می‌آید. تعمیرات ویژه بسیار پرهزینه است و در زمان و مکان نامناسب صورت می‌گیرد که با هزینه بالا و دقت و امکانات کمتری صورت می‌گیرد. برای این که تعمیرات ویژه به حداقل کاهش یابد باید تعمیرات سالیانه با دقت صورت بگیرد و بازدیدهای قبل از حرکت و سرویس‌های قبل از حرکت به خوبی انجام شود.

به نظر شما مشکلات تعمیرات

نمی‌توان با آن‌ها آن قرارداد بزرگ و بلند مدت بست.

اخیرا یکی از شرکت‌ها قرار داد ساخت صد دستگاه واگن مسافری را منعقد کرده است. به نظر شما آیا این گونه قراردادها طی ۱۸ ماه عملیاتی می‌شود؟

سال گذشته قراردادی با واگن پارس بستیم اما نتوانستند قرار داد را عملیاتی کنند. سابقه تولید کشور نشان می‌دهد که مشکل صنعت واگن سازی فقط بودجه نیست،

تصمیم در خرید واگن ندارند. به نظر من تسهیلاتی که راه‌آهن می‌دهد وام با بهره ناچیز یا صفر باشد مناسب‌تر است. در سازمان بنادر این گونه اقدامات صورت گرفته است. نکته دوم کاهش هزینه‌های دیگر از جمله هزینه ایستگاهی و هزینه لکوموتیو است تا طرح اقتصادی شود. به نظر می‌رسد پیشنهادهای راه‌آهن موجب استقبال بخش خصوصی واقعی برای خرید واگن نو نمی‌شود. شرکت‌هایی که استقبال کرده‌اند بخش خصوصی واقعی نیستند، بلکه کسانی هستند

کند که از جمله آن می‌توان به کمک مستقیم نقدی اشاره کرد. به علت نبود ثبات در قوانین و مقررات در کشور و زمان طولانی برگشت سرمایه در حمل و نقل ریلی، اطمینان سازی مشکل است. در تاریخ حمل و نقل ریلی کشور، شرایطی این قدر مساعد وجود نداشته که عزم دولت برای حمایت از بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری در آن اینقدر جدی باشد اما این عزم توانایی‌هایی متناسب با آن ندارد. باید وضعیت مالی دولت بهتر شود تا بهتر بتواند



مشکلات دیگر هم هست که باید رفع شود.

که پول را از جیب خود پرداخت نمی‌کنند.

در رابطه با تسهیلاتی که راه‌آهن به مالکان واگن مسافری ارائه می‌کند توضیح بفرمایید؟ فکر می‌کنید ارائه تسهیلات چگونه باشد بهتر است؟

برای واگن‌های مسافری از طریق بند ق بعد از سیر واگن بر اساس نفر کیلومتر مسافر حمل شده تسهیلات پرداخت می‌شود که طی پنج سال حدود یک میلیارد تومان است. این تسهیلات تقریبا کمک زیادی به

به نظر شما چگونه می‌توان تعامل بین بخش خصوصی و راه‌آهن را افزایش داد؟ چگونه می‌توانند به یکدیگر اطمینان بیشتری داشته باشند؟

امیدی در ابتدای کار دولت و حضور مدیران جدید به وجود آمد که تمامی این امید واقعی نبود؛ بخشی از آن مربوط به فضای روانی حضور این دوستان بود. اما در فضای واقعی راه‌آهن نتوانست به قول‌هایش عمل

به وعده‌هایشان عمل کنند. چون راه‌آهن هم طرف قرار داد است هم تفسیر کننده قرارداد بنابر این قراردادها معتبر نیست، کماکان برخی از قراردادها با فشار اجرایی نشده است. به نظر می‌رسد دستگاه تنظیم مقررات یا دستگاهی داور نیاز است تا تنظیم مقررات بین بخش خصوصی و راه‌آهن انجام دهد.

بنظر شما آیا لازم است در آیین‌نامه‌های راه‌آهن به مسایل جزئی هم بپردازند؟ ساختار راه‌آهن دولتی است و

مناسب با ساختار بخش خصوصی نیست. مسئولان ریلی اعتقاد دارند راه‌آهن ایران نسبت به راه‌آهن‌های دنیا نیرو کمتر دارد و آمارهایی ارایه کردند؛ اما آن راه‌آهن‌ها دولتی هستند. اگر قرار است راه‌آهن خصوصی داشته باشیم. ساختار و محتوی باید متناسب آن باشد، بسیاری از کسانی که در راه‌آهن تصمیم می‌گیرند افرادی هستند که در واقع متصدی‌های راه‌آهن دولتی بودند و هنوز علاقه دارند در جزئیات دخالت کنند. ساختار بخش خصوصی باید اختیارات را واگذار کند و انتظار داشته باشد با ابتکار و رقابت در بخش خصوصی و برندسازی شرکت‌ها ارتقاء سطح خدمات داشته باشند. اما مداخله در جزئیات و یکسان سازی خدمات موجب نابودی برندسازی و رقابت می‌شود و آفت بخش خصوصی است. اگر بخش خصوصی شخصیت مستقل نداشته باشد، رغبتی هم در رابطه با توسعه و خدمات بهتر ندارد. الان واسطه‌ای با نام راه‌آهن وجود دارد که هم مشتریان از راه‌آهن مطالبه حمل و نقل دارند و بخش خصوصی این خدمات را ارائه می‌کند و انتظار بهبود کیفیت مشکل است.

صحبت آخر...

مختصات سرزمین ما بهترین انتخاب برای بخش حمل و نقل ریلی-باری و مسافری- است اما زیرساخت‌های آن متناسب نیست. بیشترین منفعت را در اقتصاد ملی دولت و بعد مردم و در نهایت بنگاه اقتصادی هستند که از این بخش می‌برند. توجه هم باید به این گونه باشد. یعنی اول دولت باید حمایت کند. دوم مردم باید اعتماد کنند و سوم اقتصاد بخش خصوصی باید در این زمینه سرمایه‌گذاری کند. ثبات قوانین، عدم مداخله بیش از حد دولت و در واقع حمایت مالی از سرمایه‌گذاری باعث رشد خوبی خواهد شد. کشور هیچ راهی جز حمل و نقل ریلی برای آینده بهتر ندارد.



نشست خبری
مدیرعامل راه آهن در
پنجمین نمایشگاه راه
و شهرسازی

۲۵ میلیارد دلار سرمایه مورد نیاز شبکه راه آهن

است و برای تکمیل این مسیر به ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه نیاز داریم. برقی کردن مسیر تهران - مشهد اولویت بعدی راه آهن است که نیاز به اعتبار ۲ میلیارد دلاری دارد و راه آهن به دنبال جذب سرمایه گذاری خارجی و فاینانس برای اجرای این طرح است.

شرکت های ریلی خواستار افزایش قیمت بلیت هستند

وی درباره آزادسازی نرخ بلیت قطار معتقد است که طبق قانون راه آهن نمی تواند نرخ بلیت قطارها را معین کند و قیمت گذاری با درخواست شرکت های خصوصی و فقط با تایید اعضای هیات مدیره راه آهن اجرایی می شود.

اغلب شرکت های مسافری در بیشتر ماه های سال برای بازاریابی، تخفیف های مختلفی ارائه می دهند و در هشت ماه از سال بسته های مختلف تخفیفی برای مردم در نظر می گیرند. در مقابل، این پیشنهاد از سوی شرکت های مسافری به هیات مدیره راه آهن ارائه شده است که این شرکت ها در برابر تخفیف های هشت ماه کم سفر سال، افزایش قیمت در ایام پرسفر سال داشته باشند؛ این موضوع مدام در هیات مدیره راه آهن در حال بررسی است.

سرمایه گذاران عموماً علاقه مندند درحوزه سرمایه گذاری مستقیم ورودی نداشته باشند و بیشتر متمایل به فاینانس هستند. در سرمایه گذاری مستقیم ریسک بر عهده خود سرمایه گذار است. ولی در حوزه فاینانس عملاً وامی با سود و با تضمین دولت ایران به راه آهن اعطا می شود که در ادامه اصل پول و سود آن به صورت اقساط پس گرفته می شود. آن چه امروز سرمایه گذاران خارجی در حوزه ریلی به دنبال آن هستند، همین مساله است.

مجموعه طرح های پیشنهادی برای دریافت فاینانس و سرمایه گذاری خارجی در راه آهن ۲۵ میلیارد دلار است که البته مجلس نیز در این زمینه برای دولت محدودیت هایی وضع کرده؛ به طوری که سقف دریافت وام های خارجی در قانون ۳۵ میلیارد دلار تعیین شده است.

اولویت اصلی راه آهن برای سرمایه گذاری خارجی، تکمیل مسیر رشت - آستارا است که با تکمیل این پروژه کریدور شمال جنوب به سمت اروپا رانندازی و پیش بینی می شود سالانه ده میلیون تن بار ترانزیتی در این مسیر جابه جا شود. این مسیر برای کشور راهبردی

اختصاص یابد.

دولت هنوز نتوانسته این قانون را اجرایی کند و درآمدهای دریافتی از محل صرفه جویی در سوخت به پرداخت یارانه های نقدی تخصیص می یابد و در نتیجه این محل همواره با کسری نیز مواجه هست. به همین دلیل دولت نمی تواند این قانون را اجرایی کند.

قانون برای پرداخت حق ۲۰ درصدی راه آهن و راهداری، الزامی برای افزایش قیمت نگذاشته است و شرکت ملی نفت می تواند از محل درآمدی فعلی خود این سهم را پرداخت کند ولی به دلیل کسری بودجه ناچار به افزایش قیمت گازوییل است.

معاون اول رئیس جمهور درخواست وزیر راه و شهرسازی را به سازمان مدیریت و برنامه ریزی و وزارت امور اقتصادی و دارایی ارجاع داده تا تصمیم گیری و جمع بندی هایی در این زمینه اتخاذ شود که این سهم راه آهن و راهداری به چه صورت پرداخت شود. پورسیداقایی درباره حضور سرمایه گذاران خارجی در کشور با اشاره به مذاکرات شرکت راه آهن با مقامات عالیله ده کشور برای سرمایه گذاری در ایران، گفت:

راه آهن جمهوری اسلامی ایران همچنان در تکاپوی افزایش ۲۰ درصدی قیمت گازوییل و دریافت سهم خود از این مابه التفاوت است تا بتواند بخشی از سرمایه های مورد نیاز خود را تامین کند. با این وجود اجرایی نشدن قانون افزایش سوخت گازوییل مورد انتقاد محسن پورسیداقایی مدیرعامل این شرکت بوده است. به گفته او وزیر راه و شهرسازی با ارسال نامه به معاون اول رئیس جمهور در خصوص افزایش قیمت سوخت تاکید دارد که این تصمیم منحصر به وزارت نفت و شرکت ملی نفت ایران نیست بلکه تصمیمی اجتماعی و جمعی است که باید آثار آن بررسی و در دولت تصمیم گیری شود.

مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران درباره افزایش ۲۰ درصدی قیمت گازوییل و اختصاص این درآمد به شرکت راه آهن و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای گفت که این پیشنهاد از طرف راه آهن نبوده و طبق ماده ۷۰ قانون «الحاق موادی به قانون تنظیم بخشی از مقررات دولت» نرخ گازوییل هر ساله باید ۲۰ درصد افزایش پیدا کند و نیمی از این درآمد نیز به راه آهن و بخشی دیگر به سازمان راهداری برای نگهداری جاده ها

با این سازوکار، کارکنان و سطح دانش نمی‌توان احداث قطارهای پرسرعت را عملیاتی کرد

وی با تأکید بر این‌که قطارهای پرسرعت از ایمن‌ترین وسایل حمل و نقلی به شمار می‌آید، درباره چگونگی تأمین امنیت این قطارها توضیح داد: برای قطارهای پرسرعت سازوکار مجزایی اعم از نوع علائم، ارتباطات و سوزن‌بندی در مقایسه با قطارهای فعلی استفاده می‌شود حتی اطراف مسیر خطوط با دیواره‌هایی بسته می‌شود. برای مثال ژاپن و فرانسه بیش از ۶۰ سال است که از قطارهای پرسرعت استفاده می‌کنند و هیچ حادثه‌ای در آن کشورها رخ نداده است حفاظت از خطوط قطارهای پرسرعت باید به گونه‌ای باشد که حتی یک حیوان هم امکان ورود به حریم خط را نداشته باشد. معاون وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر اینکه به دنبال تأسیس

محسن پورسید آقایی با بیان این‌که خطوط ریلی کشور ۲۵ هزار میلیارد تومان ارزش دارد گفت که ۷۰ درصد لکوموتیوها در اختیار راه‌آهن است که حدود یک میلیارد دلار ارزش دارند. به گزارش روابط عمومی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به نقل از پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، محسن پورسید آقایی با بیان این‌که برای راه‌اندازی قطارهای پرسرعت نیاز به ایجاد یک سامانه جداگانه است، گفت که قصد داریم برای راه‌اندازی قطارهای پرسرعت و قطارهای حومه‌ای دو شرکت جداگانه ایجاد کنیم چراکه با همین سازوکار، کارکنان، سطح دانش و شرایط فعلی نمی‌توان به بحث قطارهای پرسرعت ورود پیدا کرد.



نمی‌توان به همین شکل
تعویض خطوط را به عقب
انداخت و اگر این مشکل
به شکل ریشه‌ای حل
نشود روزی می‌رسد که کل
خطوط کشور فرسوده شده
است و باید با سرمایه‌گذاری
عظیمی این خطوط را
تعویض کرد.



