

دوماهنامه انجمن صنایع حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته. شماره ۲۸. اردیبهشت ۱۳۹۶

نمای حمل و نقل ریلی

شماره ۲۸

دوماهنامه انجمن صنایع حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

شرکت‌های ریلی محکوم به توسعه هستند
سرگردان میان حومه و شهر
ورود راه آهن به حوزه گردشگری
توسعه ریلی دست به گریبان چالش مالی



شرکت آسیا سیرارس

حمل و نقل ریلی



M
MOODY
INTERNATIONAL
ISO9001:2008
OHSAS18001:2007
ISO14001:2004



موفیت سازمان

دفتر مرکزی: اصفهان سیاهان شهر، بلوار غدیر تعاون ۳، پلاک ۴۷، آسیا سیرارس
تلفن: ۴۸-۳۶۵۵۰۲۶-۳۱ فاکس: ۳۱-۳۶۵۵۴۷۹۸ کدپستی: ۸۱۷۹۵۳۶۶

تهران، میدان آرژانتین خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، کوچه ۸، پلاک ۳
طبقه اول، واحد ۳
تلفن: ۸۸۷۲۹۵۳۷-۸۸۷۲۹۵۴۶

بندرعباس: خیابان طالقانی (بلوار ساحلی)، ساختمان ستاره جنوب، طبقه
چهارم واحد ۲۰۲ تلفن: ۷۰۲-۳۲۲۳۵۱۵۶ فاکس: ۷۶-۳۳۵۱۴۴۰۹



جایزه تعمیرات

انرژی





ماهنامه حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع رسانی

شماره ۲۸

انتشار: اردیبهشت ماه ۱۳۹۶

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیرمسئول:

حمید صدیق پور

زیر نظر شورای سردبیری

همکاران تحریریه:

مجید بابایی، مسعود یوسفی، الهام زرقانی، ناصر فرجی،

سیدمرتضی ناصریان

طراح و گرافیک:

کوروش جعفری

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: خاتم نو ۷۷۸۱۳۳۴۹

نشانی انجمن: تهران - خیابان توحید - خیابان

غلامرضا طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۱۶-۰۲۱

دورنگار: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

دوماهنامه «ندای حمل و نقل ریلی» آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و مقالات صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است. دوماهنامه «ندای 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	سرمقاله
۴	با نگاه گذشته، توسعه ریلی در آینده شکل نمی‌گیرد
۱۰	تهران میزبان بزرگ‌ترین نمایشگاه ریلی خاورمیانه
۱۴	شرکت‌های ریلی محکوم به توسعه هستند
۱۵	دستاوردهای شرکت راه‌آهن حمل و نقل از نمایشگاه ریلی
۱۶	حضور متفاوت «بن ریل» در نمایشگاه حمل و نقل ریلی
۱۷	شرکتهای بین‌المللی در پی سهم بازار ریلی ایران
۱۸	سرگردان میان حومه و شهر
۲۰	شرکت‌های مسافری ریلی دیدگاه خود را تغییر دهند
۲۳	ورود راه‌آهن به حوزه گردشگری
۲۶	ضرورت تغییر ساختار اقتصادی صنعت ریلی
۲۶	موانع تحقق اهداف پیش روی حمل مواد معدنی
۲۷	همایش فعال سازی کربدور ترانزیتی خلیج فارس - دریای سیاه
۲۸	ضرورت تکمیل سیستم یکپارچه حمل و نقل ریلی خاورمیانه
۳۰	تجهیز ناوگان ریلی به لکوموتیوهای نو مقدور نیست
۳۲	افزایش حمل و نقل بار و ترانزیت ...
۳۴	توسعه ریلی دست به گریبان چالش مالی
۳۶	رکورد ریل‌گذاری در کشور شکسته شد
۳۷	بهره‌برداری از خط آهن قزوین- رشت ...
۳۹	علل سایش چرخ‌های قطار
۴۲	مدیریت و اقتصاد حمل و نقل



طرح روی جلد:
الهام زرقانی

آمادگی بخش خصوصی برای جهش ریلی با دولت دوازدهم

مجید بابایی
دبیر انجمن

رقابتی بخش ریلی در مقایسه با سایر مدهای حمل و نقل داشته است. طی سال‌های ۹۲ تا ۹۵ شرکت راه آهن ج.ا.ا. کاهش ۳۱ درصدی در تعرفه دسترسی به شبکه ریلی اعمال کرده است و در مقابل با افزایشی ۳۶ درصدی در حق مالکانه شرکت‌های حمل و نقل باری ریلی تلاش نسبتاً موفق را برای ایجاد تعادل در بازار حمل و نقل ریلی بار و ذی‌نفعان مربوطه داشته است.

هرچند همواره یکی از چالش‌های اساسی در بخش ریلی کشور، پائین بودن بهره‌وری است، موضوع ارتقای بهره‌وری و سرعت بازرگانی رابطه مستقیم با بهبود کسب و کار بخش خصوصی ریلی و ارتقای کیفیت خدمات داشته و نکته مهم‌تر اینکه، دستیابی به سرعت بازرگانی بالاتر عمدتاً به اقداماتی از جنس سیستمی و فرایندهای بهینه مدیریتی وابسته است؛ اما به هر جهت اقدامات ارزشمند دولت یازدهم طی سال‌های ۹۳ تا ۹۵ در این خصوص که با همکاری و مشارکت کامل شرکت راه آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی صورت گرفت منجر به افزایش ۱۶/۵ درصدی سرعت بازرگانی و بهره‌وری واگن‌های باری، افزایش ۱۲/۳ درصدی بهره‌وری لکوموتیوهای باری و افزایش ۶ درصدی بهره‌وری خط شده است. مجموعه این اقدامات شرايطی را مهیا کرد تا در پایان سال ۹۵ بخش باری حمل و نقل ریلی به رکورد حمل ۴۰/۴ میلیون تن دست یابد.

همچنین حرکت به سمت شناورسازی قیمت‌ها در بخش مسافری و واگذاری اختیارات نسبی به شرکت‌های حمل و نقل ریلی در جهت تغییرات قیمتی متناسب با جریان عرضه و تقاضا و ایام پر سفر و کم سفر سال از دیگر اقدامات مهمی

با انتخاب دکتر حسن روحانی به عنوان دوازدهمین رئیس‌جمهور اسلامی ایران روند رشد و توسعه بخش ریلی کشور که با حضور ایشان از دولت یازدهم آغاز شده است؛ تداوم خواهد یافت. دولت یازدهم با درک صحیح از نقش حمل و نقل ریلی در توسعه اقتصادی کشور اقدامات گسترده‌ای را به منظور توسعه و اعتلای این بخش به انجام رساند. این اقدامات نه فقط در حوزه توسعه زیرساخت و شبکه ریلی بلکه در امر رشد حمل و نقل، توسعه ناوگان ریلی و ارتقاء بهره‌وری نیز مثمر ثمر بوده است.

دولت یازدهم با بهره‌گیری از تعامل ایجاد شده با قوه مقننه اقدامات بسیار خوبی را در جهت ایجاد ظرفیت‌های قانونی هدفمند در مسیر توسعه بخش ریلی صورت داد. تصویب جزء (۱) از بند (ق) تبصره (۲) قانون بودجه سال ۱۳۹۳، تصویب دستورالعمل تعیین نرخ حق دسترسی واگن‌های باری نو مصوب ۱۳۹۳، منظور شدن سرمایه‌گذاری در بخش ریلی مانند سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه یافته و محاسبه مالیات بر ارزش افزوده خدمات حمل و نقل ریلی با نرخ صفر به ترتیب برابر بندهای الف و ب ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه، تصویب ایجاد شرکت حمل و نقل ریلی حومه‌ای و اختصاص ۱ درصد از منابع حاصل از فروش نفت و گاز سهم دولت در قالب بودجه سالانه به وزارت راه و شهرسازی بابت اجرای طرح‌های حمل و نقل ریلی با اولویت مناطق کمتر توسعه یافته، بخشی از اقدامات دولت یازدهم در ایجاد ظرفیت‌های قانونی متناسب با اهداف رشد و توسعه حمل و نقل ریلی کشور بوده است.

از سوی دیگر دولت یازدهم توجه ویژه‌ای نیز به امر تسهیل فضای کسب و کار بخش خصوصی و ارتقای توان



سوی دیگر هرچند با اقدامات صورت گرفته طی سال‌های ۹۳ تا ۹۵ بالغ بر ۱۶/۵ درصد به میزان بهره‌وری واگن‌های باری و سرعت بازرگانی افزوده شده است؛ اما همچنان بهره‌وری استفاده از ناوگان باری در مقایسه با میانگین‌های جهانی به‌شدت پائین است. این امر جذابیت بخش ریلی را برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در مقایسه با سایر حوزه‌های اقتصادی کاهش داده است. انتظار بخش خصوصی از دولت دوازدهم انجام اقداماتی بنیادین به‌منظور رفع موانع و چالش‌های پیش رو از جمله بهبود شاخص بهره‌وری از طریق تجدید ساختار حمل‌ونقل ریلی و اصلاح قوانین موضوعه متناسب با حضور حداکثری بخش خصوصی، به‌کارگیری فناوری‌های روز دنیا مرتبط با مدیریت حمل‌ونقل و ترافیک و مانیتورینگ قطارها و حرکت در راستای برنامه‌ای شدن کلیه قطارهای باری است. از سوی دیگر بخش خصوصی برای تأمین منابع مالی موردنیاز جهت خرید ناوگان باری و مسافری به‌شدت نیازمند کمک‌های دولت و استفاده از بسته‌های حمایتی تأمین مالی است.

قطعاً تحقق اهداف کلان توسعه بخش ریلی در گرو توجه مضاعف دولت به رفع موانع و چالش‌های پیش روی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی خواهد بود. از این‌رو انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته در آستانه شروع به کار دولت دوازدهم و با بهره‌گیری از تمامی تجربیات و ظرفیت‌های در اختیار، نهایت تلاش خود را به‌منظور تعامل حداکثری بین دولت و بخش خصوصی صورت خواهد داد تا در ادامه موفقیت‌های گذشته، در سال‌های پیش رو نیز شاهد بهبود چشمگیر محیط کسب‌وکار ریلی و ارتقای کمی و کیفی خدمات حمل‌ونقل ریلی کشور در هر دو حوزه بار و مسافر باشیم.

است که در دولت یازدهم در بخش مسافری محقق گردید. بدین ترتیب حرکت کلان بخش مسافری در راستای اتکا به سازوکارهای بازار و دور شدن از سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری و تکلیفی است.

حال با حضور مجدد دکتر حسن روحانی به‌عنوان دوازدهمین رئیس‌جمهور اسلامی ایران، حمل‌ونقل ریلی کشور با در اختیار داشتن تجربیات ارزنده و بستر فراهم‌شده توسط دولت یازدهم در آستانه تحولی اساسی قرار گرفته است. خوشبختانه امروز تمامی مسئولان، دولتمردان و متولیان بخش حمل‌ونقل کشور به اهمیت توسعه ریل پایه کاملاً واقف‌اند. از سوی دیگر اهمیت مشارکت بخش خصوصی در فرایند توسعه حمل‌ونقل ریلی و توفیقات به دست آمده بر کسی پوشیده نیست. امروز بخش خصوصی فعال در عرصه حمل‌ونقل ریلی بار و مسافر ضمن درک کامل از این موقعیت گران‌سنگ که با تلاش و ممارست فراوان به دست آمده است، بر خود لازم می‌بیند تا آمادگی کامل خود را به‌منظور مشارکت تمام و کمال در مسیر تحول اساسی در بخش ریلی کشور اعلام کند.

هرچند اقدامات صورت گرفته در مسیر تحول حمل‌ونقل ریلی ارزشمند و قابل تقدیر است؛ اما بخش ریلی کشور و به‌ویژه شرکت‌های خصوصی حمل‌ونقل ریلی باری و مسافری همچنان با برخی چالش‌های بنیادین در این مسیر مواجه‌اند و برخی سیاست‌های کلان همچنان متناقض با توسعه بخش ریلی است. تعرفه دسترسی به شبکه ریلی که از سوی شرکت راه‌آهن تعیین می‌شود با وجود روند کاهشی سالیان اخیر بیش از ۶ برابر بخش جاده‌ای است. مزیت مصرف پائین انرژی در بخش ریلی به دلیل پائین بودن نرخ گازوئیل نادیده گرفته شده و مزیت رقابتی ریل در مقابل جاده به چشم نمی‌آید. از



چالش ها و فرصت های خصوصی سازی حمل و نقل ریلی

با نگاه گذشته، توسعه ریلی در آینده شکل نمی گیرد

الهام زرقانی

تشویقی از سوی دولت به منظور هدایت بارهای ریل پسند به سمت حمل و نقل ریلی، ایجاد نظام های آماری و اطلاعاتی منسجم و مانیتورینگ، مکانیزه کردن عملیات سیر و حرکت قطارها، تقویت قطارهای برنامه ای و حرکت در مسیر تحقق سازوکارهای بازار و توجه به عامل تقاضای بجای سیاست های تکلیفی قیمت از دیگر مواردی بود که شرکت کنندگان در این میزگرد هر یک به نوعی بر آن تأکید داشتند. شرکت کنندگان در این میزگرد عبارت بودند از: نوراله بیرانوند؛ معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل شرکت راه آهن، مجید بابایی؛ دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی، سید هرمز قطبی؛ عضو هیئت مدیره شرکت برادران مجدپور، عبادا... فروزش؛ مدیرعامل شرکت راه آهن حمل و نقل؛ محمد نبی جوانمردی؛ مشاور کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران، علیرضا شیخ طاهری؛ مدیرعامل شرکت راه آهن شرقی بنیاد، حمید صدیق پور؛ مشاور انجمن صنفی، احمد مجتبیایی؛ مدیرعامل شرکت ریل ترابر فجر، مرتضی ناصریان؛ کارشناس حوزه توسعه حمل و نقل ریلی، غلامعلی بشیرخبا؛ عضو هیئت مدیره شرکت فولاد ریل جنوب. مشروح مباحث این نشست رادزریمی خوانید:

انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته میزبان گروهی از مدیران و خبرگان حمل و نقل ریلی کشور از هر دو بخش دولتی و خصوصی بود. در این میزگرد در خصوص قوت ها، ضعف ها، فرصت ها و تهدیداتی که محیط کسب و کار حمل و نقل ریلی را در یک دهه اخیر در هر دو حوزه باری و مسافری احاطه کرده است بحث و گفتگو شد. شرکت کنندگان در این میزگرد با اشاره به وجود ظرفیت های قانونی بسیار خوب در بخش ریلی و تأکید بر تلاش مضاعف در جهت آزادسازی پتانسیل های قابل توجه بسترهای قانونی، به وجود برخی موانع از جنس سیستم و مدیریت و پائین بودن بهره وری بخش ریلی که هم در نهاد دولت و هم در بنگاه های خصوصی به چشم می خورد اشاره کردند. همچنین موضوع عدم تناسب ساختار فعلی بخش ریلی با انتظارات حاکم بر بخش از دیگر مواردی بود که مطرح شد. توجه به شکل گیری نهادهای تنظیم گر و رگولاتوری بخش ریلی، لزوم تسریع در تغییر رفتارها به ویژه در نهاد دولت با توجه به حضور بخش خصوصی به عنوان شریک تجاری، تلاش در جهت تسهیل سرمایه گذاری بخش خصوصی در تأمین ناوگان باری و مسافری، تأکید بر اتخاذ سیاست های

دارد؛ بیشترین تهدید برای توسعه حمل و نقل ریلی بوده است، در حالی که بخش های دیگر به دلیل نداشتن محدودیت هایی مانند محدودیت های ریلی رشد کرده اند. در اقتصاد، شاخص اصلی تخصیص منابع، قیمت است و به علت غیرواقعی بودن قیمت سوخت، تخصیص منابع به درستی صورت نمی گیرد و به سمت حوزه های

حلقه های این زنجیره می باشند. حال این سؤال پیش می آید که چرا این حلقه ها به درستی عمل نمی کنند؟ آیا محیط زنجیره تأمین موجب مشکلات شده است؟ به نظر من محیط حاکم بر صنعت حمل و نقل ریلی، موجب پیشرفت نکردن این صنعت شده است. به طور مثال، در بخش سوخت و نظام قیمت گذاری که در کشور وجود

مشکلاتی که هم اکنون دامن گیر این بخش شده است چه باید کرد و این که چه راه کارهای عملی می توان به بخش خصوصی فعال در این حوزه ارائه داد؟
بیرانوند: خدمات ریلی را باید به عنوان یک زنجیره تأمین نگاه کرد و پذیرفت که تمام افرادی که درگیر تولید این خدمات هستند

نظام قیمت گذاری مانع توسعه بخش ریلی

ابتدا مجید بابایی دبیر انجمن این سؤال را مطرح کرده با وجود ظرفیت های قانونی و تأکید مسئولان به توسعه بخش ریلی، همچنان می بینیم که این بخش نسبت به سایر بخش های حمل و نقل عقب تر است. با



سید هرمز قطبی

بخش باری مشکلات موجود در ارتباط با مسائل فنی، حرکتی و بازار است؛ اما در بخش مسافری مسائلی در ارتباط با فاکتورهای اجتماعی، سلیق مشتریان و ... موجب حادث شدن شرایط شده است.

رفتارها باید به روز باشد

بابایی: به مشکلات موجود در حوزه مسافری اشاره شد. آقای شیخ طاهری، شما به عنوان مدیرعامل یک شرکت فعال در بخش مسافری، با توجه به تغییراتی که در این ۱۲ سال اتفاق افتاده و نظر به اینکه در پایان سال ۹۵ حدود ۲۴ میلیون نفر مسافر جابه‌جا شده است؛ بحث سرمایه‌گذاری، عمر ناوگان، انجماد قیمت‌ها و فناوری را در بخش مسافری چگونه می‌بینید؟

شیخ طاهری: با توجه به اینکه طی ۵ سال اخیر، عملکرد راه‌آهن در بخش مسافری کاهش یافته، باید برای مداوای حال خراب صنعت ریلی در بخش مسافری، یک «بسته» درمانی ارائه کرد؛ زیرا با یک راه درمانی، این بیماری قابل درمان نیست. در ابتدا زمانی که آقایان سعیدنژاد و پورسیدآقای، مدیران عامل راه‌آهن و رجا بودند، در طراحی مدل‌های اقتصادی، فرش قرمزی از سوی راه‌آهن برای سرمایه‌گذاران غیردولتی در بخش مسافری پهن شد؛ اما بیش از یک دهه است که

ضرر و زیان سرمایه‌گذاران از جانب راه‌آهن تضمین شده است. با همه این تضمین‌ها، برنامه‌های از پیش تعیین شده تحقق پیدا نکرد و راه‌آهن زیان‌های وارده به سرمایه‌گذاران را بر عهده نگرفت و برنامه‌ها فقط جهت ورود سرمایه‌گذاری و تسهیلات بانک‌ها به این بخش بود. کلنگ بی‌اعتمادی بخش خصوصی نسبت به راه‌آهن، به‌عنوان سازمان بالادستی ناظر بر قوانین و مقررات، از همان ابتدایه زمین زده شد و اولین گام راه‌آهن، عدم تعهد خود به بخش خصوصی بود. موضوع دوم، عدم تشخیص «اولویت» هاست. به‌طور مثال اگر خط بافق - زرین‌شهر به جای راه‌آهن اصفهان - شیراز، دوخطه می‌شد صرفه اقتصادی بسیار بالاتری داشت. با عدم تشخیص اولویت‌ها، نوعی سردرگمی و ناهماهنگی در درون سازمان با بیرون سازمان به وجود آمد. از دیدگاه من برای تحقق اهداف، باید یک استراتژی بالادستی و درست تعریف کرد که با تغییر افراد این استراتژی تغییر نکند. سؤال من این است که چرا شرکت‌های خصوصی مالک لکوموتیو به دلیل به موقع دریافت نکردن طلب خود از راه‌آهن از به کارگیری لکوموتیوهای خود امتناع کنند؟ اگر برنامه‌ای جامع وجود داشته باشد و پول به‌موقع و با برنامه زمانی مشخص به شرکت‌های مالک لکوموتیو پرداخت شود، این مشکلات به وجود نمی‌آید. در هیچ قانونی قید نشده که اگر شرکتی پول خود را پرداخت نکرد، واگن آن شرکت باید توقیف شود، بلکه گفته شده است که واگن تا زمان وصول پول، باید به کار گرفته شود. در حال حاضر خلاف این عمل می‌شود، یعنی اگر از طرف شرکت‌های خصوصی خسارتی وارد شود واگن‌ها توقیف می‌شود؛ اما در شرایط مشابه، با ناوگان راه‌آهن این گونه عمل نمی‌شود و فقط به تذکری اکتفا می‌کنند. همین مشکلات به‌صورت پیچیده‌ای نیز در این چند سال اخیر در بخش مسافری به وجود آمده است. در

تأمین مالی و... را در برگیرد. هرجایی که رفتار دستگاه حاکم بر یک صنعت، موجب شود که گردش مالی آن پایین بیاید، دولت باید دخالت کند. رفتار لیبرالی در همه ارکان جامعه نباید نسخه‌ای برای همه مسائل اقتصادی ما باشد. در جایی که دولت دخالت می‌کند و قیمت سوخت را تعیین می‌کند، تبعات آن را هم باید بپذیرد و به دنبال راه‌حل آن هم باید باشد. از دیدگاه من افزایش قیمت سوخت تا حدی که امکان‌پذیر است، یکی از این راه‌حل‌هاست. اما روی هم رفته، در درون صنعت ریلی مشکلاتی وجود دارد که توان خدمات ریلی را تا حد متوسط پائین آورده است.

بی‌اعتمادی بخش خصوصی به راه‌آهن

بابایی: نقش بنگاه‌های اقتصادی در بخش حمل و نقل ریلی بسیار مهم است و این که بدانیم یک بنگاه اقتصادی از ظرفیت‌های خود چگونه استفاده می‌کند و در چه بخش‌هایی باچه موانعی روبروست؟ آقای قطبی به نظر شما سهم هر یک از عوامل درون‌سازمانی و برون‌سازمانی در توسعه‌یافتگی‌ها و پسرفت‌ها چقدر است؟ و طی این سال‌ها بخش ریلی باچه موانع و چالش‌هایی روبرو بوده است که نتوانسته انتظارات بخش خصوصی را برآورده سازد؟

قطبی: برای پاسخ به این سؤال باید به روند خصوصی‌سازی طی این سال‌ها اشاره کرد. سرمایه‌گذارانی که علاقه‌مند به فعالیت در این حوزه بودند، در شروع روند خصوصی‌سازی سؤالات زیادی داشتند؛ از جمله اینکه، اگر طرح سرمایه‌گذاری تحقق پیدا نکرد، چه اتفاقی می‌افتد؟ راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران وعده داده بود در صورت تحقق نیافتن اهداف خصوصی شدن یک شرکت، عدم النفع آن به سرمایه‌گذار پرداخت خواهد شد و از این رو به سرمایه‌گذاران اطمینان داده شد که جای نگرانی نیست و پرداخت

دیگر حمل و نقل سوق پیدا می‌کند که برای جامعه پرهزینه اما برای فرد فرد جامعه، اقتصادی است. تقاضا، عامل محرک و پیشران بخش‌های اقتصادی است و به دلیل کمبود تقاضا در حوزه ریلی توسعه این بخش دچار کندی شده است. بیشتر فعالان این حوزه معتقدند که بار هست، اما کمبود خط، واگن، ریل و لکوموتیو شرایط کنونی را به وجود آورده است. در حالی که این نگاه، منطقی نیست. باید تقاضای جامعه به سمت ریل هدایت شود تا اقتصاد ریلی با تخصیص درست منابع توسعه یابد. بنابراین به اعتقاد من عوامل متعلق به بازار، عامل اصلی کندی صنعت حمل و نقل ریلی است. هرچند عامل دیگری نیز به نام مسائل داخلی صنعت وجود دارد که بخشی از آن درون دولت، راه‌آهن و مجموعه وزارت راه است که به‌عنوان نهاد حاکمیت باید خود را منطبق با شرایط روز کند و از نظر فرهنگی، مدیریتی و ساختاری، بستر قانون را جهت توسعه و پیشرفت آماده کند تا بخش خصوصی بتواند نقش خود را ایفا نماید و در نهایت هر دو با هم بتوانند پیشران توسعه بخش ریلی باشند. اگر بدون در نظر گرفتن محیط حاکم بر صنعت ریلی، قصد برنامه‌ریزی برای توسعه این بخش را داشته باشیم، با اطمینان می‌گویم که کارآمد کردن درون سیستم، کافی نیست و مانوری محدود در رشد صنعت ریلی به دنبال دارد.

اما اجازه دهید به سؤال شما برگردم که ناظر بر الزامات توسعه صنعت ریلی بود. از دیدگاه من، تمرکز اصلی و شرط اول توسعه این صنعت، تحریک تقاضای بازار است که از طریق روش‌های مختلفی می‌توان انجام داد. از جمله، کاهش قیمت‌ها و تعرفه‌ها. شرط دوم، انتخاب مسیر درست برای کارآمد کردن محیط حاکم بر صنعت ریلی است. باید به مجموعه‌ای از روش‌هایی فکر کرد که برای مشتریان ایجاد ارزش افزوده می‌کند. این مجموعه روش‌ها می‌تواند قیمت‌ها، کیفیت خدمات، روش‌های



عباد... فروزش



علیرضا شیخ طاهری

سرمایه گذاری جدی و ورود در این بخش دیده نمی شود. این البته واکنش طبیعی بخش خصوصی به رفتار راه آهن است. در حال حاضر کاستن از جذابیت سفر با قطار از مشکلات بزرگ بخش مسافری در صنعت ریلی به عنوان یک بیماری است. نشانه این بیماری نیز کاهش عملکرد راندمان بخش مسافری است. شاید سرانه واگن در ایران نسبت به بسیاری از کشورها پایین باشد اما بهره وری واگن های موجود نیز خیلی بالا نیست و ضریب اشغال، درآمد و میزان سیر واگن ها نشان می دهد که مشکل بهره وری، بسیار جدی است. یکی از دلایل عدم جذابیت سفر با قطار این است که کسانی در این بخش فعال هستند که نتوانسته اند بهره وری را بالا ببرند. یکی دیگر از دلایل به زیرساخت ها بر می گردد که متولی بخشی از آن راه آهن است و بخشی دیگر نیز متوجه کم کاری بهره بردارها است. دلیل بعدی تداوم تابعیت از رفتارهایی است که از ۳۰ سال گذشته تاکنون ادامه دارد. وقتی لباس نو به تن یک صنعت می رود، باید رفتارها نیز تغییر کند. در صنعت خودروسازی، نفت، مخابرات و ... به موازات تغییر شیوه و به اصطلاح همان لباس نو، رفتار آن صنعت نیز با بخش تقاضا، تغییر پیدا می کند. کدام یک از شرکت های ریلی هستند که رفتاری همانند رفتار راه آهن،

با متقاضیان یا همان طرف تقاضا نداشته باشند؟ بسیاری از شرکت های خصوصی ریلی رفتاری در حد ادارات کل راه آهن با بخش تقاضا دارند که البته بخشی از آن به علت بضاعت کم شرکت های خصوصی است و بخشی دیگر به دلیل رفتار اشتباه راه آهن است. خصوصی سازی در راه آهن انجام شده اما رفتارها تغییر نکرده است. همانند پدری که فرزند ارشد خود را به خانه بخت فرستاده اما هنوز گمان می کند که فرزندش در خانه است و همان رفتارهای سابق را با او می کند. بخش خصوصی بلوغ پیدا نکرده، زیرا رفتار راه آهن با خصوصی سازی شرکت ها، رفتار متناسب با آن شرایط نبوده است. با وجود اینکه بیش از دو دهه از خصوصی سازی راه آهن در بخش مسافری می گذرد؛ این شرایط همچنان پابرجاست. بنابراین، اگر راه آهن دولتی باشد یا خصوصی، در هر دو صورت باید رفتار خود را تغییر دهد و از رفتارهای علمی روز تبعیت کند. در ایران، بخش های رقیب حمل و نقل ریلی در بخش مسافری، بلیت های الکترونیکی را جایگزین روش های سنتی و کاغذی کرده اند. اما برای بلیت قطار، همچنان باید پرینت بلیت ها گرفته شود، زیرا امور راه آهن عادت به دریافت بلیت کاغذی از مسافران دارد. در صورتی که دنیای امروز پیشرفت کرده و با یک گوشی می توان هولوگرام بلیت

قطار را خواند. در این حوزه ها رفتار راه آهن و به پیروی از آن رفتار بخش خصوصی که به دست پدر خود نگاه می کند، همچنان سنتی است و به همه آسیب رسیده است. راه آهن بعد از خصوصی سازی ادعا می کند که حتی یک واگن باری و مسافری ندارد. بلکه صحیح است که راه آهن واگن باری و مسافری ندارد؛ اما وقتی عملکرد حمل و نقل مسافر در کشور در عرض ۵ سال ۲۰ درصد کاهش پیدا می کند، اولین نهادی که مقصر این عملکرد است نهاد بالادستی راه آهن است نه شرکت های خصوصی. در نتیجه تبعات این تصمیم گیری های اشتباه همچنان دامن خود راه آهن را می گیرد. اما همان گونه که گفتیم، برای درمان این بیماری، نیاز به یک «بسته» درمانی است و عنصر اصلی این «بسته» نیز تغییر نوع نگاه راه آهن است. در گام اول در تغییر ساختار راه آهن باید بخشی به عنوان پاسخگو و پیگیر منافع بخش خصوصی، در دل رگولاتوری راه آهن جای داده شود. گام دوم، تغییر رویکرد راه آهن از باری به مسافری است. شما نگاه کنید در جلسه های از مجموعه راه آهن، بیشتر مدت زمان جلسه، حول محور مسائل و مشکلات بخش باری می گذرد و کسی گمان نمی کند که مسافر هم در این بخش جایی دارد. به عنوان مثال در راه آهن مدیرکل بازرگانی وجود دارد که باید هم بار و هم مسافر را پوشش دهد، در صورتی که فقط بار را پوشش می دهد. در کل بخش مسافری راه آهن تنها یک نفر با عنوان سازمانی مدیرکل نظارت بر خدمات مسافری دارد. گمان می کنم اولین راه درمان، اصلاح ساختار راه آهن به نفع سرمایه گذاران بخش خصوصی، به ویژه در بخش مسافری است. نکته دیگر جذاب تر کردن سفر با قطار در رقابت با دیگر روش های سفر در کشور است. هرچند اتفاقات بسیار خوبی در این مورد افتاده که از آن جمله می توان به تنظیم برنامه سیر قطارها و افزایش مدت زمان آن اشاره کرد. تأکید بر کیفی سازی سفر با

قطارها موجب تشویق سرمایه گذاران بخش خصوصی می شود. توجه به مسائل بازاریابی نیز یک اصل است که با توسعه کانال های فروش الکترونیکی ایجاد می شود. عاملی که سفر با قطار را بیش از پیش جذاب می کند، مدیریت قیمت سفر با قطار است. هم اکنون یک کوپه خانوادگی ۴ نفره برای سفر، ۸۰۰ هزار تومان هزینه دارد؛ در صورتی که با همین هزینه یک سفر خوب با خودرو، اتوبوس و حتی هواپیما امکان پذیر است.

نیمی از مشکلات ارتباطی با راه آهن ندارد

بابایی: تا اینجا موضوع بهره وری ناوگان ریلی بحث شد. حال سؤال این است که آیا شبکه ریلی موجود با این رویه و فرایندها امکان جذب واگن جدید به خود را دارد؟ آقای فروزش شما سال ها در بخش بار و مسافر فعال بوده اید؛ بفرمائید چنانچه سرمایه لازم برای خرید واگن برای توسعه ناوگان در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد آیا بخش خصوصی مایل به سرمایه گذاری در این بخش خواهد بود؟ آیا در صورت وجود شرایط بهینه بهره برداری، این امکان وجود دارد تا بهره وری از ناوگان و واگن های موجود را بالا برد؟

فروزش: موضوعات، چالش ها و فرصت های موجود در صنعت حمل و نقل ریلی بسیار است و برای بررسی درست آن، نیاز به کارگروه های تخصصی است. به عنوان مثال، بحث تعمیرات با وجود ظاهر ساده خود، پیچیدگی های خاص خود را دارد. در مورد بهره وری واگن باید گفت که نیمی از مشکلات موجود ارتباطی با راه آهن یا با بخش «سیر» ندارد. انجام تخلیه و بارگیری، به ویژه در حوزه مخزن داران فاجعه است و ارتباطی به راه آهن ندارد. بنابراین در مشکلات ایجاد شده نباید یکدیگر را مقصر دانست، بلکه باید به دنبال راهکار بود. من هم موافقم که یکی از چالش های بسیار جدی در حوزه بار و



حمید صدیق پور

مسافری، سرعت است. جذب مسافر و بالا بردن تقاضا عامل مهم دیگری است که باید به آن توجه ویژه شود. از فاکتورهای دیگر مقرر کردن انجام سفرهای دولتی با قطار است. بخش ریلی با ایجاد قوانینی جهت توسعه باید حمایت شود.

دیدگاه راه آهن به روز نیست

بابایی: از نگاه اقتصادی جای این تحلیل وجود دارد که اولویت باید بازارهای تکلیفی باشد یا شناور شدن بازار؟ آقای جوانمردی شما به عنوان یکی از مشاوران کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران به دلیل فضای کلانی که در کمیسیون وجود دارد با مجموعه‌ای از شیوه‌های حمل و نقل ترکیبی سروکار دارید. چگونه می‌توان در خصوصی سازی به بخش ریلی کمک کرد؟ در این بخش چه سیاست‌هایی نیاز به اصلاح دارد؟

جوانمردی: البته من معتقدم بخش حمل و نقل جاده‌ای و ریلی مکمل یکدیگرند و باید در این راستا این دو را دید و قضاوت کرد. رقابتی که از آن صحبت می‌شود نباید این چنین مشکل ساز باشد و آزادی نسبی برای انتخاب نوع حمل و نقل برای طرف تقاضا باید وجود داشته باشد. اما با توجه به سه مزیت مهم حمل و نقل ریلی که اینجا نیز اشاره شد، حمل و نقل در دنیا به سمت

از این بار به سمت حمل و نقل ریلی تدوین شود. این کار در کشورهای توسعه یافته انجام شده است. در اتریش قانونی وجود دارد که هر کامیون یا تریلی حامل بار باید در داخل خاک این کشور تانکرهای خروجی با واگن جابه‌جا و طی شود و بعد از خروج از مرز می‌تواند از واگن خارج شود و با هر وسیله‌ای دیگری ادامه مسیر دهد. تا زمانی که قوانین حمایتی جدی از صنعت ریلی وجود نداشته باشد توسعه‌ای نیز وجود نخواهد داشت. بارگیری یک کانتینر در حمل و نقل ریلی بین ۲۵۰ تا ۳۵۰ هزار تومان هزینه دارد که تریلی این هزینه را پرداخت نمی‌کند. باید حمل و نقل ترکیبی صورت بگیرد تا بخش‌های دیگر حمل و نقل نیز با مشکل مواجه نشوند. سرمایه‌دار به وضع موجود نگاه می‌کند که بیشترین درصد سودی که واگن دارد ۹ تا ۱۱ درصد است و بنابراین از ورود به حوزه حمل و نقل ریلی خودداری می‌کند. این در شرایطی است که رشد بخش ریلی در تمام کشورها بر اساس ظرفیت‌های تقاضا است که در پشت خط است. اما در ایران هزینه‌ها و اعتبارات کشور در قسمت‌هایی صرف می‌شود که بیش‌تر نگاه سیاسی بر آن غالب است. به خط کرمان - زاهدان نگاه کنید. هزینه نگهداری این خط راه آهن چندین برابر درآمدی است که به دست می‌آورد. این سرمایه‌گذاری در بخش ریلی در منطقه‌ای صورت گرفته که تماماً پوشیده از شن است و موجب از بین رفتن ریل‌ها و پوشیدگی می‌شود و چیزی جز ضرر نخواهد داشت. اگر دولت‌مردان و مسئولین ۳ فاکتور ایمنی، محیط زیست و انرژی برایشان مهم است، به مشکلات بخش ریلی به صورت هدفمند بپردازند. منحنی تقاضا و عرضه در بخش مسافری با ۷۰ درصد تقاضا در طول سال، ۵ تا ۵/۵ ماه است زیرا بخش مسافری در برخی از نقاط کشور متمرکز است. مثلاً در محور مشهد که سفرهای زیارتی و توریستی غالب است. مهم‌ترین عامل حل مشکلات بخش

باید بر اساس نیاز باشد. از سال ۸۴ واگن‌ها به بخش خصوصی منتقل شد، در ارزیابی از شرایط موجود باید دید آیا افرادی که امروز در بخش ریلی هستند اگر هم‌اکنون قدرت انتخاب داشتند، دوباره به این حوزه ورود پیدا می‌کردند یا خیر؟ جواب منفی است. اگر انتظار این است که بخش خصوصی گسترش پیدا کند و سرمایه‌گذاران جذب این حوزه شوند باید دید که چه اتفاق جدیدی در این حوزه افتاده است؟ به باور من برای توسعه صنعت ریلی دو فاکتور اساسی را باید در نظر گرفت: اول بخش توسعه و دوم بخش ناوگان. امروز شبکه ریلی کشور عملکرد حمل ۴۰ میلیون تن بار و جابجایی ۲۴ میلیون مسافر را در کارنامه خود دارد. اما اگر ظرفیت ۲۲ هزار واگن موجود، به ۴۰ هزار واگن توسعه یابد و ۱۲ هزار کیلومتر خط به ۲۰ هزار کیلومتر برسد آیا تقاضایی هم برای این ظرفیت فراهم شده است؟ معتقدم چنین تقاضایی وجود ندارد و تا زمانی که کاهش تقاضا برای استفاده از خدمات ریلی وجود دارد، بخش خصوصی نیز حتی در صورت افزایش سرمایه‌گذاری نمی‌تواند موجب توسعه صنعت ریلی شود. در حمایت از بخش ریلی شعارهای بسیاری داده شده و می‌شود، اما در عمل حمایتی صورت نگرفته است. در تمام دنیا بر سه ویژگی شبکه ریلی یعنی کاهش مصرف انرژی، فواید محیط زیست و ایمنی بالا تأکید می‌شود و اهمیت صنعت ریلی را افزایش می‌دهد و با تکیه بر همین سه ویژگی، صنعت ریلی توسعه پیدا می‌کند. اما در ایران، سه ویژگی یاد شده کم‌رنگ است چون تقاضا که محرک اصلی سرمایه‌گذاری است پائین است. چرا در بندرعباس با وجود این که خط راه آهن وجود دارد فقط ۵ درصد از کانتینرهای موجود، سهم بخش ریلی است؟ آن هم در حالی که مقصد بیش‌تر از ۶۰ درصد کانتینرها تهران است. بنابراین باید قوانینی در جهت سوق دادن درصد بالایی

مسافر بحث تقاضا است؛ به طوری که هم‌اکنون ظرفیت موجود از تقاضای کنونی سبقت گرفته است. بنابراین با توجه به تقاضای پایین برای حمل بار و جابجایی مسافر عقل سلیم می‌گوید که نباید سرمایه‌گذاری کرد؛ اما از سوی دیگر برای عقب نماندن از رقیبان، سرمایه‌گذاری یک اصل است. با توجه به این دو گزاره، نکته در این است که سرمایه‌گذاری در این حوزه باید بلندمدت دیده شود و در کنار این نگاه، جذابیت نیز باید ایجاد گردد. از مشکلات دیگر، تطابق نداشتن شرایط کنونی وعده‌ها با داشته‌ها و دست آوردها است. مثلاً وعده حمایت از بخش خصوصی داده می‌شود؛ اما در عمل این گونه نیست. این وعده‌های تحقق نیافته یک خطای جدی در حمل و نقل ریلی و خصوصی سازی آن است و موجب می‌شود تا نتوان مشکلات را به خوبی دید و چاره جویی کرد.