این‌که مسیر کرمان نیز نزدیک ۵۰ سال است که تعویض خط نشده است و در اولویت بعدی قرار دارد، افزود: همچنین خط اراک به سمت اندیمشک در حال تعویض است که عملیات اجرایی ۵ بلاک این مسیر تا امروز صورت گرفته و زیرسازی و ریل جدید در بهار سال آینده تا اندیمشک به پایان می‌رسد و در واقع با این اقدام کل خطوط سال ۱۳۳۵ از رده خارج می‌شود.

وقتی نتوانیم خطوط را با استاندارد روز دنیا تعویض کنیم ناچار به کاهش سرعت قطارها برای حفظ و ارتقای ایمنی هستیم، در مسیر کرمان در برخی بلاک‌ها که خطوط قدیمی هستند سرعت قطار ۶۰ کیلومتر در ساعت است؛ در صورتی که اگر ریل و خطوط جدید شود سرعت قطار می‌تواند به ۱۶۰ کیلومتر در ساعت برسد و به تعبیری در مسیرهای مستقیم می‌توان با تعویض خط و ریل سرعت را از ۶۰ به ۱۶۰ افزایش داد. علاوه بر این در خطوط قدیمی تعداد بازدیدها از خط بیشتر و همین امر موجب می‌شود که ترافیک کمتری بر روی ریل برود چرا که در هنگام بازدید خط مسدود می‌شود، بنابراین بهره‌وری کاهش پیدا می‌کند.

سال کل خط تعویض شود ولی به دلیل این‌که این امکان در کشور وجود ندارد خطوط ریلی معمولاً بعد از ۵۰ سال تعویض می‌شود و کار تعویض این خطوط نیز در همین دولت یازدهم کلید خورده است.

یکی دیگر از استانداردهای جهانی این است که هر ده سال یکبار ریل خط عوض شود که به دلیل کمبودها در کشور این اقدام نیز ظرف ۱۵ تا ۱۷ سال انجام می‌شود به همین دلایل از برنامه‌های اصولی بازسازی خطوط عقب هستیم.

عقب ماندگی‌ها در رسیدگی به خطوط باعث افزایش هزینه‌های جاری می‌شود که مجبوریم برای حفظ شرایط ایمن در طول خطوط، بازدیدها و کنترل‌های بیشتری صورت دهیم تا ایمنی قطارهای در حال سیر حفظ شود و راه‌آهن هیچ‌گاه به دلیل کمبود بودجه ایمنی را رها نکرده است.

نمی‌توان به همین شکل تعویض خطوط را به عقب انداخت و اگر این مشکل به شکل ریشه‌ای حل نشود روزی می‌رسد که کل خطوط کشور فرسوده شده است و باید با سرمایه‌گذاری عظیمی این خطوط را تعویض کرد.

این موضوع در دولت هم طرح شده است و خوشبختانه در دو سال اخیر دولت بودجه‌های خوبی به راه‌آهن اختصاص داده و با همین بودجه‌ها عملیات بازسازی خطوط در جنوب و شمال کشور آغاز شده است به طور مثال خط سراسری اولیه راه‌آهن که سال ۱۳۱۷ افتتاح شده بود هنوز ۶۰ کیلومتر آن در شمال کشور استفاده می‌شود که بالاخره در دوره اخیر تعویض شد یا در جنوب کشور برخی خطوط از سال ۱۳۳۵ تعویض نشده بود و امسال کار تعویض خط را آغاز کردیم.

کل خطوط سال ۱۳۳۵
در بهار ۹۵ از رده خارج
می‌شود

مدیرعامل شرکت راه‌آهن با بیان

فاصله بودجه‌های نگهداری خطوط با استانداردهای جهانی

اگر ۵ درصد رقم ۲۵ هزار میلیارد تومان (ارزش ریالی خطوط ریلی) را صرف نگهداری خطوط راه‌آهن کنیم رقمی معادل ۱۲۵۰ میلیارد تومان می‌شود در صورتی که بودجه‌های خاص نگهداری راه‌آهن کمتر ۵۰۰ میلیارد تومان است و همین کمبود اعتبار باعث می‌شود ما در بحث نگهداری با استانداردهای بین‌المللی فاصله داشته باشیم.

خطوط ریلی ایران ۵۰ سال یکبار تعویض می‌شود

پورسیدآقایی تاکید کرد: البته در حال حاضر خطوط کشور ایمن است ولی اگر بخواهیم با استانداردهای روز جهانی پیش برویم باید هر ۳۰

شرکت و آموزش کارکنان برای قطارهای پرسرعت هستیم، گفت که در قانون برنامه ششم توسعه ماده‌ای پیشنهاد شده است که بر این اساس هم قطارهای پرسرعت و قطارهای حومه‌ای دارای شرکت‌های مجزا باشند چراکه تیپ بهره‌برداری از این قطارها با هم متفاوت است و تاسیس شرکت‌های مجزا برای این قطارها یک نیاز به شمار می‌آید.

خطوط ریلی کشور ۲۵ هزار میلیارد تومان ارزش دارد

طول خطوط اصلی راه‌آهن حدود ۱۰ هزار و ۴۵۰ کیلومتر و ارزش آن حدود ۲۵ هزار میلیارد تومان است ولی ارزش جایگزینی این خطوط بین ۳۵ تا ۴۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود.





اشتباه دولت قبل

پورسیداقایی با تاکید بر این که هیچ خط جدیدی به اندازه خطوط موجود اهمیت ندارد و پرتراфик نیست، یادآور شد: در حال حاضر از ۳۲ پروژه‌ای که در حال اجرا است، هفت تا هشت طرح آن برای ۱۷ تا ۱۸ سال پیش و بخش اعظم دیگر در دولت قبلی کلنگ خورد که اثربخشی و تاثیرگذاری خطوط قبلی را ندارد و قطعاً این خطوط به گونه‌ای نیست که بازگشت سرمایه را به دنبال داشته باشد.

پورسیداقایی در پاسخ به این سوال که اگر بودجه‌ای به راه‌آهن تعلق گیرد، اولویت راه‌آهن بازسازی خطوط است یا توسعه محورها به پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی گفت: اگر بودجه‌ای به راه‌آهن تعلق گیرد تمام آن صرف بهبود شبکه موجود می‌شود نه ساخت شبکه جدید؛ اشتباهی که در دولت گذشته صورت می‌گرفت همین مسئله بود که با وجود اختصاص بودجه‌های قابل توجه این حجم بودجه‌ها صرف کلنگ‌زنی طرح‌های جدید می‌شد اما بعد بودجه‌های قطره‌چکانی به پروژه‌های در حال اجرا اختصاص پیدا می‌کرد بنابراین پول و اعتبار برای راه‌آهن اختصاص پیدا می‌کرد ولی هیچ طرحی به بهره‌برداری نرسید و شبکه موجود هم روز به روز در حال فرسوده شدن است.

وی با تاکید بر این که همه تلاش این است که خطوط موجود بهبود پیدا کند، افزود: مسیر تهران-مشهد که پرترددترین خط ریلی کشور است با بودجه کمتر از صد میلیارد تومان مجهز به سامانه ATC و تراک میانی شد که ظرفیت آن به بیش از دو برابر افزایش یافت؛ در حالی که اگر می‌خواستیم یک خط جدید از تهران تا مشهد راه‌اندازی کنیم باید ۶ هزار میلیارد تومان صرف این پروژه می‌کردیم.

پورسیداقایی با یادآوری این که مسیرهای پرتردد بسیاری در شرق

کشور موجود است که در حال دو خطه کردن آن‌ها هستیم، گفت: برای مثال مسیر راه‌آهن اردکان - چادرم‌لو نزدیک ۲۵۰ کیلومتر است که با دو خطه شدن این مسیر ظرفیت حمل ده میلیون تن بار در سال به شبکه فعلی اضافه می‌شود.

اعتبارات در دولت گذشته صرف طرح‌های غیراقتصادی شد

مدیرعامل شرکت راه‌آهن ادامه داد: مجموع ظرفیت حمل بار تمام ۳۲ طرحی که در گذشته کلید خورد به ده میلیون تن بار نمی‌رسد و اگر بودجه به این مسیرهای جدید اختصاص پیدا کند اصلاً توجیه اقتصادی ندارد؛ البته ساخت خطوط جدید بسیار مناسب است ولی در خطوط جدید باید اولویت به مناطقی داده شود که بازگشت سرمایه و بازده اقتصادی داشته باشد تا از آورده آن طرح، طرح‌های دیگر هم تحت پوشش قرار گیرند.

وی با تاکید بر این که هزینه

شده به کشور تبدیل به ریال شود و درآمد حاصله از بهره‌برداری طرح نیز ریالی است که این روش سرمایه‌گذاری بسیار خطرناک و با مخاطره بالا است. پورسیداقایی با بیان این که سرمایه‌گذار خارجی انتظار اخذ سود ۱۰ تا ۱۲ درصد دارد، اضافه کرد: زمانی که درآمدها ریالی باشد سرمایه‌گذار کمتری جذب می‌شود چرا که اگر در دوره سرمایه‌گذاری، جهش ارزی در کشور رخ دهد تمام سرمایه سرمایه‌گذار به هدر می‌رود.

وی با یادآوری این که سرمایه‌گذاران خارجی بیشتر تمایل دارند در قسمت‌هایی سرمایه‌گذاری کنند که درآمدها ارزی باشد، افزود: مسیرهای ترانزیتی و صادرات و واردات تنها نقاطی هستند که در زمینه ریلی این کشش را برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی ایجاد می‌کنند؛ برای نمونه مسیر قزوین - رشت - آستارا مسیری است که روسیه را به بندرعباس متصل می‌کند که برای ترانزیت کالا از هند به روسیه اهمیت دارد.

اعتبارات در طرح‌های بدون بازده اقتصادی اشتباه است و دولت یازدهم سعی کرده جلوی آن را بگیرد، گفت: متأسفانه در این مسیر با فشارهای سیاسی-اجتماعی مواجه هستیم و ادامه روند پیشین فقط به هدر رفت اعتبارات دامن می‌زند.

وی درباره نتیجه حضور نمایندگان شرکت‌های سرمایه‌گذاری خارجی در ایران پس از توافق هسته‌ای با ۵+۱ توضیح داد: کشورهای بسیاری اعم از آلمان، فرانسه، ایتالیا، سوئیس، کره جنوبی و دیگر کشورها آماده سرمایه‌گذاری در طرح‌های ریلی ایران هستند که این سرمایه‌گذاری شامل طرح‌های احداث خطوط مسیرهای جدید، نوسازی راه‌های موجود، فروش فناوری قطارهای پرسرعت، فروش ناوگان‌های جدید با مشارکت تولیدکنندگان ایرانی و سایر موضوعات است ولی به طور کلی جذب سرمایه‌گذار خارجی برای سرمایه‌گذاری در امور زیربنایی کار راحتی نیست چرا که باید ارز آورده

ریال به دستگاهی پرداخت شود تا پیگیری‌هایمان را برای اخذ بودجه آغاز کنیم؛ تا به امروز حتی طرح‌های شرکت ملی نفت که از محل بند «ق» تأمین اعتبار می‌شد، اجرایی و عملیاتی نشده است.

شرکت راه آهن براساس همین بند قانونی با بخش خصوصی قراردادهایی عقد کرده است تا بخش خصوصی درگیر این موضوع نشود بنابراین راه‌آهن مخاطره شرکت نفت را بر عهده گرفته تا از طرف دولت در قبال بخش خصوصی تعهدات بند «ق» را اجرایی کند چراکه بخش خصوصی تا زمانی که تضمین محکمی نگیرد، هیچ‌گاه به امید شرکت نفت و بندهای قانونی برای سرمایه‌گذاری پا پیش نمی‌گذارد. در بخش ناوگان یکی از شرکت‌ها در زمینه تأمین لکوموتیو مصوبه‌ای حدود ۲۷ میلیون یورو اخذ کرده است ولی در خصوص پروژه‌های جدی مثل برقی کردن مسیر ریلی اصفهان-اهواز یا تکمیل مسیر قزوین-رشت-آستارا مصوبه‌ای نداشتیم.

وی در پاسخ به سئوالی در خصوص میزان دارایی راه‌آهن در بخش ناوگان گفت: تقریباً در بخش مسافری دارایی ناوگان راه‌آهن حدود صفر است چراکه همه واگن‌ها به بخش خصوصی واگذار شد؛ در بخش باری کمتر از ۵ درصد واگن‌ها متعلق به شرکت راه‌آهن است.

ارزش کل لکوموتیوهای راه‌آهن یک میلیارد دلار است

مدیرعامل شرکت راه‌آهن ادامه داد: در بخش لکوموتیوها ۷۰ درصد لکوموتیوها در اختیار راه‌آهن بوده و ۳۰ درصد مابقی در اختیار بخش خصوصی است که به دنبال این هستیم از طریق تأسیس شرکتی این لکوموتیوها را به صورت سهامی عام در بورس عرضه کنیم. ارزش کل لکوموتیوهای راه‌آهن حدود یک میلیارد دلار است.

شرکت راه آهن براساس همین بند قانونی با بخش خصوصی قراردادهایی عقد کرده است تا بخش خصوصی درگیر این موضوع نشود بنابراین راه آهن مخاطره شرکت نفت را بر عهده گرفته تا از طرف دولت در قبال بخش خصوصی تعهدات بند «ق» را اجرایی کند.



مسیرها نیاز به ریل داریم و طبق آخرین برآوردها راه آهن و شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور ۷۰۰ هزار تن ریل نیاز دارند.

در عین حال اگر هر سال هزار کیلومتر خط جدید ایجاد شود نیاز به ریل رو به افزایش است و امیدواریم ذوب آهن بتواند به تعهداتش عمل و از آخر امسال ریل ملی را تولید کند و ما بتوانیم از تولیدات داخلی استفاده کنیم؛ کارخانه ذوب آهن ظرفیت بالایی دارد و ظرفیت اسمی تولید بیش از ۴۰۰ هزار تن در سال ریل را دارد.