تقاضا محرک اصلی سرمایه‌گذاری است

بابایی: در سال ۸۴ و در زمان طراحی ساختار خصوصی سازی بخش ریلی انتظاراتی مد نظر متولیان امر بود اما مسئله‌ای که در آن زمان به درستی مورد توجه قرار نگرفت، تغییر ساختار شرکت دولتی راه آهن پس از خصوصی سازی بود و به علت ناکارآمدی‌های آن ساختار، در ادامه مشکلات و چالش‌هایی پیش روی فعالین بخش خصوصی قرار گرفت. امروز هم با گذشت ۱۲ سال از شروع خصوصی سازی شرایط حاکم نشان از تداوم همان ساختارها دارد. آقای صدیق پور شما در زمان هر دو ساختار قبل و بعد از خصوصی سازی در این بخش حضور داشته اید، امروز به عنوان یک فعال بخش خصوصی، چه راه کارهایی برای اصلاح این ساختارهای ناکارآمد دارید؟

صدیق پور: شما بحث ساختارهای راه آهن را داشتید و از نظر من ساختار



سید مرثی نصریان



محمد نبی جوانمردی

ریل سوق پیدا کرده است. در دنیا دولت‌ها مشوق‌هایی برای استفاده از ریل در نظر گرفته‌اند که شرایط را رقابتی‌تر می‌کند. مثلاً در آلمان به افرادی که با قطار سفر می‌کنند یارانه تعلق می‌گیرد. یا به علت بالا بودن هزینه سوخت و نگهداری کامیون در کشورهای دیگر شرکت‌ها برای حمل‌ونقل بار گزینه ریل را انتخاب می‌کنند. البته در برنامه ششم قوانین خوبی برای توسعه بخش ریلی پیش‌بینی شده است. از جمله قانون پرداخت مالیات بر ارزش‌افزوده که صفر در نظر گرفته شده است. ضمن اینکه سرمایه‌گذاری در ناوگان ریلی به‌عنوان سرمایه‌گذاری در مناطق محروم محسوب می‌شود و شرکت‌های سرمایه‌گذار ۱۵ سال معافیت مالیاتی خواهند داشت و یک درصد از جمع درآمدهای نفتی دولت در هر سال به توسعه بخش زیربنایی حمل‌ونقل ریلی تخصیص داده می‌شود. اما به دلیل اینکه راه‌آهن همچنان دیدگاه قبلی خود را حفظ کرده است این قوانین تأثیری در این بخش نخواهد داشت. ۱۳ سال از خصوصی‌سازی راه‌آهن گذشته و باید سیستم تقسیم منافع و نحوه تصمیم‌گیری، برای تمام بازیگران بخش خصوصی و دولتی، عادلانه باشد. بخش خصوصی نیز بعد از این همه سال انتظار دارد تا در تصمیمات بخش صنعت دخالت

داشته باشد، چرا که قوانین تصویب شده در این بخش به‌صورت ناقص اجرا می‌شود. قوانین موجود در رابطه با روابط راه‌آهن با بخش خصوصی شفاف نیست و با ورود هر مدیر امتیازات به بخش خصوصی تغییر می‌کند. سرمایه‌گذاری در راه‌آهن سرمایه‌گذاری بلندمدت است زیرا مانند جاده قابلیت انعطاف ندارد، بنابراین بخش ریلی فکر و حمایت بلندمدت می‌خواهد.

تشکیل نهاد تنظیم مقررات ریلی از اهم واجبات است

بابایی: با توجه به مباحث مطرح شده به نظر می‌رسد که تأکید حاضران به‌عنوان بخش خصوصی بر این است که نقاط تعامل ما، حاکمیت و دولت باید کاملاً شفاف و مطابق با قانون باشد. ساختار غالب در حمل‌ونقل ریلی ساختاری است که شرکت راه‌آهن و بخش خصوصی ذی‌نفع آن هستند و تضاد منافع موجب می‌شود که این دو، تعامل خوبی با هم نداشته باشند، در نتیجه شخص ثالث به‌عنوان رگولاتور نیازمند است تا تنظیم‌گری قوانین و مقررات را بر عهده گیرد. آقای نصریان به نظر شما، وجود رگولاتور از اهرم‌های قدرت دولت کم خواهد کرد؟ این مسئله تا چه حد اهمیت دارد و به چه شکل باید اجرا شود؟

ناصریان: البته در ایران، نهاد رگولاتوری مشابه و اقتباس شده از کشورهای دیگر است. تجربه ۱۳ ساله‌ای در خصوصی‌سازی وجود دارد که ناموفق بودن آن را تأیید می‌کند. در این میان رگولاتوری می‌تواند یکی از راهکارهای رفع مشکلات خصوصی‌سازی باشد. بحث جایگاه رگولاتوری هم مطرح است که آیا در راه‌آهن، یا ستاد وزارت خانه و یا در شورای رقابت باشد. دیدگاه مسئولان شرکت راه‌آهن باید به‌گونه‌ای باشد که رگولاتوری را جدی گرفته و این نهاد تأسیس شود. بسیاری از قوانین و مقررات، خصوصی‌سازی را تکمیل نکرده است و باید توجه داشت که برای حل این مشکل، رگولاتوری نمی‌تواند یک راهکار کافی باشد. در بسیاری از موارد قوانین و مقررات ما کامل نبوده و یا مطابق قوانین تدوین شده عمل نشده است. در قانون برنامه ششم و قانون احکام دائمی برنامه و قانون بودجه سال جاری، موادی به نفع بخش ریلی وجود دارد و وحدت نگرش به سود بخش ریلی وجود داشته است و موجب ایجاد قوانین و مقررات در این بخش شده است. اما روی هم رفته عملکرد بخش حمل‌ونقل به نفع بخش ریلی نبوده است؛ به‌گونه‌ای که از سال ۷۹ اولویت سیاست‌گذاری حمل‌ونقل بر اساس بخش ریلی بوده اما در عمل اتفاقی نیفتاده است. در سال ۸۰ طرحی با عنوان طرح مشارکت ریلی در قانون بودجه بود که بر اساس آن پروژه‌هایی که کمترین سودآوری را داشت، یا حتی سودی نداشت به بخش خصوصی سپرده شد و پروژه‌هایی که سودهای کلان داشت با تصویب هیئت دولت با مسئولیت دولت انجام می‌گرفت. هم‌اکنون نیز، این نگاه به شکل‌های مختلف وجود دارد. از یک سو شرکت راه‌آهن همچنان بخش‌های تصدی‌گری خود را رها نکرده است، آیین‌نامه سیاست‌ها می‌گوید چه بخشی از فعالیت‌های راه‌آهن باید خصوصی‌سازی شود و چه بخشی نباید خصوصی‌سازی

شود. در بخش سودآوری نیز همین وضعیت حاکم است. سؤال این است که آیا بالاخره وقت آن نرسیده که پروژه‌های سودآور به بخش خصوصی سپرده شود؟ باید منافع شرکت راه‌آهن و منافع شرکت‌های بخش خصوصی در یک مجموعه دیده و تلاش شود تا این منافع از بیرون بخش، به درون کشانده شود. یکی از مهم‌ترین راهبردهای رقابت‌پذیری بخش ریلی در مقایسه با بخش جاده‌ای، افزایش قیمت سوخت است. در دیدگاه عموم برای افزایش قیمت سوخت به سراغ افزایش قیمت بنزین می‌روند، در صورتی که افزایش قیمت بنزین کمکی به بخش ریلی نمی‌کند. قیمت گازوئیل نسبت به قیمت تمام‌شده آن بسیار پایین است و دولت‌ها برای هدفمند کردن یارانه‌ها از آن استقبال می‌کنند. از راهبردهای دیگر که راه‌آهن در چند سال اخیر انجام داده است کاهش حق دسترسی شرکت‌های حمل‌ونقل باری است و به معنای همان جابه‌جا شدن منافع داخل مجموعه شرکت راه‌آهن است. البته این راهکار در نهایت موجب افزایش سودآوری بخش خصوصی می‌شود، اما منافی به مجموعه ریلی اضافه نکرده است. در حالی که می‌شد استراتژی افزایش حق دسترسی را جایگزین این استراتژی در بخش جاده‌ای کرد. یعنی حمل‌ونقل جاده‌ای سهمی از هزینه نگهداری شبکه جاده‌ای را بپردازد. این بحث در قانون برنامه چهارم و پنجم بوده است و در قانون دائمی کردن احکام برنامه نیز بوده، اما هنوز اجرا نشده است. سال گذشته، سندی در دولت آقای روحانی با عنوان سند حقوق شهروندی تدوین شد که نفس این کار برای دانستن حقوق شهروندی مفید بوده و موجب می‌شود بین دولت‌ها و مردم، انتظارات به حقی ایجاد شود. پیشنهاد می‌کنم مشابه این سند، یک منشور راهبردی با عنوان «تحوه همکاری مشترک بخش دولتی و خصوصی در حوزه ریلی» تدوین شود تا در این بخش، استراتژی‌های افراد



احمد مجتبابی

راهکار و پیشنهاد عملیاتی ارائه نمی دهد تا راه آهن آن رامصوب و به صورت قانونی اجرا کند. در سازمان های دولتی به ویژه راه آهن تصمیمات با کیفیت، روی میز مدیران قرار نمی گیرد و مدیران با حداقل ایده ها تصمیم می گیرند. تصمیمات باید تولید شود و نهادهایی تأسیس شود. بازار باید اصلاح شود، نیاز به این صنعت باید وجود داشته باشد. حوزه های دیگر حمل و نقل باید با قیمت های واقعی و بدون یارانه باشد. تمام هزینه های محیط زیست، ایمنی و زمین که کالای پرارزشی هست باید پرداخت شود. پایین بودن قیمت گازوئیل به دلیل عدم اعتراض بخش خصوصی حوزه ریلی است. راه آهن باید به صورت نهادی با بخش خصوصی برخورد داشته باشد، بخش خصوصی هم باید تشکیلات تخصصی مرکب از مدیران شرکت های وجودی و در جلسات و نشست های خود تصمیم سازی کند و این تصمیم سازی با کیفیت را از طریق انجمن به راه آهن منتقل نماید.



دکتر مجید بابایی طی حکمی از طرف هیات مدیره انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی به سمت دبیر این انجمن منصوب گردید.



غلامعلی بشیر خباز

مشکلات موجود من اعتقاد دارم که سرمایه گذاری و نوسازی ناوگان باید در حوزه ریلی انجام شود تا بتوان سیستمی به روز و استاندارد داشت. زمانی که خصوصی سازی انجام شد، قرار بود راه آهن تمام بخش های خود را، جز مالکیت در خط، به بخش خصوصی واگذار کند. در صورتی که این قانون اجرا نشد، دولت باید هزینه های سربار را کم کند تا بتواند پشتیبان بخش خصوصی باشد. شرکت ها باید با یکدیگر ادغام شوند تا هزینه های سربار کاهش پیدا کند. هم اکنون در هیچ جای دنیا این تعداد بالای شرکت های خصوصی ریلی همانند کشور ما وجود ندارد. انجمن ریلی نیز باید بسیار قوی و بدون در نظر گرفتن ملاحظات، پشتیبان مشکلات بخش خصوصی باشد.

بیرانوند: اگر بخواهیم یک جمع بندی از رابطه راه آهن و بخش خصوصی داشته باشیم باید بگویم که راه آهن یک سازمان پشتیبان و در کنار بخش خصوصی است. از مشکلات بزرگی که در بخش خصوصی وجود دارد این است که بخش خصوصی

مجتبابی: با توجه به تجربه ۱۲ ساله، یعنی از سال ۸۴ تاکنون و تأسیس شرکت های خصوصی و وعده هایی که به بخش خصوصی داده شد، سرمایه گذاران در بخش خصوصی سرمایه گذاری کردند و در این میان شرکت های خصوصی، همچنان با عدم اجرای تعهدات و جبران کاستی ها از جانب راه آهن روبرو هستند. راه آهن به دلیل هزینه هایی که بر عهده دارد بدون در نظر گرفتن حقوق بخش خصوصی، این هزینه ها را به فعالان بخش خصوصی تحمیل می کند تا بتواند مشکلات خود را، در مقاطع مختلف حل کند. باید دانست که حتی در کوتاه مدت هم نمی توان نقش حمل و نقل ریلی را انکار کرد و به دلیل کمبود بار و مسافر و در واقع کاهش تقاضا، سرمایه گذاری در بخش صنعت حمل و نقل ریلی را متوقف ساخت. میزان سوخت مصرفی کشور و یارانه سنگینی که دولت به سوخت می دهد و ناوگان فرسوده موجود در جاده ها که موجب نابودی سرمایه های ملی می شود ایجاب می کند که توسعه صنعت ریلی در اولویت جدی قرار گیرد. البته در اولویت قرار دادن صنعت ریلی به معنای کنار گذاشتن حمل و نقل جاده ای نیست؛ چون حمل و نقل جاده ای مشتمل بر چرخه صنعتی بزرگی است. بلکه متصدیان حمل و نقل ریلی باید مزیت ها و جذابیت هایی را ایجاد کنند تا صاحبان کالا خود به سمت ریل تشویق شوند. ما باید بدانیم چه هدفی هائی را برای سرمایه گذاری در بخش ریلی دنبال می کنیم؟ آیا قرار است ناوگان ریلی توسعه یابد؟ هم اکنون بخشی از ناوگان بار ندارد و بیکار مانده است. آیا فقط قرار است یک عدد به عنوان رقم سرمایه گذاری بخش خصوصی اعلام شود؟ در حال حاضر بیشتر از ۹۰ درصد ناوگان باری کشور فرسوده است و بخشی از آن باید از چرخه خارج شود. به طوری که واگن دست دوم ۴۰ میلیونی همان درآمدی را می دهد که واگن ۲۵۰ میلیونی می دهد. اما با تمام

مجموعه با هم فکری یکدیگر به صورت قانون به تصویب برسد. مسائلی مانند کاهش تصدیگری ها در بخش ریلی، کاهش سودآوری فعالیت دولت در بخش ریلی، افزایش منافع مجموعه ریلی، رقابت پذیری با بخش جاده ای و آشکار شدن منافع بخش ریلی باید در این منشور به صورت یک استراتژی تعیین شود.

بشیر خباز: در مورد شرایط خصوصی سازی و عدم اجرای قوانین در راه آهن باید گفت عدم اجرای قانون حق دسترسی که دولت تصویب کرده است موجب این سردرگمی ها شده است. نقش حاکمیتی راه آهن جمهوری اسلامی ایران باید برداشته شود. زیرا این کلمه «حاکمیتی» به خودی خود، کلمه ای امری و دستوری است. احساس مسئولیت ۸۰ درصدی که بر عهده راه آهن است بسیار کمتر از ۲۰ درصدی است که بر عهده بخش خصوصی است. یک واگن بخش خصوصی اگر خراشی به سقف تونل وارد کند، ۶ ماه توقیف می شود. طبق ظرفیت هایی که در ۱۵ سال اخیر در راه آهن ایجاد شده در حوزه زیرساخت، واگن و لکوموتیو، آیا پیشرفتی نسبت به بهره برداری های قبل از ظرفیت سازی، به وجود آمده یا خیر؟ مسبب تمامی این مشکلات راه آهن است و مادامی که راه آهن شرایط را برای خصوصی سازی واقعی ایجاد نکند هیچ سرمایه گذاری جدیدی شکل نمی گیرد. چرا که هزینه های بهره برداری هر ساله به بخش خصوصی تحمیل می شود و با این شرایط هیچ فردی حاضر به سرمایه گذاری مجدد نیست.

متصدیان حمل و نقل ریلی باید جذابیت ایجاد کنند

بابایی: آقای مجتبابی به عنوان مدیرعامل یکی از شرکت های حوزه حمل مواد سوختی، از نظر شما ظرفیت های آینده در بخش سوخت و چالش های این حوزه و آن چیزی که موجب موفقیت یا ترمز در بخش خصوصی شده است چیست؟



تهران میزبان بزرگ‌ترین نمایشگاه ریلی خاورمیانه

الهام زرقانی

وزیر راه و شهرسازی: عقب‌گرد نخواهیم داشت

حاکمیتی به حمل‌ونقل ریلی نگاه پروژه‌ای نیست و یک نگاه استراتژیک است» افزود: «می‌توان چندین خط به کشورهای ترکمنستان، ارمنستان، ترکیه، آذربایجان، عراق و افغانستان داشت که امروز اتصال این خطوط ریلی در دستور کار قرار گرفته است.» او افزود: «روزانه چیزی حدود یک میلیون مسافر بین تهران و شهرهای حومه در حال تردد هستند که باید شبکه راه‌آهن سهم ۴۰ تا ۵۰ درصدی در جابجایی مسافران داشته باشد؛ بنابراین جابجایی ۵۰ هزار نفر روزانه از طریق قطارهای حومه‌ای کار بسیار بزرگی است که این دولت قصد اجرای آن را دارد.»

آخوندی درباره میحث واسپاری ریلی در کشور بیان کرد: «ما برای توسعه ناوگان باری و مسافری حمل‌ونقل ریلی نیازمند راه‌اندازی واسپاری ریلی هستیم تا در یک برنامه زمان‌بندی، ۳۰ هزار واگن باری جدید را وارد ناوگان کنیم، همچنین سه هزار واگن مسافری را وارد سیستم کنیم، باید کار بازرگانی در حوزه ریلی در کشورمان تغییر کند.» او همچنین وعده داد که «۹۵۰ کیلومتر راه‌آهن خط دوم و ۸۳۸ کیلومتر توسعه

وجود نداشت و یا این‌که مشکلات به راحتی و با هزینه پایین کنترل می‌شد. اگر تنها ۱۰ درصد هزینه‌های شهری به طراحی و شهرسازی ریل پایه اختصاص می‌یافت امروز حرکت در کلان‌شهرها آسوده‌تر و روان‌تر بود.»

وزیر راه و شهرسازی افزود: «روزانه صدها هزار خودرو بین مسیر تهران - کرج در تردد هستند، آیا در سال‌های گذشته این امکان نبوده است که بخشی از این تردها را به شبکه ریلی منتقل کنیم. در ابتدای کار از من خواسته شد مسیر تهران - کرج را دوطبقه کنم و اما هیچ فردی تقاضای توسعه خطوط ریلی را نداد و هنوز هم دوطبقه کردن مسیر تهران - کرج طرفدار دارد.» او اضافه کرد: «اگر اتصال ایران به شبکه‌های ریلی خارجی و گسترش راه‌آهن داخل، در دستور کار قرار می‌گرفت امروز با این آشنی، بی‌نظمی و آلودگی در شهرها مواجه نبودیم. آیا این امکان وجود نداشت که در ۱۰ سال گذشته، دولت اتصال راه‌آهن خواف - هرات را در اولویت قرار می‌داد؟ اما امروز مسیر ریلی عمان - چین وجود ندارد.» آخوندی با بیان این‌که «نگاه نهاد

«سعید محمدزاده» مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نیز رونمایی کرد.

راه‌آهن تحولی بزرگ در سبک زندگی مدرن

سخنرانی عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی در مراسم افتتاحیه این نمایشگاه همزمان با افتتاح دو پروژه ریلی بود که به صورت ویدئوکنفرانس به‌طور مستقیم در نمایشگاه منعکس شد.

آخوندی در سخنرانی خود راه‌آهن را موجب تحولی بزرگ در سبک زندگی مدرن دانست و گفت: «سبک زندگی ما باید بر اساس راه‌آهن برنامه‌ریزی شود. توسعه شبکه راه‌آهن، در حوزه شهرسازی، بازرگانی، ارتباطات بین‌المللی، حمل‌ونقل مسافر، صنعت و سیاست داخلی، می‌تواند بسیار مؤثر باشد.» او با بیان این‌که «متأسفانه سیاست توسعه و طراحی شهری امروز خودرئومحور است و تمام گزارش‌هایی که در این حوزه ارائه می‌شود بر پایه‌های توسعه‌ی خودرو بوده است» افزود: «توسعه شبکه ریلی می‌تواند بسیاری از مشکلات شهری را از میان بردارد. اگر ریل، محور توسعه شهری بود در شهرها آلودگی هوا و بی‌نظمی

۳۰۲ شرکت داخلی و خارجی در پنجمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی که اردیبهشت ماه برگزار شد، آخرین فناوری‌های روز دنیا در این صنعت را معرفی کردند. این نمایشگاه چهار روزه از بزرگ‌ترین نمایشگاه‌های ریلی و دومین نمایشگاه بین‌المللی دنیا محسوب می‌شود. شرکت‌های خارجی حاضر در این نمایشگاه از کشورهای سوئیس، بلژیک، فرانسه، هند، اوکراین، ترکیه، نوزلند، ایتالیا، لتونی، اسپانیا، روسیه، جمهوری چک، چین، آلمان و صربستان بودند. ضمن این‌که انجمن‌های ریلی کشورهای آلمان، اسپانیا، ایتالیا، لتونی، نیز در کنار انجمن‌های ریلی ایران در این نمایشگاه حاضر شدند.

این نمایشگاه با سخنرانی وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل راه‌آهن و رئیس دانشکده راه‌آهن افتتاح و در مراسم افتتاحیه، تمبر ۹۰ سالگی احداث راه‌آهن سراسری ایران نیز باطل شد. این تمبر را شرکت ملی پست طراحی کرده بود. شرکت ملی پست در این مراسم از تمبرهای شخصی «عباس آخوندی» وزیر راه و شهرسازی و



می‌رسد.»

مضای ۳ قرارداد ریلی

در حاشیه مراسم افتتاحیه این نمایشگاه سه قرارداد سرمایه‌گذاری و توسعه ناوگان به امضا رسید. قرارداد اول شامل قرارداد تأمین واگن بین راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های سرمایه‌گذار از محل منابع ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور بود. این نخستین بار است که از محل ماده ۱۲ قراردادی امضا می‌شود. قرارداد دوم نیز برای تأمین ۱۰۰ دستگاه واگن مخزن‌دار بین واگن‌سازی فولاد درخشان اراک و شرکت پارسیان بود و اعلام شد که ۲۰ دستگاه این واگن‌ها آماده است.

قرارداد سوم مربوط به ۳۰۰ دستگاه واگن حمل بالاست بین واگن‌سازی «کوثر اصفهان» و شرکت حمل‌ونقل ریلی «تجارت کوشش سپاهان» بود که ۵۰ دستگاه از این قرارداد آماده تحویل است.

کنفرانس بین‌المللی پیشرفت‌های مهندسی راه‌آهن

پنجمین کنفرانس بین‌المللی پیشرفت‌های اخیر در مهندسی راه‌آهن از دیگر برنامه‌هایی بود که همزمان با این نمایشگاه و به همت دانشکده مهندسی راه‌آهن دانشگاه علم و صنعت و با همکاری راه‌آهن جمهوری اسلامی و تمام مراکز دانشگاهی، تحقیقاتی و صنعتی مرتبط با این حوزه، برگزار شد. سید سعید فاضل، رئیس دانشکده مهندسی راه‌آهن دانشگاه علم و صنعت در حاشیه نمایشگاه بین‌المللی صنایع ریلی پیرامون این کنفرانس به خبرنگاران گفت: «در این کنفرانس چند کشور از جمله انگلیس، آلمان، فرانسه، اسپانیا، بلژیک، چین، اوکراین، روسیه و اتریش حضور داشتند.» او افزود: «این کنفرانس از سال ۲۰۰۹ تاکنون به‌صورت مرتب در دانشکده مهندسی راه‌آهن برگزار شده است.» خط و سازه‌های ریلی، ناوگان ریلی، حمل‌ونقل ریلی، راه‌آهن برقی و سیگنالینگ، سیستم راه‌آهن شهری، اقتصاد و سیاست‌گذاری ریلی، توسعه پایدار و ایمنی و بهره‌وری،



همه است.» محمدزاده خاطر نشان کرد: «بین سال ۹۳ تا ۹۵، بالغ بر ۶ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان به شرکت راه‌آهن اختصاص یافت و این عدد به‌واسطه تورم نیز بیش از اعتبارات ۱۰ سال قبل آن است همچنین اختصاص بیش از یک درصد اعتبارات نفت و گاز به بخش ریلی بیانگر عزم دولت برای توسعه ریلی است.» او با تأکید بر برنامه‌ریزی برای دو برابر کردن ظرفیت حمل‌ونقل حومه‌ای ریلی کشور خاطر نشان کرد: «جابجایی یک نفر/کیلومتر برای سفرهای دوربرد ۲۰ سی‌سی و طبق آمار غیررسمی ۷۲ سی‌سی صرفه‌جویی مصرف به دنبال دارد.»

این مقام مسئول با بیان این‌که سیاست‌گذاری خاصی در حوزه تعرفه‌ها وجود دارد افزود: «کاهش نرخ تعرفه‌ها در دستور کار است. قطعاً باید روزی برسد که تعرفه‌های حق دسترسی به شبکه ریلی صفر شود تا بدین ترتیب مصرف سوخت کشور کاهش یابد. در برنامه ششم، سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی نظیر سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه‌یافته تلقی می‌شود و معافیت‌ها و مشوق‌هایی خاص دارد.» محمدزاده وعده داد: «مسال خطوط ۳ و ۴ قطار حومه‌ای تهران - کرج و خط دوم قطار قزوین - زنجان افتتاح می‌شود و ابتدای سال ۹۷ خط دوم قزوین - زنجان به بهره‌برداری

شبکه ریلی داخلی در سال جاری به بهره‌برداری می‌رسد.» او در این باره گفت: «ما امروز از توهم‌ها و خیالات صحبت نمی‌کنیم تمام پروژه‌های تعریف شده در حال اجرا است و نمی‌خواهیم در میانه راه به عقب برگردیم، ریل را به بندرها متصل می‌کنیم و در حال اتصال راه‌های کشورمان به شبکه ریلی بین‌المللی هستیم.»

هدف‌گذاری

بخش دیگری از افتتاحیه این نمایشگاه با سخنرانی مدیرعامل شرکت راه‌آهن همراه بود. سعید محمدزاده در سخنان خود به برنامه‌های راه‌آهن در برنامه ششم پرداخت و گفت: «تا سال ۱۴۰۵ باید حداقل ۴۰ درصد بار کشور از طریق ریل جابجا شود و طبق برنامه ششم، مقرر است تا پایان برنامه، ۳۰ درصد بارهای کشور توسط ریل جابجا شود.» او افزود: «شرکت‌های فولادی برنامه‌ریزی کرده‌اند تا سال ۱۴۰۵ با سرمایه‌گذاری در حوزه فولاد، حجم کل بارهای ریلی، به ۵۰ میلیون تن و ۲۱۰ میلیون تن بار مرتبط برسد.» مدیرعامل شرکت راه‌آهن گفت: «اگر تنها یک سوم این ۲۱۰ میلیون تن بار توسط ریل جابجا شود و مابقی به سمت جاده برود، مصرف سوخت بالایی در کشور خواهد داشت، حجم زیادی از سوخت هدر می‌رود و ایمنی در جاده‌ها کاهش یافته و با سونامی سوانح رانندگی در جاده‌ها مواجه خواهیم بود.» محمدزاده تأکید کرد: «اگر بارها به سمت حمل‌ونقل با ریل نرود، در ۱۰ سال آینده مشکلات و حوادث بسیاری در جاده‌ها رخ خواهد داد و بی‌شک زیرساخت‌های جاده‌ای آسیب‌های جبران‌ناپذیری خواهند دید.» او در ادامه به بیان آمارهایی از شرایط حمل‌کالا در شبکه ریلی پرداخت و گفت: «حمل بار از ۲۲/۴ میلیارد تن کیلومتر به ۲۷/۲ میلیارد تن کیلومتر در سال ۹۵ رسیده است و این رشد ۱۲ درصدی باید سهم بار ریلی بیشتری را به خود اختصاص دهد.» او افزود: «اگرچه سیاست‌گذاری در تعرفه‌ها، راه‌آهن را درگیر برخی مسائل کرده اما به امید روزی هستیم که تعرفه حمل‌ونقل ریلی به صفر برسد زیرا اعتقاد داریم که این اقدام به نفع

محورهای تخصصی پنجمین کنفرانس بین‌المللی پیشرفت‌های اخیر در مهندسی راه‌آهن بود.

تأکید بر شهرسازی ریل پایه

عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی در حاشیه پنجمین نمایشگاه بین‌المللی ریلی در جمع خبرنگاران با تأکید بر اینکه ایران بر روی سکوی پرش حمل‌ونقل ریلی است گفت: «رکوردهایی مانند ساخت ۸۳۸ کیلومتر خطوط ریلی و ۹۵۰ کیلومتر خطوط دوم و سوم برای همیشه در تاریخ ایران به یادگار خواهد ماند.» او افزود: «استقبال شرکت‌های داخلی و خارجی از این نمایشگاه نشان می‌دهد که صنعت ریلی در ایران بازار خود را پیدا کرده است. حمل‌ونقل ریلی نه تنها برای یک صنعت بلکه به‌عنوان پایه نظام شهرسازی و نظام حمل‌ونقل جدید قرار می‌گیرد.»

آخوندی گفت: «شهرسازی ریل پایه باید نهادینه شود و طراحی شهری باید به جای حمل‌ونقل خودرو محور بر پایه حمل‌ونقل ریلی باشد، در حال حاضر طراحی شهری ما با ریل سازگار نیست و نیاز داریم بار دیگر زندگی مدرن ایران را با عینک ریلی بازبینی کنیم. امروز به دلیل خودرو محور بودن شهرسازی شهرهایمان، حتی برای جابه‌جایی‌های کوتاه در سطح شهر مشکلات بسیاری داریم و حرکت در شهر با سختی‌های فراوانی همراه است.» او افزود: «اگر ۱۰ درصد توسعه شهری که خودرو محور بود، ریل پایه بود، امروز حرکت روان‌تری در شهرها داشتیم.» وی خاطر نشان کرد: «از سویی مرکز نمایشگاه‌های بین‌المللی به ریل متصل نیست. اجرای هر نمایشگاه منجر به ترافیک‌های عظیمی در سطح شهر می‌شود.» وزیر راه و شهرسازی افزود: «روزانه ۱۰۰ هزار خودرو فقط بین کرج و تهران تردد می‌کنند که باید بخشی از این تردها به ریل منتقل شود. کل مفهوم ریل پایه باید مورد بازنگری قرار گیرد، به همین دلیل در برنامه ششم توسعه به دنبال راه‌اندازی شرکت قطارهای حومه‌ای و صندوق توسعه حمل‌ونقل هستیم.»



نورالله بیرانوند

وی در مورد راهاندازی خط آهن سریع‌السير، برقی سازی و حمل‌ونقل ترکیبی گفت: «برای راهاندازی این خطوط پروژه و برنامه و نقشه داریم که ریل را به بندرها متصل کنیم، ضمن آنکه اتصال به شبکه ریلی فرآسایبی در دستور کار است. ایران هیچ پیشنهاد اتصال ریلی به کشورهای همسایه را رد نمی‌کند و در این صورت ارقام جابه‌جایی بار از وضعیت فعلی ده‌ها میلیون تن متفاوت خواهد بود.» او افزود: «در حمل‌ونقل مسافر در حوزه ریلی نیز می‌توان قطارهای مسافری داشت که از شهرهای اصلی کشورهای همسایه به شهرهای اصلی کشورمان متصل باشند.» او با بیان این‌که «چرا نباید بین هرات و مشهد، کراچی و چابهار قطار داشته باشیم؟» افزود: «با توجه به حجم فوق‌العاده مسافر بین ایران و عراق می‌توان ارتباط ریلی در این مسیر نیز ایجاد کرد.» وزیر راه و شهرسازی درباره حضور شرکت‌های داخلی و خارجی در نمایشگاه ریلی امسال نیز گفت: «این دوره از نمایشگاه قابل‌مقایسه با دوره‌های پیشین از جهت حضور شرکت‌های خارجی نیست. از طرف دیگر مهم‌تر از حضور شرکت‌های خارجی، نظام‌های مشارکت ایرانی-خارجی است. امروز شاهد آن هستیم که جریان انتقال دانش فنی به سرعت شکل گرفته زیرا هیچ شرکت خارجی در اینجا به‌تنهایی نمی‌تواند محصولی بفروشد و باید حتماً مشارکت با یک شریک داخلی داشته باشد. می‌توان گفت این نمایشگاه در واقع نمایشگاه

همکاری ایرانیان و تمام شرکت‌های خارجی است.» او افزود: «۱۶ شرکت خارجی از چین گرفته تا روسیه و کره و اروپا و بسیاری شرکت‌های معتبر جهان در این نمایشگاه حضور دارند. شرکت‌هایی از کشورهای آلمان، کره و چین بخش بزرگی از نمایشگاه را تشکیل داده‌اند.» او تأکید کرد: «هر شرکت خارجی‌ای که بخواهد به ایران بیاید، باید با شرکت‌های داخلی قرارداد انتقال دانش بسته و مشارکت داشته باشد و سهم تولید داخل را افزایش دهد.» او افزود: «ما به مشارکت‌ها خوش‌آمد می‌گوییم.»

استفاده از منابع صندوق توسعه

محمدرضا نعمت‌زاده وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز در بازدید خود از غرفه‌های داخلی و خارجی نمایشگاه با تولیدکنندگان داخلی گفت‌وگو کرد. وی در جمع خبرنگاران گفت: «دولت و مجلس در برنامه ششم در توسعه صنایع ریلی تأکید کرده است و خوشبختانه اقداماتی در این سال‌ها جهت توسعه صنعت ریلی در بخش ترابری ریلی و زمینه‌های فنی مهندسی و ساخت تجهیزات به انجام رسیده است.»

نعمت‌زاده درباره تفاوت این دوره از نمایشگاه ریلی با دوره‌های پیشین گفت: «این دوره تعداد غرفه‌ها و شرکت‌های معتبر داخلی و خارجی به نحوی بالا رفته که کیفیت نمایشگاه را افزایش داده است و از این‌رو همکاری جدی راه‌آهن با بخش خصوصی شکل گرفته است.»

نعمت‌زاده افزود: «علاوه بر اینکه لکوموتیو دیزلی در کشورمان تولید می‌شود تولید لکوموتیو برقی هم در دستور کار است. با توجه به برقی شدن مسیر ریلی تهران مشهد و احداث خط سریع‌السير تهران - قم - اصفهان باید لکوموتیو برقی هم در داخل ساخته شود. توان تولید واگن‌های مسافری در کشور وجود دارد و مهم است که راه‌آهن بتواند از لحاظ تأمین مالی به شرکت‌ها کمک کند و شرکت‌های سازندگان تجهیزات این توانایی را

داشته باشند که از فاینانس خارجی استفاده کنند.» وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: «با هماهنگی‌های انجام‌شده مقرر شده است که بخش خصوصی فعال در حوزه صنعت ریلی از تسهیلات ارزی صندوق توسعه ملی استفاده کند و ریل ملی به‌زودی به تولید نهایی و پس از آن به صادرات برسد.» او افزود: «تعاملات خوبی هم بین شرکت‌های بین‌المللی با شرکت‌های ایرانی ایجاد شده است و اخیراً با شش شرکت خارجی در حوزه ریلی وارد مذاکره شده‌ایم و با دو شرکت خارجی هم سند همکاری در حوزه ساخت تجهیزات امضا کرده‌ایم.» او خاطرنشان کرد: «در سال‌های گذشته ما هیچ امکاناتی برای تولید ریل در داخل کشورمان نداشتیم اما از سه سال گذشته با ذوب‌آهن اصفهان برای ساخت ریل ملی وارد مذاکره شدیم و امروز خوشبختانه این شرکت برای فروش ریل تولیدی خود با شرکت‌های ایرانی و خارجی قرارداد امضا کرده است.»

هم‌اندیشی فرصت‌های سرمایه‌گذاری

در حاشیه پنجمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی هم‌اندیشی با عنوان «فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل ریلی» با حضور مدیرعامل شرکت راه‌آهن، رئیس برنامه‌ریزی و اقتصاد راه‌آهن، رئیس و دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و مدیران عامل شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی برگزار شد.

سعید محمدزاده مدیرعامل راه‌آهن در این هم‌اندیشی با تأکید بر سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل ریلی گفت: «راه‌آهن باید به یک بنگاه حاکمیتی برای توسعه اقتصاد حمل‌ونقل تبدیل شود و نگاه تجاری به حمل‌ونقل ریلی یک ضرورت است. اگر شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی خواهان موفقیت هستند، باید به فکر تغییرات مداوم در مدیریت نباشند و در کنار یکدیگر به مشارکت، همکاری و همفکری برای توسعه صنعت ریلی برسند.»