معاون وزیر راه و شهرسازی درباره نحوه اجرای بند «ق» قانون بودجه، گفت: طبق قانون باید تا ۱۰ سال ۷.۵ میلیارد دلار از محل صرفه‌جویی سوخت به راه‌آهن اختصاص یابد که البته هنوز هیچ مصوبه‌ای از این بند قانونی اجرایی نشده و شرکت نفت ریالی به هیچ یک از دستگاه‌های قید شده در ذیل بند «ق» از جمله راه‌آهن پرداخت نکرده است.

وی ادامه داد: هنوز ساز و کار عملیاتی این بند قانونی در قوانین و دستورالعمل‌های مالی پیشرفت نداشته و ما منتظریم که اولین

بوده است که هیچ بانکی حق تأمین مالی طرح‌های ایران را نداشته باشد، ادامه داد: از زمانی که تحریم‌ها برداشته شود و بانک‌های خارجی مجاز شوند که به ایران پول دهند حداقل یک تا یک سال و نیم زمان می‌برد تا این پول‌ها در قالب تأمین اعتبار به طرح‌های کشور تزریق شود.

وی افزود: اگر به شرایط ۲۰ سال پیش برگردیم چنین تجربه‌ای را داشتیم که برای گرفتن وام از کشورهای خارجی مناقصه برگزار می‌کردیم تا چه بانکی کمترین نرخ بهره و شرایط بهتری در اختیار ما قرار می‌دهد و بهترین بانک‌های دنیا در این خصوص باهم رقابت می‌کردند و ما بهترین انتخاب را داشتیم. برای برگشت به چنین دورانی که تمام بانک‌های درجه یک دنیا برای اعطای وام به ایران مشتاق باشند باید منتظر ماند.

ریل ملی در زمستان تحویل می‌شود

کارخانه ذوب آهن قول تأمین ریل ملی در مهرماه و آبان‌ماه را داده بود که محقق نشد امیدواریم تا پایان سال به ما ریل تحویل دهند و ما از این تولیدات استقبال می‌کنیم. در حال حاضر نیاز به ریل را از کشورهای چین و ترکیه تأمین می‌کنیم ضمن این که قراردادی با کشور هند داشتیم که از این طریق نیز به دنبال تأمین ریل هستیم.

در عین حال در طول دوران تحریم، کشور چین به شکل خرید اقساطی عملیات‌های مالی با ایران انجام می‌داد که به اسم تأمین اعتبار از آن یاد می‌شد ولی چین هم اجازه نداشت در طول تحریم‌ها به ایران اعتبار و وام دهد و از این طریق با ایران همکاری می‌کرد؛ البته پس از برداشته شدن تحریم‌ها بانک‌های چینی نیز می‌توانند به صورت عادی در ایران فعالیت کنند.

کمبود ۷۰۰ هزار تن ریل در کشور

در حال حاضر علاوه بر مسیرهای جدید برای دو خطه و چهار خطه کردن خطوط و همچنین بازسازی



فاینانس یک پروژه یک سال و نیم زمان می‌برد

در بهترین شرایط اخذ اعتبار برای یک طرح یک سال و نیم زمان می‌برد؛ اعطای این وام یک نوع معامله به حساب می‌آید زیرا باید بر سر نرخ بهره، نرخ تعهدات مالی، متغیر یا ثابت بودن نرخ بهره توافق شود علاوه بر این بانک مرکزی ایران باید این پروسه را بپذیرد و تازه پس از آن وارد مرحله تضمین می‌شویم که به شورای اقتصاد، دولت و وزارت امور اقتصادی و دارایی مربوط می‌شود و برخی اوقات حتی بر سر متن تضمین‌نامه بیش از شش ماه مذاکرات به طول می‌انجامد.

ما می‌خواهیم در قبال یک کاغذ و تعهدنامه توسط دولت از بانک‌های خارجی وام بگیریم و آن‌ها پول در اختیار ما قرار دهند و طبیعی است که این روند با حساسیت و پیچیدگی‌های خاصی دنبال شود.

وی با یادآوری این که یکی از بندهای تحریمی علیه کشورمان این



گفت و گوی اختصاصی با نایب رئیس هیات مدیره شرکت راه آهن حمل و نقل

سهام کمتر از سه درصدی شبکه ریلی از حمل محصولات کشاورزی

پویا مهرابی

و سردخانه‌ها دسترسی دارند در صورتی که در حمل و نقل ریلی این دسترسی امکان پذیر نیست و بایستی از شیوه ترکیبی جاده و ریل استفاده کرد و در مقاصد نیز دقیقاً مشابه مبدا است به همین دلیل تولید کنندگان و خریداران محصولات کشاورزی تاکنون متقاضی استفاده از این شیوه حمل جهت جابه‌جایی محصولات خود نبوده و راه آهن جمهوری اسلامی ایران نیز علیرغم این که برنامه‌ریزی و ارائه خدمات در حمل محصولات کشاورزی را داشته به جز حمل غلات به صورت جدی اقدام خاصی به عمل نیاورده است.

برای افزایش سهم ریلی در حمل محصولات کشاورزی ابتدا می‌بایست نسبت به طبقه‌بندی آن اقدام و متناسب با نوع محصول برنامه ریزی نمود محمولاتی مانند گندم، جو و کلا غلات که سابقه حمل ریلی را نیز داشته از طریق سازمان‌های ذیربط مانند بازرگانی دولتی و صاحبان کالا و شرکت‌های حمل و نقل ریلی (مالکان واگن) و راه آهن ج.ا. بررسی و حمل ریلی را در اولویت اول قرار دهند.

در صورت وجود تقاضای حمل ریلی محصولات کشاورزی، شرکت‌های حمل و نقل ریلی با انعقاد قراردادهای بلند مدت نسبت به تامین واگن مخصوص حمل این نوع محصولات (واگن‌های یخچال‌دار) اقدام و با برنامه ریزی سیر واگن‌ها توسط راه آهن به صورت برنامه‌ای در این زمینه مشارکت کنند.

حمل انبوه از ویژگی‌های ریل است که با برنامه‌ریزی و تشکیل قطارهای مستقیم و برنامه‌ای می‌تواند اقدام موثری در این بخش صورت پذیرد.

بیشتر بار حمل شده توسط شبکه ریل مربوط به کدام محصولات کشاورزی است؟

در شبکه ریلی کشور حمل غلات از قبیل گندم، جو، ذرت و دانه‌های روغنی از طریق واگن و بیشتر از بنادر به سیلوهای داخل کشور حمل

کالاهای تولید شده در بخش کشاورزی به دست مصرف کنندگان احتیاج به شبکه‌های ارتباطی و راه‌ها است. در این بین نقش حمل و نقل ریلی در حمل محصولات کشاورزی در جهان بسیار مهم است اما این نقش و سهم در کشور ما بسیار اندک است تا جایی که ۳۰ درصد قیمت تمام‌شده محصولات کشاورزی مربوط به حمل و نقل آن است. در خصوص سهم و نقش ریل در حمل محصولات کشاورزی مصاحبه‌ای با آقای محمدرضا محمدی ارسنی نایب رئیس هیات مدیره و معاون بازرگانی و حمل و نقل شرکت راه آهن حمل و نقل انجام دادیم که در ادامه می‌خوانید.

حمل و نقل و ارتباطات به عنوان یکی از شاخه‌های اقتصاد نقش مهمی در کشاورزی یک منطقه دارد اغلب کشاورزان مجبورند مزرعه و تصمیمات اداره کارهایشان را برپایه حجم آمد و شد و محدودیت‌های حمل و نقل تنظیم کنند؛ به عبارت دیگر فعالیت‌های اقتصادی در پی وجود شبکه متکامل و گسترده حمل و نقل مکان‌گزینی می‌کنند به این ترتیب توسعه شبکه حمل و نقل موجب تغییرات اساسی در خصوص فعالیت‌های اقتصادی و در نهایت تخصص‌گرایی ناحیه‌ای می‌شود. حمل و نقل برای رساندن مواد اولیه برای تولید محصولات کشاورزی از یک‌طرف و رساندن

پاسخ سؤال مطرح شده دلایل عدم توفیق راه آهن از حمل و جابه‌جایی محصولات و فرآورده‌های کشاورزی باید شناسایی و بررسی شود.

حمل و نقل ریلی در مقایسه با حمل و نقل جاده‌ای از انعطاف کمتری برخوردار است جاده‌های روستایی، آسفالت، شاهراه، بزرگراه و ... امکان دستیابی به مزارع و باغات در سطح کشور را فراهم می‌سازد و کشاورزان و خریداران محصولات آنان به راحتی به مکان‌های تولید

است. این میزان حمل ریلی شامل گندم، جو، ذرت و دانه‌های روغنی بوده و محمولاتی مانند میوه جات و صیفی و سبزیجات را شامل نمی‌شود.

برای افزایش سهم ریل در حمل محصولات کشاورزی چه راهکارهایی ارائه می‌دهید؟ آیا انتقال بار از جاده به ریل را مثبت ارزیابی می‌کنید؟

به نظر می‌رسد قبل از ورود به

سهم حمل محصولات کشاورزی توسط حمل و نقل ریلی را نسبت به دیگر شیوه‌های حمل و نقل چگونه ارزیابی می‌کنید؟

آمار حمل و نقل محصولات کشاورزی دارای برنامه ۲۹/۶۰۰ هزار تن بوده که ۲۸/۹۴۴ هزار تن دارای برنامه جاده‌ای در سال ۱۳۹۳ و سهم راه آهن ۶۵۶ هزار تن معادل ۲/۲ درصد از کل حمل و نقل محصولات کشاورزی است، آمار حمل و نقل دریایی و هوایی در آن لحاظ نشده

سرمایه‌گذاران برای ورود به حوزه ریلی نگرانی نداشته باشند

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل شرکت راه‌آهن با تشریح اقدامات انجام‌شده در دو سال گذشته برای رفع نگرانی‌های سرمایه‌گذاران در حوزه ریلی، معتقد است راه‌آهن طرح‌هایی آماده سرمایه‌گذاری دارد که نرخ بازگشت سرمایه در آن‌ها بین ۲۵ تا ۳۰ درصد پیش‌بینی می‌شود این در حالی است که مهمترین مشکل صنعت ریلی یعنی کمبود نقدینگی و سرمایه‌دردر گردش در این برنامه‌ها نادیده گرفته شده است.

سعید رسولی با بیان این که راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برنامه راه روشنی را تا افق ۱۴۰۴ پیش روی توسعه صنعت ریلی کشور ترسیم کرده است گفت که افزایش سهم بار و مسافر دو هدف اصلی این برنامه‌ریزی راه‌آهن است که تدوین این برنامه از ابتدای کار دولت تدبیر و امید آغاز شده است. تحقق برنامه راه‌آهن نیازمند یک سبد منابع است و شرکت راه‌آهن تلاش دارد که وابستگی این سبد به منابع دولتی کاهش پیدا کند چون وقتی کشور با کسری بودجه مواجه است اعتبارات دولتی برای طرح‌های عمرانی به مشکل می‌خورد. وی هفت محور اصلی برنامه‌های راه‌آهن را اقتصادی کردن فعالیت ریلی برای بخش خصوصی، بهره‌برداری کامل از توان‌های موجود راه‌آهن، تغییر چهره راه‌آهن، ایمن‌سازی بیشتر راه‌آهن، توسعه خطوط جدید، ایجاد منابع پایدار برای توسعه ریلی و رفع موانع مالی برشمرد. برای تحقق هر یک از اهداف ذکر شده باید سرمایه‌گذاری کلانی صورت گیرد ضمن آن که سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی دیربازده و نامطمئن بوده که سعی شد این مشکلات برطرف شود.

از مشکلات سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی علاوه بر عدم تخصیص منابع دولتی، بانک‌های عامل تسهیلات‌دهنده هستند؛ بانک‌های اعطاکنده تسهیلات در حوزه حمل و نقل ریلی تخصص لازم را ندارند و ما پیشنهاد دادیم برای حل این مشکل در بانک‌ها کارگروه‌های تخصصی ریلی حتی با حضور نمایندگانی از شرکت راه‌آهن تشکیل شود که این موضوع در جلسه هیات دولت طرح شد و بانک‌هایی مثل صنعت و معدن و چند بانک دیگر در چرخه اعطای تسهیلات ریلی قرار گرفتند که در چرخه قرار گرفتن این بانک‌ها و تعاملات بیشتر موجب شد که تا حدودی ادبیات تخصصی صنعتی در بانک‌ها رایج شود. حکمی به تصویب رسید که طبق این قانون شرکت راه‌آهن اجازه دارد از منابع داخلی خود سرمایه‌گذار بخش خصوصی را نزد بانک تضمین کند و تعهدی از بخش خصوصی بگیرد که چنانچه بخش خصوصی به تعهدات عمل نکرد راه‌آهن از این سرمایه‌گذاری استفاده کند و ادامه طرح در اختیار راه‌آهن باشد و اقساط تسهیلات به بانک را هم بپردازد. سرمایه‌گذارانی که بخواهند از منابع ارزی صندوق توسعه ملی استفاده کنند این نگرانی را داشتند که با جهش‌های ارزی متضرر شوند که راه‌آهن با اجازه مجلس ضررهای احتمالی بخش خصوصی را از محل حق دسترسی تضمین و جبران می‌کند. به این گونه که اگر نوسانات بیش از ده درصد باشد راه‌آهن اختلاف ناشی شده را تضمین می‌کند.

اتفاق بسیار مهمی که در قانون بودجه سال ۱۳۹۳ لحاظ شده استفاده از منابع بند (ق) قانون بودجه بود که با حمایت مجلس صورت گرفت؛ بر اساس این قانون هر سرمایه‌گذاری که موجب کاهش مصرف سوخت شود تا سقف ۱۰۰ میلیارد دلار از سوی شرکت ملی نفت ایران حمایت می‌شود.

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به منظور افزایش سهم ریلی در حمل غلات قبل از اجرای خصوصی سازی و واگذاری ناوگان خود به بخش خصوصی اقدام به افزایش تعداد واگن فله بر با خرید ۵۰۰ دستگاه از کشور اکراین اقدام کرد و با اعمال تخفیفات ویژه در نرخ تعرفه، شرایط حمل غلات را فراهم کرده است و در چند سال اخیر توافقات مهمی با سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص توسعه و امکانات و تجهیزات در بنادر داشته و با ارایه برنامه سیر منظم قطارهای حامل غلات و حمایت از شرکت‌های حمل و نقل ریلی در دو سال گذشته شاهد رشد چشمگیر از طریق واگن بوده است در حال حاضر با واگن‌های مخصوص حمل غلات، مواد معدنی حمل می‌شود. کشور قزاقستان به عنوان یکی از کشورهای عمده تولیدکننده محصولات کشاورزی همواره متقاضی حمل و نقل این نوع محصول از مسیر ایران است. انتظار می‌رود با عنایت به افتتاح مرز اینچه برون و امکان دسترسی کوتاه شدن مسیر ریلی شاهد افزایش حمل و نقل ریلی محصولات کشاورزی علاوه بر مرز سرخس از این مرز نیز باشیم.

شده و در حال حاضر نیز جابه‌جایی این محصولات با واگن توسط بخش خصوصی صورت می‌پذیرد.

با توجه به دسترسی ایران به آب‌های آزاد، نقش شبکه ریلی برای حمل بار از آسیای میانه را چقدر راهبردی و مهم ارزیابی می‌کنید؟ موانع موجود را تشریح کنید؟

با توجه به دسترسی کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد از طریق ایران مرز ورودی سرخس و اینچه برون در استان گلستان و توافقات اولیه امکان ترانزیت سه میلیون تن گندم از قزاقستان به بنادر جنوبی کشور مهیا شده و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با اعمال تخفیف در تعرفه ریلی این امکان را فراهم کرده است و در شبکه ریلی کشور مانعی برای اجرا و به تحقق در آوردن آن وجود ندارد.

آیا تاکنون در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برنامه‌ریزی برای افزایش سهم حمل بار محصولات کشاورزی صورت گرفته شده است؟





افزایش نظارت بر کیفیت تعمیرات و قطعات راه حل کاهش تعمیرات ویژه

مشکلات تعمیرات ویژه واگن‌ها در شبکه چیست؟

عدم در اختیار داشتن امکانات لازم نزد پیمانکاران و عدم وجود امکانات مناسب در بعضی از ایستگاه‌ها و همچنین عدم امکان نظارت کامل بر کیفیت تعمیرات انجام شده و کیفیت قطعات مورد استفاده توسط پیمانکاران از مشکلات عمده تعمیرات ویژه واگن‌ها در شبکه است.

برای کاهش تعمیرات ویژه چه پیشنهادهایی دارید، چگونه می‌توان تعمیرات ویژه را کاهش داد؟

کنترل و بازدید صحیح واگن‌ها در تعمیرات جاری و افزایش کیفیت تعمیرات اساسی واگن‌ها از راهکارهای اصلی کاهش نرخ تعمیرات ویژه است که در این مقطع و با عنایت به بررسی آمار واگن‌های متوقف و عامل واگذاری آن‌ها به خطوط تعمیرات ویژه کنترل و بازدید صحیح واگن در تعمیرات جاری به نظر این جانب نقش پررنگ‌تر و موثرتری در کاهش نرخ تعمیرات ویژه خواهد داشت.

طرح واگذاری نواحی به پیمانکاران برای تعمیرات ویژه چه معایبی داشته است، در گذشته که راه‌آهن تعمیرات ویژه را انجام می‌داد شرایط چگونه بود و کدام شیوه بهتر بود؟

از دلایل اصلی راه‌آهن در واگذاری خطوط تعمیرات ویژه به پیمانکاران، عدم دریافت مطالبات معوق خود از مالکان واگن بوده است. راه‌آهن به نوعی شریک تجاری بخش خصوصی محسوب می‌شود، انجام تعمیرات ویژه توسط راه‌آهن می‌توانست بهتر باشد. ایجاد انحصار برای پیمانکاران از مشکلات اصلی این روش است. واگذاری خطوط تعمیراتی به پیمانکاران بعضاً مالکان بخش خصوصی در سال ۹۳ با مشکلات زیادی از جمله عدم امکان توافق در خصوص قراردادهای دو طرفه و نرخ دریافت خدمات و چگونگی کنترل و نظارت مواجه شدیم که در مقطعی با

خصوص بررسی مشکلات ادارات کل نواحی در جهت انجام تعمیرات جاری واگن‌ها برای رفع مشکلات و موانع موجود در راه‌آهن تشکیل تا با بررسی‌های کارشناسانه امکان اقدامات موثر در جهت کاهش نرخ تعمیرات ویژه واگن‌ها و افزایش سلامت سیر واگن‌ها میسر شود. در ادامه این گفت‌وگو را می‌خوانید.

بخشی بالایی از هزینه شرکت‌های ریلی مربوط به تعمیرات واگن‌ها است که به نسبت فشار سنگینی بر دوش آن‌ها تحمیل می‌کند. جهت بررسی هر چه بیشتر شرایط و راهکارهای بهبود تعمیرات گفت و گویی با آقای مهندس ساسان نظرنپناه انجام دادیم. وی معتقد است کمیته‌ای در

واگن‌ها و افزایش سلامت سیر واگن‌ها میسر شود.

مشکلات تعمیرات اساسی واحدهای تعمیرات طرف قرارداد شرکت‌ها چیست؟

از مشکلات واحدهای تعمیراتی طرف قرارداد شرکت‌ها در سال جاری هزینه‌های سربر ناشی از اجاره فضا و امکانات از راه‌آهن بوده که عقد قرارداد پیمانکاران با بخش خصوصی را به دلیل افزایش نرخ‌های تعمیرات با مشکل روبه‌رو کرده است.

افزایش هزینه‌های تعمیراتی و از طرفی مقرون به صرفه نبودن آن برای

ریلی، نظارت و بازدید، جواز ترمز جزو خدمات ایستگاهی و زیربنایی است و هزینه‌های آن در قالب هزینه‌های استفاده از شبکه باید باشد.

مشکلات تعمیرات جاری در حال حاضر چیست، برای حل مشکلات چه پیشنهادهایی دارید؟ بهتر است کارگروهی در خصوص بررسی مشکلات ادارات کل نواحی در جهت انجام تعمیرات جاری واگن‌ها برای رفع مشکلات و موانع موجود در راه‌آهن تشکیل تا با بررسی‌های کارشناسانه امکان اقدامات موثر در جهت کاهش نرخ تعمیرات ویژه

ورود اداره کل واگن‌ها به عنوان ناظر بالاتر و انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی موضوع برطرف، اما بخشی از مشکلات و ابهامات هنوز باقی مانده است.

به نظر شما تعمیرات جاری که مجوز ترمز است باید جزو هزینه‌های استفاده از شبکه باشد و یا مستقل از شرکت‌ها اخذ شود. اگر تعمیرات جاری جزو هزینه‌های استفاده از شبکه نیست، روش افزایش آن چگونه باید باشد؟ با توجه به تبصر ۳ ماده ۸ قانون حق دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل

کارشناسی و جامع دارد؛ چرا که بدیهی است در ابتدای شروع افزایش هزینه تعمیرات برای شرکت‌ها چشمگیر خواهد بود و با کاهش میزان آماده به کار واگن‌ها منجر شود این موضوع به صورت کامل کارشناسی شده و حتی در صورت نیاز دستورالعمل‌های تعمیراتی نیز مورد بازنگری قرار گیرند تا در یک بازه زمانی سه ساله شرکت‌ها با کاهش نرخ تعمیرات ویژه به نتایج آن‌ها افزایش بهره وری واگن‌ها روبه‌رو خواهند بود البته در این خصوص لازم است که راه‌آهن شرایط لازم جهت بهره‌برداری صحیح از واگن‌ها را ایجاد و مانع از آسیب واگن‌ها در زمان بهره‌برداری شده و همچنین با بازدید اصولی از واگن‌ها در تعمیرات جاری و رفع عیوب جاری باعث کاهش واگذاری واگن‌ها به تعمیرات ویژه به دلیل ایجاد عیوب ناشی از این مسائل باشد. این که بخواهیم تمامی عوامل موثر بر افزایش نرخ تعمیرات ویژه واگن‌ها را افزایش زمانی بین دو دوره تعمیرات اساسی ببینیم به نظر جای تامل بیشتری دارد. بدیهی است که تمامی شرکت‌ها هدفی جز افزایش آماده به کار ناوگان خود و کاهش توقف واگن‌ها به دلیل تعمیرات ویژه نداشته و افزایش بهره‌وری از واگن‌ها اولین هدف آن‌ها باشد. چنانچه در این زمینه تمامی عوامل از شرکت‌های مالک گرفته تا پیمانکاران و راه‌آهن درک متقابل از انتفاع یکدیگر پیدا کنند و در مجموع نتایج حاصل می‌شود که به نفع حمل و نقل ریلی کشور و حتی جذب سرمایه‌گذاری در این حوزه خواهد شد.

برای بالارفتن بهره‌وری تعمیرات اساسی چه باید کرد؟

افزایش کیفیت تعمیرات و قطعات استفاده شده در تعمیرات با استفاده از توانمندی پیمانکاران واجد شرایط و جلوگیری از برخورد سلیقه‌ای و دستورالعمل‌های تعمیراتی و افزایش توان فنی با رعایت و کنترل دستورالعمل‌های تعمیراتی مربوط می‌تواند کمک شایانی به این موضوع باشد.

بهبتر است کار گروهی در خصوص بررسی مشکلات ادارات کل نواحی در جهت انجام تعمیرات جاری واگن‌ها برای رفع مشکلات و موانع موجود در راه آهن تشکیل تا با بررسی‌های کارشناسانه امکان اقدامات موثر در جهت کاهش نرخ تعمیرات ویژه واگن‌ها و افزایش سلامت سیر واگن‌ها میسر شود.



تامل بیشتری دارد. از مشکلات این موضوع افزایش هزینه سرانه واگن‌ها و برای راه‌آهن افزایش تعداد واگن‌های بدون سیر و احتمالاً عدم پاسخگویی ظرفیت سیرهای فعال را اشاره کرد.

چقدر کاهش مدت زمان تعمیرات برای شرکت‌ها هزینه دارد؟ چقدر بهره‌وری واگن را کاهش می‌دهد؟ پاسخ به این سوال نیازمند کاری

وجود امکانات کامل در تعمیراتی نظیر امکانات تعویض بانداژ یا جوشکاری چرخ، عدم در اختیار داشتن تنخواه چرخ و محور، تأخیر در تأمین قطعات در تعهد کاری توسط کلر فرما و کاهش نقدینگی پیمانکار به دلیل تأخیر دریافت مطالبات اشاره نمود.

چقدر کاهش زمان تعمیرات اساسی یعنی از چهار سال به سه سال را کارشناسی می‌دانید؟ چه مشکلاتی برای شرکت‌ها و راه آهن به وجود می‌آورد؟

در این خصوص کار کارشناسی توسط اداره کل واگن‌ها صورت نپذیرفته است و به نظر می‌رسد که نگاه همه جانبه از همه زوایاها به این موضوع و در نظر گرفتن شرایط بهره‌برداری از واگن‌ها کیلومتر از برگزاری جلسات کارشناسی با حضور مالکان واگن‌ها و انجمن صنفی قبل از صدور این بخشنامه می‌توانست نتایج مثبت‌تری را داشته باشد. این که بگوییم تنها دلیل افزایش نرخ تعمیرات ویژه واگن‌ها حذف تعمیرات نیمه‌اساسی بوده و سایر عوامل در این موضوع دخیل نبوده‌اند و تنها راهکار آن کاهش زمان تعمیرات اساسی از چهار سال به سه سال است به نظر می‌رسد جای

بخش خصوصی با توجه به درآمدهای حاصله از حمل و نقل ریلی در شرایط فعلی خود می‌تواند باعث کاهش کیفیت تعمیرات اساسی واگن‌ها شده که یکی از آثار آن افزایش نرخ تعمیرات ویژه واگن‌ها خواهد بود.

چقدر واحدهای تعمیراتی موجود جواب واگن‌های تعمیراتی را می‌دهد؟

با برنامه ریزی منظم و آماده سازی ماشین آلات موجود در دیوهای تعمیراتی و رفع موانع قراردادهای دوجانبه پیمانکاران و بخش خصوصی، واحدهای تعمیراتی پاسخگوی واگن‌های تعمیری شبکه خواهند بود.

زمان تعمیرات اساسی چقدر است و باید چه مدت باشد؟ برای رسیدن به یک استاندارد مطلوب چه پیشنه‌ای دارید؟

اگر منظور از این سوال زمان بین دو دوره تعمیرات اساسی باشد که در حال حاضر با توجه به آخرین دستورالعمل ابلاغ اداره کل مربوطه

۱ - کاهش پیدا نموده است. این که چقدر باشد و برای رسیدن به یک استاندارد مطلوب چه باید کرد پیشنهاد می‌شود که با توجه به دستورالعمل کارخانه سازنده اش بررسی کارشناسانه نرخ و نوع تعمیرات وی ه پس از تعمیرات اساسی، در نظر گرفتن شرایط بهره‌برداری از ماندگاری در شبکه و از همه مهمتر کیلومتر طی شده ناگهان زمان استاندارد شناسایی شود. به نظر این جانب کیلومتری کردن زمان تعمیرات می‌تواند یکی از بهترین روش‌های موجود باشد.