او با بیان این‌که «نگاه شرکت‌های

حمل‌ونقلی باید خصوصی، تجاری و اقتصادی باشد» افزود: «بنابراین مدیران شرکت‌ها باید روزانه به پیشنهادهای اقتصادی توجه ویژه‌ای داشته باشند.» محمدزاده تصریح کرد: «خوشبختانه سیر ناوگان ریلی نسبت به جاده ۱/۵ تا ۲ برابر بیشتر است و حتی در روزهای تعطیل هم ناوگان ریلی به سیر خود ادامه می‌دهند بنابراین برای توسعه اقتصاد حمل‌ونقل باید انعطاف نشان دهیم.» او خاطرنشان کرد: «راه‌آهن باید به یک بنگاه حاکمیتی برای توسعه اقتصاد حمل‌ونقل تبدیل شود. راه‌آهن برای توسعه خطوط فرعی و استفاده بهینه از آن‌ها در جهت جابه‌جایی بار تلاش می‌کند، زیرا دستیابی به سهم ۶۲ میلیون تن بار برای سال جاری هدف‌گذاری شده است.»

محمد زاده گفت: «مهم‌ترین نقشی که دولت در برابر شرکت‌های خصوصی بر عهده دارد بحث تأمین مالی است و راه‌آهن از سرمایه‌گذاران حمایت می‌کند. از مهم‌ترین دستاوردهای نمایشگاه علاوه بر حضور ۱۳۰ شرکت خارجی همکاری مشترکی است که شرکت‌های خارجی با شرکت‌های داخلی دارند که توانسته‌ایم در قسمت‌هایی که صنعت داخلی توانایی ندارد به ایجاد همکاری مشترک اقدام کنیم و بتوانیم بازار صنعت ریلی را به‌خوبی به دنیا عرضه کنیم.»

نورالله بیرانوند معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد راه‌آهن نیز در این هم‌اندیشی با تأکید بر سرمایه‌گذاری ۵/۷ میلیارد دلاری دولت برای توسعه شبکه ریلی گفت: «با توجه به ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید، دولت در نظر دارد در پنج سال آینده ۷/۵ میلیارد دلار منابع مالی برای توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی و سایر بخش‌های حمل‌ونقل اختصاص دهد و این فرصتی است تا بخش خصوصی بتواند در این زمینه فعالیت کند.» بیرانوند افزود: «بیش از ۱۹۰ هزار میلیارد ریال از این سرمایه‌گذاری برای تأمین ناوگان از سوی راه‌آهن و ۲۶۰ هزار میلیارد ریال از سوی بخش خصوصی باید انجام شود.» او



محمد رجبی

خدمات وابسته، ۲۴ میزگرد تخصصی و کارگاه آموزشی از سوی اساتید ایرانی و خارجی برگزار شد و قراردادهای بسیاری بین شرکتهای داخلی و خارجی منعقد گردید. از جمله این قراردادها می توان به اولین قرارداد مربوط به صرفه جویی مصرف سوخت در حوزه ریلی کشور اشاره کرد که بین سازمان بهینه سازی مصرف سوخت و شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای تأمین ۲۰۰ واگن باری به امضا رسید. این نمایشگاه با حمایت وزارت راه و شهرسازی، صنعت، معدن و تجارت شرکتهای عضو انجمن صنایع ریلی ایران، شرکتهای عضو انجمن صنفی حمل و نقل ریلی، دانشکده فنی و مهندسی راه آهن، تولیدکنندگان و صنعتگران، شرکتهای خدماتی فعال در عرصه شبکه ریلی کشور و شرکتهای ریلی در فضایی به مساحت ۳۰ هزار مترمربع به عنوان دومین نمایشگاه بزرگ ریلی جهان برگزار شد. وزیر صنعت، معدن و تجارت و راه و شهرسازی و بسیاری از فعالان عرصه صنعت حمل و نقل ریلی از این نمایشگاه بازدید کردند. فراخوان برای ساخت و تولید تجهیزات مورد نیاز شرکتهای راه آهن، مترو شرکتهای حمل و نقل ریلی، برگزاری نشستهای تخصصی با مسئولان صنعت ریلی کشور، رونمایی از آخرین دستاوردهای صنعت ریلی و صنایع وابسته به آن و ارائه ظرفیتهای این بخش برای جذب سرمایه گذاریهای داخلی و خارجی از عمده اهداف برگزاری این نمایشگاه در تهران بود.

اما به دلیل به صرفه نبودن و جبران هزینه های قطارهای حومه ای رجا، این کار با مساعدت وزیران راه و شهرسازی و تعاون، کار و رفاه اجتماعی صورت گیرد.

او با بیان این که ۶۳ درصد جابه جایی مسافران ریلی توسط رجا انجام می شود گفت: «رجا تنها شرکتی است که جابه جایی حومه ای را انجام می دهد. تلاش می کنیم به جهت آنکه نرخ های خدمات حمل و نقل حومه پایین است مابه التفاوت را توسط دولت و با تأمین مالی جبران کنیم.»

رجبی افزود: «طی قراردادی با واگن پارس، ۴۰ دستگاه واگن برای رجا ساخته می شود که ۴ دستگاه آن را قبل از پایان سال ۹۵ تحویل گرفتیم و بقیه این واگن ها را امسال و نیمه اول سال ۹۷ تحویل می گیریم.» او افزود: «همچنین قرار است قطارهای تابستان و برنامه ریزی برای سفرهای تابستانی راه اندازی شود و طبق معمول سال های اخیر آغاز سفرهای تابستانی پس از عید فطر خواهد بود اما از ابتدای تیرماه ما برای این سفرهای تابستانی برنامه ریزی کرده ایم. در برنامه های جدید رجا به استفاده از بسته های سفری به ویژه رزرو هتل و استفاده از وای فای در قطارها توجه شده و اکنون نیز سرویس های اینترنتی داخل قطارها به نشانی RAJA.COM قابل دسترسی است.»

پایان پنجمین نمایشگاه حمل و نقل ریلی:

در پنجمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی، صنایع، تجهیزات و

گفت: «با برنامه ریزی انجام شده، ۵۰ واگن مسافری نو اجاره شده از شرکتهای معتبر اروپایی در مسیرهای مختلف ریلی کشور استفاده می شود و در صورت امکان در پایان مدت اجاره خریداری می شود.» او افزود: «خرید ۱۲۰ واگن مسافری در دستور کار رجا قرار دارد که نخستین سری آن عید امسال به این شرکت تحویل شد. پیش بینی می کنیم امسال ۴۵ واگن دیگر نیز به مجموعه وارد شود که از این ۴۵ واگن ۲۰ واگن تا قبل از آغاز سفرهای تابستانی به رجا تحویل می شود و همچنین امیدواریم بتوانیم تا پایان امسال سه رام قطار بازسازی شده نیز وارد ناوگان رجا کنیم.»

وی افزود: «در سال های گذشته که رجا یکی از شرکتهای تابع راه آهن بود، قرار بود که ۵۰ ریل باس برای این شرکت خریداری شود اما با واگذاری رجا به تأمین اجتماعی این ۵۰ ریل باس را راه آهن می خرد و در اختیار شرکتهای ریلی قرار می دهد.» او اضافه کرد: «سال گذشته ۳۹ درصد بلیت ها به صورت غیر حضوری به مسافران عرضه شد و تلاش داریم این رقم را به ۵۰ درصد افزایش دهیم.» او در رابطه با برنامه های این شرکت برای گردشگری گفت: «رجا برنامه ریزی کرده هر پنجشنبه یک قطار مسافری از تهران به طرف سوادکوه داشته باشد که این قطار همان روز نیز به تهران بازمی گردد.» او اضافه کرد: «قرار است تردد قطارهای حومه ای در اطراف کلان شهرها با قیمت کم صورت گیرد»

خاطرنشان کرد: «راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای اقتصادی کردن فعالیت ریلی برای بخش خصوصی، اقدام هایی را در دستور کار خود قرار داده که کاهش تعرفه دسترسی به شبکه و تهیه بسته های حمایتی سرمایه گذاری از آن جمله است.»

بیرانوند خاطرنشان کرد: «مقرر است در این مدت در بخش حمل و نقل ریلی ۵۵ درصد در زیر بناها و ۴۵ درصد در تأمین ناوگان سرمایه گذاری شود، دو خطه کردن بیش از ۳ هزار کیلومتر، تراکبندی بیش از ۴ هزار و ۶۰۰ کیلومتر، برقی کردن خطوط به طول ۲ هزار و ۸۰۰ کیلومتر، شبکه قطارهای سریع السیر به طول یک هزار و ۹۰۰ کیلومتر و بهسازی خطوط به طول ۵ هزار و ۱۰۰ کیلومتر از پروژه های زیربنایی توسعه حمل و نقل ریلی در کشور است.»

بیرانوند خاطرنشان کرد: «بر اساس برنامه ریزی های انجام شده قرار است در چشم انداز ۱۴۰۴ سهم جابه جایی بار در کشور به میزان ۳۰ درصد از سوی شبکه ریلی و ۲۰ درصد مسافر در سطح کشور برسد شود که در این صورت باید در سال جاری تعداد ۴۱ میلیون مسافر و بیش از ۶۳ میلیون تن بار در شبکه ریلی جابه جا شود.» او افزود: «با توجه به سرمایه گذاری های مورد نیاز در این حوزه، احداث خط آهن رشت - آستارا، روسازی ۲ هزار کیلومتر خطوط دو خطه، احداث ۳۰۰ کیلومتر خط آهن سریع السیر، احداث خط آهن سریع السیر قم - اراک، برقی کردن خطوط ریلی از گرمسار تا اینچه برون، برقی شدن خط آهن تهران - مشهد و خرید ۵۰ دستگاه لکوموتیو دیزل الکتریک و ۷۰ دستگاه لکوموتیو مانوری، خرید ۶۰۰ دستگاه واگن مسافری و ۳۰۰ دستگاه ریل باس در دستور کار راه آهن قرار دارد.»

خرید ۱۲۰ واگن مسافری در «رجا»

محمد رجبی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی «رجا» نیز در حاشیه پنجمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی در جمع خبرنگاران



رئیس کارگروه مالکان لکوموتیو:

شرکت‌های ریلی محکوم به توسعه هستند

طاهر افشار در رابطه با حمایت بانک‌ها از شرکت‌ها در نوسازی ناوگان گفت: «شرکت‌هایی که مشکل پرداخت اقساط را ندارند از طرف بانک در رابطه با نوسازی ناوگان مورد حمایت قرار می‌گیرند.» طاهر افشار گفت: «مشکل فرسودگی ناوگان به دلیل نحوه نگهداری است و اگر توجه بیشتری به این مقوله شود؛ می‌توان از همین ناوگان فعلی استفاده کرد. اگر بحث نوسازی ناوگان در میان هست عواملی چون افزایش ایمنی و سرعت بالا مورد نظر است در غیر این صورت با همان ناوگان فرسوده نیز می‌توان ادامه داد.»

طاهر افشار گفت: «شرکت‌های ریلی محکوم به توسعه هستند و برای جبران عقب‌ماندگی گذشته باید روند افزایشی در توسعه داشته باشند. استعدادهای فراوانی در کشور وجود دارد و معادن بسیاری که نیاز به حمل بار دارند؛ در نتیجه راهی جز توسعه فعالیت‌ها وجود ندارد.»

از طریق انجمن به راه‌آهن منعکس می‌شود.»

وی درباره مالکیت شرکت‌های عضو کارگروه لکوموتیو داران افزود: «مالکیت ۸۵ لکوموتیو با شرکت‌های خصوصی عضو کارگروه است و سهم باری که شرکت‌های کارگروه ما بر عهده دارند حدود ۳۵ درصد از نیروی کشش کل کشور را به خود اختصاص داده‌اند که سهم قابل توجهی است و نشان می‌دهد که شرکت‌های خصوصی کارگروه با بهره‌وری بالایی کار کرده و فعال هستند.» طاهر افشار همچنین درباره فعالیت‌های انجمن صنفی شرکت‌های ریلی گفت: «انجمن صنفی، نماینده شرکت‌های خصوصی است که می‌تواند مسیر را برای توسعه راه‌آهن هموار کند و نیاز است که راه‌آهن توجه بیشتری به این‌گونه تشکلهای داشته باشد و تصمیم‌گیری‌های بیشتری را به انجمن واگذار کند که بسیار مؤثر است.»

عنوان کرد و افزود: «تغییر رویه در انعقاد قراردادهای موجب نارضایتی شرکت‌های مالک لکوموتیو شده است؛ چرا که این شرکت‌ها خواهان انعقاد قرارداد با راه‌آهن به‌عنوان یک شخصیت حقوقی هستند تا میزان ترانکش خود را کاهش دهند و بتوانند به‌خوبی از پس انجام امور بربایند و آن را مدیریت کنند.»

طاهر افشار که رئیس کارگروه مالکان لکوموتیو نیز هست، در بخش دیگری از اظهارات خود به فعالیت‌های این کارگروه اشاره کرد و گفت: «کارگروه تشکلی است که از صاحبان ناوگان تشکیل شده است، این کارگروه نیز هم‌اکنون متشکل از ۵ شرکت لکوموتیو، از جمله شرکت‌های البرز نیرو، الوند نیرو، راهبار نیرو، نماد ریل و شرکت راه‌آهن کشش است، از وظائف این شرکت‌ها تشکیل جلسات ماهانه است که در این جلسات مشکلات و مسائل شرکت‌ها مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد و مکاتبات ما

مدیرعامل شرکت «راه‌آهن کشش» کمبود عرضه بار در بخش ریلی را به‌عنوان بزرگ‌ترین چالش شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بار عنوان کرد و افزود: انتظار بخش خصوصی این است که بین راه‌آهن و بخش خصوصی رقابتی وجود نداشته باشد. جواد طاهر افشار در نشست که در حاشیه پنجمین نمایشگاه بین‌المللی ریلی برگزار شد افزود: «بخش خصوصی و دولتی پتانسیل بالایی برای حمل بار دارند و با بالا بردن سهم بار ریلی و تقویت بخش بازرگانی راه‌آهن، بهره‌وری نیز در این بخش افزایش می‌یابد.» طاهر افشار، ارتباط میان بخش خصوصی با راه‌آهن را «کند» توصیف کرد و گفت: «اگر پرسش و پاسخ‌های بخش خصوصی با راه‌آهن سرعت بالاتری داشته باشد، منافع آن برای کشور بیش‌تر خواهد بود زیرا مشکلات در زمان کوتاه‌تری رفع خواهد شد.» او چالش دیگر شرکت‌های مالک لکوموتیو را در نحوه انعقاد قراردادهای



دستاوردهای شرکت راه آهن حمل و نقل از نمایشگاه ریلی

شرکت در نمایشگاه بود. او همچنین از امضاء تفاهم نامه همکاری مشترک با معاونت حمل و نقل باری راه آهن کشور قزاقستان خبر داد و گفت: مذاکره با یک شرکت حمل و نقل بین المللی از حوزه دریای بالتیک در خصوص انعقاد قرارداد فوروردی - آکسپدیتوری و یا نمایندگی انحصاری و مذاکره و تبادل نظر با دو شرکت حمل و نقل بین المللی کشور روسیه، به منظور عقد قرارداد همکاری های بین المللی در زمینه فوروردی از دیگر فعالیت های این شرکت در نمایشگاه بود. او همچنین انعقاد قرارداد جدید حمل ۲۰۰ هزار تن سنگ آهن صادراتی از مبدأ سنگان به مقصد بندرعباس را از دیگر دستاوردهای این نمایشگاه خواند.

فروزش در رابطه با پذیرش سهام شرکت راه آهن حمل و نقل در فرابورس ایران گفت: بر اساس اعلام معاونت پذیرش و ناشران فرابورس ایران، درخواست پذیرش سهام شرکت راه آهن حمل و نقل در فرابورس ایران مطرح و با پذیرش آن در بازار دوم فرابورس ایران موافقت شده است.

و ذخیره سازی محمولات در مخازن دیو و یا انتقال مستقیم محمولات به کشتی انجام می پذیرد.

او افزود: شرکت راه آهن حمل و نقل از سال ۱۳۷۴ به منظور توسعه حمل ترکیبی محمولات سوختی ترانزیت پایانه نفتی بندرعباس و ایجاد تأسیسات آن از جمله خط آهن سوم پایانه، تأسیسات گرمایش و تجهیزات تخلیه و بارگیری پایانه را احداث کرده است.

فروزش درباره نشست با مشتریان و بررسی موضوعات و دغدغه های مشترک در نمایشگاه ریلی امسال گفت: شرکت راه آهن حمل و نقل در نمایشگاه موفق به عقد قراردادها و تفاهم هایی شده است. به گفته وی انعقاد قرارداد با شرکت راه آهن ج.ا.ا به منظور استفاده از بارانه صرفه جویی سوخت در اجرای طرح توسعه حمل و نقل بار و مسافر از طریق خرید ۲۰۰ دستگاه واگن باری لبه بلند یکی از این قراردادهاست. او افزود: عقد قرارداد نهایی و دریافت نمایندگی انحصاری یکی از شرکت های فعال در حوزه دریای بالتیک بنام شرکت SIGIS در زمینه تبادل اطلاعات واگن و تریسینگ واگن ها در کشورهای عضو CIS از دیگر دستاوردهای

دستگاه لکوموتیو نو از کشور چین خریداری کرده که توان قدرتی هر دستگاه معادل ۵ هزار اسب بخار است و با توجه به اینکه لکوموتیوها در اختیار راه آهن ج.ا.ا هستند لذا این شرکت همراه با موسسه صندوق پس انداز راه آهن ج.ا.ا اقدام به ثبت شرکتی با نام «راه آهن کشش» کرد که تخصص اصلی این شرکت نیز فعالیت لکوموتیوها است و ۸۰ درصد از سهام شرکت فوق متعلق به شرکت راه آهن حمل و نقل است و کلیه لکوموتیوها با کادر فنی و مجرب در شرکت فوق فعالیت می کنند. فروزش اضافه کرد: خدمات شرکت راه آهن حمل و نقل شامل حمل و نقل بین المللی و ترانزیت، حمل و نقل داخلی بار، حمل بار توشه و خودرو، پایانه ها و جابجایی مسافر است. او افزود: پایانه حمل ریلی در راستای سیاست های توسعه حمل بین المللی و صادرات کالاهای غیرنفتی و به منظور ارائه مطلوب تر خدمات مورد نیاز جهت حمل کالاهای صادراتی و توسعه حمل ریلی طراحی شده است. فروزش اضافه کرد: در پایانه نفتی بندرعباس عملیات تخلیه محمولات نفتی از واگن های مخزن دار و بارگیری آن به کامیون جهت انتقال

شرکت راه آهن حمل و نقل با هزار و ۷۷۴ دستگاه واگن لبه بلند و توان حمل حدود ۴/۵ میلیون تن انواع محمولات معدنی شامل سنگ آهن، گندله، کنستانتره، ذغال سنگ و ... در خطوط مختلف به صاحبان کالا، فولادسازان و صادرکنندگان خدمات ارائه می کند.

عباد ... فروزش، مدیرعامل شرکت راه آهن حمل و نقل در گفتگو با خبرنگار ما افزود: شرکت راه آهن حمل و نقل اولین شرکت بخش خصوصی در صنعت ریلی است که در سال ۷۷ پایه گذاری شده است و با سابقه ترین شرکت در صنعت حمل و نقل ریلی است.

این شرکت دارای ۴۴۹ دستگاه واگن مخزن دار با توان حمل سالیانه یک میلیون تن محمولات سوختی است. این نوع واگن ها جهت حمل فله ای محمولات نفتی و سیالات مورد استفاده قرار می گیرند. واگن های مخزن دار شامل دو نوع کوئل دار و ساده هستند. واگن های مخزن دار کوئل دار قابلیت گرمایش غیرمستقیم محمولات بارگیری شده را دارا هستند که جهت تسریع در امر تخلیه مورد استفاده قرار می گیرند. فروزش اضافه کرد: این شرکت در سال ۱۳۹۰ تعداد ۲۱

راه آهن آلمان (DB) در سال ۹۵ با هدف استانداردسازی جهانی خدمات بن ریل، در آخرین روز از برپایی این نمایشگاه، تفاهم‌نامه‌ای بین شرکت‌های «بن ریل» و DB (راه آهن آلمان) به امضاء رسید. هدف از انعقاد این تفاهم‌نامه توسعه همکاری بین شرکت «بن ریل» و راه آهن آلمان (DB) است.

حضور شرکت «بن ریل» در مهم‌ترین رویداد نمایشگاهی صنعت حمل و نقل ریلی به امضای تفاهم‌نامه‌های یاد شده ختم نشده و این شرکت از آخرین پروژه‌ها و دستاوردهای خود از جمله، فروش بلیت بر بستر تلفن همراه از طریق اپلیکیشن و فروش بلیت از طریق وبسایت اختصاصی خود به آدرس www.BONRAILCO.COM رونمایی کرد.

در این راستا و با توجه به نهایی شدن پروژه برندینگ و ثبت برند «بن ریل»، فرصت مناسبی جهت معرفی «برند بوک» (کتاب معرفی نام تجاری) «بن ریل» که حاوی شرح استانداردهای هویت بصری سازمانی و المان‌های تعریف شده و اختصاصی «بن ریل» جهت بهره‌برداری در فضاهای تبلیغاتی و معرفی ساختار این شرکت بود نیز رونمایی شد.

مدیرعامل بن ریل در نشست خبری نمایشگاه و در گفت‌وگو با رسانه‌ها با اشاره به اظهارات رییس بنیاد مستضعفان در خصوص توسعه کمی و کیفی صنعت حمل و نقل ریلی گفت: «صنعت حمل و نقل ریلی بهترین فرصت برای ارائه خدمات به مردم را برای ما فراهم کرده است و در این راستا از دو سال گذشته نگاه شرکت بهبود کیفیت بوده نه صرفاً جابه‌جایی مسافر. با توجه به اینکه خدمات ارائه شده در این بخش را قابل ارتقا و متناسب با شأن مردم می‌دانیم، تلاش کرده‌ایم کیفیت خدمات را ارتقا دهیم بدون آنکه قیمت‌ها افزایش یابد و این یک راهبرد اساسی و هدف اصلی در شرکت بن ریل است.»



حضور متفاوت «بن ریل» در نمایشگاه حمل و نقل ریلی

مدیریت، تفاهم‌نامه‌ای سه‌جانبه با شرکت فکور و شرکت ALMAVIVA (ایتالیا) به امضاء رساند. همچنین مذاکرات اولیه‌ای جهت عقد قرارداد با شرکت SI FANG (چین) به منظور خرید یکصد دستگاه واگن نو صورت گرفت که پیش نویس این قرارداد جهت پاره‌ای اصلاحات در اختیار طرفین قرار گرفت. در راستای انعقاد قرارداد همکاری بین شرکت بن ریل و

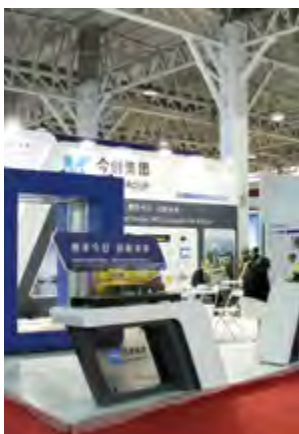
خصوصی مسافری ریلی و مالک جوان‌ترین ناوگان مسافری حضوری پررنگ و مؤثر داشت؛ (به گونه‌ای که پس از مذاکرات متعددی با شرکت‌های داخلی و خارجی حاضر در نمایشگاه موفق به امضای دو تفاهم‌نامه و تنظیم یک پیش‌نویس قرارداد با شرکت‌های خارجی شد). در این راستا شرکت «بن ریل» در حوزه‌های مدیریت ارتباط با مشتری (CRM)، تعمیرات واگن‌ها و سیستم‌های اطلاعاتی و داشبورد

نمایشگاه تخصصی و بین‌المللی حمل و نقل ریلی به عنوان دومین نمایشگاه بزرگ حمل و نقل ریلی جهان در روزهای ۲۵ الی ۲۸ اردیبهشت‌ماه در تهران برگزار شد. در این نمایشگاه بیش از ۱۷۲ شرکت داخلی و ۱۳۰ شرکت خارجی از ۱۶ کشور جهان آخرین دستاوردهای خود در عرصه ریلی را به نمایش گذاشتند. در زمان این نمایشگاه، شرکت «بن ریل» به عنوان نخستین شرکت



پنجمین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل ریلی

شرکتهای بین‌المللی در پی سهم بازار ریلی ایران



وقتی هتلی رزرو می‌کنیم مجبور هستیم با وجه نقد پول آن را پرداخت کنیم. وی در نهایت در مورد مهریانی و مهمان‌نوازی مردمان ایران گفت و از اینکه سال گذشته به جز تهران از شیراز و جاذبه‌های گردشگری این شهر دیدن کرده است، اظهار خرسندی کرد و گفت: قبلاً تصور می‌کردم ایران کشوری همچون کشورهای عربی است که تجربه سفر به آنها را داشتیم، اما مردمان اینجا بسیار مودب‌تر و مهربان‌تر هستند، در واقع اصلاً ایران را این گونه که است تصور نمی‌کردم.

غرفه دار دیگری به نام نیکو و روستا در شرکت بلژیکی لویرکس در مورد محصولات شرکت خود به ما این گونه توضیح داد: ما متخصص تولید همه نوع ابزار آلات جاروهای تمیزکننده در قطارها هستیم. این نخستین بار است که به نمایشگاه و به ایران می‌آیم. انتظارات بیشتری از نمایشگاه داشتیم که امیدوارم در روزهای آتی با بازدیدکنندگان بیشتر محقق شود. تجربه خوبی از برخورد با مردم ایران داشتیم، ارتباط با آنها بسیار آسان و لذت بخش است.

شرکت‌کننده دیگری از کشور چین به نام ژون ژو در مورد لکوموتیوهای ساخت چین به ما توضیحاتی داد و در ادامه گفت سطح حرفه‌ای نمایشگاه بسیار راضی‌کننده است و برخورد ایرانیان بسیار دوستانه و گرم است. متأسفانه هنوز نتوانستیم قراردادهای تجاری در سطحی که انتظار داشتیم ببندیم با این وجود گمان می‌کنم که بازار ایران پتانسیل‌های بسیاری دارد و ما هنوز شانس بسیاری داریم. لغو تحریم‌ها حتماً شانس ما را برای معاملات چشمگیر در ایران بیشتر خواهد کرد. تهران شهر مدرنی است امیدوارم در طی زمان اقامت در ایران بتوانم به گوشه و کنار آن سری بزنم.

همین‌طور بوده است. هنوز زمان زیادی از افتتاح نمایشگاه نگذشته است اما صحبت‌های خوبی با برخی از شرکت‌ها در زمینه عقد قراردادهای تجاری داشته‌ایم.

یکی از غرفه‌داران فنلاند از شرکت EKE از چندین تجربه خود در حضور در بازار ریلی ایران به ما برنامه صنعت حمل و نقل چنین گفت: ما در زمینه ساخت کامپیوترهای قطار و شبکه کامپیوترهای قطار فعالیت می‌کنیم و این سومین بار است که در نمایشگاه شرکت می‌کنیم و به نظرم هر سال نمایشگاه بهتر شده است. در سال گذشته نسبت به سال جاری سطح نمایشگاه خیلی حرفه‌ای نبود. ایران کشور جالبی است و من دوست دارم به جز تهران به شهرهایی چون اصفهان برای تفریح و به مشهد به منظور انجام امور تجاری سفر کنم. همچنین مایل‌م در بای خزر و کوه‌های البرز را به منظور انجام فعالیت‌های ورزشی از نزدیک ببینم.

رولف دتمر شرکت‌کننده دیگری از آلمان از شرکت لنورد بائر به ما در مورد علت حضور در نمایشگاه توضیح داد: شرکت ما در زمینه ساخت قطعات سرعتی قطار فعالیت می‌کند و دو سال است که در نمایشگاه شرکت می‌کنیم. سال گذشته موفق شدیم شریک تجاری مطلوب خود را پیدا کنیم و امسال به اتفاق یکدیگر در نمایشگاه شرکت کرده‌ایم. به طور کلی روز نخست نمایشگاه‌ها معمولاً خلوت‌تر است اما من واقعا تحت تأثیر سطح حرفه‌ای نمایشگاه قرار گرفته‌ام. هر چند که بعد از بصرام سطح توقعات ما در مورد تسهیل روابط تجاری بیشتر از این بود، توقعاتی که هنوز برآورده نشده است. و هنوز هم سخت‌گیری‌ها و موانع متعددی همچون سختی انتقال وجه در ایران وجود دارد و این برای هر دو طرف معامله مشکلی عمده است. حتی

مورد سطح نمایشگاه گفت: ما در روز اول نمایشگاه هم ملاقات‌های جالبی داشتیم و نمایشگاه در نظرم حرفه‌ای است. ما می‌دانیم که صنایع ریلی ایران در حال ترقی هستند و یکی از مهمترین دلایل حضور ما در این نمایشگاه یافتن شریک تجاری مناسب است. وی در مورد دشواری حضور در نمایشگاه به خبرنگار ماهنامه حمل و نقل گفت به واسطه اقدامات سفارت آلمان در زمینه تهیه غرفه اصلی، تنظیم کارهای اداری به منظور حضور در نمایشگاه چندان پیچیده و زمان‌بر نبود و اکنون از حضور در این نمایشگاه خرسندیم.

یکی دیگر از غرفه‌داران غرفه اصلی سفارت آلمان به نام هینکو ریس از شرکت بلشک از تولیدات محیط زیستی خود در زمینه کنترل آلودگی قطارهای دیزلی گفت: قطارها به طور عادی بسته به سرعت فعالیت موتور دود قابل توجهی منتشر می‌کنند که بسیار برای سلامتی مسافران و خصوصاً کارمندان خطرناک است. اما ما دستگاه‌هایی ساخته‌ایم که به واسطه آن می‌توان دود را در یک محفظه مخصوص جمع کرد و به طور ایمن آن را از سیستم خارج کرد. و از جاییکه بسیاری از قطارهای ایران دیزلی هستند مطمئناً بازار خوبی و تقاضای زیادی در ایران خواهیم یافت. همچنین مجموعه ما به منظور یافتن نمایندگی فروش مناسب برای نخستین بار در این نمایشگاه شرکت کرده است. وقتی برای اولین بار شنیدیم که سفارت آلمان قصد شرکت در این نمایشگاه را دارد با کارشناسان و مشاوران خود مشورت کردیم و با توجه به اینکه ما در سرتاسر اروپا و حتی در ترکیه نمایندگی داریم، آنها به ما گفتند که شرکت در نمایشگاه ایران فرصت خوبی برای نفوذ به این بازار است و واقعا هم

نماینده شرکت ایتالسرتیفر، خاتم‌الآنتونی به دو ماهنامه ندای حمل و نقل ریلی در مورد علت حضور خود در نمایشگاه اینطور توضیح داد: بار اول است که در نمایشگاه شرکت می‌کنم اما سال گذشته نیز شرکت ما در غرفه‌ای که از طریق سفارت رزرو شده بود نمایشگاه حضور پیدا کرد.

واسیلی کریچنکو مدیر اجرایی یکی از شرکت‌های متعدد روسی است که در نمایشگاه امسال حمل و نقل ریلی شرکت کرده است. وی در مورد همکاری با ایران اظهار خرسندی کرد و گفت ما بنا به فعالیت‌های شرکت یو.دبلیو.سی در نمایشگاه شرکت کرده‌ایم و بنا به قرارداد موفقی که در زمینه تولید ۶ هزار واگن با ایران داشته‌ایم امیدواریم بتوانیم به خوبی جایگاه خود را در بازار ایران پیدا کنیم و بتوانیم تولیداتی را که به آن متعهد شده‌ایم قدم به قدم اجرا کنیم. با توجه به اینکه دو سال است که در این نمایشگاه شرکت می‌کنم به نظرم سطح نمایشگاه حرفه‌ای‌تر از سال گذشته است. امسال شرکت‌های معتبر بیشتری که در عرصه بین‌المللی حمل و نقل ریلی فعالیت می‌کنند در اینجا حضور دارند که خود نشان‌دهنده رشد نمایشگاه نسبت به سال گذشته است. وی در پاسخ سوال به تغییر شرایط بعد از لغو تحریم‌ها گفت متأسفانه تغییرات چندانی پس از بصرام احساس نمی‌کنم بلکه به نظرم بیشتر پتانسیل‌های بالای بازار ایران و جذابیت این بازار است که شرکت‌های بین‌المللی را به ایران جذب کرده است.

یکی از شرکت‌کنندگان متعدد آلمانی به نام کلمنس ووسلوووسکی از شرکت متال وال در مورد فن آوری‌های جدید کشورش در مورد ساخت قطعات آلومینیومی لازم در صنعت ریلی به ما توضیحاتی ارائه کرد و در



آیا قطارهای حومه ای برای مردم و بخش خصوصی جذاب می شود؟

سرگردان میان حومه و شهر

قطارهایی با متوسط سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت، ساده است: قطارهای حومه‌ای بین مراکز شهرها تردد می‌کنند و توجیه راه‌اندازی آن‌ها، دسترسی ساکنان شهرهای اقماری به کلان‌شهر است. بیش‌تر مسافران قطارهای حومه‌ای با هدف رفتن به سر کار و بازگشت به خانه از این قطارها استفاده می‌کنند. حرکت دقیق و به‌موقع در سفر به سمت کلان‌شهر و برعکس آن، سرعت بالا و حداقل توقف در ایستگاه بین‌راهی از ویژگی‌های این قطار در وضعیت ایده‌آل است. مسافران این قطار با هدف انجام کارهای اداری و خرید و معالجه از ایستگاه‌های بین راه به یک شهر مهم در آن ناحیه سفر می‌کنند و شب را در مقصد اقامت نمی‌مانند و به مبدأ برمی‌گردند.

در ایران، راه‌اندازی قطارهای حومه‌ای، بر مبنای الگوی «شهرسازی ریل پایه» به‌تازگی از سوی وزیر راه و شهرسازی مطرح شده است. با استراتژی کنونی وزارتخانه و شرکت راه‌آهن، حالا ۳۰ قطار حومه‌ای در ۲۲ مسیر فعالیت می‌کنند که البته در برخی مسیرها ۴ یا ۵ قطار وجود دارند. با وجود بیش از ۱۳ میلیون جمعیت در پایتخت ایران که گفته می‌شود نزدیک به ۳ میلیون نفر از آن به هنگام شب از شهر خارج می‌شوند، طبیعی است که استان تهران، پیش‌تاز استراتژی «شهرسازی ریل پایه» باشد. حجم بالایی از شهروندانی که از شهرهای اقماری به سمت تهران سرازیر می‌شوند، خودرو شخصی و سواری را برای رفت‌وآمد انتخاب می‌کنند و سهم مترو در جابجایی مسافران شهرهای اقماری، به گفته معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی چیزی حدود ۲۵۰ هزار نفر را شامل می‌شود. از این رو تمرکز فعالیت قطارهای حومه‌ای در این استان در ۵

وقتی کلان‌شهرها بالاترین سطح اشتغال و امور اداری را به‌صورت متمرکز در خود جای می‌دهند؛ نیروی انسانی زیادی نیز برای اداره خود نیاز دارند. نیروی انسانی که یک روز کاری را باید در کلان‌شهر سپری کند و هنگام شب به خانه بازگردد، چالش اول برای ساکنان کلان‌شهرها، مسکن است که خود به چالش‌های دیگری می‌انجامد؛ از جمله حمل‌ونقل. ساخت شهرک‌های اقماری برای بخشی عمده‌ای از نیروی انسانی کلان‌شهرها که قادر به تأمین مسکن خود در شهر اصلی نیستند؛ یک راهکار تجربه شده در کشورهای توسعه‌یافته است. روزانه هزاران نفر از شهرک‌های اقماری شهرهایی چون پاریس، برلین، رم، میلان، بروکسل، نیویورک، توکیو و همین تهران خودمان به‌سوی کلان‌شهر اصلی روانه می‌شوند. عده‌ای با وسیله شخصی و بخش زیادی با حمل‌ونقل عمومی؛ اما الگوی نسبتاً موفق که برای جابجایی حجم بالای تقاضا برای حمل‌ونقل بین دو شهر در این کشورها به کار گرفته شده، «قطارهای حومه‌ای» است.

قطار حومه‌ای چیست؟

فقدان سازوکاری برای سهولت دسترسی ساکنان شهرهای اقماری به کلان‌شهرها، از یک دهه پیش، زمانی بیش‌تر دیده شد که متروی تهران با حجم بالای جابجایی مسافران، شرایط حمل‌ونقل عمومی در داخل شهر را بهبود بخشید اما در ورودی‌های شهر، با تراکم خودروهای شخصی، ترافیک بی‌سابقه‌ای ایجاد شد. از این رو، متولیان راه‌آهن کشور برای پر کردن خلأ موجود، پروژه‌های مختلفی را در اطراف شهرها کلید زدند. راه‌آهن‌های حومه‌ای تهران - کرج، تهران - پردیس و تهران - ورامین حاصل همین

مسیر و با ۲۰ قطار قرار دارد. اما این تمام ماجرای قطارهای حومه‌ای نیست. با این‌که وزارت راه و شهرسازی سخت اصرار بر راه‌اندازی این نوع قطارها برای کاهش بار ترافیکی شهرهای بزرگ دارد؛ اما تجربه ایجاد خطوط مختلف در کلان‌شهرهای مختلف کشور، در برخی موارد با چالش‌هایی روبرو بوده است.

چالش اول: اتصال به شهر

نخستین مشکل موجود، از اختلاف‌نظر بر سر «ایستگاه‌ها» آغاز می‌شود. الگوی اروپایی موجود بر اساس اتصال مستقیم ایستگاه‌های قطار حومه‌ای به متروهای شهری بنا شده است؛ اما در سطوح بالای مدیریت شهری، همین «جانمایی» به دلیل اختلاف‌نظر با مدیران راه‌آهن بر سر ایستگاه‌های قطار حومه‌ای در داخل شهر ایجاد مشکل می‌کند. واگذاری زمین‌های شهر (که مسئولیت آن با شهرداری‌هاست) به ایستگاه راه‌آهن در کنار دشواری همسان‌سازی فضای شهری با کالبد ایستگاه، نخستین ایرادی است که مدیران شهری بر راه‌اندازی این سیستم حمل‌ونقل دارند و بر این اساس بر خروج این ایستگاه‌ها از شهرها اصرار می‌کنند. موضوعی که به کاهش استقبال طرف تقاضا از



قطارهای حومه‌ای منجر می‌شود. مسافرانی که برای جابجایی ترجیح می‌دهند از خودرو شخصی خود استفاده کنند و رنج ترافیک صبح گاهی و عصرگاهی را به جان

بخرنند اما به‌موقع به کار و زندگی خود برسند و به دلیل دور بودن ایستگاه‌های مبدأ و مقصد قطارهای حومه‌ای از شهرها، زیان نبینند. به گفته جلال باقری، مدیر پروژه برقی کردن راه‌آهن تهران-مشهد در شرکت احداث و توسعه ریلی مپنا، «در بسیاری از شهرهای دنیا، توسعه حمل‌ونقل ریلی شهری (مانند مترو) عملاً تا حومه و شهرک‌های اقماری نیز کشیده شده است و بعضاً با توسعه شهرها نیز ادامه یافته است؛ اما در ایران به این موضوع توجه نمی‌شود که مسافران حومه‌ای برای جابه‌جایی روزانه بین کلان‌شهر و شهرک‌های اقماری، الزاماً نباید خود را با مترو (یا هر وسیله دیگر) به حاشیه شهر برسانند بلکه می‌توانند از مرکز شهر سوار قطار حومه‌ای شوند.»