۲ - اگر منظور از این سوال زمان استاندارد تعمیرات اساسی در دیوهای تعمیراتی باشد که با توجه به نوع واگن و تعمیرات مورد نیاز متغیر خواهد بود.

زمان طولانی شدن تعمیرات واگن‌ها مربوط به چه عواملی است؟ عوامل مختلفی در طولانی شدن زمان تعمیرات موثر بوده که از مهمترین آن‌ها می‌توان به عدم



گزارش جلسات شش ماهه اول سال ۱۳۹۴ هیئت مدیره

گلایه و انتظار از اعضا محترم انجمن

از آنجائی که مطابق ماده (۹) اساسنامه انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، منابع مالی انجمن از طریق دریافت حق عضویت از اعضا تأمین می گردد. و برابر ماده (۱۰) اساسنامه اعضا انجمن موظفند حق عضویت سالانه خود را هر سال در دو نوبت و در ابتدای ۶ ماه اول و دوم سال بپردازند، متأسفانه برخی از شرکتهای عضو نسبت به انجام این مهم بی تفاوت بوده و عدم پرداخت به موقع حق عضویت آنها فعالیتهای انجمن را دچار اشکال و نقصان نموده و دبیرخانه انجمن را با مشکلات جاری مواجه می سازد. علیرغم اینکه ماده (۸) اساسنامه در خصوص تعلیق یا سلب عضویت این قبیل اعضا صراحت دارد، لیکن هیئت مدیره انجمن به دلیل تعامل و همکاری با مدیران محترم شرکتهای عضو تاکنون هیچگونه اقدامی در این راستا بعمل نیاورده است. تا اینکه بناچار در تاریخ ۱۳۹۴/۰۴/۳۱ موضوع بدهی معوقه اعضا در مجمع عمومی مطرح و پس از بحث و بررسی مجمع عمومی مقرر نمود: (چنانچه هر یک از شرکتهای عضو حق عضویت خود را به مدت ۵ سال پرداخت نکند پس از مهلت ۶ ماه عضویت وی سلب گردد). هیئت مدیره انجمن در جلسه مورخ ۱۳۹۴/۰۸/۱۹ موضوع را مورد بررسی قرار داد متأسفانه ۶ شرکت از سال ۸۹ و ۴ شرکت از ۹۲ و ۴ شرکت از سال ۹۳ تاکنون حق عضویت خود را که مجموعاً بالغ بر ۱,۵۶۹,۷۶۸,۰۰۰ ریال می باشد پرداخت ننموده اند با توجه به مراتب فوق اعضا محترم تأیید می فرمایند. اولاً با در نظر گرفتن اینکه مطابق اساسنامه انجمن کلیه تصمیمات متخذه در مجامع عمومی برای عموم اعضا اعم از حاضرین یا غائبین نافذ و قابل اجرا می باشد و همچنین اعضا محترم ضمن همکاری و اشتراک مساعی با انجمن باید از مفاد اساسنامه و مصوبات ارکان آن تبعیت نمایند. با توجه به اینکه گردش امور جاری انجمن و فعال شدن دبیرخانه انجمن و کارهای تخصصی و تهیه راهکارهای اجرایی برای حل مشکلات بخش خصوصاً با راه آهن نیز نیازمند تأمین بودجه و دریافت به موقع حق عضویت از اعضا محترم می باشد و از طرفی حفظ حقوق و منافع مشروع و قانونی اعضا و پیشبرد امور آنها و همچنین مراقبت از حسن جریان امور و وصول و جمع آوری حق عضویت جزو وظایف و اختیارات هیئت مدیره می باشد لذا اعضا هیئت مدیره انجمن حداقل انتظار دارد که مدیران عامل محترم شرکتهای حمل و نقل ریلی عضو انجمن معمول تعاملات و همکاری های تنگاتنگی با دبیرخانه انجمن معمول داشته و در خصوص پرداخت حق عضویت خود به موقع اقدام نمایند.

۱۵- تهیه متن پیشنهاد لایحه برنامه ششم در بخش حمل و نقل ریلی و ارسال آن به مبادی ذیربط.
۱۶- بررسی لایحه اصلاح مالیات ارزش افزوده و پیشنهادات انجمن جهت اصلاح آن خصوصاً حذف مالیات ارزش افزوده جهت حمل و نقل بار در بخش ریلی و واردات ناوگان و قطعات مربوطه.
۱۷- بررسی طرح مزایده کارگاه مسافری در ایستگاه مشهد و انعکاس اشکالات آن به راه آهن.
۱۸- پیگیری هزینه تعمیرات جاری و یا کاهش هزینه های مربوطه از راه آهن.
۱۹- پیگیری مشکلات قطعات مفقودی از واگنها در شبکه ریلی از راه آهن.
۲۰- پیگیری افزایش سهم مالکانه لکوموتیو.
۲۱- پیگیری کاهش حق دسترسی در سال ۱۳۹۴
۲۲- برگزاری جلسات با اتاق بازرگانی تهران جهت فعال شدن انجمن در اتاق یادشده.
۲۳- طرح نامه های شرکتهای جهت بررسی مشکلات و همچنین عضویت جدید شرکتهای در انجمن.
۲۴- برگزاری تعداد ۴ جلسه با قائم مقام محترم راه آهن جهت پیگیری کارها، مشکلات موضوعات مهم بخش با راه آهن.
۲۵- برگزاری جلسات کارشناسی با اداره کل واگنها، مالکین واگن و شرکتهای تعمیراتی جهت نهائی کردن فهرست بهاء تعمیرات ویژه.
مصوباتی که تاکنون به نتیجه نرسیده شامل:
۱- اعتراض و ایرادات قانونی به دستورالعمل شرح وظایف مأمورین موظف قطارهای مسافری.
۲- افزایش نرخ بلیت در سال ۱۳۹۴.
۳- پیگیری جلسه با مدیرعامل محترم راه آهن در سال ۱۳۹۴.
۲۶- بررسی هزینه و درآمد نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی.
۲۷- پیگیری حذف دریافت خسارت تأخیر بابت بدهی شرکتهای از راه آهن.
۲۸- پیگیری تهیه دستورالعمل قطعات مصرفی تحت عنوان حساب سرمایه ای و ارائه آن به سازمان مالیاتی کشور.
۲۹- پیگیری امداد رسانی ریلی هلال احمر در قطارهای مسافری.
۳۰- پیگیری اجازه کف واگنهای اجازه ای و نهایی شدن میزان بدهی شرکتهای به راه آهن.
۳۱- پیگیری پیشنهاد اصلاح آئین نامه تأسیس شرکتهای حمل و نقل ریلی.

هیئت مدیره انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در شش ماهه سال جاری ۱۵ جلسه برگزار نمود که ۸۹ مصوبه داشته است و از این تعداد مصوبه ۶۳ مورد آن پیگیری و اجراء شده و ۱۱ مورد در دست پیگیری و ۱۵ مورد هنوز اجراء نشده است و اهم موضوعاتی که مطرح و مصوب و پیگیری گردیده بشرح ذیل به آگاهی اعضا محترم می رسد:
۱- جلسه با جناب آقای احمدی معاون محترم امور ناوگان راه آهن در رابطه با سرمایه گذاری در تأمین ناوگان باری، مسافری و لکوموتیو.
۲- بررسی علل تأخیر قطارهای مسافری از مبدا حرکت و تهیه مستندات آن و ارسال به راه آهن و پیگیری تأخیرات از راه آهن.
۳- پیگیری جهت برگزاری نمایشگاه سالیانه حمل و نقل ریلی.
۴- برگزاری جلسات با سازمان حمایت برای افزایش تعرفه بلیت قطارهای مسافری در سال ۹۴.
۵- بررسی دستورالعمل معاونت محترم ناوگان در رابطه با عمر واگنهای مسافری و تهیه راهکارهای گرفتن تسهیلات برای بازسازی واگنهای دست دوم شرکتهای.
۶- پیگیری و نهائی نمودن طرح تعیین نرخ نامه مسافری از مشاور طرح.
۷- برگزاری بیش از ۱۵ جلسه کارشناسی در رابطه با اجازه کف واگنهای اجازه زمانی و تهیه پیشنهادات لازم به راه آهن و گرفتن فرصت شش ماهه برای بررسی صورتهای ارسالی راه آهن به شرکتهای عضو.
۸- تهیه قرارداد سه جانبه، راه آهن، صاحب کالا و متصدی حمل و نهائی کردن متن آن.
۹- پیگیری مشکلات ایجاد شرکتهای فورواردی از طریق قائم مقام محترم راه آهن.
۱۰- پیگیری تشکیل قطارهای برنامه ای و افزایش سیر هر چه بیشتر واگنها از راه آهن.
۱۱- برگزاری مجمع عمومی عادی سال ۱۳۹۳ و ارائه گزارش کارهای انجام شده در سال ۱۳۹۳ به اعضا محترم
۱۲- پیگیری جهت دریافت مستندات افزایش نرخ بلیت در تمام مسیرها از شرکتهای جهت ارسال به راه آهن.
۱۳- برگزاری جلسات با قائم مقام، معاونت ناوگان، اداره کل واگنها راه آهن و شرکتهای مالک جهت رسیدگی به فهرست بهای تعمیرات ویژه در سال ۱۳۹۴
۱۴- پیگیری دلایل توقف واگنها در مسیرهای مختلف



توسعه ریلی با بهره‌گیری از حمایت صندوق توسعه ملی

از سوی مجلسی‌ها در همه استان‌های کشور جهت توسعه خطوط ریلی پیگیری و تا حدود زیادی عملیاتی شده است اما به نظر آنان هنوز کافی نبوده و نیست. محیی در ادامه با بیان اینکه کمبود نقدینگی از زمان تحریم بخش حمل و نقل کشور را با مشکلات زیادی مواجه کرده است، تصریح کرد: با توجه به اینکه کسری بودجه در بسیاری از پروژه‌های عمرانی وجود دارد، اما این مشکل در حوزه حمل و نقل ریلی مشهودتر است که به اعتقاد من دولت بایستی نهایت همکاری و پیگیری‌ها را برای این موضوع داشته باشند. این نماینده مجلس اضافه کرد: برای رسیدن به چشم‌انداز ۱۴۰۴ باید هم دولت و هم صندوق توسعه ملی نهایت حمایت‌ها را از این صنعت داشته باشند. به گزارش خبرنگار پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، در هفته‌ای که گذشت تصمیمات و اخباری در حوزه ریلی روی داد که به شرح زیر است:

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی گفت: راه‌آهن به‌عنوان یک شریان ارتباطی موثر، جایگاه ویژه‌ای را در رشد و توسعه اقتصادی کشورهای جهان به خود اختصاص داده است بطوریکه قابلیت حمل انبوه بار و مسافر، صرفه‌جویی در مصرف انرژی، سرعت‌های بالا و ایمنی بیشتر را می‌توان در این صنعت مشاهده کرد که این موضوع توجه دولت‌ها و کشورها را به‌ویژه در سال‌های اخیر به خود معطوف کرده است.

محمدابراهیم محیی با اشاره به اینکه نقش حمل‌ونقل ریلی نسبت به بخش‌های دیگر حمل‌ونقلی از جایگاه ویژه‌یی برخوردار است، اظهار کرد: تامین منابع مورد نیاز برای بخش‌های مختلف حمل‌ونقل کشور از مواردی است که دولت و مجلس نسبت به اختصاص آن اهتمام ویژه دارند. وی ادامه داد: تاکنون قوانین و مصوبه‌های مربوط به اختصاص منابع و تسهیلات

ترانزیت ریلی در سه ماهه امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدود ۸۸ درصد رشد داشته است.	محسن پورسید آقایی مدیرعامل شرکت راه آهن
ستاد برنامه ششم توسعه در راه‌آهن جمهوری اسلامی با محوریت سیاست‌های کلی ابلاغی مقام معظم رهبری در بخش ریلی تشکیل شد.	
راه‌آهن قزوین- رشت- آستارا در اولویت تکمیل کریدور ریلی شمال - جنوب کشور است	
اولویت تجهیز شبکه و پایانه‌های باری و اتصال شبکه به مراکز بزرگ اقتصادی، تجاری و صنعتی و مبادی ورودی و خروجی مهم کشور و شبکه‌های ریلی منطقه‌ای و جهانی به ویژه کریدور شمال - جنوب با هدف توسعه‌ی صادرات و ترانزیت بار است.	علی نورزاد مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه حمل و نقل
از مهمترین برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی اتصال ریلی شرق و غرب، شمال و جنوب و شمال غرب و شمال شرق کشور است و پروژه‌های راه آهن کریدور ریلی شرق دریای خزر، خواف- هرات، راه آهن غرب کشور و راه آهن شلمچه-بصره در این راستا پیگیری می‌شود	
انتقال کالا از جاده به ریل موجب افزایش ایمنی و تسهیل ترافیک می‌شود که این امر نشان دیگری بر مزیت رقابت توسعه ریلی نسبت به سایر شقوق حمل و نقل دارد	
طراحی و انتقال ایستگاه‌های مسافری راه‌آهن به داخل شهرهای بخش حمل و نقل تاثیر بسزایی در فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و توسعه اقتصادی هر کشور دارد که حمل و نقل ریلی شاه کلید این توسعه است/ طراحی و انتقال ایستگاه‌های مسافری به داخل شهرها در دستور کار است	نصر آزادانی معاون ساخت و توسعه راه‌آهن
قرارداد خرید لوکوموتیو از مپنا در جهت اقتصاد مقاومتی است/تمام مجوزهای لازم اخذ شد/هیچ خدشهای به قرارداد وارد نیست	بابک احمدی معاون ناوگان شرکت راه آهن
اجرای عملیات زیرسازی اهواز- اندیمشک به طول ۱۴۰ کیلومتر آغاز شد	عبد الکریم درویش زاده مدیرکل راه آهن جنوب
صنعت ریلی کشور در بسیاری از بخش‌ها در دوره تحریم به خودکفایی رسید.	عباس نظری مدیرکل سرمایه‌گذاری و امور بین الملل راه‌آهن
چهار رام قطار تهران - مشهد به مناسبت عید فطر به این مسیر ریلی اضافه شد	محمد هادی ضیایی مهر مدیرکل راه‌آهن خراسان رضوی
اولین قطار برنامه ای ترانزیتی ۵۴ ساعته در مسیر سرخس - بندرعباس از اول تیرماه راه اندازی شد. از مزایای برنامه ای شدن قطار فوق، کاهش زمان توقف قطارها در ایستگاه‌های طول مسیر و سیر یکسره قطارها از مبداء تا مقصد است.	ابراهیم محمدی مدیرکل بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن

نیاز شبکه ریلی به

۱۰۴۰ لکوموتیو جدید

معاون ناوگان شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران از نیاز شبکه ریلی به ۱۰۴۰ لکوموتیو جدید خبر داد که تعداد ۱۲۰ دستگاه از محل بازسازی لکوموتیوهای موجود تامین می شود.

بابک احمدی با بیان این که این لکوموتیوها سبک، مانوری، مسافری و باری هستند، افزود: هر لکوموتیو بین ۳ میلیون ۲۰۰ هزار تا ۳ میلیون ۴۰۰ هزار یورو ارزش دارد و این رقم، رقم بالایی است. به همین دلیل کار بازسازی لکوموتیوها به دلیل همین ارزش بالای لکوموتیوها اهمیت بالایی دارد.

وی با یادآوری این که کار بازسازی ۱۲۰ دستگاه لکوموتیو را کارخانه بازسازی لکوموتیو کرج انجام می دهد، ادامه داد: این کارخانه سابقه مناسبی در بازسازی لکوموتیوها دارد و تمامی مراحل کار بازسازی لکوموتیوها را مهندسان ایرانی در این کارخانه انجام می دهند.



معرفی ۶ طرح ریلی در همایش بین المللی فرصت های سرمایه گذاری در حمل و نقل

معاون وزیر راه و شهرسازی با تشریح ۱۱ فرصت جذب سرمایه گذاری در حوزه زیربنای حمل و نقل گفت: شش طرح ریلی در همایش بین المللی فرصت های سرمایه گذاری در حمل و نقل و مسکن و شهرسازی ایران معرفی می شوند.

علی نوزاد با اشاره به مطلب بالا گفت: احداث خطوط راه آهن "درد-خرم آباد- اندیمشک" به طول ۳۷۶ کیلومتر با ارزش یک میلیارد و ۱۰۳ میلیون یورو، "گرگان-بجنورد-مشهد" به طول ۵۷۰ کیلومتر با ارزش یک میلیارد و ۹۱ میلیون یورو، "رشت-آستارا" به طول ۱۸۳ کیلومتر با ارزش ۴۵۵ میلیون یورو، "کرمانشاه-خسروی" به طول ۳۳۰ کیلومتر با ارزش ۴۱۲ میلیون یورو، "چابهار-زاهدان-بیرجند" به طول ۱۳۱۰ با ارزش یک میلیارد و ۸۰۳ میلیون یورو و "شیراز-بوشهر-عسلویه" به طول

۶۴۴ با ارزش یک میلیارد و ۷۸ میلیون یورو ۶ پروژه ریلی هستند که به عنوان فرصت سرمایه گذاری در همایش بین المللی ۱۱ و ۱۲ مهر معرفی شدند.



بهره گیری از توان داخل در تولید ریل باس به منظور توسعه قطارهای حومه ای

معاون ناوگان راه آهن با اشاره به مناقصه گذاشتن قرارداد تامین ۷۰ دستگاه لکوموتیو مانوری اعلام کرد: در کنار این قرارداد؛ ۲ قرارداد دیگر از طریق تامین اعتبار طراحی شده و تلاش می شود تا با حمایت از تولید داخل در راستای اقتصاد مقاومتی گام برداشته شود.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ بابک احمدی معاون ناوگان راه آهن با بیان این که راه آهن دو شوک بزرگ خصوصی سازی و خصوصی سازی را سپری کرده است گفت: در این جریان به واسطه نبود برخی قوانین و مقررات بسیاری از شرکت ها دچار مشکل شدند اما امید می رود با اقبال مقام معظم رهبری و

ریاست محترم جمهور به حوزه ریلی به مشکلات این حوزه به مرور حل شود. وی با اشاره به مشکلات پیش روی سرمایه گذاری در حوزه صنعت افزود: در حال حاضر به خاطر میزان بازدهی طولانی مدت حوزه صنعت سرمایه گذاران تمایل کمتری به حضور در این حوزه دارند.

احمدی در ادامه با اشاره به تدوین قوانین مختلف از جمله قانون دسترسی آزاد خاطر نشان کرد: مسئله اصلی در این زمینه آن بود که ما ابتدا خصوصی سازی کردیم و سپس قوانین مورد نیاز را مصوب کردیم و همین استانداردها و مقررات مورد نیاز مشکل ایجاد کرده بود.

معاون ناوگان راه آهن تصریح کرد: عدم برنامه ریزی برای تولید، تقاضا و مغفول ماندن نظارت از دیگر مشکلاتی در این زمینه بود ضمن اینکه انجمن های موجود عزم جدی برای حضور تصمیم گیری ها و نقش آفرینی نداشتند.

وی افزود: درصدد هستیم تا با اعلام حضور و عزم جدی و حضور پررنگ این انجمن ها بخشی از تصمیم گیری ها را به آن ها واگذار کنیم.

احمدی در ادامه خواستار تسریع

استفاده از مزیت های راه آهن در دالان های بین المللی

ظرفیت دالان های ترانزیت ریلی از عوامل مهم و تاثیر گذار بر جذب محمولات، تعیین میزان تعرفه و هزینه های مربوط به آن است.

معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن نگاه ویژه مسئولان راه آهن در فراهم آوردن راه های جذب هر چه بیشتر بار داخلی و ترانزیت را مدنظر قرار داد و گفت: ثابت نگه داشتن تعرفه حمل بار و تخفیفات در نظر گرفته شده در جذب محمولات ترانزیت ریلی نکته حائز اهمیت است و تاکنون مطالعاتی برای کاهش هزینه های توقف واگن ها با رویکرد مشتری مداری انجام شده که ضمن عارضه یابی، در صورتی که توقف واگن ها متوجه عملکرد شرکت ها نباشد قطعاً هزینه ای نیز از این محل به ایشان تحمیل نخواهد شد.

در راستای اجرای اقتصاد مقاومتی و استفاده

اهمیت و جایگاه خاصی در شرکت راه آهن است برخوردار است.

راه آهن در بخش بار ترانزیت در سال گذشته با رشد ۵۲ درصدی و در ۵ ماه اول امسال با رشد ۹۵ درصدی همراه بوده و این اقبال به جهت موقعیت ممتاز کشور در حوزه ترانزیت بوده است.

وجود مزیت های منابع انسانی، منابع انرژی، ذخایر معدنی و موقعیت جغرافیایی را باید در نظر گرفت و در کنار این مزیت ها قرار گرفتن در مرکز خاورمیانه جدید مابین آسیای شرقی، شبه قاره هند و اروپا، همسایگی با کشورهای CIS و دسترسی به آب های آزاد، از جمله مزیت هایی است که می تواند رشد ترانزیت را به همراه داشته باشد.

از این جهت بهره برداری بهینه و حداکثری از

معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن حمایت از بخش خصوصی به عنوان بازوی اجرایی توسعه ترانزیت، تعامل با صاحبان بار، ارتقا بهره وری و توسعه نیروی انسانی؛ به کارگیری فن آوری های جدید اطلاعاتی و سامانه های مدیریتی کارآمد و همچنین ارتقا نظام بازرگانی و بهره برداری با اتخاذ روش های مشتری مداری و افزایش نظم را از جمله اقدامات راه آهن در جهت توسعه ترانزیت ریلی برشمرد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ حسین عاشوری، معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن با بیان این که افزایش حمل و نقل ریلی از اهداف کلان اقتصادی کشور است گفت: در همین راستا حمل و نقل بین المللی به ویژه بسط و توسعه ترانزیت ریلی از

تا لب مرز بیابند و بعد در آن‌جا با قطار به مسافرت خود ادامه دهند. راشدی با بیان این‌که پس از بررسی‌های لازم قطارهای شرکت نورالرضا برای سفر گردشگران خارجی به ایران انتخاب شد، ابراز داشت: در حوزه گردشگری ما دو نوع قطار داریم که یکی خاص و یکی معمولی است ما بهترین نوع از قطارهای داخلی مان را برای این منظور انتخاب کردیم.

برگزاری دهمین همایش ملی نگهداری و تعمیرات

دهمین همایش ملی نگهداری و تعمیرات با رویکرد صیانت از سرمایه‌های ملی و بهبود راهبری ۱۶ و ۱۷ آبان ماه سال جاری در هتل المپیک تهران برگزار می‌شود. به گزارش روابط عمومی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی؛ دهمین همایش ملی نگهداری و تعمیرات با هدف گسترش و تعمیق تحقیقات و مطالعات صورت گرفته در زمینه نگهداری و تعمیرات (نت) و نیز ترویج تحقیقات سودمند در این

وی افزود: این گردشگران پس از ورود با قطار شرکت راه آهن شرقی بنیاد به بازدید از برخی اماکن تاریخی کشور در شهرهای تهران؛ مشهد، راین، کرمان، یزد، اصفهان، سعادت شهر، شیراز، کاشان، شوشتر، شوش و اهواز پرداخته و در تاریخ ۷ آبان ماه سالجاری کشور را ترک کردند.

ایرانگردی گردشگران خارجی با قطارهای داخلی

برای اولین بار گردشگران اروپایی پس از چند سفر با قطارهای اروپایی به ایران، روز ۲۲ شهریور ماه با قطارهای داخلی وارد کشور شدند. سید محمد راشدی معاون امور مسافری راه آهن گفت: چون کشور ترکیه اعلام کرده به علت کارهای زیر ساختی فعلا قادر به ارائه خدمات نیست لذا به منظور انجام تعهدات نسبت به صنعت گردشگری قرار بر این شد تا در این مرحله از قطارهای داخلی استفاده شود. وی با تاکید بر اولویت امنیت مسافران، بیان داشت: برنامه بر این منوال است که گردشگران با هواپیما

رفع مشکلات بانکی شرکت‌ها بخش خصوصی را از جمله اقدامات در دست اجرا است. وی همچنین با اشاره به مناقصه گذاشتن قرارداد تامین ۷۰ دستگاه لکوموتیو مانوری گفت: در کنار این قرارداد ۲ قرارداد دیگر از طریق فاینانس طراحی شده و تلاش می‌شود تا با حمایت از تولید داخل در راستای اقتصاد مقاومتی گام برداشته شود.

گردشگران اروپایی در راه ایران

مدیرکل برنامه ریزی و نظارت بر خدمات مسافری راه آهن از ورود گروهی از گردشگران خارجی به کشور از کشورهای آمریکا، انگلیس و استرالیا به کشور خبر داد. به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، مرتضی جعفری مدیرکل برنامه ریزی و نظارت بر خدمات مسافری با اعلام این خبر گفت: براساس برنامه ریزی صورت گرفته یک گروه از گردشگران خارجی از کشورهای آمریکا، انگلیس و استرالیا تاریخ ۲۸ مهر ماه سالجاری وارد تهران شدند.

در شکل‌گیری انجمن تعمیرات و نگهداری شد و گفت: امیدواریم با شکل‌گیری این مهم بتوانیم بخشی از فعالیت‌های این بخش را به این انجمن برون‌سپاری کنیم. معاون ناوگان راه آهن با اشاره به این‌که تحقق اهداف توسعه ریلی تنها با اتکا به سرمایه‌گذاران محقق نمی‌شود گفت: در این راستا لازم است علاوه بر بسته‌های حمایتی و ارائه تسهیلات ریلی و ارزی حرکت‌ها و اقداماتی دیگری صورت گیرد.

وی افزود: درصدد هستیم تا یکی از این روش‌ها خرید ناوگان در تیراژ بالا و اجاره به شرط تملیک این ناوگان‌ها به بخش خصوصی باشد ضمن اینکه بسته‌هایی را تعریف کرده‌ایم تا علاوه بر حمایت از تولید داخل زمینه استفاده از توان مالی شرکت‌های خارجی را مهیا کنند. به گفته وی در صورت اجرای این طرح‌ها می‌توانیم افزایش کیفیت ناوگان و کاهش قیمت آن را به همراه داشته و در مسیر توسعه گام برداریم. احمدی با اشاره به حمایت راه آهن از تولید لکوموتیو و واگن کامل تصریح کرد: تامین ریل بایس به منظور توسعه قطارهای حومه‌ای، بهره‌گیری از توان داخلی و اقدام به حمایت برای



راه آهن است. افزایش سرعت قطارها و افزایش بهره‌وری راه آهن با استفاده بهینه از ظرفیت خطوط و افزایش جذابیت حمل‌محمولات است. برقراری قطارهای برنامه‌ای و کاهش توقفات در مبادی ورودی و مراکز تخلیه گامی مهم در

ازمیزبانی‌های راه آهن به جهت قرار گرفتن در دالان‌های بین‌المللی، برنامه‌ریزی‌هایی در راه آهن انجام شده است که می‌توان به حمایت از بخش خصوصی (فورواردها) به عنوان بازوی اجرایی توسعه ترانزیت، تعامل با صاحبان بار و مدیران راه آهن های مناطق، ارتقا بهره‌وری و توسعه نیروی انسانی و به کارگیری فن‌آوری‌های جدید اطلاعاتی در زمینه رهگیری واگن‌ها، کنترل مکانیزه واگن‌ها در مرزها و سامانه‌های مدیریتی کارآمد است

ارتقا نظام بازرگانی و بهره‌برداری راه آهن با اتخاذ روش‌های مشتری مداری و افزایش نظم و انضباط و اطمینان از رسیدن به موقع واگن‌ها و هم چنین افزایش هماهنگی بین ادارات کل راه آهن مناطق برای تسهیل حمل‌ونقل ترانزیت ریلی از دیگر برنامه‌های راه آهن برای توسعه فعالیت‌های



زمینه جهت بکارگیری در بخش‌های مختلف صنعتی، عمرانی، اقتصادی، تجاری و نظامی برگزار گردید.