چالش دوم: تقاضا

بخش دوم چالش‌های موجود در قطارهای حومه‌ای، نبود تقاضا در

برخی از مسیرهایی است که به نظر می‌رسد بدون مطالعه لازم راه‌اندازی شده است. نمونه بارز این کمبود تقاضا در محور تهران-قم دیده می‌شود. مسیر ریلی جنوب تهران، پرتددترین خطوط ریلی کشور بعد از مسیر تهران - مشهد است؛ به همین دلیل راه‌اندازی قطار حومه‌ای قم - تهران سبب تغییر برنامه بسیاری از قطارهای استان‌های خوزستان، فارس، اصفهان، یزد، لرستان، مرکزی، هرمزگان، کرمان و سیستان و بلوچستان به تهران اعم از مسافری و باری شده و از آنجایی که به دستور وزیر راه و شهرسازی، اولویت به قطارهای حومه‌ای داده شده، ساکنان این استان‌ها از معطلی در ایستگاه‌های قبل از قم به دلیل اولویت قطار قم - تهران، ناراضی هستند. زمان حرکت قطار حومه‌ای قم - تهران و بالعکس دو ساعت تمام طول می‌کشد. در حالی که با خودروی شخصی، طی کردن این مسیر زمان کم‌تری می‌برد. گزارش‌ها نشان می‌دهد «ریل باس» به کار رفته در این مسیر حداکثر با ظرفیت ۱۲۰ نفر، هم‌روزه حداکثر ۲۰ تا ۳۰ نفر مسافر دارد که نشان‌دهنده استقبال سرد مسافران قمی به قطار حومه‌ای، با وجود گذشت حدود ۲ سال از زمان ایجاد این مسیر است.

چالش سوم: زمان‌بندی

به نظر می‌رسد معضل بزرگ قطارهای حومه‌ای در ایران، مدت‌زمان «سیر» و برنامه زمانی این قطارهاست. مسیر ریلی قطار حومه‌ای هشتگرد به تهران یک ساعت و ربع به طول می‌کشد و علت آن، طولانی‌تر بودن مسیر ریلی به جاده‌ای است؛ هرچند که آزادراه کرج - تهران و نیز جاده مخصوص کرج، صبح‌ها با ترافیک بسیار سنگینی مواجه هستند، اما مسافران هشتگردی ترجیح می‌دهند برای تردد به تهران یا از آزادراه و بزرگراه مخصوص کرج استفاده کنند یا با اتوبوس به متروی گل شهر آمده و از آنجا با قطار شهری، به ایستگاه متروی صادقیه در

تهران عزیمت کنند.

مهم‌ترین دلیل آن نیز این است که بسیاری از ساکنان شهرهای غربی تهران، محل کارشان در بخش‌های غربی، مرکزی و شمالی تهران قرار دارد؛ حال آنکه محل توقف قطار حومه‌ای هشتگرد، ایستگاه راه‌آهن تهران واقع در میدان راه‌آهن است که استفاده از آن مستلزم سوار شدن مجدد به متروی خط ۳ تهران است که به سمت شمال شرق تهران حرکت می‌کند و بازگشتن از آنجا، به غرب تهران، زمان زیادی می‌برد. نمونه دیگر قطار حومه‌ای تبریز - جلفا است که مدت‌زمان «سیر» در آن ۲ ساعت و ۴۵ است. حال آنکه مسیر جاده‌ای یک ساعت کمتر از سفر با قطار زمان می‌برد که سبب عدم اقبال اهالی آذربایجان شرقی به این قطار حومه‌ای شده است. این قطار در مسیر خود هشت بار توقف دارد که خستگی و اعتراض اکثر مسافران را به دنبال داشته است.

آینده

این مشخص است که در دولت گذشته مسئله راه‌اندازی و توسعه قطارهای حومه‌ای بر عهده شهرداری کلان‌شهرها قرار گرفته و پس از کش‌وقوس فراوان، راه‌آهن بار دیگر متولی راه‌اندازی این قطارها شد. شرکت راه‌آهن دو سال پیش از مدل جدیدی در بهره‌برداری از قطارهای حومه‌ای در کشور رونمایی کرد که بر اساس آن، ایجاد و بهره‌برداری از این قطارها به‌صورت مشارکتی بین شهرداری و راه‌آهن انجام می‌شود. به نظر می‌رسد با وجود نگاه وزیر راه و شهرسازی به استراتژی شهرسازی ریل پایه، شرایط برای حضور بخش خصوصی در این حوزه فراهم شود. قطارهای حومه‌ای هم‌اکنون در شرایط سودده نیستند و به نظر می‌رسد ارائه تسهیلات مالی و قانونی برای سرمایه‌گذاران این بخش بتواند زمینه‌ساز حضور جدی بخش خصوصی در حوزه قطارهای حومه‌ای شود.

سازمان قطار حومه‌ای در سال گذشته			
ردیف	محور	مسیر قطار	سازمان قطار (نوع و تعداد واگن)
۱	تهران	تهران - پیرند	۵ سالن - اتوبوسی ۹۶ نفره
۲		تهران - پیرند	ریل باس ارم
۳		جمنگران	ریل باس ارم
۴		تهران - قم	تورنت
۵		تهران - پیشوا	۳ سالن - دو طبقه جدید ۱۰۸ نفره
۶			۴ سالن - دو طبقه ۱۰۸ نفره مترویی
۷			ریل باس ارم
۸	تهران - هشتگرد - خروین	تهران - هشتگرد - خروین	ریل باس ارم
۹			ریل باس ارم
۱۰			تبریز - جلفا
۱۱	آذربایجان	تبریز - تربیت معلوم	۳ سالن - اتوبوسی ۷۰ نفره
۱۲		مراغه - تبریز	ریل باس ارم
۱۳		کازرون - سریندر	۳ سالن - دو طبقه جدید ۱۰۸ نفره
۱۴	جنوب	کازرون - بندر ماهشهر	۳ سالن - دو طبقه جدید ۱۰۸ نفره
۱۵		خرمشهر - اهواز	۳ سالن - دو طبقه جدید ۱۰۸ نفره
۱۶		اندیمشک - اهواز	۳ سالن - دو طبقه جدید ۱۰۸ نفره
۱۷		اندیمشک - دیورود	۷ سالن - اتوبوسی ۶۴ نفره
۱۸		دیورود - چمنسنگ	۳ سالن - اتوبوسی ۹۶ نفره
۱۹	خراسان	نیشابور - جنانود - مشهد	۲ سالن - طبقه جدید ۱۰۸ نفره
۲۰		مشهد - سرخس	۲ سالن - طبقه جدید ۱۰۸ نفره
۲۱	شمال	فیروزکوه	۸ سالن - اتوبوسی ۷۰ نفره
۲۲		گرگان - پل سفید	ریل باس ارم
۲۳		گرگان - پل سفید	یک سالن ۹۶ نفره - ۳ سالن ۷۰ نفره
۲۴	شمال شرق	گرگان - ایچه بیرون	ریل باس ارم

منبع: شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

گفت و گو با معاون مسافری راه آهن شرکتهای مسافری ریلی دیدگاه خود را تغییر دهند



مسعود یوسفی

جادهای و ریلی، کفه ترازو به سمت مسیرهای جادهای و استفاده از خودروی شخصی سنگینی می کند.

در سال جاری کمیتهای در بخش مسافری راه آهن ایجاد شد که هدف از تشکیل آن بررسی و ارائه راهکارهایی برای جذب بیشتر مسافر به سمت

حمل و نقل ریلی است. اعضای این کمیته نیز خود شرکتهای حمل و نقل مسافری هستند. در این کمیته راهکارهای مختلفی در حال بررسی است. از جمله می توان به ارتقای کیفیت جابجایی مسافر و خدمات دهی متناسب با استانداردهای بین المللی اشاره کرد. این اهداف دستورالعمل ها و آیین نامه های خاص خود را می خواهد که تهیه و ابلاغ شده است و البته در دستور کار هم قرار خواهد گرفت. راه آهن به عنوان نهاد حاکمیتی به دنبال راهکارهایی است که شرایط مسافرت ها را در رقابت با بخش جادهای یعنی اتوبوس ها و خودروهای شخصی به سمت ریل سوق دهد. این راهکاری است که حمل و نقل مسافری را در اکثر مسیرهای ریلی اقتصادی می کند؛ اما به نگرش تازه ای نیاز دارد که در حال بررسی است تا راهکار به روزی برای آن پیدا شود که با توجه به امکانات، تسهیلات و رفاهی که در تهیه بلیت، نحوه استفاده از خدمات مسافری و همچنین مدت زمان سیر قطارها ایجاد می شود؛ عنصر جذابیت نیز به سفر با قطارها اضافه گردد. پس از جمع بندی مسائل مطرح شده در این کمیته،

سید حسن موسوی معاون مسافری شرکت راه آهن، با تشریح اقداماتی که در حوزه حمل و نقل مسافری صورت گرفته، از برخی مشکلات موجود در این حوزه نیز صحبت می کند. او معتقد است تقاضای سفر در حمل و نقل ریلی ارتباط زیادی با کاهش مدت زمان سیر و راه اندازی قطارهای سریع السیر و با سرعت بیش از ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت دارد. موسوی در این گفت و گو از بخش خصوصی می خواهد با آنچه که او «تغییر دیدگاه» می خواند، دست به «بازاریابی مدرن» بزند. او همچنین در بخشی از این گفت و گو به مشخصات قطارهای حومه ای فعال و در دست راه اندازی اشاره کرده و از مشکلات موجود بر سر راه توسعه این قطارها می گوید.

حمل و نقل، برنامه گردشی کردن برخی از قطارها در بعضی مسیرها با توجه به تعداد لوکوموتیو مسافری پیش بینی شده است. برنامه ریزی شده که با این روش بخش زیادی از کاهش واگن ها در ناوگان مسافری جبران گردد. برنامه راه آهن برای سال جاری در قطارهای بین شهری افزایش ۱/۵ میلیون نفری سفر با قطار است. در قطارهای حومه ای نیز نزدیک به ۲/۵ میلیون نفر افزایش دیده شده است. به ویژه در قطارهای حومه ای باید مسیرهای جدید تعریف شده در زمان مقرر به اتمام برسد و تحویل بهره بردار راه آهن شود. از جمله این مسیرهای جدید، خط سوم تهران - کرج، خط دوم کرج - هشتگرد و همچنین خط دوم و سوم تهران - پرند است. اگر قطارهای حومه ای در این خطوط جدید به بهره برداری برسد و بتوان «سرفاصله زمانی» (HEADWAY) حرکت قطارهای حومه ای را کاهش داد؛ این امکان وجود دارد که هدف گذاری تعداد مسافران سال ۹۶ محقق شود.

اما در حال حاضر شرایط به گونه ای است که در مسابقه جذب مسافر بین مسیرهای

واگن مسافری با سن بالا از رده خارج شده اند آیا برنامه ای برای تأمین ظرفیت حمل مسافر دارید؟

با توجه به سرمایه گذاری که برخی از شرکتهای مسافری انجام دادند، در سال ۹۵ حدود ۱۱۲ واگن نو به شبکه حمل و نقل اضافه شد. با این حال برنامه ریزی جدیدی در سال جاری انجام دادیم و پیگیری می شود که شرکتهای حمل و نقل ریلی مسافری اولاً نسبت به تعمیرات اساسی واگن های فرسوده ناوگان خود اقدام کنند؛ بدین ترتیب که برنامه تعمیرات اساسی را برای واگن های ساخته شده در اوایل دهه ۳۰ اجرا کنند تا امکان ادامه سیر داشته باشند، ثانیاً از شرکتهای خدمات مسافری ریلی درخواست کردیم که ناوگان نو و جدید را وارد عرصه حمل و نقل ریلی کنند. در این رابطه نیز شرکتهای برنامه های خود را به راه آهن ارائه کرده اند. در این زمینه نیز برنامه ریزی هایی برای ارایه تسهیلات به سرمایه گذاران فعال در حوزه واگن های مسافری انجام شده است.

همچنین برای جبران این کمبود و تا آمدن ناوگان جدید به شبکه

یکی از موضوعاتی که تأثیر زیادی بر کیفیت سفر با قطار دارد، بهره برداری از ناوگان مطلوب و با کیفیت است. با توجه به سن بالای ناوگان مسافری چه اقداماتی برای کاهش سن ناوگان و ارتقای کیفیت خدمات مسافرتی انجام شده است؟

کاهش سن ناوگان عمدتاً در راستای سیاست های مرتبط با ارتقای کیفیت خدمات مسافری انجام می شود که در سال گذشته اقدامات تأثیر گذاری برای آن انجام شد. از جمله این که با تدابیر در پیش گرفته شده راه آهن، تمام واگن های با سن بالای ۵۵ سال از رده خارج شدند. برای واگن های بالای ۴۵ سال نیز طی ابلاغیه ای به شرکتهای قطارهای مسافری تکلیف شد که تعمیرات مصوب کمیته استاندارد موضوع قانون دسترسی در آن ها اعمال شود. بر اساس این ابلاغیه، واگن های با سن بالای ۴۵ سال که تعمیرات اساسی روی آن ها انجام نشده است نیز از رده خارج شده است. هم اکنون چیزی حدود ۳۵۰ واگن فرسوده از رده خارج شد.

با توجه به این که تعداد زیادی



نتایج به راه‌آهن اعلام می‌شود تا مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

برگردیم به بحث خطوط حومه‌ای راه‌اندازی شده در اطراف کلان‌شهرها. از دیدگاه شما این خطوط چقدر توانسته اهداف پیش‌بینی شده را برآورده کند؟

برای پاسخ به این سؤال بهتر است به آمار و ارقام موجود بازگردیم. در سال ۹۲ رقمی حدود ۲/۹ میلیون نفر از قطارهای حومه‌ای برای جابجایی بین محل زندگی و محل کار خود استفاده کرده‌اند؛ اما این رقم در سال گذشته به ۵/۳ میلیون نفر مسافر رسیده است. این به معنای ۸۹ درصد افزایش جابجایی مسافر در قطارهای حومه‌ای است. باید توجه داشت که در قطارهای حومه‌ای، نگاه دولت نگاه ویژه‌ای است و برآمده از نگاه ویژه وزیر راه و شهرسازی به ایده «شهرسازی ریل پایه» است. در قانون برنامه ششم توسعه، برای ایجاد زیرساخت‌های موردنیاز شهرهای ریل پایه، پیش‌بینی شده که یک شرکت قطارهای حومه‌ای زیر نظر شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران ایجاد شود. مقدمات این کار نیز در حال فراهم شدن است و هم‌اکنون مراحل تهیه اساسنامه این شرکت در حال انجام است و پس از تصویب، این شرکت قطارهای حومه‌ای، هم در بخش توسعه خطوط حومه‌ای هم در بخش بهره‌برداری فعالیت خواهد کرد.

سرعت سیر قطارهای حومه‌ای در خطوط جدید التاسیس تا چه سطحی طراحی شده است؟

در شرایط فعلی سرعت قطارها برای ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت طراحی شده و فکر می‌کنم که در فاز اول ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت سرعت داشته باشد. این سرعتی است که در راه‌آهن تعریف شده است. پروژه‌ای با عنوان برقی کردن خط تبریز تا تهران است که به‌صورت «ملی» در حال انجام بوده و برای تکمیل آن نیاز به سرمایه‌گذاری خارجی است. با راه‌اندازی این پروژه، سرعت سیر این

خط به ۲۲۰ کیلومتر بر ساعت افزایش پیدا می‌کند؛ بنابراین تا زمانی که قطارها برقی نشود؛ سرعت در همین سطح حداکثر ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت می‌ماند. ضمن این‌که در قطارهای حومه‌ای سرعت ۱۲۰ تا ۱۶۰ مطلوب است. همین الان متوسط زمان سفر با خودرو شخصی از حومه به تهران در ساعات پیک و ترافیک، بسیار بیش‌تر از قطارهای حومه‌ای است و به نظر من این قطارها جذابیت لازم برای طرف تقاضا را دارد.

با توجه به این‌که قیمت بلیت قطارهای حومه‌ای بسیار کم و در مقابل هزینه‌های بخش ریلی نسبتاً زیاد است، تا چه حد بخش خصوصی برای حضور در حوزه قطارهای حومه‌ای رغبت دارد؟

نگاه دولت در مورد قطارهای حومه‌ای این است که تمام ورودی‌های سفرهای حومه‌ای به کلان‌شهرها تسهیل شود و ترافیک و آلودگی محیط‌زیست نیز کاهش یابد. قطارهای حومه‌ای در سطح کلان اقتصاد مؤثر است؛ اما برای این‌که مردم از جاده به سمت ریل بیایند، از سازوکار پرداخت یارانه به بلیت‌های قطار حومه‌ای استفاده می‌شود؛ به‌نحوی که در خیلی از مسیرهای حومه‌ای قیمت‌های راه‌آهن نصف قیمت بلیت اتوبوس در این مسیرهاست. در بسیاری از مسیرها حدود ۲ هزار تومان از مسافر دریافت و بالغ بر ۱۱ هزار تومان یارانه پرداخت می‌شود تا تعداد مسافر بالاتری از قطارهای حومه‌ای استقبال کنند. سیاست دولت هم همین است. اگر بتوان تعداد زیادی از مسافران حومه‌ای را از جاده به‌ویژه از خودرو شخصی به سمت ریل آورد و مسافران حاشیه شهرها، بتوانند با حمل‌ونقل ریلی ارتباط بیش‌تری بگیرند کشور سود خواهد برد. به همین دلیل هم یارانه پیش‌بینی شده است؛ اما در مورد حضور بخش خصوصی در این سازوکار باید بگویم اگر قرار بر این باشد که بخش خصوصی در قطارهای حومه‌ای حضور یابد و

سرمایه‌گذاری کلان انجام دهد و به همان عواید حاصل از بلیت اکتفا کند؛ سودی نخواهد برد. اگر این مسیرها افتتاح شود و از قطارهای مسافری سریع‌السیر با سرفاصله زمانی پایین بهره‌برداری شود؛ در صورت پیش‌بینی کمک، راه‌اندازی قطارهای حومه‌ای اقتصادی می‌شود؛ اما فعلاً در بخش قطارهای حومه‌ای سیاست دولت این بوده که شرکت مختص این کار تأسیس شود. به نظر می‌رسد در اساسنامه شرکت قطارهای حومه‌ای پیش‌بینی شود، هم خود این شرکت در خطوط فعالیت کند و هم بخش خصوصی اجازه فعالیت پیدا کند. شرکت قطارهای حومه‌ای در اساسنامه خود یک شرکت دولتی است؛ اما هر شرکتی از بخش خصوصی که سرمایه‌گذاری کند، به‌شرط پیش‌بینی شدن این موضوع در اساسنامه، می‌تواند فعالیت کند.

به نظر می‌رسد در راه‌اندازی قطارهای حومه‌ای، تمرکز بیش‌تری به مسیر غربی و جنوبی شهر تهران شده است. چرا در بخش شرق تهران هیچ اقدامی صورت نگرفته است؟

چون خط راه‌آهن وجود ندارد. فعلاً راه‌اندازی خط حومه‌ای در شهرهایی که راه‌آهن خط فعالی دارد انجام می‌گیرد. البته با تأسیس شرکت قطارهای حومه‌ای همه مسیرها مورد مطالعه قرار خواهد گرفت.

با توجه به این‌که ساز و کار پرداخت یارانه برای سیر قطارهای حومه‌ای در نظر گرفته شده به نظر می‌رسد، سرمایه‌گذاری در سیر قطار در مسیرهای غیر حومه‌ای سودآور است؟

در برخی مسیرها به دلیل ضریب اشغال پایین قطارها در خطوط که بالای ۸۰ درصد نیست، برخی شرکت‌ها سود بالایی از جذب سرمایه‌گذاری نمی‌برند. شرکت‌های فعال در حوزه قطارهای مسافری به دنبال راهکاری هستند که تفکر خود را به‌گونه‌ای تغییر دهد و الزاماتی را رعایت کند استفاده از قطارهای مسافری اقتصادی شود؛ یعنی هم سرمایه‌گذار توجیه پیدا کند و هم بهره‌برداری توجیه‌پذیر باشد. این هم جزو ضروریاتی است که در دستور کار ماست؛ اما این بخش با همکاری خود شرکت‌های مسافری در حال اجرا است. اتفاقی که الان افتاده این است که شرکت‌های مسافری یک بلیتی می‌فروشند و قطار با ۵۰ درصد ضریب اشغال می‌رود و درآمدی هم به دست می‌آید اما هزینه‌های قابل‌توجهی نیز مثل تعمیر و نگهداری و راهبری و تجهیز نیز روی دست





و تهران - اصفهان هم در دست انجام است؛ بنابراین اگر مدت زمان سیر کاهش پیدا کند؛ با توجه به ثبات تقاضای سفر در بخش جاده‌ای و هوایی، بخشی از مسافران به سمت ریل سرازیر می‌شود.

آیا راه آهن، در رقابت با دو بخش هوایی و جاده‌ای، برنامه خاصی برای سهم خواهی بیش‌تر از بخش مسافری دارد؟

به عنوان معاون مسافری راه آهن اعتقاد شخصی خود من این است که نباید به دنبال سهم خواهی بود. چون نگرانی‌های دیگری وجود دارد. در حال حاضر، تعداد سفرها هر سال اضافه می‌شود؛ اگر تعداد سفر با اتوبوس و هواپیما ثابت هم بماند؛ حرکت سرریز این سفرها به سمت حمل و نقل ریلی قابل توجه است. باید بیش‌تر به دنبال راهکاری بود که خودروی شخصی کم‌تر مورد استفاده قرار گیرد. چون حمل و نقل هوایی به دلایل خاص خود، مشتری خود را دارد؛ اما بخش ریلی باید آن قدر جذابیت ایجاد کند که طرف تقاضا حاضر شود که بدون وسیله شخصی با قطار سفر کند.

های راه آهن منتقل شوند و تردد مردم بسیار تسهیل شود.

با توجه به برنامه ریزی‌های انجام شده دولت در سال‌های اخیر مبنی بر حمایت از صنعت ریلی، وضعیت اختصاص بودجه‌ها در حمل و نقل مسافری، نسبت به گذشته چه تفاوتی کرده است؟

در دولت یازدهم نگاه ویژه‌ای به شرکت راه آهن شده است. اعتباراتی که به راه آهن اختصاص یافته نسبت به چند سال گذشته بهتر شده است. من فکر می‌کنم وضعیت اعتبارات راه آهن و به ویژه بخش مسافری، با توجه به خشک سالی مالی دولت خوب بوده است؛ چون این ارقام اعتبارات تخصیص یافته را باید با توجه به قوانین و مقررات خاص بررسی کرد. در حال حاضر هزینه کرد تجهیزات و پول در بخش مسافری راه آهن، با دو نگاه ایمنی و تکمیل ظرفیت است صورت می‌گیرد. اگر فقط قصد بررسی بخش مسافری و رقابت بخش‌های جاده‌ای، هوایی با ریلی را داشته باشیم باید دید در راه آهن نگاه به سمت قطارهای سریع‌السیر چیست؟ برقی شدن مسیرهای تهران - مشهد

بتوان این مدل را تأیید و تصویب کرد. پس از آن، نیاز به اختصاص ردیف بودجه هست تا بتوان برخی قطارهای تکلیفی را حمایت کرد. پس به اعتقاد من شرکت‌های مسافری باید دیدگاه خود را تغییر داده و بازاربابی خوبی انجام دهند تا سود بیش‌تری ببرند.

با توجه به این که یکپارچگی حمل و نقل درون شهری و برون شهری منجر به سهولت سفر با سیستم حمل و نقل عمومی می‌شود و گرایش مردم به این نوع از حمل و نقل را در پی دارد؛ چه اقداماتی در این خصوص انجام شده و یا در دست اجراست؟

یکی از طرح‌هایی که در دو سال اخیر توسط راه آهن در حال پیگیری است یکپارچگی حمل و نقل درون شهری و برون شهری در ایستگاه‌های راه آهن است به طوری که مسافران به راحتی بتوانند خود را به ایستگاه‌های مسافری برسانند. به عنوان مثال در تهران، در مجاورت ایستگاه راه آهن، ایستگاه مترو و پایانه‌های اتوبوس‌های داخل شهری احداث شده اند و قصد داریم در حدی پیش برویم که ایستگاه‌های مترو به داخل ایستگاه

شرکت می‌گذارد. این‌ها با یکدیگر نمی‌خواند. اگر این تفکر تغییر پیدا کند؛ ممکن است در بخش اول یک خدمات اضافه به مسافران ارائه شود که مسافر را قانع کند که پول بیش‌تری بابت سفر با قطار بدهد. روش‌های زیادی در حال بررسی است که این قسمت پوشش داده شود. مدل و امکانی برای مسافران وجود دارد که با تغییراتی جذابیت ایجاد شود تا درآمد شرکت‌ها افزایش یابد. در کنار این، نگاه حاکمیتی هم هست که از سوی راه آهن جمهوری اسلامی ایران اعمال می‌شود. از دیدگاه حاکمیتی باید دید راه آهن در موضوع قوانین و مقررات، ایستگاه‌ها، احداث نمازخانه و سرویس‌های بهداشتی و... چه کمکی می‌تواند به شرکت‌های حمل و نقل مسافری کند. چون این خدماتی است که باید از سوی بخش حاکمیتی انجام شود. سومین بخش هم این است که برخی قطارهای تکلیفی برای مدت زمان کوتاه به یک سری بسته‌های حمایتی نیاز دارند؛ اما باید روش و نوع حمایت را پیدا کرد. در این راستا، مکاتباتی با سازمان مدیریت و برنامه ریزی انجام شده تا

انجام می‌شود؛ اما به‌طور کلی، یک مدت زمان خاص، هم برای ورود و خروج از کشور، برای این قطارها تعیین می‌شود.

آیا برای ورود این قطارها تفاهم‌نامه‌ای با کشورها امضا شده است؟

تفاهم نامه ای وجود ندارد؛ اما فرایند خاصی در این باره هست که باید رعایت شود. ابتدا مکاتباتی با هدف ارسال مشخصات قطارها و خدمه صورت می‌گیرد؛ هدف از این مکاتبات، بررسی‌های لازم برای تأیید مشخصات فنی قطارها و نیز ساعات حرکت می‌باشد. درنهایت، برگزاری تور گردشگری و ورود قطارهای گردشگری به کشور با موافقت اداره کل برنامه‌ریزی و نظارت بر خدمات مسافری راه‌آهن جمهوری اسلامی صورت می‌گیرد.

سیاست ایران در اعطای

روادید به این‌گونه گردشگران چیست؟

دریافت روادید گردشگران بر عهده راه‌آهن نیست و باید به مراجع ذی‌ربط مراجعه کنند. قطارهای گردشگری خارجی که وارد ایران می‌شوند دارای جوینت ایرانی هستند که طبق آن هماهنگی‌هایی جهت رزرو رستوران‌ها، هتل‌ها، ترانسفر مسافران از ایستگاه‌های راه‌آهن به مناطق گردشگری دریافت روادید انجام می‌شود. این هماهنگی‌ها بر عهده شرکت‌های داخلی است که عموماً برگزارکننده تورها هستند. البته در قطارهایی به‌مانند «عقاب طلایی»، محل اقامت بعضی از این گردشگران در خود قطار است و گردشگران فقط برای بازدید جاذبه‌های گردشگری از قطار پیاده می‌شوند؛ اما در بعضی از تورهای دیگر به علت اینکه امکانات داخل قطارها همانند اقامت در هتل نیست؛ به اقامتگاه‌های پیش‌بینی‌شده که منطبق با استانداردها است راهنمایی می‌شوند. این را هم اضافه کنم که تمامی تورهای ورودی به ایران با راه‌آهن هماهنگ شده و



مدیرکل برنامه‌ریزی و نظارت بر خدمات مسافری راه‌آهن از حضور راه‌آهن در بخش گردشگری می‌گوید:

ورود راه‌آهن به حوزه گردشگری

تا قبل از سه سال پیش، راه‌آهن جمهوری اسلامی، فعالیتی در حوزه گردشگری نداشت و اقدامی در این رابطه نکرده بود، اما روند فعالیت راه‌آهن در زمینه گردشگری از سال ۹۳ تاکنون، گویای جدیت در توسعه این صنعت بوده است. البته جابجایی بار و مسافر از وظایف اصلی راه‌آهن است با توجه به ظرفیت مناسب جهت توسعه برخی از امور از جمله گردشگری، حالا راه‌آهن در زمینه گردشگری علاوه بر تمرکز بر وظیفه ساختاری خود یعنی حمل‌ونقل بار و مسافر، در عرصه توسعه گردشگری وارد شده است. حضور راه‌آهن در بخش گردشگری، شرایطی را فراهم آورده تا در برخی تورها، گردشگران بویژه داخلی، در نقاط مختلف کشور برای بازدید جاذبه‌های دیدنی راه‌آهن تشویق شوند. مانند تور اهواز - اندیمشک - تنگه ۵، یا قطار گردشگری شمال که گردشگران سوار بر قطار در طول مسیر حرکت در مکان‌های دیدنی بسیاری ایستاده و گردشگران از پل‌های قدیمی، آبشارها و تونل‌های عظیم راه‌آهن دیدن می‌کنند. راه‌آهن در پی این سیاست، شعارجدیدی با عنوان: «این بار راه‌آهن مقصد گردشگری است» را در دستور کار خود قرار داده است. در این رابطه با مهندس علی کاظمی منش مدیرکل برنامه‌ریزی و نظارت بر خدمات مسافری راه‌آهن به گفت‌وگو نشستیم:

اروپا، برای عکاسی از تأسیسات و جاذبه‌های راه‌آهن برگزار می‌شود و ویژه علاقه‌مندان به بازدید و عکاسی از راه‌آهن ایران است. روی‌هم‌رفته با راه‌اندازی تورهای قطار گردشگری، ۱۲۰۰ گردشگر خارجی از تهران، مشهد، کرمان، یزد، اصفهان، شیراز، تبریز، زنجان، شمال، شوش و کاشان بازدید کرده‌اند.

ضوابط و مقررات خاص برای عبور این قطارها از کشور چیست؟

ضوابط و مقررات خاصی برای ورود قطارهای گردشگری وجود ندارد؛ اما با توجه به استانداردهای ریلی از جمله عرض خط و گاباری که در کشورهای مختلف متفاوت است، کشورها و شرکت‌هایی که می‌خواهند قطارهای گردشگری را به ایران بفرستند باید مشخصات واگن‌ها را قبل از ورود ارسال کنند تا مشخصات ناوگان بررسی شود؛ درصورتی که مشخصات فنی قطارها منطبق با استانداردهای لازم باشد، راه‌آهن جمهوری اسلامی اعلام موافقت می‌کند تا قطار وارد کشور شود، البته هماهنگی‌هایی با گمرک برای تسهیل ورود قطارها

گردشگران ترکیه، فیلیپین و چین، از اروپا هم گردشگران سوئیس، آلمان، انگلیس، سوئد، فرانسه، ایتالیا و مجارستان با این قطارها به ایران آمدند. بخش زیادی از گردشگران نیز آمریکایی بودند. بیستمین تور قطار گردشگری ریلی خارجی نیز، نیمه اردیبهشت ماه اجرا گردید. این رویداد با عنوان تور عکاسان حرفه‌ای

تعداد قطارهای گردشگری که تاکنون وارد ایران شده‌اند چه تغییراتی با گذشته دارد؟ این قطارها بیشتر از چه کشورهایی هستند و در عبور از ایران بیشتر از کدام شهرها بازدید می‌کنند؟ تا امروز ۱۹ قطار گردشگری خارجی از نقاط مختلف آمریکا، اروپا و آسیا وارد کشور شده‌اند. از آسیا



مرز ریلی سرخس وارد ایران شدند. چراکه گردشگران و شرکت‌های برگزارکننده تورها، حاضر به ریسک عبور از مرز ترکیه نبودند.

این تغییر مسیر هزینه‌های گردشگری را افزایش نداده است؟ البته تغییر مرز ریلی و عبور از مرز ترکمنستان برای گردشگران بسیار هزینه بالایی داشته است؛ زیرا ضمن طولانی تر شدن مسیر عرض خط اروپا با کشورهای CIS از جمله ترکمنستان متفاوت است؛ اما عرض خط ترکیه و ایران با اروپا یکسان است. ضمن این‌که تعامل ایران با کشور همسایه، در مرز ریلی «رازی» در خصوص قطارهای گردشگری به مراتب بهتر از مرز «سرخس» بوده است.

قطار گردشگری که به تازگی به ایران وارد شد، چه مشخصاتی داشت؟

قطار «عقاب طلایی»، قطاری با واگن‌های خارجی است که تبلیغاتی را در اروپا، آمریکا و آسیا برای بازدید از مکان‌های دیدنی داشته است. ایران نیز از مقاصد گردشگری «عقاب طلایی» است. در سال‌های گذشته این قطار از مجارستان شروع به حرکت می‌کرد؛ اما امسال از مبدأ روسیه حرکت و از مسیر ازبکستان، قزاقستان و ترکمنستان عبور و دوازدهم فروردین وارد ایران شد. پس از آن گردشگران تا هجدهم فروردین از شهرهایی مثل یزد، کرمان، اصفهان، شیراز و مشهد بازدید کردند. این قطار حدود ۷۴ گردشگر و خدمه داشت و هجدهمین قطار گردشگری بود که وارد کشور شد. نوزدهمین قطار، ۱۸ فروردین حرکت خود را از تهران شروع کرد و گردشگران خارجی از مشهد، کرمان، یزد، شیراز، کاشان و شوش بازدید کردند و در انتها با پرواز از کشور خارج شدند.

با توجه به اینکه صنعت گردشگری و استفاده از حمل و نقل ریلی در این بخش در حال پیشرفت است آیا راه‌آهن

انجام شده است؛ که تا پایان سال ۹۶ تعداد قطارهای گردشگری خارجی وارد شده به ایران افزایش پیدا کند. با توجه به اینکه بخشی از مسیر این قطارها از کشورهای همسایه عبور می‌کند، ناامنی‌های اخیر در منطقه چه تأثیری بر این نوع گردشگری در ایران داشته است؟

پیش از بروز ناامنی‌ها در ترکیه، تمامی قطارهای گردشگری که از مبادی کشورهای اروپایی حرکت می‌کردند از طریق ترکیه و از مرز «رازی» وارد کشور می‌شدند و بعد از بازدید از ایران از همان مرز رازی خارج می‌شدند؛ اما با توجه به ناامنی‌های این کشور، تورهای گردشگری ریلی در سال گذشته، بدون استثنا از مرز ترکمنستان و

که تعداد گردشگرانی که از قطارهای گردشگری برای ورود به ایران استفاده کرده‌اند، بیش از ۱۲۰۰ نفر بوده است. پس از بهبود مناسبات بین‌المللی و تصویب «برجام» چه تغییری در این روند رخ داده است؟ این آمار رو به رشد بوده و بهبود روابط در سطح بین‌المللی نیز تأثیر خود را داشته است. چنان‌که در سال ۹۳، چهار تور گردشگری خارجی از طریق قطار وارد ایران شدند؛ این رقم در سال ۹۴ به ۶ تور و در سال‌های ۹۵ و ابتدای ۹۶ به ۱۰ تور خارجی گردشگری تبدیل شده است. البته امسال تعدادی تور گردشگری خارجی از سوی شرکت‌ها برای برگزاری اعلام آمادگی کرده‌اند و موافقت‌های اولیه با راه‌آهن

هیچ‌گونه مشکلی در دریافت رواید وجود نداشته است.

چه تعاملی با سازمان‌ها و نهادهای دیگر برای اسکان و ارائه خدمات به این گردشگران دارید؟ در مکان‌هایی که تور گردشگران برگزار می‌شود همانند سیر قطار در شهرهایی مثل کرمان، یزد و اصفهان، مدیران کل مناطق راه آهن، ورود قطار را اطلاع‌رسانی می‌کنند و همکاری خوبی از سوی پلیس و میراث فرهنگی در این استان‌ها صورت می‌گیرد. اسکان گردشگران نیز بر عهده شرکت‌های خصوصی است و این دسته از شرکت‌ها، وظیفه دارند تا قبل از ورود تورها، هتل، رستوران‌ها و اتوبوس و ... را رزرو کنند.

پیش از این اشاره کردید





برنامه‌ای برای سرمایه‌گذاری در این حوزه دارد؟

راه آهن در صنعت گردشگری ورود پیدا کرده و اقدامات خوبی نیز در این راستا انجام گرفته است. چنان‌که در سه سال گذشته ۲۰ تور گردشگری خارجی و ۲۵ تور داخلی از طریق راه آهن اجرا شده است؛ اما به‌طور کلی راه آهن به دنبال ساختار مناسبی برای توسعه صنعت گردشگری ریلی است. البته تعامل مناسب راه آهن با بخش خصوصی و نهادهای مرتبط موجب شده تا گردشگری ریلی بر روی ریل

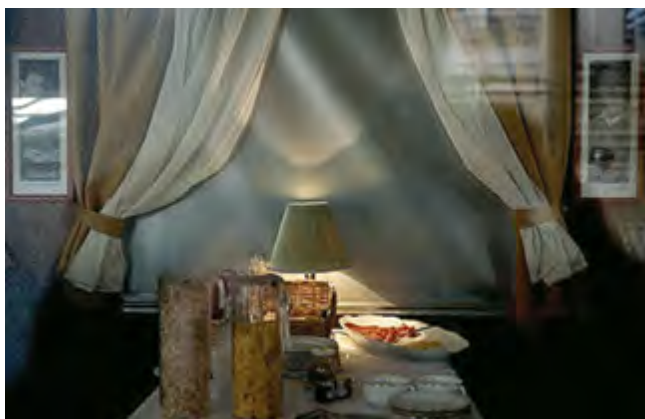
این تعداد واگن، ۱۱۳ واگن مسافری نو و یا بازسازی شده وارد شبکه شد. از سوی دیگر، قطارهای ۵ ستاره از ۲ رام به ۷ رام در ایام نوروز افزایش پیدا کرد. ضمن این‌که سرعت قطارها در مسیر تهران - مشهد به ۱۴۰ کیلومتر در ساعت افزایش پیدا کرد که این اقدام مدت‌زمان سفر در مسیر تهران - مشهد را به ۱۰ ساعت رساند. بر اساس آماری در ایام اوج سفرهای نوروزی که از ۲۵ اسفند شروع شد و تا ۱۵ فروردین ادامه داشت ۴۲۵۰ رام قطار، سیر داشت و این تعداد قطار ۱ میلیون و ۷۶۲

تغییری نداشت. شما به از رده خارج کردن ۳۵۰ دستگاه واگن اشاره کردید که ۱۱۳ واگن جایگزین آن شد. مابقی این واگن‌ها چگونه تأمین شد؟ در ایام نوروز قطارهای چرخشی به جهت جبران ظرفیت ناوگان بالای ۴۵ سال که از رده خارج شده بود برنامه ریزی شد. این سازوکار موجب تنوع بخشی ساعت و افزایش حمل مسافر در مسیرها شد. در کنار این، قطارهای فوق‌العاده نیز وجود داشت که در مسیرهای تهران - مشهد، تهران - اهواز، یزد - مشهد

ایستگاه توقف داشت و بعدازظهر، در راه برگشت حرکت می‌کرد و غروب به اهواز می‌رسید. از اول فروردین ماه تا ۱۳ فروردین ماه به‌صورت روزانه برنامه این قطار گردشگری برقرار بود.