دهمین همایش در امسال متفاوت تر از سال‌های گذشته برگزار شد به‌طوری‌که در این همایش میزگرد ریلی در جایگاه خاصی قرارداشت و مقالات تخصصی‌تر ارایه گردید.

همایش فوق که به ریاست علیرضا معینی، محمد ریاحی به عنوان دبیر علمی و حسین سالم باغی دبیر اجرایی برگزار شد، شامل سه پنل مهم نت، ریلی و دفاعی بود.

محورهای مورد بحث در این همایش شامل جایگاه نگهداری و تعمیرات (نت) در توسعه اقتصادی، روش‌های ارزیابی آمادگی تجهیزات و واکنش سریع، ذخیره سازی بلند مدت تجهیزات، دیدگاه‌های فنون نوین نگهداری و تعمیرات بود.

هر کدام از میزگردها به سه بخش تقسیم گردید که در هر بخش سه مقاله تخصصی ارایه شد و سخنرانانی نیز از سه حوزه ریلی، دفاعی، نفت و

گاز و پتروشیمی به ایراد سخنرانی پرداختند.

کارگاه‌های و هم‌اندیشی‌های آموزشی قبل و در طی همایش، برگزاری میزگردهای تخصصی در خصوص نفت، گاز، پتروشیمی، ریلی، دفاعی و همچنین انتخاب برترین مقاله، پایان‌نامه و تجربه برتر در زمینه نت از جمله برنامه‌هایی بود که در این همایش برگزار شد.



عمده ترین موانع توسعه حمل و نقل کالاهای ترانزیتی از طریق راه آهن

در آمد حوزه ترانزیت، ارزی است و با توجه به وجود مشکلاتی مانند قاجاق سوخت و مصرف بالای آن، برنامه ریزی به منظور رشد ترانزیت در حوزه جاده‌ای صرفه اقتصادی ندارد. در مقابل به واسطه مصرف سوخت کمتر و ایمنی بالای حوزه ریلی، این حوزه و بهره‌گیری از ترانزیت آن از

نظر اقتصادی به صرفه‌تر است، لذا برای توسعه ترانزیت ریلی شناخت موانع موجود در این نوع ترانزیت ضرورت دارد.

از موانع عمده در افزایش حمل و نقل کالاهای ترانزیتی از طریق راه آهن، مدت زمان حمل کالاها از مبادی ورودی به مقاصد خروجی است. باید گفت صاحبان کالاها تمایل زیادی دارند تا کالاهای خود را در کوتاهترین زمان ممکن در دسترس مصرف‌کننده قرار دهند. لذا توجه به عامل زمان از جمله مهم‌ترین پارامترهایی است که در حفظ و جذب بیشتر مشتری نقش تعیین‌کننده‌ای دارد.

مدت زمان تعویض بوژی

از آن‌جا که هر واگن در زمان تعویض، بوژی خاص خود را نیاز دارد لذا پیدا نمودن بوژی مورد نظر ممکن است ساعت‌ها زمان را به خود اختصاص دهد. بنابراین در صورت ایجاد امکانات و استفاده از یک سیستم انبارداری مناسب و

پیشرفته می‌توان با افزایش سرعت متوسط تعویض بوژی هر واگن، از توقف طولانی واگن‌هایی که در انتظار تعویض بوژی هستند جلوگیری کرد.

طولانی بودن مدت زمان انجام امور گمرکی

حضور مستمر ماموران مربوطه و انجام سریع مراحل گمرکی به دور از هرگونه بوروکراسی زائد، از مواردی است که در کاهش زمان کلی سیر بسیار موثر است. این امر از جمله عوامل کاهش سرعت بازرگانی واگن‌های ترانزیتی است.

فقدان لکوموتیو مورد نیاز در ایستگاه ورودی و خروجی

کمبود لکوموتیو یکی از مشکلات اصلی راه‌آهن در سامانه حمل و نقل ترانزیتی است، به گونه‌ای که بعضی واگن‌ها که در ایستگاه تعویض بوژی شده‌اند، به دلیل عدم وجود لکوموتیو ساعت‌ها در انتظار می‌مانند.

طولانی بودن مسیر دالان‌های ترانزیتی

باید توجه کرد که سرمایه‌گذاری در زمینه کوتاه کردن مسیرهای ترانزیتی در میان مدت، بازگشت سرمایه و منافع سرشاری را نصیب کشور خواهد کرد.

توقف طولانی در ایستگاه‌های تشکیلاتی

بررسی‌های صورت گرفته حاکی از توقف طولانی واگن‌های ترانزیتی در ایستگاه‌های تشکیلاتی به منظور بازدید ترمز، اتصال و انفصال، تعویض ماموران، جوشکاری و یا توقف در محل تلاقی‌ها است. بر اساس برخی آمارهای رسانه‌ای، به طور متوسط این زمان در بین دو ایستگاه تشکیلاتی در حدود هفت ساعت است. بدیهی است تشکیل قطارهای مستقیم و اولویت دادن به این قطارها در محل تلاقی‌ها و یا باز کردن ایستگاه‌های بسته و حتی ایجاد بلاک‌های جدید به منظور افزایش تعداد زوج قطارهای عبوری می‌تواند موجب کاهش دور گردش این واگن‌ها شود.



بازپرداخت ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلاری به سرمایه‌گذاران طرح توسعه حمل و نقل ریلی

مدیر پروژه طرح توسعه حمل و نقل ریلی در شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت با اشاره به سهم اندک حمل و نقل ریلی در جابه‌جایی بار گفت: میزان تجمعی بازپرداخت به سرمایه‌گذاران این طرح تا سال ۱۴۰۲، حداکثر ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار در سقف تعهدات دولت یا معادل ریالی آن به نرخ رسمی اعلامی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران است.

پروانه غربی با بیان این که طرح توسعه حمل و نقل ریلی از طرح‌های بند (ق) تبصره ۲ قانون بودجه ۹۳ است، اظهار کرد: این طرح برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای، از طریق جذب و گسترش سرمایه‌گذاری مورد نیاز و ارتقای بهره‌وری صنعت ریلی کشور، سال گذشته از سوی شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت مطرح شد و به تصویب شورای اقتصاد رسید.

وی با اشاره به آمار منتشر شده از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور اظهار کرد: میزان بار جابه‌جا شده براساس برنامه‌های صادرشده از سوی

بخش جاده‌ای در سال ۹۲، معادل ۱۹۱،۹۴۴ میلیارد تن کیلومتر و مسافر جابه‌جا شده ۵۶،۴۲۶ میلیارد نفر کیلومتر بوده است. غربی ادامه داد: بر اساس این آمار، میزان حمل بار را در بخش ریلی ۲۲/۴ میلیارد تن کیلومتر و میزان حمل مسافر را ۱۷،۴۰۹ میلیارد نفر کیلومتر نشان می‌دهد که این اعداد و ارقام بیانگر اختصاص سهم بسیار پایینی به حمل و نقل ریلی در مقایسه با حمل و نقل جاده‌ای، در جابه‌جایی بار و مسافر است. اجرای طرح توسعه حمل و نقل ریلی بیش از ۱۳ میلیارد لیتر در مصرف گازوئیل صرفه‌جویی ایجاد می‌کند که به تبع آن آلاینده‌های تولیدی و هزینه‌های اجتماعی ناشی از آن نیز کاهش می‌یابد. این طرح پروژه‌هایی مانند ساخت و دوخطه کردن خطوط، تجهیز ناوگان ریلی با افزودن واگن‌های باری و مسافری، ترنسیت و لکوموتیو را در برمی‌گیرد که با جذب سرمایه‌گذاری از طریق بخش خصوصی یا عمومی انجام می‌شود و طول مدت اجرای این طرح تا پایان سال ۱۴۰۲ است.

نقش قطارهای گردشگری در توسعه و کاهش هزینه‌های گردشگری



معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری با بیان این که بهره‌گیری از قطارهای گردشگری و امکانات ریلی یک تجربه موفق در دنیا است گفت: اما این تجربه در ایران جدید است و می‌تواند به توسعه بخش گردشگری و کاهش هزینه‌های آن بیانجامد.

مسعود سلطانی فر رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و

گردشگری با اشاره به مفاد برنامه ششم توسعه و قرار داشتن توسعه گردشگری و جذب گردشگر به عنوان یکی از اولویت‌های اصلی آن گفت: براساس اولویت هشت گانه دولت و نظام در تدبیر برنامه ششم توسعه افزایش سهم گردشگری و جذب گردشگر در کشور است.

در حال حاضر سهم ما از این حوزه نیم درصد است و باید به گونه‌ای برنامه ریزی شود تا در افق ۱۴۰۴ سهم ما از نیم به دو درصد برسد چرا که فکر می‌کنیم جاذبه گردشگری، فرهنگی و زیارتی ایران به گونه‌ای است که امکان ارتقا این جایگاه وجود دارد.

سلطانی فر با اشاره به برنامه‌ریزی دنیا به منظور دسترسی به رشد سه درصدی در حوزه گردشگری و سیاحت گفت: با این وجود ما باید بتوانیم رشد ۱۴ درصدی را حاصل کنیم تا بتوانیم به اهداف تدوین شده برای این حوزه در سند ۱۴۰۴ دست یابیم.

وی با بیان این که توسعه و گسترش گردشگری از جمله محورهای اساسی و مدنظر ریاست جمهور است تصریح کرد: باید در برنامه ریزی‌های خود این موارد را به عنوان محورهای اساسی در نظر داشته تا بتوانیم به اهداف مورد نظر دست یابیم. در این زمینه علاوه بر ظرفیت داخلی باید از ظرفیت خارجی بهره بگیریم و امید می‌رود با انجام توافق و به نتیجه رسیدن برجام و ایجاد گشایش در همه بخش‌ها در حوزه گردشگری نیز شاهد گشایش باشیم.

اگر بنا داریم در ۱۰ سال آینده به رشد سه برابر در حوزه گردشگری دست یابیم رفع تحریم‌ها فرصت‌های خوبی را در این زمینه ایجاد کرده و می‌تواند ما را به اهداف نزدیک‌تر کند.

یکی از مهمترین برنامه‌ها و راهبردها بحث توسعه امکانات حمل و نقل اعم از ریلی، هوایی، زمینی و دریایی است. هرچند قطارهای گردشگری و امکانات ریلی یک تجربه موفق در دنیا است اما این تجربه در ایران جدید است و می‌تواند به توسعه بخش گردشگری و کاهش هزینه‌های آن بی‌انجامد.

وی با اشاره به قرارداد منعقد شده ابراز امیدواری کرد تا این قدم توسعه و استمرار یابد و این قرارداد وارد مرحله اجرایی شود و پیرو آن بتوانیم از ظرفیت‌های سرمایه‌گذاران خارجی در احداث هتل، آموزش و نیروی انسانی استفاده کنیم. در صدد هستیم تا از ظرفیت‌های آموزشی گردشگری جهان استفاده کنیم تا این روند به توسعه گردشگری کمک می‌کند و می‌تواند عاملی باشد تا بتوانیم از مزایایی گردشگری استفاده بهتری کسب کنیم.

افزایش ورود قطارهای گردشگری به ایران در سال گذشته به واسطه امنیت بالای آن و جاذبه گردشگری موجود در ایران است.

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نیز در این همایش و نمایشگاه حضور خواهد یافت. وی یادآور شد: ۱۸۲۱ شرکت از ۶۲ کشور جهان در همایش و نمایشگاه راه‌آهن خاورمیانه سال ۲۰۱۵ در حوزه برنامه‌ریزی، طراحی، ساخت، بهره‌برداری و نگهداری طرح‌های ریلی شرکت کردند.



لزوم توجه به استانداردهای نظارت بر شرکت‌های حمل و نقل ریلی

معاون ناوگان شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در خصوص نحوه تعیین استانداردهای لازم برای فعالیت بخش خصوص در حوزه حمل و نقل ریلی گفت: بنابر مصوب قانونی مجلس شورای اسلامی، کمیسیون ماده ۴ مسئول تدوین استاندارد، نظارت بر اجرا، ابلاغ و کیفیت تولید، بازسازی و نگهداری محصولات ناوگان ریلی است. بابک احمدی با اشاره استانداردهای تعیین شده از سوی اتحادیه بین المللی راه آهن‌های دنیا (UIC) گفت: کشور ما عضو اتحادیه بین المللی راه آهن‌ها است لذا موظف است بر اساس دستورالعمل‌ها و استانداردهای این نهاد فعالیت داشته باشد. از طرفی ما با اتحادیه کشورهای مستقل CIS هم ارتباط داریم و "استاندارد GOST گواهینامه معتبر انطباق کیفیت کالا با الزامات استاندارد روسیه" را که یک استاندارد ریلی مشترک المنافع است، با تعاریفی در بعضی از بخش‌های آن قبول داریم. عضویت و همکاری با این دو سازمان چارچوب معیار نظارتی شرکت راه آهن بر فعالیت‌های شرکت‌ها در عرصه حمل و نقل ریلی است، عنوان داشت: دراصل باید بگویم یک کمیسیون وجود دارد به عنوان کمیسیون ماده ۴ قانون دسترسی آزاد که بر اساس قانون مسئول تدوین استاندارد، نظارت بر اجرا، ابلاغ، کیفیت تولید و بازسازی و نگهداری محصولات ناوگان ریلی است.