بازخوردی از مسافران هم داشتید؟

در ایام نوروز یک موسسه دانشگاهی برای نظرسنجی از مردم در نظر گرفته شد تا از ۲۵ اسفند تا ۱۵ فروردین ماه، سوالاتی را در داخل قطارها در ارتباط با کیفیت خدمات و خدماتی که در ایستگاه‌ها



پیشرفت بنشینند. حتی در برنامه ششم توسعه نیز سرمایه‌گذاری در راه آهن از طریق تأکید بر سرمایه‌گذاری در حوزه گردشگری دیده شده است. به این موضوع توجه کنید که سرمایه‌گذاری در راه آهن به‌مانند سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه‌یافته تلقی می‌شود؛ و نیز سرمایه‌گذاران در راه آهن، می‌توانند از تسهیلات و معافیت‌های حوزه گردشگری نیز استفاده کنند. بخشی از فعالیت‌های گردشگری راه آهن در نوروز امسال افزایش پیدا کرد. راه آهن در ایام نوروز با چه سازوکاری تقاضای موجود برای سفر و گردشگری را مدیریت کرد؟

یکی از مهم‌ترین اقداماتی که از سوی راه آهن در نوروز امسال صورت گرفت از رده خارج کردن ۳۵۰ واگن بالای ۴۵ سال بوده است که به‌جای

هزار مسافر جابه‌جا کردند که نسبت به سال گذشته نزدیک به یک درصد رشد داشت. ستاد قطارهای نوروزی در دی ماه سال گذشته، در مرکز و ادارات کل راه آهن در استان‌ها تشکیل شد و در جلسات این ستاد، تصمیم‌گیری می‌شد که چه اقداماتی برای سفرهای نوروزی با قطار باید به انجام برسد حضور همکاران خوب راه آهن در جلسات ستاد مرکزی نوروزی این امکان را فراهم کرد که مدیران ارشد و میانی برای کنترل شبکه و نظارت بر سیر روان قطارها حضور داشته باشند و مدیریت مناسب شبکه ریلی ایام نوروز، حاصل تعامل میان بخش خصوصی و دولتی بود. این را هم اضافه کنم که امسال نسبت به سال‌های گذشته که در ۶ مرحله انجام شد فروش بلیط چهار مرحله‌ای بود. ضمن این‌که قیمت بلیط در قطارهای مسافری

و تبریز - مشهد فعالیت می‌کرد و با استقبال خوب مردم این مناطق نیز مواجه بود.

چه میزان تأخیر در حرکت قطارها ثبت شد؟

تأخیر از مبدأ قطارهای مسافری به‌صورت متوسط در نوروز امسال ۱۵ ثانیه بود که این عدد در نوروز پارسال ۲۱ ثانیه بوده است. از جمله تورهای جدیدی که در نوروز امسال اجرا شد قطار گردشگری جاذبه‌های طبیعی ایران بود. برای نخستین بار مردم می‌توانستند با مراجعه به آژانس‌های مسافرتی و تهیه بلیط قطار گردشگری که فرمت خاصی داشت از امکانات این تور جدید استفاده کنند. این قطارهای گردشگری در نوروز هر روز صبح از اهواز حرکت می‌کرد و به اندیمشک تا ایستگاه تنگ ۵ می‌رسید و برای دیدن مناظر طبیعی و بکر در ۱۳

عرضه می‌شود به نظرسنجی گذاشته شود. این نظرسنجی شامل ۲۵ هزار پرسش‌نامه در ۱۶۰ رام قطار مسافری و ۲۰ هزار پرسش‌نامه در ایستگاه‌های مسافری بود و ۳۰ کارشناس وظیفه توزیع پرسش‌نامه و جمع‌آوری آن‌ها را داشتند. که برای نتایج اولیه بدست آمده رضایت‌مندی مسافران از قطارها از ۹۶٫۲ درصد سال ۹۵ به ۷۱٫۴ درصد در نوروز ۹۶ افزایش پیدا کرده است. البته در ایام نوروز امکان تماس تلفنی با سامانه صدای مسافر به شماره ۰۲۱۵۱۴۹ نیز وجود داشت. این سامانه حدود ۴۲ هزار تماس دریافتی داشت که ۲۰۷ مورد شکایت یا انتقاد بوده است. ۹۹ درصد تماس‌ها با این سامانه نیز جهت اطلاع‌رسانی بوده است.



در هم‌اندیشی بررسی چالش‌های شرکت‌های
حمل و نقل ریلی مطرح شد

ضرورت تغییر ساختار اقتصادی صنعت ریلی

بعد از ساخت‌ها نیز با کمک معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، دولت و مجلس اقدامات توسعه‌ای را گسترش دهیم، به‌طوری که شاهد حرکت‌های مثبت در جهت پیاده‌سازی شهرسازی ریل پایه در کشور هستیم.

رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی در بخش دیگری از اظهارات خود بر رفع گلوگاه‌های شبکه حمل و نقل ریلی با استفاده از سازوکار دوخطه‌سازی خطوط تأکید کرد و گفت: ساختار اقتصادی کشورها در صنعت ریلی باید موردتوجه باشد که برای ارتقای بهره‌وری شرکت‌های حمل و نقلی بار و مسافر نیازمند برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری‌های مدون هستیم.

نظر شرکت‌های حمل و نقل ریلی می‌تواند به مشکلات موجود در امر تخلیه واگن‌ها در مقاصد بار، نبود برنامه منسجم بارگیری از سوی شرکت‌های تولیدکننده محصولات معدنی، تغییرات قیمتی محصولات معدنی که بر هزینه حمل و نقل نیز تأثیر داشته و افزایش معوقات و بدهی شرکت‌های صاحب کالا به شرکت‌های حمل و نقل ریلی که عملاً توان شرکت‌های حمل و نقل ریلی را بشدت کاهش داده است.

در مجموع شرکت‌کنندگان در این کارگروه بر استفاده حداکثری از پتانسیل‌های موجود در بدنه تمامی ذینفعان به منظور دستیابی به اهداف و برنامه‌های تنظیم شده تأکید داشته و بر پیگیری مصوبات کارگروه نیز تأکید مضاعف داشتند.

مختلف با بخش‌های مختلف راه‌آهن در جهت پیگیری مسائل و مشکلات مربوط به شرکت‌های حمل و نقل ریلی، باید به انجام برسد و بازنگری در بخش بار و مسافر، تعرفه‌ها و مدیریت سطح فضای رقابتی از دیگر حوزه‌های است که نیازمند برنامه‌ریزی و بررسی است. او با بیان این‌که در زمینه دستیابی به اهداف ریلی و افزایش سهم آن در بخش بار و مسافر نیازمند همکاری بیشتر با مجلس و حمایت‌های آن هستیم افزود: در این راستا متناسب با سیاست‌گذاری بخش غیرحاکمیتی، باید بیش از گذشته از توان بخش خصوصی به‌عنوان نقشی تأثیرگذار در تصمیم‌گیری‌ها، بهره‌مند شویم. رجبی گفت: منابع اعتباری باید به سمت ریل سوق یافته و در

از طرف انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی محمد رجبی رئیس و مجید بابایی دبیر انجمن در اظهاراتی فرصت‌ها و موانع پیش روی فعالیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی در حوزه بارهای معدنی را بررسی کردند. بیش تر مدیران عامل شرکت‌های حمل و نقل ریلی، مدیران کل مناطق مرتبط شرکت راه‌آهن و مدیران عامل شرکت‌های تولیدکننده محصولات معدنی و فولادی نیز در این جلسه حضور داشته و مهمترین موانع تحقق اهداف پیش روی حمل مواد معدنی ریلی را برشمردند و خواستار رفع این موانع از سوی مسئولان بخش حمل و نقل و مسئولین حوزه تولید محصولات معدنی و فولادی بودند.

از جمله مهمترین موضوعات مورد

جهت توسعه این صنعت، گسترش فعالیت‌های اقتصادی در بخش خصوصی، توسعه کمی و کیفی جایگاه رقابتی و ارتقای سهم حمل و نقل ریلی در کشور دنبال کرده است و اقدامات و فعالیت‌های گسترده‌ای را در این زمینه انجام می‌دهد.

رجبی اضافه کرد: از وظایف انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی این است که تدابیر و سیاست‌هایی را در راستای تشویق صاحبان حمل و نقل ریلی به سرمایه‌گذاری در بخش بار و مسافر اتخاذ کنند. او افزود: همچنین تعامل و همکاری با انجمن‌ها و دستگاه‌های مربوط در جهت ارتقای بهره‌وری نیز بخشی از وظایف انجمن است.

رجبی اضافه کرد: تشکیل جلسات

جلسه هم‌اندیشی بررسی مسائل، مشکلات و چالش‌های پیش روی شرکت‌های حمل و نقل ریلی با حضور اعضای هیئت‌مدیره انجمن و شرکت‌های عضو در سالن اجتماعات ساختمان مرکزی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برگزار شد.

محمدرضا رجبی رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، در این نشست با بیان این‌که افزایش بهره‌وری شرکت‌های حمل و نقلی بار و مسافر، نیاز به برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری‌های مدون در این راستا دارد افزود: انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی به‌منظور حفظ و حراست حقوق کارفرمایان صنعت ریلی، هدف‌های مهمی را در

در کارگروه ارتقای بهره‌وری ناوگان ریلی منابع معدنی مطرح شد

موانع تحقق اهداف پیش روی حمل مواد معدنی

برنامه‌های توسعه‌ای در هر دو بخش تولید محصولات معدنی و فولادی و شبکه و ناوگان حمل و نقل ریلی و دوم بررسی موانع و مشکلات پیرامون حمل و نقل ریلی مواد معدنی و محصولات صنایع معدنی.

در این جلسه سید مرتضی احمدی مدیر کل بازرگانی و بازاریابی راه‌آهن و مرتضی جعفری مدیر کل سیر و حرکت راه‌آهن گزارشی از عملکرد سال ۹۵ و برنامه‌های شرکت راه‌آهن در سال جاری را در حوزه بارهای معدنی ارائه کردند. همچنین

سیزدهمین جلسه کارگروه کشوری ارتقای بهره‌وری ناوگان ریلی هجدهم اردیبهشت ماه امسال، به میزبانی شرکت فولاد خوزستان در شهر اهواز برگزار شد. این کارگروه با مدیریت سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو) و همکاری مستقیم شرکت راه‌آهن، شرکت‌های حمل و نقل ریلی و شرکت‌های معدنی و فولادی تشکیل می‌شود. در این کارگروه به دو موضوع مهم توجه می‌شود:

اول بررسی ظرفیت‌های موجود و



با تاکید بر اهمیت کریدور دریای سیاه - خلیج فارس

همایش فعال سازی کریدور ترانزیتی خلیج فارس - دریای سیاه برگزار شد

الهام زرقانی

راه آهن قفقاز جنوبی اعلام می کند که ما همه دوستان جمهوری اسلامی هستیم. بنده مطمئن هستم برگزاری این همایش در یک فضای کاری موجب می شود تا روابط دوستانه ایران و ارمنستان در سطح بالاتری قرار گیرد. زمان آن نیز رسیده است تا در حوزه اقتصادی نیز روابطمان را تقویت کنیم. یک سال پیش بود که وزارت راه و شهرسازی اعلام کرد قصد دارد ۴ کریدور را برای ترانزیت فعال کند و ما امروز اعلام می کنیم که برای تحقق این امر در کنار شما هستیم. امروز جمهوری ارمنستان با پیشنهاد های ویژه ای اینجا حضور دارد و این آمادگی را دارد تا این گذرگاه را با هم مورد بحث و بررسی قرار دهیم. ما این آمادگی را در سفارت داریم تا همه مسائل حمل و نقل را مورد بحث و بررسی قرار دهیم.

مدیر شرکت راه آهن ارمنستان در نشست فعال سازی کریدور خلیج فارس - دریای سیاه:

ما بدون قید و شرط آماده همکاری در بخش حمل و نقل هستیم

مدیر شرکت راه آهن ارمنستان، سرگنی والکو در نشست فعال سازی کریدور خلیج فارس - دریای سیاه گفت: جمهوری ارمنستان تمایل دارد بدون قید و شرط، همراهی با ایران را در بخش حمل و نقل اثبات کند. یکی از

ایران و ارمنستان در زمینه های اقتصادی ظرفیت های متعددی دارند که مهم تر از همه برنامه کریدور خلیج فارس - دریای سیاه است. این کریدور طرح ایجاد محورهای مواصلاتی برای اتصال خلیج فارس به بنادر دریای سیاه گرجستان از طریق بزرگراه شمال - جنوب ارمنستان و ساخت راه آهن ایران - ارمنستان را شامل می شود.

کریدور خلیج فارس - دریای سیاه نه تنها مزیت های اقتصادی بسیاری برای کل منطقه دارد بلکه از اهمیت ژئواستراتژیک ویژه ای نیز برخوردار است. به وسیله این محور ایران می تواند حضور سیاسی - اقتصادی خود را در منطقه قفقاز جنوبی به طور محسوس و قاطعانه به ثبت رسانده و افزایش دهد. همچنین کوتاه ترین و امن ترین راه برای دسترسی به بازارهای اروپایی، برای خود ایران و همچنین کشورهای خاورمیانه و خاور دور است. ارمنستان و ایران می توانند مسیر ترانزیتی خلیج فارس و دریای سیاه را تکمیل کنند و می توانند از طریق جاده و راه آهن، دریای سیاه را به خلیج فارس متصل کنیم و از این طریق تسهیلات تجاری و اقتصادی برای مردم این منطقه همچنین برای سایر مناطق جهان فراهم کنیم. بنا براین محور خلیج فارس - دریای سیاه کریدوری است دارای ابعاد فوق العاده مهم در جهت توسعه اقتصادی منطقه، به همین منظور جهت فعال سازی کریدور ترانزیتی خلیج فارس - دریای سیاه نشست در سالن همایش های اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی در تاریخ ۱۳ اردیبهشت ماه ۹۶ با حضور ارگان های دولتی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ارمنستان، شرکت راه آهن قفقاز جنوبی، شرکت های حمل و نقل بین المللی، تجار و بازرگانان برگزار گردید. گزارش کوتاهی از این نشست را می خوانیم.

سفیر ارمنستان در نشست فعال سازی کریدور خلیج فارس - دریای سیاه:

وقت آن رسیده تا روابط اقتصادی ایران و ارمنستان را ارتقا دهیم

سفیر ارمنستان، آرتاشس تومانیان در نشست فعال سازی کریدور خلیج فارس

مسیرهایی که پس از فروپاشی شوروی اهمیت فراوانی پیدا کرد مسیر ارمنستان است. این مسیر می تواند توسط کامیون از ایران به روسیه و اروپا به ویژه اروپای شرقی و شمال مورد استفاده قرار گیرد. این مسیر به دلیل ظرفیت هایی که دارد می تواند به وسیله حمل و نقل ترکیبی به شکل بهتری مورد استفاده باشد. ما تشریفات گمرکی در ترمینال مرزی انجام می دهیم بدون اینکه مجبور باشیم برای انجام امور گمرکی به ایروان برویم. ما دو دستگاه کامیون را از هامبورگ به شکل آزمایشی در این مسیر وارد کردیم که در این حمل آزمایشی و با توجه به مسائل گمرکی که تا حالا ورود موقت را روی کانتینر تجربه نکرده بود جمعا ۱۵ روز طول کشید و هزینه های حمل پس از بررسی با کرایه کامیون دربست و مستقیم قابل رقابت بود.

دبیر کل اتاق تهران:

حمل و نقل مهمترین بخش اقتصاد ایران است

بهمن عشقی دبیرکل اتاق تهران در نشست فعال سازی کریدور خلیج فارس - دریای سیاه که به طور مشترک با هیئتی از کشور ارمنستان برگزار شد بیان کرد: حضور دوستان ارمنستان امروز و در اینجا فرصت خوبی است تا به راه حل های بهتری برای همکاری در حوزه حمل و نقل و استفاده بهینه از ظرفیت های دو کشور برسیم. نگرانی هایی درباره استفاده از ظرفیت های ریلی و ترانزیتی کشور وجود دارد، استقبال خوبی که از این نشست شده گویای این است که نگرانی فکری درباره استفاده از ظرفیت ریلی نگرانی موجهی است و تلاشگرانی قصد دارند این نگرانی را برطرف کنند. کشورهای روسیه تزاری و به ویژه ارمنستان دارای ظرفیت فوق العاده ای هستند. سیاستگذاریم از همراهی و اراده دوستان در کشور ارمنستان که امروز اینجا هستند تا قدمی واقعی برای توسعه در بخش حمل و نقل برداشته شود. مشکلات ساخت و سازی و نرم افزاری در حمل و نقل وجود دارد اما مهم اراده بخش خصوصی و دولتی است که این اصلاحات در حوزه حمل و نقل هرچه زودتر صورت بگیرد.



مدیرعامل راه آهن در نوزدهمین اجلاس مجمع منطقه‌ای راه آهن‌های خاورمیانه عنوان کرد:

ضرورت تکمیل سیستم یکپارچه حمل و نقل ریلی خاورمیانه

مسعود یوسفی

منطقه‌ای خاورمیانه اولین مجمع از شش مجمع منطقه‌ای UIC بود که تشکیل شد و با داشتن ۱۳ عضو توانسته است برنامه‌های مدونی در قالب طرح عمل‌های استراتژیک منطقه‌ای، طرح عمل سالانه و برنامه‌های کاری منظم تدوین کرده و با تشکیل کارگروه‌های تخصصی منطقه‌ای و برگزاری کنفرانس‌ها و سمینارها چشم‌انداز روشنی برای فعالیت‌ها و اقدامات آتی ترسیم کند. «مدیرعامل راه آهن گفت: «امروز چشم‌انداز روشنی در توسعه حمل و نقل ریلی در منطقه پیش روی ما است؛ نگاهی به پروژه‌های بزرگ ریلی که در اغلب کشورهای منطقه در حال برنامه‌ریزی، انجام و سرمایه‌گذاری است، شاهد این ادعا است؛ با توجه به موقعیت جغرافیایی و مهم خاورمیانه به عنوان پلی میان شرق و غرب دنیا، در آینده نزدیک شاهد رشد بالای ترافیک ریلی در این منطقه خواهیم بود.»

محمدزاده خاطرنشان کرد: «برای تحقق این هدف لازم است تا همکاری‌های ریلی و فنی بیش از پیش تقویت شود و کشورهای منطقه تمرکز بیشتری در پروژه‌های منطقه‌ای و اتصال به یکدیگر داشته باشند و از هیچ تلاشی برای ارتباط بیشتر بین راه آهن‌های منطقه خاورمیانه کم نگذارند تا به زودی شاهد وجود سیستم یکپارچه حمل و نقل ریلی در منطقه باشیم.»

تهیه سند کریدورهای عبوری از منطقه خاورمیانه در ادامه این اجلاس منطقه‌ای، مدیرکل دفتر امور بین‌الملل راه آهن از تدوین یک «سند» در راه آهن جمهوری اسلامی ایران خبر داد و گفت که «این سند با موضوع کریدورهای عبوری از منطقه خاورمیانه که پیونددهنده آسیا به اروپا است؛ در حال آماده‌سازی است.»

عباس نظری مدیرکل دفتر امور بین‌الملل شرکت راه آهن در سخنرانی مکتوب خود که به حاضران ارائه کرد گفت که سندی تحت عنوان چشم‌اندازی از وضعیت فعلی راه آهن‌های خاورمیانه، حرکت در مسیر صحیح «با تلاش گروهی دفتر منطقه‌ای تهیه و توزیع شد؛ در این سند با تکیه بر وضعیت فعلی راه آهن‌های خاورمیانه، به بررسی پروژه‌های مختلف ریلی جهت تکمیل خطوط گسستگی پرداخته شده است.»

جهانی بود که سخنرانی‌های تخصصی در این سمینار در زمینه مدیریت سرمایه و استراتژی فعالیت فوروم ریل سیستم، خط و ابنیه و همچنین علائم انجام شد. از مهم‌ترین خبرهایی که در اجلاس این دوره روسای راه آهن‌های خاورمیانه (UIC) مطرح شد، وعده تکمیل سیستم یکپارچه حمل و نقل ریلی در منطقه خاورمیانه بود. سعید محمدزاده مدیرعامل راه آهن که این موضوع را اعلام کرد و در سخنانی به تلاش‌های اتحادیه بین‌المللی راه آهن‌ها و مجمع منطقه‌ای راه آهن خاورمیانه برای شتاب دهی به همکاری‌های منطقه‌ای ریلی اشاره کرد و آن را پشتوانه محکمی برای برنامه‌ها و فعالیت‌های منطقه‌ای پیش رو نامید.

مدیرعامل راه آهن افزود: مجامع منطقه‌ای UIC با هدف گسترش همکاری‌های ریلی میان اعضای منطقه و شناسایی زمینه‌های جدید همکاری‌های بین‌المللی، نقش مهمی را در گسترش ارتباطات بین‌المللی و منطقه‌ای در راستای توسعه حمل و نقل ریلی و افزایش مشارکت راه آهن‌ها در فعالیت‌ها، برنامه‌ها و پروژه‌های UIC بازی می‌کنند.

مدیرعامل راه آهن خاطرنشان کرد: «موجب خرسندی است که مجمع

و مشارکت بیش تر اعضا در پروژه‌ها و برنامه‌های دفتر مرکزی این اتحادیه است. در دستور کار این اجلاس که سالی دوبار برگزار می‌شود؛ موضوعات مختلفی همچون تصویب صورت جلسه هجدهمین اجلاس مجمع منطقه‌ای راه آهن‌های خاورمیانه در اردن، گزارش‌های کشوری روسای راه آهن‌های خاورمیانه، گزارش فعالیت‌های دفتر منطقه‌ای خاورمیانه UIC در تهران، فعالیت‌های جدید سال ۲۰۱۷، عضویت‌های جدید راه آهن‌ها و شرکت‌ها در این اجلاس مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

سمینار «فعالیت‌ها و پروژه‌های ریل سیستم» (با نام اختصاری RSF) که همزمان با این اجلاس برگزار شد؛ فنی‌ترین بخش اتحادیه بین‌المللی راه آهن‌ها است که هدف و مأموریت اصلی آن کمک به یافتن راه‌حل‌های فنی و مؤثر برای سیستم ریلی و بهبود ساختار هزینه‌های ریلی در مقایسه با سایر شیوه‌های رقابتی حمل و نقل است. از دیگر اهداف این سمینار، بهبود ظرفیت سیستم ریلی، اطمینان بخشی به بهره‌برداری یکسان از طریق استانداردهای بین‌المللی، حفظ و بهبود مزیت‌های زیست‌محیطی سیستم ریلی در مقایسه با سایر شیوه‌های حمل و نقل و حفظ و ارتقاء سطح ایمنی سیستم ریلی در سطح

نوزدهمین اجلاس مجمع منطقه‌ای راه آهن‌های خاورمیانه با عنوان اختصاری «UIC RAME» برگزار شد. همزمان با این اجلاس نیز، روسای برخی راه آهن‌های خاورمیانه که در تهران حضور داشتند؛ به دعوت راه آهن ایران در سمیناری با عنوان «فعالیت‌ها و پروژه‌های فوروم ریل سیستم» شرکت کردند. این سمینار با حضور مدیرکل اتحادیه بین‌المللی راه آهن‌ها (UIC)، مدیر هماهنگ کننده این اتحادیه در خاورمیانه، رئیس مجمع منطقه‌ای راه آهن‌های خاورمیانه و برخی روسای راه آهن‌های عضو در تهران برگزار شد.

اتحادیه بین‌المللی راه آهن‌ها موسوم به UIC یک سازمان بین‌المللی باهدف ایجاد استانداردهای جهانی برای راه آهن‌ها، ارتقای حمل و نقل ریلی در جهان و نزدیک کردن شرکت‌های ریلی به یکدیگر است که از نزدیک به ۹۰ سال پیش تاکنون فعالیت می‌کند. این اتحادیه هم‌اکنون ۲۰۰ عضو دارد و راه آهن ایران نیز ۷۰ سال پیش، به عضویت این اتحادیه درآمده است. این اتحادیه در ساختار سازمانی خود به ۶ مجمع منطقه‌ای تقسیم شده که محوریت آن در پاریس است. هدف از این کار، گسترش دایره فعالیت‌های اتحادیه بین‌المللی راه آهن‌ها در تمام جهان



نظر مدیر کل UIC در مورد حمل و نقل ریلی ایران

خاورمیانه وجود دارد که کشورهای با فرهنگ و اقوام متفاوت و متنوع در خود جای داده است. برخی از این کشورها بزرگاند و برخی دیگر کوچک. برخی از آن‌ها از نظر منابع مالی و میزان سرمایه‌گذاری، پر قدرت عمل می‌کنند و برخی دیگر ضعیف هستند؛ اما آنچه مهم است، به‌روز بودن اطلاعات اقتصادی و شفافیت در آن‌هاست تا به‌نوعی انگیزه‌ای باشد برای حضور سرمایه‌گذاران. «افزود:» پیشرفت‌های منطقه خاورمیانه در بخش ریلی همچنین نشانه‌ای از تحرک در ارتباطات بین‌المللی است و شرایطی را فراهم می‌کند تا بر ارتباط میان همسایگان تمرکز کنیم. ارتباطاتی چون ایران با افغانستان، ایران با آذربایجان، با ترکیه و در نهایت با اروپا، بالاترین مقام اجرایی اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها در بخش دیگری از این گفت‌وگو با تشریح برخی از پیشرفت‌های ایران در حمل و نقل ریلی خاطر نشان کرد: «ایران در برنامه‌های خود به دنبال افزایش طول خط آهن در کشور خود به ۲۰ هزار کیلومتر است که می‌تواند این را در بستر برنامه‌ریزی برای پروژه‌های قطار سریع‌السير مسافری و باری ببیند. یا این که به دنبال سرمایه‌گذاری برای تجهیزات ریلی است. قطعاً این سیاست‌ها می‌تواند به‌عنوان پایه‌ای برای بالا بردن سهم حمل و نقل ریلی در کشور شما در نظر گرفته شود.» آقای «لو» بینو» در پاسخ با تأکید بر افزایش سطح حمایتی از کریدورهای ارتباطی با استفاده از مشوق‌های تعرفه‌ای افزود: «کشورهای عضو مجمع راه‌آهن‌های خاورمیانه از راه افزایش ترافیک و رفت و آمد باید کریدورهای ارتباطی خود را فعال نگه دارند و این کار ممکن نیست مگر با سیاست‌های تشویقی مانند مشوق‌های تعرفه‌ای برای ترانزیت بار.» او همچنین به رقابتی ایران در منطقه در حوزه حمل و نقل ریلی اشاره کرد و افزود: «به نظر من ترکیه بزرگ‌ترین کشوری است که از نظر سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل ریلی گوی سبقت را از رقبای منطقه‌ای ربوده است. هرچند باید به اقدامات عربستان سعودی برای سرمایه‌گذاری عظیم در صنعت حمل و نقل ریلی نیز اشاره کنم که بزرگ‌ترین آن تحت عنوان «راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس» مراحل نهایی خود را طی می‌کند.»

«ژان پی یر لوبینو» مدیر کل اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها در حاشیه اجلاس منطقه خاورمیانه این اتحادیه در گفت‌وگو با خبرنگار ما، در مورد شرایط حال حاضر کشورهای منطقه خاورمیانه در حوزه حمل و نقل ریلی و چشم‌انداز فرصت‌های همکاری بین کشورهای این منطقه گفت. از نظر آقای «لوبینو»، کشورهای غرب آسیا برای فعال کردن کریدورهای حمل و نقل ریلی که با هزینه‌های بالا احداث شده، راهی جز بالا بردن حجم رفت و آمد در این کریدورها ندارند. هرچند که خود به مشکلات سیاسی در این منطقه از آسیا واقف است اما وی اظهار امیدواری کرد که راه‌آهن بتواند صلح را در عرصه‌های مختلف برای این منطقه به ارمغان بیاورد. او در ارزیابی اولیه خود از روند برگزاری نوزدهمین اجلاس منطقه‌ای روسای راه‌آهن‌های خاورمیانه گفت: «در اینجا بحث‌هایی در مورد برنامه‌ها و طرح‌ها و پروژه‌های ریلی در منطقه شد که هر یک مشخصات خود را داشت؛ اما این احتمال هم وجود داشت که در فرایند اجرا، با مشکلاتی نیز روبرو باشد. وظیفه ما، در این گونه اجلاس‌ها، تشریح جزئیات و هماهنگ‌سازی آن‌ها با امکانات و شرایط است.» آقای «لوبینو» در پاسخ به این سؤال که «این هماهنگ‌سازی چگونه به دست می‌آید؟» گفت: «از طریق به‌روز بودن اطلاعات؛ در اینجا یک منطقه‌ای به نام

زیست‌محیطی سیستم ریلی در سطح جهانی» عنوان کرد.

برنامه دوم اجلاس مجمع منطقه‌ای UIC در خاورمیانه، فروم ریل سیستم بود که در نوبت بعد از ظهر اجلاس برگزار شد. این سمینار در راستای تحقق کارگروهی که در حوزه فنی و زیر بنایی از سال ۹۴ شکل گرفته و هدف از تشکیل آن پاسخ به نیازها و بررسی چالش‌های موجود در حوزه فنی و زیر بنایی بوده است. در این سمینار مارک آنتونی، رییس فروم ریل سیستم، مباحثی را در خصوص فعالیت‌های اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها و نحوه همکاری آن‌ها با کشورهای عضو ارائه و از مشارکت متخصصان ایرانی در پروژه‌های این اتحادیه استقبال کرد.

در ابتدای این سمینار سعید محمد زاده مدیرعامل راه‌آهن در خصوص اهمیت تعامل مؤثر کارشناسان با راه‌آهن‌های عضو اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها تأکید کرد و از همه مدیران و کارشناسان خواست تا از فرصت‌های موجود در این اتحادیه بهره‌مند شده و در پروژه‌های جاری و آینده آن مشارکت کنند. در ادامه این سمینار مازیار یزدانی معاون فنی و زیر بنایی راه‌آهن نیز بر اهمیت و تداوم همکاری‌ها تأکید کرد. وی بیان داشت که معاونت فنی و زیر بنایی آمادگی هرگونه حمایت از کارشناسان و متخصصین صنعت ریلی به‌ویژه همکاران حوزه فنی و زیر بنایی را برای مشارکت در پروژه‌های ریلی دارد.

نظری محتویات این سند را چنین تشریح کرد که «این سند چهار بخش اصلی را پوشش می‌دهد که شامل معرفی هر کشور، وضعیت حمل و نقل به‌صورت کلی، حمل و نقل ریلی به‌صورت گسترده، اطلاعاتی از راه‌آهن مربوطه، تاریخچه آن و پروژه‌های ریلی در دست‌ساخت و آتی، است.»

مدیرکل دفتر امور بین‌الملل شرکت راه‌آهن همچنین از تمام اعضای مجمع منطقه‌ای روسای راه‌آهن‌های خاورمیانه درخواست کرد که «برای بروز رسانی و کامل‌تر شدن این سند، دفتر را از هرگونه تغییر و توسعه احتمالی در شبکه ریلی مطلع کنند.»

این مقام مسئول در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در بخش دیگری از صحبت‌های خود به توضیحاتی در مورد فروم ریل سیستم اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن (UIC) ارائه کرد و افزود: «به منظور ارائه فعالیت‌ها، برنامه‌ها و پروژه‌های اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها در حوزه فعالیت معاونت فنی و زیربنایی و آشنایی بیشتر مدیران و کارشناسان بخش‌های مختلف این معاونت با برنامه‌ها و فعالیت‌های مرتبط، سمینار منطقه‌ای فعالیت‌ها و پروژه‌های بخش ریل مستقیم در سه بخش فنی برگزار می‌شود.» نظری هدف فروم ریل سیستم (RSF) اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها را «کمک به یافتن راه‌حل‌های فنی و مؤثر برای سیستم ریلی، بهبود ظرفیت سیستم ریلی، بهره‌برداری یکسان، بهبود مزیت‌های





چشم‌انداز توسعه بخش ریلی در گفت و گو با مدیرعامل شرکت البرز نیرو

تجهیز ناوگان ریلی به لکوموتیوهای نو مقدور نیست

توسعه شبکه مدرن ریلی به واسطه منافی چون امنیت، سرعت، هزینه کم انرژی، درآمدزایی، توزیع عادلانه امکانات و ده‌ها مزیت ویژه دیگر همواره در برنامه‌های بالادستی حمل‌ونقل دیده شده است. به‌منظور توسعه حمل‌ونقل ریلی و مدرن‌سازی در بخش حمل‌ونقل، قوانین بسیاری مصوب و بر اجرای آن تأکید شده است؛ تا جایی که پشتیبانی از حمل‌ونقل ریلی از چشم‌اندازهای توسعه کشور است. همان‌طور که مردم برای توسعه بخش ریلی از دولت انتظاراتی دارند و فعالان اقتصادی این بخش نیز با تمام توان در این حوزه مشارکت می‌کنند از دولت نیز انتظاراتی در راستای بهبود فضای کسب‌وکار و توسعه زیربنای حمل‌ونقل ریلی، حمایت از نوسازی ناوگان‌های فرسوده و تبیین برنامه‌ریزی‌های دقیق در اولویت قرار دادن توسعه بخش ریلی وجود دارد. در رابطه با این موارد با مهندس مجتبی لطفی مدیرعامل شرکت البرز نیرو گفت‌وگویی صورت گرفته است:

فناوری بالاتر در برنامه‌های این شرکت است. این برنامه با همکاری شرکایی چون واگن پارس و شرکتهایی از چین، آلمان و فرانسه انجام می‌شود و حمایت صندوق توسعه ملی را نیز دارد. البته یکی از مهم‌ترین سرمایه‌های هر شرکت، نیروی انسانی کارآمد و متخصص است و با توجه به چشم‌انداز ترسیم شده در شرکت جهت ارتقای دانش و مهارت فنی کارکنان، برنامه‌های متعددی برای آموزش نیروی انسانی پیش‌بینی شده است. این شرکت همزمان با افزایش فعالیت بخش خصوصی در صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور اقدام به تربیت اولین لکوموتیورانان بخش خصوصی در سال ۱۳۸۹ کرده است و در حال حاضر بیشترین لکوموتیورانان بخش خصوصی را در اختیار دارد که تعداد آن‌ها به ۱۰۰ نفر می‌رسد. هم‌اکنون نیز تعدادی از آن‌ها در قطارهای باری شبکه ریلی کشور در اصفهان، یزد و قم مشغول به کار هستند. این به دلیل ساختار شرکت است که با در نظر گرفتن تنوع بخش‌ها و ادارات مختلف در تهران، کرج، اصفهان، یزد و سایر مناطق کشور فرصت‌های شغلی زیادی را در زمینه حمل‌ونقل ریلی فراهم کرده است.

با توجه به حضور شما در عرصه حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان یک شرکت بخش خصوصی، به نظر شما خصوصی‌سازی بخش ریلی تا چه میزان تحقق پیدا کرده و با چه مشکلاتی در این زمینه مواجه بوده‌اید؟

خصوصی‌سازی در بخش لکوموتیو، دیرتر از بخش‌های دیگر آغاز شد؛ در حالی که سال‌هاست روند خصوصی‌سازی در بخش واگن‌های باری و مسافری آغاز شده است و این زنجیره کامل نبود. از بزرگ‌ترین مشکلات این بخش، وابستگی مالی پیچیده مالکان لکوموتیو به راه‌آهن و شرکت‌های مالک واگن است که همین مسئله، شرکت‌های بخش خصوصی را از نظر تأمین نقدینگی در یکی دو سال گذشته، دچار مشکلاتی کرد.

لکوموتیو، به‌عنوان یک شرکت متخصص لکوموتیو دارای بخش بازسازی، خدمات فنی و مهندسی نیز هست. این بخش با همکاری نیروهای زبده و فارغ‌التحصیلان رشته‌های مهندسی مکانیک، صنایع ریلی، برق و الکترونیک که تجربه کار در صنایع ریلی دارند؛ فعالیت می‌کند.

این را هم اضافه کنم که نزدیک به دو سال پیش، یک قرارداد از طریق مناقصه با راه‌آهن جمهوری اسلامی، جهت بازسازی لکوموتیوهای راه‌آهن بسته شد که طبق آن تعدادی از لکوموتیوها برای بازسازی تحویل شرکت شد و هم‌اکنون نیز در حال بازسازی است.

اما در رابطه با سؤال شما مبنی بر چشم‌انداز توسعه‌ای ناوگان باید بگویم که استفاده از لکوموتیوهای با توان و

راه‌اندازی و به سیر اعزام شد. تعدادی از این لکوموتیوها نیز به شرکت‌های «لوند نیرو» و «راهوار نیرو» واگذار شده است. ازجمله خدمات این شرکت می‌توان به تأمین لکوموتیو، خدمات فنی مهندسی، ساخت و بازسازی، تعمیر و نگهداری، تأمین قطعات یدکی لکوموتیو و واگن و استخدام و آموزش لکوموتیوران اشاره کرد.