تاکید مدیران عالی ذوب آهن اصفهان و شرکت آلمانی کوئتر بر اتمام به موقع طرح تولید ریل

مدیران عالی شرکت آلمانی کوئتر که همکار ذوب آهن اصفهان در اجرای طرح تولید ریل است، با حضور در شرکت ذوب آهن، از مکان این طرح و خط تولید بازدید کردند. دکتر سعد محمدی در این دیدار، طرح تولید ریل را برای کشور بسیار حائز اهمیت خواند و گفت: اجرای به موقع این طرح و دقت در اجرای آن، بسیار مهم است و نباید از هیچ اقدامی در این جهت کوتاهی شود. وی به طرح‌های آینده ذوب آهن اصفهان از جمله طرح توازن ۲، طرح PCI و موارد دیگر نیز اشاره کرد و گفت: قطعاً در طرح‌های مذکور سعی و خطا در کار نخواهد بود و باید دقیق و به موقع اجرا شوند. دکتر بارتلز مدیر عامل شرکت کوئتر نیز در این جلسه، اجرای به موقع این طرح را برای حفظ اعتبار شرکت کوئتر بسیار مهم خواند و گفت: قطعاً تمام تلاش‌های لازم را برای تولید ریلی با کیفیت و در زمان تعیین شده انجام می‌دهیم.



جزئیات برگزاری دهمین همایش و نمایشگاه راه آهن‌های خاورمیانه ۲۰۱۶ در مرکز تجارت دبی

مدیرکل امور بین الملل راه آهن از برگزاری دهمین همایش و نمایشگاه راه آهن خاورمیانه اسفندماه در دبی خبر داد و گفت: راه آهن ایران نیز در این همایش و نمایشگاه حضور پیدا می‌کند. عباس نظری با بیان اینکه دهمین همایش و نمایشگاه راه آهن خاورمیانه در روزهای ۱۸ و ۱۹ اسفند ۱۳۹۴ (۸-۹ مارس ۲۰۱۶) در مرکز تجارت دبی برگزار خواهد شد، گفت:

 آهن ریل کاران مدیرعامل: حسن منجری پور تلفن: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹ نمابر: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹	 آسیا سیرارس مدیرعامل: منوچهر هادی تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶-۸ نمابر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸	 ریل سیر کوثر مدیرعامل: محمد مهری تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶ نمابر: ۸۸۶۶۰۹۱۳	 قطارهای مسافری و باری جویبار مدیرعامل: عباس فروتن تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰ نمابر: ۴۴۲۸۱۶۱۳	 راه آهن حمل و نقل مدیرعامل: محمدرضا کامیاب تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰ نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶
 توکا کشش مدیرعامل: احمد کریمی پور تلفن: ۰۳۱۳-۹۵۰۱۹۹۲۸-۹ فکس: ۰۳۱۳-۶۲۹۵۹۶۸	 توکا ریل مدیرعامل: بهرام پرورش تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۲ نمابر: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۵	 ترکیب حمل و نقل مدیرعامل: محمدجواد انتظاری تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸ نمابر: ۶۶۹۱۳۹۲۴	 برسی ایران گاز مدیرعامل: حمیدرضا حدادی تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷ نمابر: ۸۸۹۰۴۰۵۳	 بهتاش سپاهان مدیرعامل: اصغر ضیایی تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۲۰۶۵ نمابر: ۰۳۱۳-۶۶۹۴۹۹۴
 بیکران قشم مدیرعامل: مهرداد داودی تلفن: ۸۸۸۵۰۵۴۲ فکس: ۸۸۸۵۰۸۷۰	 حمل و نقل چندوجهی سایپالجستیک مدیرعامل: محمدعلی قادری تلفن: ۴۴۱۸۱۶۱۱ نمابر: ۴۴۵۲۷۸۰۳	 توسعه حمل و نقل بین‌المللی پارسیان مدیرعامل: ناصر بختیاری تلفن: ۸۸۳۰۸۶۹۶ نمابر: ۸۸۸۳۷۶۲۳	 حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.ا. مدیرعامل: ابوالقاسم پور تیموری تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰ نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳	 حمل و نقل بین‌المللی کشتیرانی برادران مجدپور مدیرعامل: مجید مجدپور تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷ نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱
 ریل ابریشم پارس مدیرعامل: میثم نقدی‌نژاد تلفن: ۸۸۳۲۴۳۳۴ نمابر: ۸۸۳۲۴۳۳۵	 ریل کاران ورسک مدیرعامل: ابراهیم نصیری دهقان تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰ نمابر: ۷۷۶۴۵۶۸۹	 مدیرعامل: محمد صادق خلی تلفن: ۸۸۷۰۷۵۷۱ نمابر: ۸۸۷۰۹۶۸۹	 ریل تراپر فجر مدیرعامل: سید احمد مجتبیائی تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶ نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹	 حمل و نقل ریلی راهوار کویر تلفن: ۸۸۹۶۹۶۷۲ نمابر: ۸۸۹۵۰۸۹۵
 کاروان ریل گلستان مدیرعامل: رحمت‌الله عسکری تلفن: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶ نمابر: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶	 شرکت فولادریل توس مدیرعامل: غلامرضا میلانلو تلفکس: ۰۵۱۳-۸۴۴۱۲۹۲-۳	 فولادریل جنوب مدیرعامل: حافظ نظری تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰ نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶	 سینا ریل پارس مدیرعامل: ابوالقاسم سعیدی تلفن: ۸۸۸۰۱۸۹۸-۹ نمابر: ۸۸۸۰۱۸۹۸-۹	 سمند ریل مدیرعامل: امیررضا طاهریان تلفن: ۴۴۱۸۰۱۹۵ نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹



ریل ترابر سبا
مدیرعامل:
محمد جواد فخاری
تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمابر: ۸۸۷۲۴۹۸۹



راه آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
علیرضا شیخ طاهری
تلفن: ۸۸۷۱۱۱۶۳-۹
نمابر: ۸۸۱۰۱۱۷۲



حمل و نقل بین المللی
وانیاریل
مدیرعامل: سیدعلی امیر
تلفن: ۲۲۰۶۴۳۰۰
نمابر: ۲۲۰۶۴۳۰۱



حمل و نقل ریلی
رجاء
مدیرعامل:
سیدحسن موسوی نژاد
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمابر: ۸۸۸۳۴۳۴۰



مهندسی ساختمان و
تأسیسات راه آهن (بالاست)
مدیرعامل:
سیروس جعفری
تلفن: ۸۸۹۵۵۸۵۱
نمابر: ۸۸۹۶۳۸۶۸



راهوار نیرو آریا
مدیرعامل:
مسعود استاد عظیم
تلفن: ۸۸۱۷۰۵۴۶
نمابر: ۸۸۷۴۸۳۱۱



تجهیزات ناوگان
ریلی البرز نیرو
مدیرعامل: مجتبی لطفی
تلفن: ۸۸۷۰۵۲۹۵
نمابر: ۸۸۵۵۲۸۹۸



نورالرضا (اصفهان)
مدیرعامل:
احمد رضا صبری
تلفن: ۸۸۰۰۹۳۵-۷
نمابر: ۸۸۹۰۹۷۷۵



مہتاب سیرجم
مدیرعامل:
محسن باوری
تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۲
نمابر: ۸۸۴۸۱۰۴۲



قطارهای مسافری
هستیا
مدیرعامل:
محسن محمدعلی
تلفن: ۵۵۱۲۴۹۴۳
نمابر: ۵۵۱۲۵۹۶۵



حمل و نقل بین المللی
خوشنام راه
مدیرعامل:
سید محمود کمالی
تلفن: ۸۸۵۲۳۹۹۵
نمابر: ۸۸۵۲۳۹۹۸



حمل و نقل ریل
گستران فیلدار
مدیرعامل:
علی محمد صادقی
تلفن: ۸۸۵۱۴۰۶۵
نمابر: ۸۸۵۱۴۰۷۰



پیروز حمل و نقل
مدیرعامل:
یوسف اسکندری
تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶
نمابر: ۸۸۵۴۵۶۲۸



نماد ریل گستر
مدیرعامل:
مسعود زحمتکش
تلفن: ۸۸۱۴۰۳۲۳-۴
نمابر: ۸۸۱۴۰۳۲۵



ناوگان ریل الوند نیرو
مدیرعامل:
ابراهیم پاشا
تلفن: ۸۸۷۲۹۳۲۵
نمابر: ۸۸۷۰۵۱۶۷



خدماتی بازرگانی
نادرکاران فردا
مدیرعامل:
خانم نادیا خان نجوان
تلفن: ۸۸۳۱۲۲۶۶
نمابر: ۸۸۳۱۲۲۶۷



چرخ ریل راهبر
مدیرعامل:
حمید محمد ظاهری
تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۲
نمابر: ۵۵۱۲۵۰۱۵



تأمین ترابر سبز (صبا)
مدیرعامل:
سید مجید فاضلی
تلفن: ۸۸۹۰۱۵۴۹
نمابر: ۸۸۹۰۹۶۴۶



آهودشت غزال
مدیرعامل: علی اکبر
همتی آهوئی
تلفن: ۷۷۵۰۷۴۷۲
نمابر: ۷۷۵۰۷۴۷۲



حمل و نقل بین المللی
پاکان ترابر
مدیرعامل:
مهدی اسدپور منفرد
تلفن: ۸۸۸۴۴۵۴۵
نمابر: ۸۸۸۲۹۳۳۵



کمال نقش دانش (کمند)
مدیرعامل:
کمال الدین سخا
تلفن: ۵۵۸۱۸۸۵۲
صندوق پستی:
۱۶۷۶۵-۳۸۱۳



سپیدار ریل ایرانیان
مدیرعامل: یوسف رودگر
تلفن: ۵۵۶۶۴۸۴۶
نمابر: ۵۵۶۶۴۸۴۶



شهاب سیر غزال
مدیرعامل:
علیرضا نوری
تلفن: ۵۵۱۲۵۶۰۶



سیمرغ آهنین
مدیرعامل: محمود قیام
تلفن: ۵۵۴۶۴۶۰۱
نمابر: ۵۵۶۶۸۵۴۱



راهبر سیر سمنگان
مدیرعامل:
سیدحسین هاشمی
تلفن: ۸۸۷۹۹۴۴۲
نمابر: ۸۸۸۸۹۰۲۶



فولاد ریل دنا
مدیرعامل:
علیرضا احتشامی
تلفن: ۸۸۵۳۹۵۶۱
نمابر: ۸۸۵۳۹۵۶۹



لکوموتیو ریل الوند
مدیرعامل:
محمود خاکپور
تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۲
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سفیر ریل آسیا
مدیرعامل:
محمد خان احمدی
تلفن: ۸۸۸۶۳۱۵۵-۷
نمابر: ۸۸۳۱۳۰۴۳



مهندسی و بازرگانی راهیان
عصر دایا
مدیرعامل:
مرجان عالیوند
تلفکس: ۶۶۵۶۴۰۶۵



ماربین (قطار سبز)
مدیرعامل: محمود امامی
تلفن: ۸۸۸۴۰۵۲۰
نمابر: ۸۸۸۴۰۳۷۲

جهت سفارش تبلیغات در ماهنامه



با ما تماس بگیرید
۲۲۶۶۸۶۵۵



راه آهن کشش
R.A.K
مدیرعامل:
طاہر افشار
تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸



راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میر جلیلی
تلفن: ۰۳۵۳-۸۲۶۲۹۰۱
فکس: ۰۳۵۳-۶۲۴۴۴۴۲



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

از آنجایی که امروزه امر تبلیغات برای کلیه 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 ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در پشت جلد نشریه (جلد پایانی) با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی. هر شماره به مبلغ ۱۶/۸۰۰/۰۰۰ ریال
- ۲ - چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در دوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی. هر شماره به مبلغ ۱۴/۴۰۰/۰۰۰ ریال
- ۳ - چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در سوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی. هر شماره به مبلغ ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۴ - چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت یک رو و چهاررنگ در صفحات داخلی نشریه با کاغذ گلاسه و طرح ارائه شده از سوی متقاضی. ۹/۶۰۰/۰۰۰ ریال
- ۵ - حضور در صفحات ویژه معرفی شرکت ها در کادر ۳×۵ cm برای هر نوبت ۲/۵۰۰/۰۰۰ ریال که بصورت اشتراک سالیانه و برای ۶ شماره بطور یکجا دریافت می گردد.

۶ - چاپ آگهی یک دوم صفحه ۴/۸۰۰/۰۰۰ ریال و چاپ آگهی یک چهارم صفحه ۲/۴۰۰/۰۰۰ ریال و هزینه طراحی یک دوم صفحه ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال می باشد.



دوماهنامه انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی
و خدمات وابسته. شماره ۰۱۹. آبان ۱۳۹۴

نمای حمل و نقل ریلی



**تنظیم مقررات
یا تجدید ساختار؟
مساله این است**

**بدهی ۷۰ میلیارد تومانی راه‌آهن
به لکوموتیو داران**

**ادبیات مقررات‌گذاری
ورگولاتوری**

سهام ناچیز «بار» از ریل!

**گالیه و انتظار از
اعضاء محترم انجمن**