در حال حاضر چه سهمی از حمل‌ونقل ریلی کشور دارید و چشم‌انداز شرکت برای توسعه فعالیت‌ها چیست؟

طبق آمار، تأمین لکوموتیو برای حدود ۳۲ درصد کل حمل‌ونقل ریلی باری کشور در اختیار شرکت‌های خصوصی لکوموتیو است. از این میزان حدود ۱۲ درصد بر عهده «البرز نیرو» است. به‌گونه‌ای که علاوه بر مالکیت

شرکت البرز نیرو چگونه کار خود را شروع کرد و هم‌اکنون چند دستگاه لکوموتیو در ناوگان خود دارد؟

شرکت تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو در سال ۱۳۸۶ همزمان با افزایش فعالیت بخش خصوصی در صنعت حمل‌ونقل ریلی و با هدف سرمایه‌گذاری در تأمین لکوموتیو تأسیس شده است. در حال حاضر به همراه گروه شرکت‌های مؤسس شامل توکاریل، بهتاش سپاهان، آسیا سیر ارس و پارت سه‌تند، با داشتن انواع واگن، لکوموتیو و تأمین اقلام یدکی آن‌ها زنجیره کاملی را جهت حمل بار در شبکه ریلی ایجاد کرده است. طی این مدت ۷۷ دستگاه لکوموتیو GT۲۶CW خریداری شده که اولین لکوموتیو در شهریور ماه سال ۱۳۸۸



هنوز توافقی بین راه‌آهن، واگن‌دارها و مالکان لکوموتیو به انجام نرسیده است و مشخص نیست که شرایط این بدهی‌ها در آینده چگونه خواهد بود. به این موضوع توجه داشته باشید که لکوموتیو در اختیار راه‌آهن است و راه‌آهن از آن بهره‌برداری می‌کند و در نتیجه باید هزینه این بهره‌برداری را بدهد، اما به دلیل برخی مشکلات موجود و کمبود نقدینگی، پرداخت آن به عهده مالکان واگن گذاشته شده است. این شرایط موجب شده تا قرارداد درستی که سود طرفین را در نظر بگیرد؛ وجود نداشته باشد و دست آخر به نوعی سردرگمی در برنامه‌های توسعه‌ای بخش خصوصی دامن می‌زند. به‌طوری که زنجیره این مشکلات موجب شده تا برنامه‌های توسعه پنج شرکت صاحب لکوموتیو عقب بیافتد و شرکت‌ها در حوزه تعمیر و نگهداری لکوموتیوها نیز با مشکلاتی مواجه شوند.

اجرای قوانین در بخش‌های «سیر و حرکت» و «اطلاعات و فناوری» تا چه حد هماهنگ و راضی‌کننده بوده است؟

در سال گذشته دو بخش «بهره‌برداری» و «سیر و حرکت» در حوزه حمل‌ونقل ریلی رشد خوبی داشته است و به‌موازات آن فضای مثبتی در عرصه کسب‌وکار ایجاد کرده است. در راه‌آهن جمهوری اسلامی از ایده‌های نو برای توسعه بخش خصوصی استقبال می‌شود و امیدوارم در سال جدید بهره‌وری عملکرد بخش خصوصی افزایش یابد و در بخش «سیر و حرکت» نیز راهکارهای جدیدی ارائه شود.

با توجه به اولویت‌های موجود در بخش حمل‌ونقل ریلی و همچنین امیدواری به گشایش‌های صورت گرفته، آیا بهبود مناسبات بین‌المللی مشوق‌هایی برای سرمایه‌گذاری در این بخش ایجاد کرده است؟

مشوق‌ها در دو سال گذشته بسیار کم‌رنگ بوده است، زیرا با وجود مشکلات نقدینگی، دولت نیز توانست

به تعهدات خود عمل کند و کمک‌ها همه در قالب تعریف طرح‌های عمرانی به راه‌آهن بوده است.

یکی از این طرح‌ها، پروژه ساخت کارخانه لکوموتیو در نزدیکی اصفهان است که نیاز به حدود ۳۵ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری دارد؛ البته حدود ۸ میلیارد تومان از این رقم را سرمایه‌گذاری کرده‌ایم اما تأمین مابقی آن کار بسیار مشکلی است و حتی در این زمینه بانک‌ها نیز نتوانسته‌اند کمکی کنند.

ناوگان ریلی همواره در معرض فرسودگی قرار دارد؛ برای بهره‌وری بیشتر چه برنامه‌هایی در پیش خواهید داشت؟

چندی پیش شرکت مشاور آلمانی راه‌آهن، آماری را از مقایسه فرسودگی ناوگان‌های ریلی دنیا منتشر و عنوان کرد که ناوگان‌های فعال در راه‌آهن جمهوری اسلامی نسبت به ناوگان‌های دنیا فرسوده نیست؛ اما به اعتقاد من این مسئله نیاز به تأمل بیشتری دارد. ناوگان یک شرکت فعال در صنعت ریلی تا زمانی که صرفه اقتصادی و ایمنی داشته باشد، قابل بهره‌برداری است، ضمن این‌که گزینه بازسازی و نوسازی ناوگان نیز همواره وجود دارد. در بخش لکوموتیو در سال‌های اخیر ۱۰۰ رام لکوموتیو از شرکت «لستوم» و ۱۵۰ رام لکوموتیو از شرکت «زیمنس» خریداری شده که این کار، متوسط عمر ناوگان کشور را پایین آورد؛ اما ناوگان‌های باری کشور متشکل از لکوموتیوهای «جی.ام. و جی.ای» هستند که فناوری آن‌ها متعلق به اواخر دهه ۷۰ میلادی هستند و عمر بالایی دارند و به‌طور مرتب بازسازی می‌شوند. البته در راه‌آهن‌های اروپا نیز لکوموتیوهایی وجود دارد که عمر زیادی دارند و فقط با بازسازی و نوسازی مجدد قابل استفاده هستند. در ایران به دلیل مشکلات موجود در تعاملات مالی و البته تحریم‌ها خرید لکوموتیو با قیمت بالا امکان‌پذیر است؛ بنابراین در خوش‌بینانه‌ترین حالت، امکان خرید لکوموتیوهای نو وجود

ندارد. بسیاری از کشورهای صاحب فناوری لکوموتیوسازی مانند آمریکا به دلیل تحریم با ما معامله نمی‌کنند و خرید لکوموتیو از اروپای غربی نیز به دلیل قیمت بالا و مشکلات مربوط به گشایش اعتبار اسنادی عملاً غیرممکن است. در نتیجه گزینه‌ای که باقی می‌ماند، بازسازی یا نوسازی لکوموتیوها یا خریداری لکوموتیوها با فناوری پایین‌تر است.

حمایت دولت از بخش خصوصی در زمینه نوسازی ناوگان چگونه است؟

در پنج سال گذشته، با وجود این‌که طرحی برای خرید لکوموتیو ارائه شد؛ اما شبکه بانکی از این طرح حمایت نکرد. استدلال بانک‌ها این بود که تعهدات موجود صندوق توسعه ملی، اجازه تعریف پروژه جدید نمی‌دهد. بعد از توافق هسته‌ای و گشایش‌های به وجود آمده، تلاش شرکت بر این بود که با استفاده از فضای جدید مجدداً پروژه‌های معوق خرید لکوموتیو را فعال کند که امیدواریم امسال قراردادهای خرید امضاء شود. قراردادی هم برای خرید لکوموتیو از واگن پارس، شرکت‌های اروپایی و چینی وجود دارد که در این زمینه مذاکرات اولیه انجام شده است. امیدواریم حمایت مالی از طرف دولت و سیستم بانکی انجام شود.

دستاوردها شما از حضور در نمایشگاه‌های سال‌های گذشته حمل‌ونقل ریلی چه بوده و اصولاً برپایی این دست نمایشگاه‌ها را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

شرکت البرز نیرو در سه دوره پیشین نمایشگاه ریلی شرکت داشته است. ارزیابی من این است که سطح نمایشگاه در دوره گذشته در مقایسه با دوره‌های پیشین بسیار خوب بود و برای اولین بار همانند نمایشگاه‌های اروپایی، شرکت‌های خارجی نیز در نمایشگاه حضور داشتند تا از امکانات ایران بازدید کنند و تفاهم‌نامه‌هایی نیز به امضاء رسید، بخشی از این قراردادها نیز در مدت‌زمان باقیمانده تا نمایشگاه امسال آماده می‌شود. به نظر می‌رسد با

توجه به برنامه‌ریزی‌های انجام گرفته، نمایشگاه این دوره نسبت به دوره‌های قبل توسعه بیشتری داشته باشد.

در سال ۹۵ تا چه اندازه به اهداف خود دست‌یافته‌اید و چه چشم‌اندازی برای سال جاری در نظر گرفته‌اید؟

در سال ۹۵، حفظ جایگاه اختصاصی در حمل‌ونقل ریلی، هدف بوده است. عملکرد شرکت در سال گذشته نیز نشان می‌دهد که حمل بار حدود ۱۲ درصد رشد کرده است. این عملکرد خوب و قابل دفاعی است اما برنامه‌های توسعه ناوگان روند مثبتی نداشته است.

آیا انجمن در بهتر شدن روابط با راه‌آهن کمکی به شرکت می‌کند؟ انجمن نسبت به گذشته تعاملات بهتری با راه‌آهن دارد و هر ماهه با قائم‌مقام و معاونان راه‌آهن، جلساتی برگزار می‌شود. ضمن این‌که نسبت به سال‌های گذشته، اختلاف‌نظرها میان انجمن و راه‌آهن کاهش یافته است؛ اما مشکلاتی که از فضای اقتصادی و کسب‌وکار کشور و خارج از راه‌آهن به شرکت‌ها تحمیل می‌شود افزایش یافته است. مشکلاتی نظیر کمبود نقدینگی، فقدان حمایت دولت از بخش خصوصی، معضلات بانکی که امیدوارم هر چه سریع‌تر حل شود.

باید اضافه کنم که یکی از مشکلات مهم و جدی شرکت‌های خصوصی ریلی نحوه تعامل با بیمه تأمین اجتماعی است که بسیار دشوار شده است. بیمه بر خلاف قوانین کشور و با در دست داشتن ابراهایی که به نظر قانونی می‌رسد؛ هزینه‌های بالایی از شرکت‌ها بابت حق بیمه از عقد قراردادها درخواست و دریافت می‌کند که در قراردادهای شرکت پیش‌بینی نشده است. به‌عنوان مثال نرخ لکوموتیو بر اساس فرمول شورای رقابت تعیین می‌شود اما در فرمول شورای رقابت حق بیمه قراردادی، پیش‌بینی نشده است. بسیاری از این اختلاف‌نظرها به دیوان عدالت اداری ارجاع شده است و دیوان عدالت نیز رأی را به نفع شرکت‌ها داده است.



بازسازی و نوسازی ناوگان ریلی الوند نیرو در سال ۹۶

افزایش حمل و نقل بار و ترانزیت با وجود مشکلات دست و پاگیر

با توجه به برنامه ششم توسعه کشور و در جهت تحقق شعار «اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال» باید شاخص بار و مسافر، ترانزیت و ارتباطات منطقه ای را بیش از پیش افزایش دهیم. متأسفانه در سال های گذشته در بخش ریلی شاهد نمودار پایین بهره وری بوده ایم اما امروز با اجرای برنامه های استراتژیک در بخش بار و مسافر توانسته ایم حرکت های خوبی را داشته باشیم. حوزه زیربنایی راه آهن یکی از مهمترین بخش ها برای افزایش شاخص بهره وری به شمار می آید که برای توسعه آن باید تلاش بیشتری نسبت به دیگر بخش ها داشته باشیم. تغییر دید و نگاه مدیران برای بالا بردن سطح کیفی و کمی خدمات بسیار مهم است. جذب سرمایه گذار در بخش خصوصی بسیار حائز اهمیت است اما به دلیل وجود مشکلات مالی غیرمغشعار اقتصاد مقاومتی و تأکید بر پشتیبانی از حمل و نقل ریلی، سرمایه گذار تمایلی برای ورود به بخش ریلی ندارد. با توجه به مشکلاتی که در بخش ریلی وجود دارد بیمه تأمین اجتماعی با مطالبه ۷,۸ درصد از کل قرارداد شرکت های ریلی تیشه بر ستون های شرکت های خصوصی ریلی زده و نفس آن ها را بریده و منجر به کاسته شدن توان توسعه این شرکت ها به صورت جدی شده است. دست اندر کاران بخش حمل و نقل ریلی خواستار رفع مشکلات در این زمینه هستند تا راه ها برای شکوفایی و توسعه این صنعت هموار شود. مصاحبه خبرنگار دو ماهنامه ندای حمل و نقل ریلی را در رابطه با این موارد با مهندس ابراهیم پاشنا مدیر عامل شرکت الوند نیرو می خوانید:

سرویس به گردش را معیار قرار می دهند که از اولین کارهایی است که در این شرکت به انجام رسید، تغییر این شاخص از سرویس به گردش به شاخص سرویس به کل بود، زیرا صاحب سرمایه، ۲۵ لکوموتیو را در اختیار گذاشته است و انتظار دارد شاخص در سرویس به کل لکوموتیوها باید ملاک آماده به کاری باشد.

شرکت الوند نیرو در سال ۹۴ توانست در بین شرکت های ریلی بهترین باشد که از شاخص های خوب بهره وری است و الوند نیرو نسبت به شرکت های دیگر بالاخص راه آهن پیشستاز است، البته در سال ۹۵ متأسفانه به دلیل مشکلات فراوان، آماده به کاری لکوموتیوهای الوند نیرو در سرویس، به کل لکوموتیوها نتوانست بهترین باشد.

در تعامل با دولت برای تحقق این امر با چه مشکلاتی رو به رو هستید؟

راه آهن جمهوری اسلامی پیشانی دولت در حمل و نقل ریلی است. خوشبختانه در دولت تدبیر و امید، مالکان لکوموتیو، تغییرات

مرتفع کردن مشکلات، خرید ناوگان جدید و نو را در دستور کار شرکت داریم تا بتوانیم لکوموتیو هایی جدید را وارد شبکه ریلی کنیم. مذاکراتی در این رابطه با شرکت های داخلی همانند مپنا صورت گرفته و مقرر است تعدادی لکوموتیو نیز از خارج خریداری و وارد شود.

یکی از شعارهای الوند نیرو «مصدق ریلی» است. تا چه حد این شعار را عملیاتی کرده اید؟

بهره وری از برجسته ترین شاخص ها است که می تواند میزان موفقیت در خصوصی سازی را اندازه گیری کند، معمولاً به دلیل اینکه دولت تاجر خوبی نیست، لذا قادر نیست از دارایی های خود به درستی بهره برداری کند و از این رو در حال واگذاری آن ها به بخش خصوصی است. چندین شاخص در بهره وری ناوگان ریلی مهم است که یکی از آن ها آماده به کار بودن لکوموتیوها است. معمولاً در راه آهن شاخص

شرکت شما چه سهمی از حمل بار ریلی کشور را به خود اختصاص داده است و برای توسعه آن چه برنامه هایی پیش رو دارد؟

شرکت الوند نیرو در اوایل سال ۱۳۹۰ تأسیس شد و توانست از اوایل سال ۹۱ ناوگان خود را شکل دهد و در حال حاضر این شرکت مالک ۲۵ لکوموتیو GT۲۶CW است که آن ها را به راه آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت های صاحب واگن اجاره می دهد و از نظر دارندگان ناوگان در بخش لکوموتیو، دومین شرکت بخش خصوصی محسوب می شود. در ارتباط با سهم این شرکت در حمل و نقل ریلی باید گفت که در سال ۱۳۹۵، در مجموع در بخش ریلی ۲۵/۸ میلیارد تن کیلومتر حمل صورت گرفته است که حدود ۲ میلیارد آن، سهم الوند نیرو است یعنی حدود ۸ درصد از سهم حمل و نقل ریلی را به خود اختصاص داده است. شرکت در رابطه با توسعه ناوگان، با مشکلات بسیاری رو به رو است که با

خوبی را حس کرده اند ولی به این معنا نیست که به رضایت کامل و شرایط خوبی رسیده باشند، از جمله مشکلات بزرگ شرکت های ریلی، بحث بیمه تأمین اجتماعی است که مطالبات ناحقی از شرکت ها دریافت می کند. در بخش های دیگر نیز، این مطالبات وجود دارد، اما این مطالبات به حق و منطبق با معیارهای صحیح و عقلانی است، می توان وزارت امور اقتصادی و دارایی را از جمله بخش های دولتی مثال زد که نسبتاً به حق و قابل درک است. هر شرکت خصوصی، دولتی و یا افراد حقیقی باید حقوق دولت را پرداخت کند، ما نیز برای حقوق دولت احترام قائل هستیم و پایه های توسعه یک کشور احترام شهروندان به حقوق دولت، احترام دولت به حقوق شهروندان است. اما پایه و اساس بیمه تأمین اجتماعی در مطالبات به هیچ عنوان صحیح نیست. به عنوان مثال برای سال ۹۳ مبلغی را تعیین کرده اند که حتی با معیارهای خودشان هم مطابقت ندارد و طبیعتاً به علت قدرتی که دارند، سوءاستفاده می کنند و حساب های شرکت را می بندند یا بدون کسب اجازه از حساب شرکت برداشت می کنند، گویا ترین مثال، مطالبه ای است در رابطه با سال ۹۳ که حتی برای خود تأمین اجتماعی نیز این مطالبه عجیب است اما بدون توجه به مشکلات از حساب ما برداشت کرده اند. بیمه از مشکلات بزرگی است که شرکت ها با دولت دارند، البته مشکلات کوچکتری نیز وجود دارد؛ از جمله عقد قرارداد با راه آهن. به عنوان مثال شرکت ما، لکوموتیوران ندارد و فقط لکوموتیو به راه آهن اجاره می دهد. اما در قراردادهای مقرر می کنند که تأمین لکوموتیوران بر عهده شرکت است، در نتیجه برای حل این موضوع راه آهن، لکوموتیورانان خود را به شرکت معرفی می کند که البته مسئول پرداخت حقوق آن ها، شرکت است و از همین نقطه است که مشکلات بیمه شروع می شود. وزارت امور اقتصادی و دارایی از سود شرکت، مالیات مطالبه می کند اما سازمان تأمین اجتماعی از اصل قرارداد منعقد شده، ۷/۸ درصد الی ۱۶/۶۷ درصد حق بیمه مطالبه می کند که عموماً جرائمی نیز به آن اضافه می شود. از این رو می توان گفت که چالش های مرتبط با بیمه از مهمترین مسائلی است که شرکت های حمل و نقل ریلی با آن مواجه هستند. از مشکلات دیگر که شرکت ما با آن مواجه هست طلب های انباشته شده ای است



که در سال گذشته به وجود آمده و اقدامی برای بازپرداخت آن از سوی راه آهن صورت نگرفته است.

با توجه به رابطه ای که هم اکنون با دولت ترسیم کردید؛ از دیدگاه شما چه محدودیت ها و عوامل بازدارنده ای در خصوصی سازی این بخش از حمل و نقل وجود دارد؟

برون سپاری فعالیت های حمل و نقل در بخش ریلی، فرایند بسیار پیچیده ای است که برای تحقق آن، بخش دولتی باید زیرساخت ها را فراهم و روش ها را به صورت شفاف طراحی کند. هر گونه روش غیر شفاف در این فرایند، موجب می شود تا تمایل به سرمایه گذاری کاهش پیدا کند. اگر راه آهن جمهوری اسلامی به عنوان نماینده دولت، مقررات، قوانین و نحوه تعامل و مناسبات بین بخش خصوصی و بخش دولتی را به درستی تعریف کند؛ گام بزرگی برای رفع مشکلات خصوصی برداشته است. در بحث حمل و نقل ریلی بر خلاف حمل و نقل جاده ای، دولت خود را به عنوان یک «بهره بردار» معرفی می کند؛ چرا که معتقد است شبکه ریلی، خاص است و از لحاظ مدیریت ترافیک و ایمنی و حفاظت جان مردم و حفاظت ناوگان و خط، شرکت راه آهن باید نقش اساسی داشته باشد. اما گاهی مناسبات بین بخش خصوصی و دولتی به بن بست می رسد که در نشست های کارشناسی باید راه های برون رفت از بن بست ها پیش بینی شود تا در درازمدت به قانون و مقررات دائمی تبدیل گردد. در واقع شفافیت عنصری است که می تواند تردید را در بین سرمایه گذاران بخش خصوصی از بین ببرد.

آیا در اجرای قوانین در بخش های سیر و حرکت و فناوری اطلاعات و ... هماهنگی لازم وجود دارد؟

بله نسبتا هماهنگی هایی وجود دارد. نرم افزارهای مهمی که اطلاعات را به ما می رساند برنامه ریزی شده از سوی شرکت راه آهن است، اطلاعات حمل بار از شرکت راه آهن دریافت می شود و در نهایت بخش خصوصی پردازش کمی بر روی پایه و اساس اطلاعات دریافت شده از راه آهن انجام می دهد. در واقع، اطلاعات پایه ای در مورد حمل بار توسط شرکت های خصوصی از جمله واگن دارو لکوموتیو دار از طریق راه آهن تهیه می شود که حاوی نکات بسیار ظریف و پیچیده

ای است. به عنوان مثال تعرفه ما تعرفه معین و ثابتی نیست و در نواحی متفاوت ضرایب آن بسته به شیب و فراز و یا یک خط بودن یا دو خط بودن آن و سایر فاکتورها که موجب تند و کند شدن ترافیک می شود، تغییر پیدا می کند که بسیار پیچیده است. تعیین و اعمال این تعرفه ها به عهده راه آهن است. هر چند، رقم نهایی تعرفه حمل بار با پردازش جرئی از طرف بخش خصوصی تعیین و در نهایت این مبلغ بین شرکت های واگن دار توزیع می شود.

با توجه به اینکه توسعه حمل و نقل ریلی از اولویت های نخست دولت عنوان شده است، پس از «برجام» و گشایش های بین المللی تمایل به سرمایه گذاری در این بخش چه تعبیری داشته و چه مشوق هایی برای سرمایه گذاران در این بخش در نظر گرفته شده است؟

در سال های اخیر در بخش لکوموتیو سرمایه گذار جدیدی وارد نشده است. به دلیل نواقص موجود که به برخی از آن ها اشاره کردم، با وجود گشایش های صورت گرفته در عرصه بین المللی، بخش لکوموتیو از سرمایه گذاری جدید محروم مانده است. به طور کلی می توان گفت که با وجود گشایش های بین المللی، شرایط اقتصادی در داخل و وجود رکود شدید در فعالیت های اقتصادی، تاثیر نامطلوبی بر سرمایه گذاری حوزه ریلی نیز داشته است. البته به این موضوع هم باید تاکید کنم که سیاست های شرکت راه آهن در راستای «برون سپاری» فعالیت های حمل و نقل است اما به دلیل نقصان شناخت به موضوع، با کاستی های بسیاری مواجه است.

بنابراین خبری از سرمایه گذاری خارجی در حمل و نقل ریلی نیز نبوده است؟

خیر، سرمایه گذار خارجی در بخش لکوموتیو وجود نداشته است. می توان گفت که از سال ۱۳۹۰ که ما به همراه ۴ شرکت دیگر شروع به کار کرده ایم تا به حال سرمایه گذاری وارد نشده است و حتی همین ۵ شرکت موجود از برنامه های توسعه ای خود عقب هستند. این در شرایطی است که مطابق با برنامه های بالادستی قرار بر واگذاری کلیه امور حمل و نقل ریلی به بخش خصوصی بود. هم اکنون جمع لکوموتیوهای بخش خصوصی به ۱۰۰ دستگاه هم نمی رسد

در صورتی که بخش دولتی بیش از ۶۰۰ دستگاه لکوموتیو در گردش دارد. این آمار خود نشان دهنده فقدان نگاه کلان و توسعه گرا به خصوصی سازی بخش ریلی است.

با توجه به اینکه امکان فرسودگی ناوگان حمل و نقل ریلی به طور سالانه نیز وجود دارد؛ برای بهره وری بیشتر چه برنامه ای در پیش خواهید گرفت؟
در رابطه با نوسازی ناوگان برنامه هایی در نظر گرفته شده است. سال گذشته، عملیات تعمیر و بهسازی دو دستگاه لکوموتیو در دستور کار قرار گرفت و امسال نیز ۶ دستگاه دیگر تحت تعمیرات اساسی قرار خواهد گرفت. این تعمیرات شامل تعمیرات اساسی موتور، ژنراتور، تراکشن ها، بوژی، بدنه، رنگ و آهنگری است. شرکت الوند نیرو برای جلوگیری از فرسودگی تا بازسازی کل ناوگان خود، این روند را ادامه خواهد داد. در قسمت توسعه نیز با خرید ناوگان جدید، میانگین عمر لکوموتیو پایین خواهد آمد. هر چند باید بگویم که در زمینه خرید ناوگان مشکلات بسیاری از جمله کمبود نقدینگی و سرمایه و مقررات دست و پاگیر دولتی وجود دارد.

حمایت دولت از بخش خصوصی در زمینه نوسازی ناوگان چگونه است؟

دولت برای خرید واگن تسهیلاتی قائل شده است. اما تا کنون هیچ حمایتی برای خرید و نوسازی نیروی کشش صورت نگرفته است. با این اوصاف، شرکت ها در حداکثر توان خود شاید بتوانند از پس خرید ۱۰ یا ۳۰ دیزل توسعه ناوگان بریبایند و بیش از این در توان شرکت های موجود نیست. برای خرید لکوموتیو نیز نگاه شرکت های داخلی به سمت چین است زیرا در بررسی های اقتصادی نرخ بازگشت سرمایه در نظر گرفته می شود. خرید دیزل های ساخت کشورهای غربی به دلیل مشکلات موجود حتی بعد از برجام امکان با مشکلاتی روبروست و از سوی دیگر قیمت دیزل ساخت کشورهای غربی نیز بسیار بالا است.

انجمن صنفی حمل و نقل ریلی و شرکتهای وابسته چگونه می توانند در خصوص رفع مشکلات موجود ایفای نقش نمایند؟

انجمن صنفی حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از تشکلهای قوی و مقبول شرکتهای حمل و نقل ریلی میتواند نقش بسیار موثری

در تعاملات شرکتهای بار راه آهن، تعاملات شرکتهای صنوف مختلف ریلی با یکدیگر حل و فصل اختلافات بین شرکتهای، پیگیری مطالبات شرکتهای از راه آهن، پیگیری مشکلات در ارتباط با راه آهن و سازمانهای دولتی مطالبه گر همچون بیمه و... و در نهایت ایجاد بستر مناسبی برای فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی بوجود آورد. که البته تا کنون در این زمینه ها چندان موفق نبوده است.

آیا در هر چهار دوره پیشین نمایشگاه حمل و نقل ریلی شرکت کرده اید؟ دستاورد شما از این نمایشگاه ها چه بوده و اصولا برپایی این دست نمایشگاه ها را چطور ارزیابی می کنید؟
نمایشگاه محلی برای آشنایی صنعتگران، تولیدکنندگان و ارائه کنندگان خدمات است و شرکت های متفاوتی اعم از علائمی، ارتباطی، زیرساخت، ناوگان، واگنی، دیزلی، جرقشیل و ایمنی در آن حضور خواهند داشت. در نمایشگاه های ریلی، همه ساله تعاملاتی با این شرکت ها به وجود آمده که برخی از آن ها به مرحله عقد قرارداد با تولیدکنندگان نیز رسیده است. از جمله می توان به شرکت های تولید میل لنگ کمپرسور و تولید قطعات توربین و یا شرکت های تعمیراتی و امثالهم اشاره کرد. به عبارت دیگر این نمایشگاه محل تلاقی تمامی شرکت هایی است که در این صنف مشغول به کار هستند و شناخت این شرکت ها در نمایشگاه سرعت در دسترسی به قطعات را بالا می برد.

در سال ۹۵ تا چه اندازه به اهداف خود دست یافته اید و چه چشم اندازی برای سال جاری در نظر گرفته اید؟

در سال گذشته کمی بیشتر از ۲ میلیارد تن کیلومتر حمل بار در شرکت الوند نیرو صورت گرفته است و برنامه ما ۲ میلیارد و صد تن کیلومتر بوده است که نشان دهنده موفقیت نسبتا خوب در دسترسی به اهداف میباشد. این میزان حمل بار با تمام مشکلاتی که وجود داشت راضی کننده بود بخصوص در تامین نسبی اهداف. امسال نیز با توجه به اینکه افزایش ظرفیت در شرکت رخ نداده است؛ و تعمیرات برنامه ای سنگینی پیش بینی کرده ایم همان چشم انداز جابه جایی بار در نظر گرفته است.

توسعه ریلی دست به گریبان چالش مالی

بزرگترین چالش پیش روی صنعت ریلی ایران چه در بخش خصوصی و چه در بخش دولتی، نبود منابع مالی است به خصوص در بخش ریلی که یکی از صنایع بسستر ساز و بسیار هزینه بر در کشور است. بحران کمبود مالی در توسعه بخش ریلی سبب اتلاف زمان و پیش گرفتن رقبا منطقه ای برای ایران می شود، پایین بودن سرعت بازرگانی در بخش ریلی و کاهش سیر واگن های باری، وجود ناوگان های فرسوده از مشکلات جدی بخش خصوصی ریلی است. در خصوص این مشکلات گفتگویی با مهندس غلامرضا میلانلو مدیر عامل شرکت فولاد ریل توس داشته ایم که در ادامه می خوانید:

شرکت «فولاد ریل توس» از چه زمانی تأسیس شد و کارکرد اولیه آن چه بود؟

شرکت از دی ماه ۱۳۹۰ ثبت شده و هدف از تأسیس آن پاسخگویی به نیاز حمل و نقل مواد اولیه فولاد خراسان بود. ظرفیت سالانه مجتمع فولاد خراسان ۱/۶ میلیون تن است و با توجه به ترافیک و حوادث جادهای، تأمین مواد اولیه گندله صرفاً با شیوه حمل و نقل جادهای امکان پذیر نیست. از طرفی حمل محموله با تناژ بسیار بالا انجام می گیرد که حمل با کامیون اقتصادی نبوده است. به همین دلیل شرکت تعاونی اداری و فنی فولادیار متعلق به کارکنان مجتمع فولاد خراسان نسبت به ثبت شرکت حمل و نقل ریلی فولاد ریل توس (فولاد ترابر خراسان سابق) اقدام کرد. شرکت از ابتدای سال ۹۲ فعالیت خود را از معدن گل گهر در سیرجان استان کرمان و معدن چادرملو (گندله سازی اردکان یزد) آغاز کرد.

فولادریل توس با چه ترکیبی از سهامداران کار خود را شروع کرد؟

علاوه بر شرکت حمل و نقل داخلی کالای فولادیار که سهامدار شرکت است، ۴۹ درصد از کل سهام شرکت متعلق به راه آهن حمل و نقل است که خود این شرکت نیز زیر

نظر موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن جمهوری اسلامی ایران فعالیت می کند. نزدیک به ۱۸ درصد سهام شرکت نیز متعلق به تعاونی خدمات فنی و اداری فولادیار متشکل از کارکنان مجتمع فولاد خراسان است.

به جز حمل و نقل بار در حوزه دیگری نیز فعالیت دارید؟

بخشی از فعالیت های فولادریل توس در حوزه خدمات فنی و مهندسی، پژوهش و تحقیق و در جهت توسعه و گسترش خدمات حمل و نقل ریلی است. در حوزه توسعه، نگهداری و تعمیر خطوط شبکه ریلی و تأسیسات و تجهیزات ارتباطات و سیگنالینگ راه آهن نیز شرکت فعالیت هایی را انجام داده است. ضمن این که تعمیر و نگهداری واگن های باری و راهبری ناوگان ریلی نیز از دیگر فعالیت هاست. فعالیت شرکت با ۶۰۰ دستگاه واگن لبه بلند استیجاری و حمل گندله از معدن گل گهر واقع در سیرجان استان کرمان و چادرملو (اردکان یزد) آغاز شد که در اولین سال فعالیت خود با حمل بیش از یک میلیون تن بار موفق به دریافت جایزه تعالی حمل و نقل ریلی در اولین جشنواره شهید دکتر دامن شد و به لحاظ شاخصه های بهره وری واگن ها در زمره یکی از چند شرکت برتر حمل و نقل ریلی قرار گرفت. در

سال گذشته نیز با توجه به نام گذاری سال ۹۵ از سوی مقام معظم رهبری به عنوان «سال اقتصاد مقاومتی، اقدام و عمل» فعالیت های مجموعه فولادریل توس سمت و سوی اشتغال زایی بیش تری گرفت که حاصل آن، اشتغال زایی ۴۴ نفر در ایستگاه اختصاصی سنگ آهن سنگان و حمل بیش از چهار میلیون تن بار در مدت چهار سال گذشته بود. چنان که شرکت موفق به دریافت دو نشان «استقامت ملی در ارائه برترین خدمات حمل و نقل ریلی» و «اعتماد ملی در خدمات حمل و نقل ریلی» شد. همچنین دریافت استاندارد و جایزه بین المللی تضمین امنیت و کیفیت برتر خدمات در حمل و نقل ریلی (QUALITY & SAFETY GUARANTY SERVICE AWARDS) از سوی کشور آلمان دیگر افتخار این شرکت بود. موفقیت شرکت فولاد ریل توس در دریافت این نشان ها،

مرهون چه عواملی است؟

بهره مندی از وجود مدیران و همکاران باتجربه، بادانش علمی و توان فنی بالا در مجموعه حمل و نقل ریلی و صنعت فولاد کشور در ترکیب اصلی اعضاء هیئت مدیره شرکت و حمایت های همه جانبه مدیران، مسئولین و همکاران هر دو سازمان و ایجاد وفای، همدلی، هماهنگی بین اعضاء مجموعه، اعمال مدیریت صحیح در حمل و بهره وری بیشتر از واگن ها، برنامه ریزی های کوتاه مدت و بلندمدت جهت تحقق و پیشبرد اهداف اقتصادی شرکت و پایبند بودن به تعهدات در مقابل کارفرما عوامل موفقیت شرکت تاکنون بوده اند.

روند هدف گذاری شرکت در آینده چه سمت و سویی خواهد داشت؟

تاکنون خرید یکصد دستگاه واگن لبه بلند از واگن سازی پارس



انجام شده و این تعداد واگن، در حال بهره‌برداری است. قرارداد خرید یک‌صد دستگاه واگن لیه‌بلند نیز با شرکت آروین تبریز منعقد شده است. در خرید ۶۰۰ دستگاه واگن ملکی از اهداف و برنامه‌های است که پیش‌پرداخت اولیه آن نیز پرداخت شده است. امضاء قرارداد ۲۰۰ دستگاه واگن از شرکت «یونایتد واگن» و همین‌طور خرید یک دستگاه دیزل مانوری جهت انجام عملیات مانوری در ایستگاه سنگ‌آهن سنگان در سال جاری نیز از دیگر اهداف شرکت است.

اهداف شما در بخش تأمین سرمایه و منابع مورد نیاز برای توسعه شرکت تا چه میزان تحقق پیدا کرده است؟

متأسفانه خریداران واگن به دلیل همکاری نکردن بانک‌ها و صندوق توسعه ملی در ارائه خدمات و تسهیلات بانکی و با بهانه‌تراشی‌های

گوناگونی که در این حوزه صورت می‌گیرد، به‌ناچار با دست خود صورت مسئله را پاک می‌کنند. از سوی دیگر، به دلیل مشکلات ناشی از رکود و بحران اقتصادی در کشور طی دو سال گذشته، فروش محصولات فولادی و به تبع آن عدم نیاز به مواد اولیه کارخانه‌ها و اشباع شدن انبارها بدیهی است که به‌خودی‌خود واگن‌ها مدتی از چرخه حمل خارج و متوقف شده‌اند که این مشکل، زیان مالی بالایی به شرکت وارد کرده است. با وجود تمامی مشکلات و با تلاش‌هایی که صورت گرفت در ۴ سال گذشته، شرکت برنامه حمل از پیش تعیین شده را به‌صورت ۱۰۰ درصد محقق و در بحث تأمین واگن ملکی موفق به خرید یک‌صد دستگاه واگن نو شده است. البته این اعداد و ارقام نشان می‌دهد که تاکنون حدود ۱۷ درصد از برنامه‌های شرکت در خرید واگن محقق شده است که امیدواریم تا پایان سال با توجه به قرارداد با شرکت واگن سازی آروین تبریز به ۳۴ درصد از تحقق برنامه خرید واگن برسیم.

واگذاری بهره‌برداری از شبکه ریلی به بخش خصوصی یکی از خواسته‌هایی است که از سوی بخش خصوصی مطرح می‌شود. ارزیابی شما از عملکرد نهاد بالادستی راه‌آهن در واگذاری امور بهره‌برداری به بخش خصوصی موفق چیست؟

متأسفانه تاکنون عملاً خصوصی‌سازی در شبکه ریلی به معنای واقعی وجود نداشته و امکان تحقق آن به علت نبود زیرساخت‌ها و سایر مشکلات پسا تحریمی وجود نخواهد داشت. هنوز هم راه‌آهن سهم عمده‌ای در حمل‌ونقل کشور را داراست؛ به‌طوری‌که با توجه به «حق دسترسی» که راه‌آهن جهت استفاده از شبکه ریلی دریافت می‌کند. حدود ۷۰ درصد عملکرد شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی نسبت به درآمد هر شرکت، به‌عنوان حق

دسترسی توسط راه‌آهن دریافت می‌شود که همین موضوع نشان از حاکمیت راه‌آهن و تحقق نیافتن عملکرد خصوصی‌سازی در این نهاد بالادستی است.

قوانین و مقررات راه‌آهن را در سیر و حرکت چگونه ارزیابی می‌کنید؟

از آنجایی که مشکل عمده راه‌آهن کشور در بحث زیربنایی و زیرساخت سخت‌افزاری است بدیهی است بخش اجرایی قوانین و مقررات همگام و همسو با صنعت و فناوری‌های روز دنیا نبوده و به دلیل نبود نظارت بر اجرای قوانین و مقررات در سیر و حرکت و آموزش ناکافی کارکنان و همچنین بهره‌برداری از پروژه‌های زود هنگام متأسفانه همه‌ساله سوانح و خسارات جبران‌ناپذیری اتفاق می‌افتد.

در تعامل با بخش دولتی با چه چالش‌هایی روبه‌رو هستید؟

در بحث خرید واگن نو از کارخانه‌های داخلی، متأسفانه شواهد و مستندات حاکی از آن است که بعضاً فرایند تشریفات اداری و مکاتبات داخلی بیش از زمان تولید واگن به طول می‌انجامد. به‌طوری‌که توجیه اقتصادی خرید واگن را کاملاً تحت تأثیر قرار داده است. یا در مبحث شعاری پرداخت تسهیلات بانکی جهت خرید واگن نو به خریداران که با وجود پیگیری‌های زیاد، بعد از گذشت ۴ سال تاکنون پرداخت وام چه از بانک‌های خصوصی و چه از طریق صندوق توسعه ملی انجام نشده و واقعاً شرکت‌ها با چالش مالی بسیار شدیدی مواجه‌اند. از دیگر چالش‌هایی که شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با آن مواجه‌اند، بخشنامه ۱۴/۵ سازمان تأمین اجتماعی است که دریافت ۷/۸ از کارکرد پیمانکار را به‌عنوان حق بیمه الزامی می‌کند. این بخشنامه بار مالی بسیار زیادی را به شرکت‌ها تحمیل می‌کند و برخلاف قوانین بالادستی است. چرا که بر اساس

قانون مصوب مجلس، حق بیمه باید بر اساس فهرست حقوق کارکنان دریافت شود. از سوی دیگر سیستم نظارتی سازمان امور مالیاتی نیز با قضاوت‌های یک‌جانبه، حق بیمه کارکنان را به‌عنوان هزینه قابل قبول نمی‌پذیرد و مالیات آن از شرکت‌ها دریافت می‌شود که جای بسی تأمل است.

فکر می‌کنید انجمن‌ها و اتحادیه‌ها بتوانند برای حل این‌گونه مشکلات اقدام جدی انجام دهند؟

در ظاهر قضیه انجمن‌ها و اتحادیه‌ها نقش کلیدی در توسعه حمل‌ونقل ریلی دارند؛ اما از آنجایی که انجمن‌ها فاقد توان اجرایی و قدرت بازدارندگی هستند و عملاً چون تصمیمات کلان مدیریتی گاهی با کم‌توجهی به ایده‌های کارشناسی گرفته می‌شود بدیهی است که بدنه کارشناسی ضعیف و نقش انجمن‌ها هرروز کمرنگ‌تر خواهد شد و به تبع آن بخش خصوصی در این چرخه جایی ندارد. یکی از مؤثرترین راهکارهای خروج از مشکلات فعلی با توجه به رسالت انجمن صنفی در شکل‌گیری اهداف و سیاست‌ها و بهبود بخشیدن به امور حمل‌ونقل جهت توسعه و گسترش صنعت ریلی به لحاظ تحقق اهداف، ارتقای سطح تعاملات و همکاری‌های دوجانبه و برقراری ارتباط نزدیک با مجموعه کلان ریلی کشور و سازمان‌های بالادستی است. از جمله سازمان‌های تأمین اجتماعی و امور مالیاتی، نظام بانکی و صندوق توسعه ملی که عمده مشکلات بخش خصوصی معطوف به این مجموعه‌هاست. امیدواریم انجمن صنفی با برپایی جلسات و رایزنی متقابل با سازمان‌های مربوطه و تقویت کارگروه‌های تخصصی موجبات ارتقاء بهره‌وری و رضایتمندی در امور مرتبط به حمل‌ونقل ریلی را بیش‌ازپیش فراهم کند.

اتمام خط آهن تهران- همدان اولویت وزارت راه و شهرسازی
قبل از پایان دولت یازدهم بوق قطار در استان همدان طنین انداز می‌شود

رکورد ریل گذاری در کشور شکسته شد



ناصر فرجی

است تا ایستگاههای این محور نیز احداث و تکمیل شود. برای این پروژه حدود ۲۶۷ میلیارد تومان اعتبار در سال مالی ۹۵ تخصیص یافته بود که بخشی به صورت نقدی و بخشی به صورت اوراق مشارکت بوده که امیدواریم با همین میزان اعتبار بتوانیم این پروژه را به اتمام برسانیم. معاون ساخت و توسعه راه آهن؟؟ در فرودگاه ها با بیان اینکه راه آهن همدان- تهران یکی از پنج طرح بزرگ اقتصاد مقاومتی در کشور است تصریح کرد: این خط آهن دارای ۱۲ ایستگاه از جمله چهار ایستگاه بزرگ ساوه، نوبران، فامین و ایستگاه برای همدان است که نقش مهمی در توسعه خطوط ریلی غرب کشور دارد. این خط آهن از همدان به سمت سنندج ادامه می‌یابد که هم‌اکنون عملیات روسازی خط ریلی به سنندج آغاز شده و در سال جاری ۱۸ کیلومتر ریل گذاری آن اجرا می‌شود. این خط آهن یک خط با سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت برای حمل و نقل مسافری و ۱۲۰ کیلومتر در ساعت برای حمل و نقل باری طراحی شده که از مسیرهای رباط کریم، ساوه، فامین، بهار، غروه و دهگان به شهر سنندج منتهی خواهد شد.

شهرسازی نیز شهر ریل پایه به شمار می‌آید مقرر شد ایستگاه راه آهن بر مکان ترمینال اتوبوسرانی احداث شود. آخوندی سرعت اولیه سیر قطار را در محور ریلی تهران- همدان ۱۶۰ کیلومتر در ساعت عنوان کرد و افزود: باتوجه به اینکه قوس‌های طراحی شده در این خط آهن، قوس‌های بزرگی هستند این امکان وجود دارد که سرعت سیر قطار در این محور حتی تا ۲۰۰ کیلومتر در ساعت قابل افزایش باشد. امیدوارم که با مشخص شدن مکان ایستگاه، عملیات احداث آن هرچه سریعتر آغاز شود و مردم شهر همدان بتوانند با استفاده از قطار مسیر همدان تا تهران را ظرف دو ساعت طی کنند. تصور می‌کنم احداث این خط آهن اتفاق بسیار بزرگی در جهت توسعه و عمران استان همدان محسوب شود.

جبارعلی ذاکری معاون شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، طول خط آهن تهران- همدان را بالغ بر ۲۶۷ کیلومتر عنوان کرد و افزود: با تزریق نقدینگی و تأمین بودجه کافی برای این پروژه ریل گذاری این محور سرعت قابل توجهی یافته. بعد از اتمام ریل گذاری خط آهن حدود ۴۵ روز زمان لازم

مبنی بر بهره‌برداری خط آهن- همدان پیش از پایان دولت یازدهم، برای روند فعالیت ریل گذاری آن حضور یافته‌ام که خوشبختانه بیش از ۲۴۰ کیلومتر از این محور تاکنون ریل گذاری انجام پذیرفته است. از نکات مثبت این پروژه ثبت ۱۶۶۴ متر ریل گذاری در یک روز است که رکورد ریل گذاری کشور شکسته شده است. قرار است تا پایان اردیبهشت ماه سال جاری ریل گذاری این خط به اتمام برسد و صدای بوق قطار در استان همدان طنین انداز شود.

وزیر راه و شهرسازی باتوجه به اهمیت حمل و نقل ترکیبی در مقایسه با سایر مدهای حمل و نقل خاطرنشان کرد: ایستگاه قبلی راه آهن حدود ۱۵ کیلومتری شهر همدان انتخاب شده بود که طی بازدید امروز، مکان‌یابی مجددی را انجام دادیم که در نهایت ترمینال اتوبوسرانی شهر همدان را نقطه‌ی مناسبی برای احداث ایستگاه راه آهن تشخیص دادیم. از آنجایی که از ترمینال شهر همدان به استان کرمانشاه و سایر شهرهای غرب کشور ناوگان اتوبوسرانی فعال است و همچنین محل مطلوبی برای شهروندان همدانی محسوب می‌شود و باتوجه به اینکه سیاست وزارت راه و

عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی و جبارعلی ذاکری معاون شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور اوایل سال جاری با حضور اصحاب رسانه از روند عملیات ریل گذاری خط آهن تهران- همدان بازدید کردند. پروژه راه آهن تهران- همدان یکی از پروژه‌های مهم زیربنایی کشور محسوب می‌شود که احداث آن از سال ۸۵ آغاز شده و در پایان اردیبهشت ماه سال جاری به بهره‌برداری رسید. طول این خط آهن ۲۶۸ کیلومتر است که دارای چهار ایستگاه مسافری و هشت ایستگاه باری بوده. بیش از یک هزار میلیارد تومان برای آن هزینه شده است. سرعت سیر قطارهای مسافری در این مسیر ۱۶۰ کیلومتر و قطارهای باری ۱۲۰ کیلومتر پیش‌بینی شده که از شهرهای رباط کریم، ساوه، فامین، بهار، غروه و دهگان به ایستگاه ترمینال مسافری همدان متصل می‌شود. همچنین مقرر شده این خط آهن از شهر همدان به شهر سنندج ادامه یابد.

وزیر راه و شهرسازی در بازدید از پروژه ریل گذاری خط آهن تهران- همدان تسریع در اتمام این خط آهن را از اولویت‌های مهم وزارت راه و شهرسازی برشمرد و تأکید کرد: باتوجه به تأکید رئیس جمهور محترم



با راه‌اندازی خط آهن قزوین- رشت- آستارا کریدور شمال- جنوب به کشور آذربایجان متصل می‌شود

بهره‌برداری از خط آهن قزوین- رشت قبل از پایان دولت یازدهم

را به شدت سخت کرده است. نکته قابل توجه در این پروژه این است که به طور کلی این پروژه توسط مهندسان و پیمانکاران ایرانی ساخته شده و باتوجه به اینکه این مسیر ریلی از نقاط بسیار زیبا عبور می‌کند تلاش کرده‌ایم به معماری راه در این محور توجه ویژه‌ای بشود. به همین دلیل برای ساخت پل‌های این مسیر علاوه بر مباحث فنی آن به زیبایی آن نیز توجه ویژه‌ای شده تا این مسیر قابلیت جذب توریست را نیز داشته باشد. وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه این محور علاوه بر اتصال ایران به کشورهای آسیای میانه می‌تواند کشور ما را به اروپا نیز متصل کند،

مورد توجه مردم ایران قرار دارد بلکه مورد توجه جدی کشورهای CIS نیز واقع شده و همواره تقاضا داشته‌اند که این مسیر به کشورهای شمال ایران متصل شود. احداث این خط آهن باتوجه به اینکه در مسیرهای کوهستانی واقع شده به لحاظ شرایط جغرافیایی دارای مشکلات و پیچیدگی‌های فنی بسیاری بوده است. طول این خط آهن بالغ بر ۱۶۴ کیلومتر است که حدود ۵۰ دستگاه تونل به طول تقریبی ۲۵ کیلومتر در آن احداث و همچنین حدود ۸/۷ کیلومتر پل در این محور ساخته شده است. به همین دلیل وجود تونل‌ها و پل‌های متعدد در این محور پروژه

و وجود چشم‌اندازهای بسیار زیبا قابلیت جذب گردشگران بسیاری را نیز خواهد داشت. هزینه این خط آهن بالغ بر ۲۵۰۰ میلیارد تومان پیش‌بینی شده که قرار است در خرداد ماه سال جاری عملیات اجرایی آن به اتمام برسد و پیش از پایان دولت یازدهم از آن بهره‌برداری شود.

دکتر عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی در بازدید از راه آهن قزوین - رشت آن را یکی از حلقه‌های مفقوده ریلی کشور عنوان کرد و افزود: این خط آهن یکی از اصلی‌ترین محورهای ریلی ایران برای اتصال کریدور جنوب به شمال محسوب می‌شود که نه تنها

خط آهن قزوین- رشت به طول ۱۶۴ کیلومتر در خرداد ماه سال جاری به بهره‌برداری می‌رسد. دکتر عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی، مهندس خیراله خادمی معاون وزیر و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور و استاندار قزوین با حضور خبرنگاران رسانه‌ها، اردیبهشت ماه سال جاری از عملیات اجرایی خط آهن قزوین- رشت بازدید به عمل آوردند. سیر قطار در این محور ۱۶۰ کیلومتر در ساعت پیش‌بینی شد که ظرفیت حمل سه میلیون مسافر و ۱۲ میلیون تن بار را در سال دارد. همچنین به لحاظ سیر قطار در مناطق جنگی و کوهستانی



و ابلاغ شد. همچنین چند استان کشور در اولویت اجرای پروژه‌های ریلی قرار گرفتند که راه‌آهن استان همدان، کردستان، آذربایجان غربی، کرمانشاه و استان گیلان از آن جمله بود که امروز در جریان چگونگی پیشرفت آن قرار گرفتید. پیش‌بینی می‌شود راه‌آهن قزوین - رشت خردادماه سال جاری به بهره‌برداری برسد.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور خط آهن قزوین- رشت را به دلیل شرایط جغرافیایی آن بسیار ویژه ارزیابی کرد و افزود: باتوجه به اینکه تمام مسیر ریل‌گذاری در این محور از جنگل‌ها و کوهستان‌ها عبور می‌کند، بالغ بر ۵۸ دستگاه تونل به طول تقریبی ۲۵ کیلومتر احداث شده و حدود ۵۰ دستگاه پل بزرگ باید ساخته می‌شود، که طولانی‌ترین پل ریلی کشور نیز در این مسیر احداث خواهد شد. پیش‌بینی می‌شود سالیانه حدود ۹ میلیون تن بار و حدود سه میلیون نفر مسافر در این مسیر جابه‌جا شود. در ادامه این محور از رشت به سمت آستارا حدود ۱۷۰ کیلومتر و تا بندرانزلی نیز ۴۱ کیلومتر ریل‌گذاری صورت می‌گیرد و به شبکه ریلی کشور آذربایجان متصل خواهیم شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: وقتی ریل به شهر رشت برسد دو شاخه شده که یکی به سمت بندرانزلی و دیگری به سمت آستارا ادامه می‌یابد. اعتبار لازم برای خط آهن رشت- انزلی حدود سه هزار میلیارد تومان برآورد شده و برای محور رشت- آستارا نیز با سرمایه‌گذاران چینی تفاهم‌نامه‌ای جهت احداث این محور به امضا رسیده است که امیدواریم به زودی عملیات آن آغاز شود. قابل توجه این‌که خط آهن بوشهر، اردبیل و سهندج نیز از اولویت‌های مهم وزارت راه و شهرسازی قرار گرفته که احداث خط آهن کرمانشاه- سهندج اولویت اول خواهد بود.

و فراهم آوردن رفاه و آسایش بیشتر مسافران، محل جدید ایستگاه در داخل شهر رشت در میدان گیل احداث خواهد شد.

دکتر آخوندی از احداث ایستگاه راه‌آهن در بندر انزلی برای اتصال ریل به بندر خبر داد و گفت: تلاش می‌کنیم ایده حمل و نقل ترکیبی دریا و ریل را هم در بخش حمل بار و هم در بخش حمل مسافر در این بندر اجرا کنیم. ادامه این مسیر از رشت به سمت آستارا است که هم مورد تقاضای کشور آذربایجان است و هم خود ما بر ادامه آن تاکید داریم. این پروژه مهم را به دو فاز تقسیم کرده‌ایم یکی احداث یک محور ریلی ۸ کیلومتری برای اتصال ریل ایران به کشور آذربایجان بود که خوشبختانه انجام پذیرفته است. گام بعدی احداث محور ریلی رشت به آستارا است که تفاهم‌نامه آن با کشور آذربایجان به امضا رسیده و ما هم برای تامین مالی این پروژه در حال مذاکره با شرکت‌های خارجی از جمله شرکتی ایتالیایی هستیم. این پروژه به دلیل عبور ریل از مناطق جنگلی و روستایی پروژه دشواری است زیرا تملک زمین‌های مسیر زمان‌بر خواهد بود. البته اجرای این پروژه سه ساله تعریف شده است. امیدواریم اندیشه توسعه شبکه حمل و نقل ریل پایه به استراتژی بلندمدت حمل و نقل کشور تبدیل شود. البته این توسعه نیازمند خرد جمعی است که نباید تحت تاثیر اتفاقات لحظه‌ای در کشور قرار گیرد. مهندس خیراله خادمی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، راه‌آهن قزوین- رشت را به عنوان حلقه مفقوده ریلی کشور در کریدور جنوب به شمال نام برد و خاطرنشان کرد: در حال حاضر بالغ بر ۳۵۰۰ کیلومتر ریل در حالت ساخت داریم که پروژه راه‌آهن قزوین- رشت در قالب پروژه‌های اقتصاد مقاومتی در سال ۹۴ در هیأت دولت مصوب



که تاکنون حدود ۲ هزار میلیارد تومان برای آن هزینه شده است. در این محور تعداد پنج ایستگاه با بیش از ۳۳ هزار کیلومتر مساحت احداث خواهد شد که مقرر بود ایستگاه راه‌آهن شهر رشت در ۵ کیلومتری شهر احداث شود. اما باتوجه به سیاست راه و شهرسازی مبنی بر توسعه شهرسازی ریل پایه

خاطرنشان کرد: سرعت طراحی این محور برای ۱۶۰ کیلومتر در ساعت پیش‌بینی شده و می‌توان پس از اتمام این پروژه علاوه بر قابل رقابت بودن با هواپیما، سهم عمده‌ای از حمل مسافر و بار جاده‌ای این مسیر را نیز به خود اختصاص دهد. هزینه این پروژه به قیمت روز بالغ بر ۲۵۰۰ میلیارد تومان می‌شود

علل سایش چرخ‌های قطار



پرسش بسیاری از مدیران عملیاتی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی است، کارکرد واقعی چرخ منوبلوک و بانداز چرخ است. این سؤال همیشه مطرح است که چرا با وجود دوره تضمین، عمر کاری بعضی از چرخ‌ها و باندازها کوتاه‌تر از کارکرد پیش‌بینی‌شده است. در نوشتار ذیل سعی شده است تا حدودی به این پرسش پاسخ داده شود.

عمومی‌ترین دلیل خارج شدن واگن‌ها از ریل، آسیب دیدن سطح تماس چرخ با ریل، گرم شدن چرخ به دلیل ترمزگیری در سرازیری‌های طولانی، خرابی و داغ شدن دیسک‌های ترمز، یاتاقان‌ها یا بلبرینگ‌های محور است. ردیابی و تشخیص اولیه معایب واگن‌های در حرکت می‌تواند برای مدیریت زیرساخت و بهره‌بردار سودآور باشد. در مورد اعمال سامانه منظم پایش و ثبت فعالیت‌های استاتیکی و دینامیکی وسایل نقلیه ریلی نظریه مشترکی در همه شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی وجود دارد؛ بنابراین، توزیع نمونه تنش‌های موضعی که در تحلیل ظرفیت سنجی عناصر حیاتی واگن‌ها مانند زیربندی و بوژی کاربرد دارد، بسیار با اهمیت خواهد بود.

سایش و تغییر شکل ناشی از حرارت زیاد ممکن است منجر به ترک برداشتن لبه و حتی شکسته شدن چرخ شود. اضافه بر این تغییر شکل چرخ، موجب آسیب دیدن خطوط ریلی شده و پایداری و ایمنی قطار را نیز در معرض خطر قرار می‌دهد. با این اتفاق، هزینه تعمیرات چرخ‌های معیوب بسیار بالا و شرکت حمل‌ونقل ریلی نیز با متوقف شدن واگن‌ها و کاهش

افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل کالا و مسافر موجب پیشرفت سریع صنعت حمل‌ونقل و تجهیزات آن شده است. وسایل نقلیه ریلی هم از این توسعه مستثنی نیست. امروزه قطارهای سرعت بالای بسیاری ساخته شده و در بسیاری از کشورها مورد استفاده قرار گرفته است. مسلم است که با توسعه فناوری‌های جدید وسایل نقلیه ریلی، اهمیت برخی از عوامل مانند ایمنی و آسایش نیز افزایش می‌یابد. یکی از اجزای مهم وسایل نقلیه ریلی و یا قطارها، چرخ‌ها هستند که با خرابی و شکسته شدن آن ممکن است قطار از ریل خارج شود.

خرابی چرخ، موجب آسیب دیدن واگن و ریل شده و پایداری و ایمنی وسایل نقلیه ریلی را در معرض خطر قرار می‌دهد. تعمیر و تعویض مکرر چرخ نیز علاوه بر هزینه سازی زیاد، خارج شدن واگن و یا لکوموتیو در سیر را به دنبال خواهد داشت. از سوی دیگر برنامه منظم نگهداری ادواری واگن‌ها هم بدون برآورد و ارزیابی تعداد چرخ‌هایی که با توجه به سپری شدن دوره قانونی سایش می‌بایستی تعویض شوند، اجرایی نخواهد شد.

عوامل تأثیرگذار زیادی موجب خرابی زودرس چرخ‌های وسایل نقلیه ریلی می‌شود که مهم‌ترین آن‌ها نامرغوب بودن مواد مورد استفاده در چرخ، عدم رعایت استاندارد ترکیبات شیمیایی و فیزیکی، عدم انجام فرآیند آزمایش‌های واپایش کیفیت، نامساعد بودن شرایط جوی و بهره‌برداری و رعایت نکردن دوره ادواری تعمیر و یا فاصله بین دو تعویض است.

یکی از مباحثی که همیشه مورد

چرخ، هندسه تماس چرخ و ریل، نقص تولید و مونتاژ، نقص طراحی و ساختاری واگن، شرایط نامناسب بهره‌برداری و نقص هندسی خطوط ریلی.

خواص مکانیکی چرخ و ریل تعیین‌کننده میزان سایش چرخ است. اگر سختی فولاد چرخ کمی بیشتر از ریل باشد میزان سایش کمتر خواهد بود. فرآیند عملیات حرارتی مواد چرخ و ریل نیز در میزان سایش تأثیر دارد. ثابت شده است که با وجود سختی یکسان چرخ و ریل، سایش‌های متفاوتی در چرخ ایجاد شده است.

در استاندارد اروپایی EN1۳۲۶۲ چهار نوع فولاد تعریف شده است: ER۹&ER۸, ER۷, ER۶ مقادیر سختی تا عمق ۳۵ میلی‌متر سطح غلظشی یا تماس چرخ و ریل بر حسب برینل در جدول (۱) نشان داده شده است.

استانداردهای اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها (UIC) در مورد کیفیت بانداز و چرخ منوبلوک، خواص شیمیایی چرخ آهنگری شده را به‌صورت جدول شماره (۲) نشان می‌دهد. در این جدول به انواع مواد مورد استفاده در چرخ‌ها و خواص شیمیایی مربوط به آن‌ها اشاره شده

ظرفیت ناوگان بار و یا مسافر، با خسارت و کمبود درآمد مواجه خواهد شد. اگر با تراش دادن، نقص چرخ‌ها برطرف نشود؛ باید چرخ‌های جدیدی خریداری و نصب شود. در این حالت خسارت‌هایی مانند هزینه پیاده کردن - هزینه آزمایش تشخیص عیب - هزینه مرمت اولیه چرخ‌های معیوب - هزینه خرید چرخ‌های معیوب غیرقابل استفاده - هزینه خرید و نصب چرخ‌های جدید و درآمد روزهای توقف واگن‌ها، به شرکت حمل‌ونقل ریلی تحمیل می‌شود؛ یعنی اگر استانداردهای کیفی و اقتصادی چرخ نادیده گرفته شود و برنامه‌ریزی نگهداری و تعمیر هم درست انجام نگیرد شرکت حمل‌ونقل ریلی می‌بایستی هزینه‌های بیشتری را بابت انتخاب نادرست چرخ‌ها پرداخت کند.

عوامل تأثیرگذار در سایش چرخ

سایش چرخ و ریل نتیجه فعل‌وانفعالات دینامیکی حرکت قطار روی خط آهن است و در حالتی ظاهر می‌شود که چرخ روی ریل می‌لغزد. عوامل اصلی و تأثیرگذار در میزان سایش چرخ و ریل عبارت است از: کیفیت مواد مورد استفاده در فرآوری ریل و

عبارت است از: نگهداری نامناسب و یا مدیریت نگهداری نادرست، نقص ساختاری، شرایط کاری نامساعد مانند مسیرهای ریلی با پیچ‌وخم زیاد و کوهستانی، طراحی نامناسب، استفاده از مواد نامرغوب و فن‌آوری نامتناسب چرخ.

پایش میزان سایش چرخ‌های واگن مسافری

بر اساس استاندارد UIC عمر اقتصادی چرخ واگن‌های مسافری با در نظر گرفتن دو بار تراش، در خطوط ریلی با قوس یا پیچ‌وخم‌های کم حدود ۱۱۰۰۰۰ کیلومتر و در خطوط با قوس یا پیچ‌وخم‌های بیشتر حدود ۶۰۰۰۰ کیلومتر است. گرچه به دلیل عدم ثبت اطلاعات، تجزیه و تحلیل عملکرد چرخ‌ها به‌طور دقیق مقدور نیست ولی آمار شرکت‌های حمل‌ونقلی نشان می‌دهد که حداکثر کارکرد چرخ واگن‌های مسافری پس از تراش ۱۵۰۰۰ - ۱۰۰۰۰ کیلومتر بیشتر نیست. چرخ‌های لکوموتیو بیشترین و واگن‌های باری کمترین سایش را دارند.

باید قبول کنیم که شرکت حمل‌ونقل ریلی یک بنگاه اقتصادی است و واپایش هزینه‌های بهره‌برداری در فرآیند مالی آن بسیار اثرگذار است بنابراین، نادیده گرفتن کیفیت مواد مورد استفاده و فرآیند تولید چرخ می‌تواند موجب افزایش هزینه‌های عملیاتی و نگهداری ناوگان ریلی شرکت حمل‌ونقل شود. معمولاً وقتی سرعت سایش

نوع فولاد	حداقل سختی برحسب میزان سرعت قطار	
	سرعت بیشتر از ۲۰۰ کیلومتر در ساعت	سرعت کمتر از ۲۰۰ کیلومتر در ساعت
ER۶	-	۲۲۵
ERV	۲۴۵	۲۲۵
ER۸	۲۴۵	۲۴۵
ER۹	۲۵۵	-

جدول شماره (۱) حداقل مقدار سختی (HB)

نوع مواد جرح	C	Mn	Si	P	S	Cr	Ni	Mo	Cu	V	Cr + Mo + Ni
کربن	منگنز	سیلیکون	فسفر	گوگرد	کروم	نیکل	مولبدن	مس	وانادیم		
R۱	۰/۴۸	۰/۹۰	۰/۵۰	۰/۰۲۵	۰/۰۲۵	۰/۲۰	۰/۲۰	۰/۰۸	۰/۳۰	۰/۰۵	۰/۵۰
RT	۰/۵۸	۰/۹۰	۰/۵۰	۰/۰۲۵	۰/۰۲۵	۰/۲۰	۰/۲۰	۰/۰۵	۰/۳۰	۰/۰۵	۰/۵۰
RT	۰/۷۰	۰/۹۰	۰/۵۰	۰/۰۲۵	۰/۰۲۵	۰/۲۰	۰/۲۰	۰/۰۸	۰/۳۰	۰/۰۵	۰/۵۰
R۶	۰/۴۸	۰/۷۵	۰/۴۰	۰/۰۲۵	۰/۰۲۵	۰/۲۰	۰/۲۰	۰/۰۸	۰/۳۰	۰/۰۵	۰/۵۰
RV	۰/۵۲	۰/۸۰									
RA	۰/۵۶										
R۹	۰/۶۰										

جدول شماره (۲) - حداکثر درصد وزنی عناصر در ترکیب شیمیایی چرخ

شماره (۱) ترک خوردن چرخ و تصویر شماره (۲) چرخ را نشان می‌دهد که در اثر حرارت توپی آن از محل نشیمن گاه خارج و چرخ کاملاً متلاشی شده است. عوامل مختلفی موجب ایجاد نقص در چرخ‌های وسایل نقلیه ریلی می‌شود. برای شناسایی این عوامل لازم است اطلاعات مربوط به شیوه بهره‌برداری و شرایط عملیاتی قطارها از لحظه‌ای که روی ریل به حرکت درمی‌آید تا پایان عمر اقتصادی ثبت شود. عوامل اصلی سایش چرخ‌ها

این نوع چرخ‌ها کمتر و تا حدودی شکننده است. تماس ناقص کفشک ترمز روی سطح غلتشی چرخ موجب ایجاد حرارت زیاد می‌شود. مطالعات نشان داده است که عملکرد ضعیف ترمزها موجب خرابی سطح تماس چرخ و تراش زودرس می‌شود. نامرغوب بودن مواد مورد استفاده در چرخ و نقص طراحی و ساختاری واگن‌ها هم می‌تواند موجب ترک خوردن و شکستن سطح تماس شده و یا با افزایش حرارت موجب متلاشی شدن چرخ شود. تصویر

است که رایج‌ترین آن چرخ منو بلوک RV است. چرخ متشکل از مواد R۶ و RV، از نظر فنی و کیفیتی و به لحاظ میزان کربن و منگنز، مناسب‌ترین چرخ برای مصارف حمل‌ونقل عمومی و تندرو است. مقاومت کششی و مقدار سختی چرخ نوع RV حدود ۵ درصد بیشتر است. چسبندگی این نوع چرخ معادل R۶ ولی قابلیت ارتجاعی آن کمتر است. چرخ‌های نوع R۸ و R۹ با ۱۰ درصد مقاومت کششی بیشتر، قوی‌تر هستند. قابلیت ارتجاعی



۰/۰۵ درصد شروع و به کمتر از ۰/۲ درصد ختم شود. با توجه به شرایط تولید فولاد، گاهی هم از ۰/۰۷ شروع و به کمتر از ۰/۱۵ درصد باید برسد. به طور کلی هر قدر میزان آن کمتر باشد فرآیند مطلوب‌تری حاصل می‌شود.

نیکل (Ni): نیکل در بهبود چقرمگی و هم‌چنین در افزایش سختی‌پذیری فولاد مؤثر است. با افزایش نیکل ساختار بینیتی و مارتنزیتی به راحتی تشکیل می‌شود. مقدار مجاز نیکل باید از ۰/۰۱ در صد هم کمتر باشد.

کیفیت، عملکرد و دوام چرخ بستگی به انتخاب ترکیبات شیمیایی فولاد یا مواد خام مورد استفاده و فرآیند تولید آن دارد. در صورتی که این ترکیبات مناسب و در حد مجاز انتخاب شود اثبات شده است که مقاومت حرارتی و مقاومت در برابر سایش چرخ بسیار خوب و عمر کاری آن حتی در حالت تراش اول و دوم هم طولانی‌تر است. در چنین حالتی، اضافه بر بهبود ایمنی چرخ و قطار، هزینه‌های نگهداری نیز بسیار کاهش می‌یابد. بعضی از تأمین‌کنندگان چرخ تنها به وزن و قیمت چرخ توجه دارند. در صورتی که کم‌وزیاد شدن مقدار عناصر در ترکیب شیمیایی مواد اولیه چرخ می‌تواند نقش بسیار مهمی در قیمت تمام‌شده، کیفیت، دوام و هزینه‌های نگهداری داشته باشد؛ به عبارت دیگر، اگر چرخ بدون توجه به محدوده مجاز عناصر شیمیایی تولید شود از نظر ایمنی و اقتصادی می‌تواند خسارت سنگینی را به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تحمیل کند.

منابع

1. TRANSPORTATION TECHNOLOGY CENTER, INC.: RAILWAY WHEELS RESISTANT TO MARTENSITE TRANSFORMATION
2. SUMITOMO METAL INDUSTRIES, INC.: STEEL ALLOY RAILWAY WHEELS
3. NIPPON STEEL & SUMITOMO METAL CORP: STEEL FOR WHEEL



تصویر شماره (۱) - چرخ ترک‌خورده تصویر شماره (۲) - چرخ شکسته شده

برابر حرارت هم کاهش می‌یابد. به همین دلیل حداکثر مقدار کربن چرخ ۰/۷۵ درصد تعیین شده است. سیلیکون (Si): برای افزایش سختی یا حساسیت چرخ به گرما از سیلیکون استفاده می‌شود. در اصل سیلیکون برای سختی‌پذیری و بهبود مقاومت در برابر سایش، به ترکیبات شیمیایی چرخ اضافه شده است. مناسب‌ترین میزان سیلیکون ۰/۰۶ - ۰/۴ درصد است. معمولاً بعضی از تولیدکنندگان چرخ مقدار این عنصر را بیشتر از ۰/۶ و تا ۰/۹۵ هم در نظر می‌گیرند. اگر مقدار سیلیکون از محدوده مناسب به‌ویژه از ۰/۹۵ درصد فراتر رود، امکان تشکیل ساختار پرلیتی مشکل‌تر و بهینه‌سازی مقاومت سایشی چرخ غیرممکن خواهد بود.

منگنز (Mn): منگنز عنصری است برای ثابت نگه‌داشتن گوگرد و مقدار مجاز آن ۱/۲ درصد تعیین شده است و بالاتر از آن به حالت اشباع درمی‌آید.

کروم (Cr): مانند سیلیکون، از کروم برای دو اثر سختی‌پذیری و افزایش مقاومت در برابر سایش استفاده می‌شود. از سوی دیگر، برای مهار سختی بیش‌ازحد فولاد، مقدار کروم را باید زیر ۰/۲ درصد انتخاب کرد. بعضی مواقع هم در تولید چرخ نیازی به اضافه نمودن کروم نیست. با این حال، کروم عنصری است که می‌تواند در سختی‌پذیری فولاد چرخ، نفوذ زیرکانه‌ای داشته باشد لذا حذف کامل آن هم درست نیست ولی مناسب‌ترین مقدار آن باید از

در تولید چرخ باید از فولادی استفاده کرد که ترکیب شیمیایی آن برحسب درصد وزنی چرخ شامل: ۰/۷۵ - ۰/۴ درصد کربن، ۰/۹۵ - ۰/۴ درصد سیلیکون، ۱/۲۰ - ۰/۶ درصد منگنز و کمتر از ۰/۲ درصد کروم باشد. محدوده میزان درصد کروم ترجیحاً باید از ۰/۰۵ درصد تا کمتر از ۰/۲ درصد انتخاب شود. این ترکیب شیمیایی برای چرخ‌ی است که ساختار پرلیتی آن حداقل در عمق ۵۰ میلی‌متری از سطح تاج قرار گرفته باشد.

بحث این بخش با شرح کوتاهی از تأثیر بعضی از عناصر شیمیایی در کیفیت و دوام چرخ پایان می‌یابد. همان‌طوری که اشاره شد سایش چرخ‌های قطار و لکوموتیو به عوامل زیادی وابسته است که در شماره‌های بعدی نشریه و در فرصت مناسب موردبررسی و تجزیه تحلیل قرار خواهد گرفت.

کربن (C): کربن یکی از عناصر لازم برای تشکیل ساختار پرلیتی چرخ است و چرخ را در برابر سایش مقاوم می‌کند. وقتی که میزان کربن کمتر از ۰/۴ درصد است سایش چرخ به‌طور قابل‌ملاحظه‌ای افزایش می‌یابد؛ بنابراین برای افزایش مقاومت به سایش، میزان کربن باید ۰/۴ درصد و بیشتر باشد. با این حال، میزان آن نباید از ۰/۷۵ درصد هم بیشتر شود. چون با افزایش میزان کربن چرخ صابونی شده و در موقع ترمز حالت لغزندگی پیدا می‌کند. اضافه بر این میزان چقرمگی شکست افزایش و مقاومت چرخ در

چرخ‌ها زیاد می‌شود علت آن را در خطوط ریلی و یا واگن‌ها جستجو می‌کنند. در صورتی که غیر از وضعیت خطوط ریلی ممکن است عوامل دیگری مانند شرایط جوی، کیفیت نامناسب چرخ، مواد مورد استفاده در چرخ هم در سایش نقش داشته باشند.

عناصر شیمیایی مؤثر در کیفیت و دوام چرخ

کیفیت مواد مورد استفاده در چرخ و ریل به‌طور قابل‌ملاحظه‌ای در سایش و ایجاد خستگی در آن‌ها اثرگذار است. بهبود در کیفیت مواد ممکن است طیف وسیعی از تنش مجاز چرخ را افزایش دهد از طرفی بسیاری از ویژگی‌های مواد مورد استفاده برای تولید چرخ و ریل نیز ممکن است در تضاد با یکدیگر باشند. برای مثال، سختی و چقرمگی شکست ارتباط معکوس با هم دارند. به همین دلیل در انتخاب مواد باید معیارهای ویژه‌ای را در نظر داشت. عمر چرخ‌ها بستگی به میزان سایش تاج و فلنج آن دارد؛ بنابراین



اهمیت ترانزیت و موقعیت ایران

ایران در طول تاریخ به جهت ارتباط شرق به غرب آسیا و قاره اروپا - آسیا و مشرق به صرفه بودن ترانزیت از ایران، پل ارتباطی مهمی محسوب می‌شده و وجود شریان‌های ارتباطی معروفی همچون راه ابریشم، راه مروارید، راه‌های هند و سند که از ایران قدیم عبور می‌کردند، شاهدی گویا بر این مدعاست. در چند قرن اخیر با گسترش حمل‌ونقل دریایی مسیر تجاری اغلب مبادلات بین‌المللی به مسیرهای دریایی تغییر یافت و همچنین در قرن گذشته بروز جنگ‌های جهانی و نهایتاً جنگ سرد بین بلوک شرق و بلوک غرب باعث کاهش روابط تجاری در منطقه آسیای جنوب‌غربی و کم‌رنگ شدن مزیت نسبی کشورمان گردید. با اینحال در دهه‌های اخیر تحولات متعدد بین‌المللی در جهت تقویت و شکوفایی مجدد موقعیت ترانزیتی کشورمان روی داده است: [۱]

۱- تحولات اقتصاد جهانی در راستای یکپارچگی اقتصادی کشورها.

۲- اهمیت روزافزون عنصر زمان و سرعت در تجارت جهانی جهت کاهش زمان معطلی کالای در دست حمل و ارتقاء ارزش افزوده محصولات.

۳- فروپاشی نظام سوسیالیستی در کشورهای بلوک شرق و پایان جنگ سرد.

۴- تغییر نظام‌های اقتصادی کشورهای توسعه یافته از نظام تولید کالایی به تولید خدمات (در این کشورها سهم خدمات، بازرگانی و حمل‌ونقل بیش از ۷۰٪ تولید ناخالص داخلی را شامل می‌شود).

۵- پایان یافتن سالهای طولانی جنگ‌های خارجی و داخلی در افغانستان و بهبود نسبی روابط با کشور عراق. این عوامل باعث افزایش قابل توجه جریان مبادلات تجاری در منطقه (اعم از مبادلات بین کشورهای منطقه یا از منطقه با دیگر قاره‌ها نظیر اروپا) و توجه مضاعف به مسیرهای زمینی بجای مسیرهای دریایی برای کاهش زمان حمل کالاهای تجاری شده است



سید مرتضی نامریان

مدیریت ریسک تعهدات متقابل در ساخت کریدورهای ترانزیتی و بین‌المللی

مدیریت و اقتصاد حمل و نقل

با عنایت به نامگذاری سال‌های اخیر از سوی مقام معظم رهبری (دام ظلّه) به عنوان اقتصاد مقاومتی این مقاله به بررسی یکی از روش‌های مذکور در سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی مبنی بر استفاده از موقعیت سرزمینی، افزایش مبادلات بین‌المللی و ترانزیت می‌پردازد.

ایجاد و فعال کردن کریدورهای بین‌المللی و ترانزیتی از راهبردهای اساسی برای تبدیل مزیت موقعیت جغرافیایی کشور به منافع بالفعل اقتصادی و اجتماعی است و بنا به اهمیت موضوع، در سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل (مصوب ۱۳۷۹) و در سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی (مصوب ۱۳۹۳) و در سیاست‌های کلی برنامه ششم (مصوب ۱۳۹۴) بر موضوع ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی تأکید شده است. وقتی احداث مسیر جدید (ریلی یا جاده‌ای) برای امکان حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت بین دو یا چند کشور مطرح می‌شود، توافقاتنامه‌های بین‌المللی بین کشورهای مسیر برای اجرای مشترک آن و نحوه فعالیت‌های ترابری تنظیم می‌گردد. گاهی یک طرف در اجرای تعهدات خود کوتاهی می‌کند و ایجاد کریدور جدید و عملیات حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت به نتیجه نمی‌رسد یا نتایج حاصله به مراتب کمتر از منافع پیش‌بینی شده اولیه می‌شود. این مقاله ضمن بیان تجاری در این خصوص و تحلیل این ریسک، راهبردهایی را برای کاهش این ریسک پیشنهاد می‌نماید.

در کریدورهای بین‌المللی، نارسایی‌های عرضه خدمات، مشکلات منابع مالی و انسانی بخش حمل‌ونقل و فقدان هماهنگی بین زنجیره تامین خدمات حمل‌ونقل مشهود است. [۸]

بنا به شرایط جغرافیایی و اقتصادی کشور اغلب ترابری باری و مسافری درون کشور به صورت زمینی انجام می‌شود و به جز ترابری لوله‌ای که کاربردهای معینی دارد، از طریق ترابری جاده‌ای و ریلی صورت می‌گیرد. البته راه و راه‌آهن را نباید رقیب هم برای حمل مسافر و بار پنداشت بلکه آنها اجزاء مکمل در نظام ترابری هستند و نقش متفاوتی دارند که نقش هریک بنا به ویژگی‌های هر کدام تعریف می‌گردد و راه‌آهن برای حمل‌ونقل انبوه بار و مسافر در شریان‌های اصلی مدنظر قرار می‌گیرد و معمولاً برای حمل‌ونقل

کلمات کلیدی
راه‌آهن، ترانزیت، حمل‌ونقل بین‌المللی، تجاری سازی، مدیریت، اقتصاد، ریسک، سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل از ارکان اصلی و فعالیت‌های عمده هر اجتماع می‌باشد و تأثیرات فراوانی بر دیگر بخش‌های اقتصادی، تجاری، نظامی، فرهنگی و اجتماعی دارد. چگونگی برنامه‌ریزی و هدایت بخش حمل‌ونقل در هر کشور با توجه به مقتضیات جغرافیایی، اقتصادی، صنعتی، سیاسی و اجتماعی آن کشور و به منظور جوابگویی به نیازهای بلندمدت کشور انجام می‌گیرد. [۷]

بخش حمل‌ونقل کشور ما همپای بقیه بخش‌های اقتصادی کشور رشد نیافته و وابستگی شدید به سوخت‌های گرانبها، ناهنجاری وضعیت ایمنی، کمبود شبکه‌های ترابری لازم منجمله



هر چند در مقابل اعمال سیاست‌های دولت‌های غربی بر برخی از کشورهای منطقه، باعث شده برخی از پتانسیل‌های همکاری بالفعل نشود و با وجود موقعیت ممتاز کشور برای حمل‌ونقل بین‌المللی، هنوز جایگاه مناسب اقتصادی و استراتژیک ایران در منطقه حاصل نشده و فاصله زیادی تا بدست‌آوردن جایگاه مناسب کشورمان در بازار حمل‌ونقل بین‌المللی وجود دارد. [۳]

ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی منافع اقتصادی، سیاسی، امنیتی و اجتماعی بسیاری برای کشورهای مبدأ، مقصد و کشورهای واقع در مسیر دارد. از یک سو منافع اقتصادی ترانزیت نظیر بازدهی نسبتاً خوب آن در بازگشت سرمایه و درآمد ارزی و کمک به موازنه تجاری بین کشورها قابل ملاحظه است. ضمن اینکه هر صنعتی از جمله صنعت حمل‌ونقل اگر مدتی طولانی معطوف به بازارهای داخلی شد، به علت کاهش تقاضا و کاهش شرایط رقابتی، کارایی آن کاهش می‌یابد بنابراین اتصال به شبکه‌های حمل‌ونقل جهانی شرط لازم برای استفاده از فرصت‌های ایجاد شده ناشی از موقعیت بین‌المللی برای هر کشوری می‌باشد و همچنین این اتصال موجب می‌گردد که با کسب درآمد ارزی قابل ملاحظه، بخش حمل‌ونقل نیاز کمتری به حمایت‌های دولتی داشته باشد و در صحنه رقابت بین‌المللی ملزم به بالا بردن تکنولوژی و کارایی تشکیلات خود باشد. [۲]

از سوی دیگر داشتن سطحی از روابط سیاسی و امنیتی بین کشورها لازمه ایجاد یک رابطه اقتصادی است و روابط اقتصادی به مرور می‌تواند به تقویت و یا تنزل روابط سیاسی و امنیتی منجر گردد. ترانزیت نیز با توجه به ماهیت خود باعث ارتقاء روابط سیاسی و اجتماعی بین‌المللی و در نتیجه بهبود امنیت و اقتدار سیاسی کشورها می‌گردد و حتی در مواقعی به عنوان یک اهرم سیاسی مورد استفاده قرار می‌گیرد. [۱]

معمولاً مناطق نزدیک به مرز به علت دوری از مرکز دچار محرومیت نسبی هستند و ساخت محوره‌های ترابری ترانزیتی یکی از روش‌های آمایش

سرزمین از ابعاد اقتصادی، اجتماعی و دفاعی است. [۵] ضمن اینکه کشورهای همسایه ایران (بجز ارمنستان) جزء کشورهای اسلامی هستند که توسعه شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی باعث افزایش روابط، همگرایی و هم‌افزایی اقتصادی، اجتماعی و سیاسی بین کشورهای اسلامی می‌گردد که با آرمان‌های نظام اسلامی هماهنگی دارد و به توسعه امنیت کشورهای اسلامی و افزایش عمق استراتژیک این کشورها در مقابله با کشورهای متجاوز کمک شایانی می‌نماید. [۲]

ایران مزیت‌های متعددی در حوزه ترانزیت دارد که شامل منابع انسانی، انرژی، معدنی، موقعیت ممتاز جغرافیایی و همسایگی با ۱۵ کشور و قرار گرفتن در قلب خاورمیانه و مرزهای وسیع با آسیای میانه، قفقاز، عراق و شبه قاره هند؛ داشتن حدود ۳۰۰۰ کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب با دسترسی به آب‌های آزاد به ویژه خلیج فارس که از مهمترین مراکز تجاری و پرترددترین مناطق دریائی جهان می‌باشد و داشتن بنادر فعال، متعدد و بزرگ در جنوب و شمال و ثبات حاکم بر کشور و عبور کریدورهای بین‌المللی از ایران است و لذا فرصت ایفای نقش برجسته در ترانزیت کالا و مسافر دارد. بر این اساس افزایش ترانزیت از حدود ۱۲ میلیون تن در سال به حدود ۵۰ میلیون تن مدنظر می‌باشد. [۹] بارهای ترانزیتی به دلیل مسافت بلند، حجم انبوه و داشتن مبادی و مقاصد مشخص؛ بارهای مناسبی برای حمل ریلی محسوب می‌شوند. [۱] (وجود شبکه زیربنایی برای امکان ترابری ترانزیتی لازم است ولی کافی نیست و عواملی همچون سیاست‌های مدیریتی، روابط سیاسی و هماهنگی نهادهای مسئول نیز لازم می‌باشند که برای شرح آن به مرجع [۱۱] رجوع شود.) مجموع ملاحظات فوق باعث شده در اسناد بالادستی مهم و متعددی منجمله سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل (مصوب ۱۳۷۹)، سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی (مصوب ۱۳۹۳) و در سیاست‌های کلی برنامه ششم (مصوب ۱۳۹۴) بر موضوع ترانزیت و حمل‌ونقل

بین‌المللی بر توسعه ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی تاکید شده است و جزء محوره‌های اصلی پیشبرد اجرای اقتصاد مقاومتی در بخش حمل‌ونقل تعریف شده است.

گرچه موقعیت کشور ایران از ابعاد بین‌المللی بسیار مهم و دارای فرصت‌ها و مزایای ترانزیتی مناسبی می‌باشد و ایران با گسترش شبکه حمل‌ونقل می‌تواند از این فرصت‌ها و مزایا جهت افزایش درآمد ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه استفاده کند، با این حال بهره‌مندی از فرصت‌های موجود مستلزم وجود عناصر لازم در یک ترابری مناسب بین‌المللی همچون سرمایه‌گذاری‌های مناسب و کارآمد در توسعه زیربنای اقتصادی بودن مسیر، سرویس‌دهی بهینه در مسیر، تعرفه قابل رقابت با سایر مسیرهای موجود، تسهیل مقررات و امکانات ترابری در مرزها می‌باشد. [۴] اگر افق بررسی را بالاتر ببریم، حمل‌ونقل یک زنجیره از فعالیت‌ها است که منجر به ارائه خدمات ترابری می‌شود و مدیریت در زنجیره تامین خدمات حمل‌ونقل در سطوح مختلف ضرورت دارد و این امر در نهادهای مدیریتی ذیربط نیاز به درک واقعیات روز تجارت، خدمات و روابط اقتصادی و سیاسی کشورها؛ تسهیل مقررات، کاهش بروکراسی و هماهنگی دستگاه‌های ذیربط؛ تسریع در واگذاری حمل‌ونقل به بخش غیردولتی؛ بهبود روابط و همکاری‌ها با کشورهای منطقه و فرمانطقه، کسب آمادگی‌های لازم برای رقابت با توجه به فناوری‌ها و علوم و فنون نوین، کنترل فسادهای مالی و ... است. [۲]

ریسک همکاری کشور همسایه

در کشور ما بر ایجاد زیرساخت‌های ترابری بیش از دیگر عوامل تاکید می‌شود ولی در عمل به دلیل برخی ناهماهنگی‌ها که نمونه‌های آن توضیح داده خواهد شد، بازدهی لازم از سرمایه‌های هنگفت مصرف شده در ساخت زیربنایا به دست نمی‌آید. هر محور ترانزیتی زمینی (جاده‌ای و ریلی)

به یک کشور همسایه متصل می‌شود و یکی از عوامل اصلی در اثربخشی ساخت محوره‌های ترانزیتی (جاده‌ای و ریلی)، میزان همکاری کشور همسایه در ساخت و بهره‌برداری آن است. البته این موضوع در ساخت بنادر و فرودگاه‌های بین‌المللی به علت عدم وابستگی مستقیم به رفتار کشوری خاص چندان اهمیت ندارد. در ادامه این ریسک با ذکر مثال‌هایی مطرح و بررسی می‌گردد. (بنا به سوابق اینجانب مثال‌ها از بخش ریلی است با اینحال مشابه این موضوع در بخش جاده‌ای هم روی می‌دهد).

الف- راه‌آهن کرمان - زاهدان: در زمان نخست وزیری مرحومه خانم بوتو در سال ۱۳۷۵ ایشان به ایران آمد و ایران را برای اجرای طرح ترغیب نمود تا خطوط ریلی دو کشور به هم متصل شود و متقابلاً وعده داد پاکستان مسیر ریلی کویت - تفتان را که بسیار فرسوده و نامناسب است، به‌روزرسانی می‌کند. ایران طرح راه‌آهن کرمان - زاهدان را با هزینه بالایی ایجاد کرد ولی طرف پاکستانی به وعده خود عمل ننمود. البته بازسازی خط برای طرف پاکستانی هم مفید است ولی کمبود بودجه یا تاثیر عوامل سیاسی مانع آن شده است. شاهد آنکه چند سال قبل ژنرال مشرف رئیس جمهور وقت پاکستان بر ایجاد خط جدید در این مسیر به جای مرمت خط موجود تاکید نمود. تا وقتی که خط ریلی کویت - تفتان در پاکستان بازسازی نشود، حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت در این کریدور به حدود پیش‌بینی شده نمی‌رسد و عملکرد این خط به نیازهای داخلی ایران (استان سیستان و بلوچستان) محدود شده که متناسب با هزینه‌های آن نیست.

ب- خط ریلی خرمشهر - بصره: در زمان حکومت صدام با وجود اختلافات ذاتی دو کشور بر وجود خط مشترک مزبور توافق شده و ما خط خرمشهر - شلمچه را اسالهاست ساخته‌ایم ولی هنوز دولت دوست در عراق نتوانسته خط شلمچه - بصره را بسازد.

ج- خط ریلی خواف - هرات: بخش داخل ایران این محور را پنج سال پیش تقریباً تمام شده و کشور ما یک قطعه



در داخل افغانستان را هم به هزینه خود تقبل و اجرا کرده است ولی طرف افغان هنوز شروع به اجرای قطعه مورد تعهد خود و تکمیل طرح نکرده است.

د- راه آهن موجود بین تبریز به مرز جلفا (نخجوان آذربایجان): این مسیر برای ترابری ریلی بین ایران و شوروی سابق ساخته شده و ارتباط ریلی تا مسکو و اروپا را برقرار نموده است ولی به دنبال تجزیه شوروی سابق بنا به اختلاف بین جمهوری آذربایجان و جمهوری ارمنستان تردد قطارها در این مسیر تعطیل شده و سرمایه کشورمان در خط تبریز - جلفا تقریباً راکد مانده است. جالب است که این خط در سالهای بعد از انقلاب اسلامی برقی شده و تنها خط برقی کشورمان است که تعطیلی خط باعث رکود هشت دستگاه لکوموتیو برقی آن نیز شده است.

ه- خط مشترک بین ایران و ترکیه: این خط در دهه هفتاد میلادی بنا به توافق دو کشور ایران و ترکیه احداث شده که در مرز رازی وارد کشور ترکیه می شود و به دریاچه وان در ترکیه می رسد. طرف ترک علاوه بر احداث خط موجود (بین دریاچه وان و مرز رازی) متعهد به فراهم کردن کشتی های RO-RO (رو رو) برای انتقال واگن های حامل بار و مسافر بوده است که آن را برای دوره های فراهم نموده ولی تامین کشتی را رها نموده و کشتی های مزبور فرسوده و تعطیل شده و تردد قطارهای بین دو کشور به شدت کاهش یافته است. طرف ترک گاهی وعده ایجاد خط دور دریاچه وان را می داد که آن را هم رها نموده است و در توافقات دو کشور مکرر بر تامین کشتی مناسب تاکید شده و قبول کرده اند ولی عمل نمی کنند از آن بدتر آنکه طرف ترک ایجاد خط جدیدی به سمت گرجستان را در دستور کار قرار داده و و از طرف ایرانی می خواهد که ارتباط ریلی بین دو کشور از سمت مرز رازی را رها نماید و ارتباط ریلی جدیدی به سمت مرز بازرگان و شبکه ترکیه از طریق مسیر جدید را تعقیب نماید. در این صورت طرف ایرانی مجبور به ایجاد خط جدید در

ایران (از تبریز یا مرند به سمت مرز بازرگان) صرفاً بنا به ملاحظات داخلی طرف ترک خواهد شد.

و- طرح راه آهن قزوین-رشت-انزلی /آستارا: در سال ۱۳۸۰ پیرو سفر مرحوم دکتر دادمان به روسیه موضوع ایجاد خط قزوین-رشت-انزلی/آستارا پررنگ شد و اجرای آن در سال ۱۳۸۳ آغاز شد و قرار بر سرمایه گذاری مشترک سه کشور ذینفع اصلی یعنی ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان بود برای این سرمایه گذاری مشترک مذاکرات بسیار طولانی در طول ده سال گذشته انجام شده که در برخی ادوار آن اینجانب حضور داشتم.

علیرغم شروع به ساخت تدریجی طرح از قزوین به رشت از سوی طرف ایرانی مذاکرات برای سرمایه گذاری مشترک به نتیجه ای نرسید و به نظر می رسد دو کشور مزبور عزم جدی برای این سرمایه گذاری مشترک ندارند و به اجرای تدریجی طرح با سرمایه گذاری طرف ایرانی اکتفاء می نمایند ولی به این ترتیب ریسک بهره برداری از هزینه های احداث این طرح که به نرخ روز بیش از یک میلیارد یورو برآورد می شود، تماماً متوجه طرف ایرانی خواهد بود و مشابه شرایط خط موجود در مرز جلفا ممکن است در شرایط خاصی منافع طرف آذری در قطع نمودن یا کاهش تردد قطارهای عبوری از خط رشت - آستارا باشد.

ز- کریدور ریلی شرق خزر: برای ایجاد این کریدور ریلی کشورهای قزاقستان و ترکمنستان حدود ۸۰۰ کیلومتر راه آهن اجرا کردند که ایران نیز در امتداد آن پروژه گرگان - اینچه برون را به طول حدود ۸۰ کیلومتر احداث نموده و فعالیت آن از سال ۱۳۹۳ آغاز شده است. در این محور میزان هزینه ساخت از طرف ایرانی به مراتب کمتر از دو کشور مزبور بوده است و بنابراین دو کشور فوق به شدت خواهان افزایش ترابری این محور هستند و ریسک چندان متوجه کشورمان نیست.

ح- راه آهن غرب کشور: این مسیر از اراک تا کرمانشاه به منظور اتصال مرکز استان و بقیه آن به منظور ایجاد

مسیر بین المللی باری و مسافری به کشور عراق و احتمالاً در آینده به سمت سوریه و دریای مدیترانه در دست اجراست. بخش کرمانشاه تا مرز خسروی مسیری دشوار به طول حدود ۲۷۰ کیلومتر است که هزینه آن به قیمت روز حدود هزار و پانصد میلیارد تومان است. چنانچه این خط احداث شود، طرف عراقی باید امتداد آن را تا خانقین (به طول کمتر از ۱۰۰ کیلومتر) در دشتی هموار اجرا کند یعنی هزینه طرف عراقی اندک است و این ریسک را در پی دارد که در صورت بروز ناملازمات در روابط دو کشور، هزینه سنگین احداث این خط در ایران بلااستفاده بماند.

تحلیل ریسک

۱. ریسک همکاری کشور همسایه ممکن است در دوره ساخت یک کریدور مشترک جدید یا در دوره بهره برداری از آن واقع شود و دوره احتمال وقوع ریسک مانند دوره عمر پروژه طولانی است.

۲. این ریسک سرمایه گذاری انجام شده برای ایجاد یک کریدور را که معمولاً بسیار هنگفت می باشد، تحت تاثیر شدید قرار می دهد و گاهی حتی تمام سرمایه گذاری را بی نتیجه می نماید.

۳. مثال های ارائه شده نشان دهنده تکرار وقوع این ریسک در پروژه های مختلف و در نتیجه تحمیل زیان های هنگفت بوده است. لذا این ریسک (همکاری کشور همسایه) اهمیت بالایی دارد.

۴. شرایط و احتمالات موثر بر وقوع این ریسک و علل بروز آن در پروژه های مختلف متفاوت است و به عوامل متعدد مالی، سیاسی و اقتصادی بستگی دارد و پیش بینی شرایط آتی موثر بر وقوع این ریسک و تبعات آن دشوار است.

۵. این ریسک معمولاً قابل حذف (رساندن به صفر) نیست ولی قابل کاهش است و اتخاذ روش هایی برای کاهش این ریسک در خطوط ترانزیتی ضرورت دارد.

روش های پیشنهادی برای مدیریت این ریسک

برای مدیریت و کنترل این ریسک

چند روش پیشنهاد می شود تا حسب شرایط پروژه روش مناسب (یا ترکیبی از چند روش) انتخاب و تعقیب گردد:

۱. اهتمام به تکمیل مطالعات طرح جامع حمل و نقل تا جایگاه حمل و نقل ترانزیتی در برنامه بلندمدت واضح و اولویت بندی منطقی پروژه های ساخت کریدورهای ترانزیتی با ملاحظه تناسب منافع به هزینه های هر یک صورت پذیرد. (ضمناً هر محور ترانزیتی ممکن است پوشش دهنده برخی نیازهای ترابری داخلی نیز باشد و این موضوع نیز در اولویت بندی محورهای ترانزیتی اهمیت دارد.)

۲. گاهی شروع به اجرای طرح جدید ترانزیتی باید بعد از پیشرفت قابل توجه امتداد مسیر در کشور همسایه باشد. این روش برای پروژه هایی که مسیر مورد تعهد در کشور همسایه پرهزینه و طولانی باشد قابل قبول است مثلاً در راه آهن مطالعه شده برای ارتباط ریلی ایران و ارمنستان، مسیر پروژه در ایران کوتاه و نسبتاً کم هزینه است ولی مسیر لازم در آن کشور طولانی و بسیار گوهستانی و پرهزینه است و توافق شده که ساخت خط در بخش داخل ایران پس از پیشرفت ۳۰٪ ساخت خط در آن کشور آغاز شود.

۳. گاهی بهتر است اجرای پروژه با مشارکت و سرمایه گذاری کشور همسایه یا کشور ذینفع باشد در این صورت کشور ذینفع برای حصول به منافع سرمایه گذاری خود، سعی در جذب بار و فعال نگاه داشتن آن مسیر ترابری خواهد داشت. مثلاً در طرح راه آهن چابهار- زاهدان تلاش قابل توجهی برای مشارکت کشور هندوستان در احداث این پروژه صورت پذیرفت زیرا مطابق مطالعات، کشور هندوستان از ذینفعان اصلی این پروژه محسوب می شود. همچنین در طرح راه آهن قزوین-رشت-انزلی/آستارا پیشنهاد می شود طرف ایرانی صرفاً بخش قزوین - انزلی را بسازد که در این صورت هر چهار کشور همسایه در حاشیه دریای خزر (روسیه، جمهوری آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان) می توانند برای ترابری با ایران از طریق دریا و بندر انزلی بار



خود را به این محور منتقل نمایند. ولی اجرای بخش رشت - آستارا موکول به سرمایه‌گذاری طرفین آذری و روسی باشد یعنی ایجاد خط مستقیم زمینی که منافع بیشتری را متوجه طرف آذری و روسی می‌نماید با ریسک سرمایه‌گذاری آن دو کشور اجرا شود و کشورهای مزبور برای جذب بارهای ترانزیتی به این مسیر هماهنگی مضاعفی به عمل آورند.

۴. مشابه روش فوق گاهی ایجاد کنسرسیوم تجاری بین‌المللی برای فعالیت ترابری ترانزیتی مطرح می‌شود که ساخت و بهره‌برداری از حلقه‌های مفقوده در یک کریدور یا ترابری ترکیبی را برعهده گیرد. همان طور که بیان شد، برای ساخت راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی/آستارا قرار بر سرمایه‌گذاری مشترک سه کشور ذینفع اصلی یعنی ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان بود برای این سرمایه‌گذاری مشترک مذاکرات بسیار طولانی در طول ده سال گذشته انجام شده که تفاوت‌ها و پیچیدگی روابط و نظامات حقوقی و مالی سه کشور مانع پیشبرد این موضوع گردید.

یک روش اجرایی برای تسهیل استراتژی‌های بند ۳ و ۴، واگذاری ساخت به یک شرکت تجاری است که به انکاء منافع بهره‌برداری، هزینه ساخت پروژه بین‌المللی را برعهده می‌گیرد و هنگام واگذاری پروژه، دو کشور تضمین امکان بهره‌برداری و باز نگاه داشتن کریدور ترابری ترانزیتی را به سرمایه‌گذار می‌دهند. در این حالت نیاز به تاسیس شرکت جدید نخواهد بود و شرکت سرمایه‌گذار طی مذاکره یا مناقصه برای انجام پروژه در یک کشور توسط کشور میزبان انتخاب می‌شود.

۵. گاهی می‌توان ایجاد و بهره‌برداری از یک مسیر ترانزیتی را از توافق دو کشور به توافق چند کشور ارتقاء داد تا با ریسک عدم همکاری یک کشور کاهش یابد. مثلاً کریدور ریلی شرق خزر با توافق سه کشور ایران، ترکمنستان و قزاقستان احداث شده و هر سه کشور منافع قابل توجهی از این خط دارند و در این شرایط احتمال آنکه یک کشور این مسیر را به جهت تیرگی روابط با

یک کشور دیگر غیرفعال نماید، کمتر است زیرا با نارضایتی کشور ثالث مواجه خواهد بود. این روش برای ساخت محور راه‌آهن چابهار - مشهد نیز اهمیت دارد زیرا این محور طولانی غالباً بر مبنای بارهای ترانزیتی توجیه می‌شود و میزان همکاری کشورهای افغانستان و ترکمنستان ریسکی است که بر میزان ترانزیت آن تأثیر بالایی دارد. به نظر می‌رسد توافق‌نامه پنج جانبه (منعده فیما بین ایران، عمان، افغانستان، ترکمنستان و ازبکستان) و تأکید بر احداث محور چابهار - مشهد در آن توافق‌نامه در راستای همین روش قابل استفاده است تا ریسک همکاری در بهره‌برداری از این محور طولانی ترانزیتی کاهش یابد. همچنین این روش برای ایجاد کریدور ریلی ایران - چین از طریق افغانستان (با عبور از کشورهای قرقیزستان و تاجیکستان) مهم و قابل پیگیری باشد [۲].

۶. یک روش دیگر برای کاهش ریسک ایجاد پروژه‌های ترابری بین‌المللی، انعقاد قراردادهای سرمایه‌گذاری به صورت تهاتری برای ساخت این نوع پروژه‌های مشترک با کشور همسایه است. به این معنا که سازنده پروژه به انکاء منافع جنبی بهره‌برداری از پروژه، هزینه ساخت پروژه بین‌المللی را برعهده می‌گیرد مثلاً ممکن است برگشت سرمایه از محل برداشت معادن یا فعالیت صنایع در منطقه اطراف پروژه باشد که این صورت تضمین برگشت سرمایه به صورت اجازه برداشت از این معادن به سرمایه‌گذار داده می‌شود. به عنوان مثال برای ایجاد خط ریلی از هرات افغانستان به سمت مزار شریف و تاجیکستان پیشنهاد می‌شود شرکت‌های غیردولتی ایرانی ساخت محدوده هرات تا مزارشریف را برعهده گیرند و در قبال هزینه ساخت مجوز برداشت از معادن سنگ آهن عظیم منطقه هرات از سوی دولت افغانستان به سرمایه‌گذار پروژه ریلی داده شود. در این صورت امکان انتفاع و برداشت سنگ آهن، تضمین کننده تداوم بهره‌برداری از پروژه خواهد بود.

۷. موضوع دیگر کاهش

اتکاء به مسیرهای منحصر به فرد و در کنترل کشور خارجی است به ویژه مسیرهایی که از مناطق پرتنش سیاسی و با مخاطره قطع ترابری عبور می‌کنند. مثلاً اتکاء شدید ایران بر کشور ترکیه برای ارتباط به سمت اروپا صحیح نبوده و اخیراً بنا به اتفاقات و رفتارهای طرف ترک کشورمان درصدد ایجاد یا فعال نمودن کریدورهای جایگزین می‌باشد. [۶] اهمیت این موضوع فراتر از انتفاع کشور از کریدورهای ترانزیتی می‌باشد و از حیث امنیت تبادلات تجاری و اقتصادی (پدافند اقتصادی) اهمیت دارد. ۸. هنگام توافق دو کشور برای ایجاد هر مسیر ترابری بین‌المللی ترانزیتی (جاده‌ای یا ریلی)، در توافق‌نامه‌های بین‌المللی که برای ایجاد خطوط مشترک تنظیم و مبادله می‌شود، بر عمل متقابل تأکید شود و جرائمی برای عدم اقدام یک طرف گذاشته شود. (نظیر آنچه که در پروژه خط لوله گاز موسوم به خط لوله صلح ایران بین ایران و پاکستان یا خط لوله گازی ایران و ترکیه شاهد هستیم). برای این منظور بایستی قبل از شروع عملیات اجرایی، قرارداد تجاری بین دو کشور برای احداث و بهره‌برداری از مسیر منعقد شود تا در صورت بروز وقفه در دوره احداث از سوی طرف مقابل یا ایجاد مشکل در بهره‌برداری و تردد وسایل نقلیه، خسارات وارده به صورت مالی قابل احصاء بوده و تعهدات طرف مقابل قابل پیگیری باشد.

نتیجه

لازم است هنگام مطالعات ارزیابی توجهی محورهای ترابری که کارکرد ترانزیتی آنها نقش غالب را دارد، به ریسک همکاری کشور همسایه توجه گردد و این ریسک ارزیابی شده و روش‌های مناسبی برای مدیریت و تقلیل این ریسک اتخاذ شود و در توافق‌نامه‌های بین‌المللی که برای ایجاد محورهای ترانزیتی منعقد می‌شود، تعهدات کافی برای همکاری کشورهای موثر بر آن منظور شود. پیشنهاداتی که در این مقاله آمده برگرفته از نتایج پروژه‌های قبل است و اگر هوشمندانه عمل کنیم و درک واقعی از شرایط زمانی داشته

باشیم، می‌توانیم فرصت‌ها را تبدیل به موقعیت مطلوب کنیم. ان شاء الله.

مراجع

- ۱- حسن روحانی؛ امنیت ملی و نظام اقتصادی ایران؛ مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام؛ ۱۳۸۹
- ۲- ناصریان سیدمرتضی؛ اهمیت راه‌آهن ایران- افغانستان -تاجیکستان- چین و چگونگی ایجاد آن؛ دومین همایش بین‌المللی خراسان جنوبی، ترانزیت و توسعه شرق کشور؛ مرداد ماه ۱۳۹۱
- ۳- ناصریان سیدمرتضی؛ مقاله ارزیابی طرح‌های توسعه شبکه ریلی در شرق کشور؛ اولین همایش بین‌المللی چابهار، ترانزیت و توسعه شرق کشور؛ خرداد ۱۳۸۷
- ۴- ناصریان سیدمرتضی و کریمی روزبهانی مهدی؛ ارزیابی استراتژیک توسعه شبکه راه‌آهن ایران در راستای حمل‌ونقل بین‌المللی؛ مجله حمل‌ونقل و توسعه؛ شماره ۲۷؛ آبان ۱۳۸۸
- ۵- مزایای اجتماعی و امنیتی طرح راه‌آهن بافق - مشهد؛ پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه‌و ترابری- ۱۳۸۵
- ۶- ناصریان سیدمرتضی و شیریان علیرضا؛ ملاحظات دفاعی و امنیتی در مکان‌یابی طرح‌های ساخت راه‌آهن؛ یازدهمین همایش بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی؛ آبان ۱۳۸۸
- ۷- منشور حمل‌ونقل یا شرحی بر سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل - سید مرتضی ناصریان - معاونت ساخت و توسعه راه‌آهن - خرداد ۱۳۸۰
- ۸- مطالعات جامع حمل‌ونقل کشور (گزارش فاز شناخت و توصیه‌های کوتاه‌مدت)- مشاوران مترا و اژیس- ۱۳۸۶
- وزیر راه و شهرسازی در استانبول اعلام کرد: برنامه‌ریزی برای افزایش ترانزیت تا ۵۰ میلیون تن در سال- عباس آخوندی - سایت وزارت راه و شهرسازی- ۱۳۹۲/۶/۱۵

 آهن ریل کاران مدیرعامل: حسن منجزی 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: عباد... فروزش تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰ نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶
 توکا کشش مدیرعامل: مهرداد روشن تلفن: ۰۳۱۳-۹۵۰۱۹۹۲۸-۹ فکس: ۰۳۱۳-۶۲۹۵۹۶۸	 توکا ریل مدیرعامل: محسن سعیدبخش تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۲ نمابر: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۵	 ترکیب حمل و نقل مدیرعامل: سبحان نظری تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸ نمابر: ۶۶۹۱۳۹۲۴	 پرسی ایران گاز مدیرعامل: حمیدرضا حدادی تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷ نمابر: ۸۸۹۰۴۰۵۳	 بهتاش سپاهان مدیرعامل: اصغر ضیایی تلفن: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰ نمابر: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰
 بیکران قشم مدیرعامل: عباس مهرابی تلفن: ۸۸۸۵۰۵۴۲ فکس: ۸۸۸۵۰۸۷۰	 حمل و نقل چندوجهی سایپال جستیک مدیرعامل: محمدباقر نوفلی تلفن: ۴۴۱۸۱۶۱۱ نمابر: ۴۴۵۲۷۸۰۳	 توسعه حمل و نقل بین‌المللی پارسیان مدیرعامل: ناصر بختیاری تلفن: ۸۴۰۱۳۰۰۰ نمابر: ۸۸۶۲۶۶۴۰	 حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.ا. مدیرعامل: علی حسین فرخی تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰ نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳	 حمل و نقل بین‌المللی کشتیرانی برادران مجدپور مدیرعامل: مجید مجدپور تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷ نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱
 سمند ریل مدیرعامل: امیررضا طاهریان تلفن: ۴۴۱۸۰۱۹۵ نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹	 ریل ابریشم پارس مدیرعامل: میثم نقدی نژاد تلفن: ۸۸۳۲۴۳۳۴ نمابر: ۸۸۳۲۴۳۳۵	 ریل کاران ورسک مدیرعامل: ابراهیم نصیری دهقان تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰ نمابر: ۷۷۶۴۵۶۸۹	 ریل پرداز سیر مدیرعامل: فرهنگ طلوعی تلفن: ۸۸۷۲۷۲۵۳-۸ نمابر: ۸۸۷۲۷۰۳۳	 ریل ترابرفجر مدیرعامل: سید احمد مجتبائی تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶ نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹
 حمل و نقل ریلی رجاء مدیرعامل: محمد رجبی تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰ نمابر: ۸۸۸۳۴۳۴۰	 مهندسی ساختمان و تأسیسات راه آهن (بالاست) مدیرعامل: سیروس جعفری تلفن: ۸۸۹۵۵۵۸۱ نمابر: ۸۸۹۶۳۸۶۸	 شرکت فولادریل توس مدیرعامل: غلامرضا میلانلو تلفکس: ۰۵۱۳-۸۴۴۱۲۹۲-۳	 فولادریل جنوب مدیرعامل: حافظ نظری تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰ نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶	 سینا ریل پارس مدیرعامل: علی اصغر مظفری فرد تلفن: ۸۸۷۱۶۰۷۷ نمابر: ۸۸۷۱۱۱۶۳



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



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



مهتاب سیرجم
مدیرعامل:
مجید میرزاییگی کسبی
تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۲
نمابر: ۸۸۴۸۱۰۴۲



ریل ترابر سبا
مدیرعامل:
غلامرضا جهانبخش
تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمابر: ۸۸۷۲۴۹۸۹



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



سباریل پرسیا
مدیرعامل:
بهرز کاظمیان
تلفن: ۶۶۹۲۸۰۵۵
نمابر: ۶۶۵۷۸۷۳۹



پیروز حمل ونقل
مدیرعامل:
احمد رضا احمدخانی
تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶
نمابر: ۸۸۵۴۵۶۲۸



نماد ریل گستر
مدیرعامل:
علی سلیم نیا
تلفکس: ۳-۸۸۹۸۴۱۸۲



ناوگان ریل الوند نیرو
مدیرعامل:
ابراهیم پاشنا
تلفن: ۸۸۵۱۶۲۰۵
تلفن: ۸۸۷۶۹۵۷۳
نمابر: ۸۸۵۱۶۲۰۶



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



سیمرغ آهنین
مدیرعامل: محمود قیام
تلفن: ۵۵۴۶۶۶۰۱
نمابر: ۵۵۶۶۸۵۴۱



راهبر سیر سمنگان
مدیرعامل:
محمد اسلامی
تلفن: ۸۸۷۹۹۴۴۲
نمابر: ۸۸۸۸۹۰۲۶



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



**حمل ونقل بین المللی
پاکان ترابر**
مدیرعامل:
مهدی اسدپور منفرد
تلفن: ۸۸۸۴۴۵۴۵
نمابر: ۸۸۸۲۹۳۳۵



تجارت کوشش سپاهان
مدیرعامل:
شکرالله شفیع زاده
تلفکس: ۰۳۱۳-۶۷۳۶۷۱۱



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



سفیر ریل آسیا
مدیرعامل:
محمد خان احمدی
تلفن: ۴۳۴۵۷
نمابر: ۸۶۰۷۱۴۰۹



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



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



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



یوحنا داندل زاده
مدیرعامل:
یوحنا داندل زاده
تلفن: ۸۶۰۱۴۱۲۵
نمابر: ۸۶۰۱۴۱۳۴



گهر ترابر سیرجان
مدیرعامل:
محمد انجم شعاع
تلفکس: ۳-۸۸۹۸۴۱۸۲



**راه آهن کشش
R.A.K**
مدیرعامل:
جواد طاهر افشار
تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸



راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میرجلیلی
تلفکس: ۰۳۵۳-۶۲۴۴۴۲



فولاد ریل دنا
مدیرعامل:
بهنام بناب
تلفن: ۸۵۵۰۹۱۶۵
نمابر: ۸۶۰۲۱۸۶۶

جهت سفارش
تبلیغات در ماهنامه

ماحول و نقل ریلی

با ما تماس بگیرید

۲۲۶۶۸۶۵۶



رهپویان سینا تجارت
ابریشم (رستا)
مدیرعامل:
سیدجلیل سیدحسینی
تلفن: ۰۳۵۳۸۲۷۶۱۱۲
نمابر: ۰۳۵۳۸۲۷۶۱۱۳



ریل پرداز نوآفرین
مدیرعامل: محمد حسین
مدھوشی طوسی
تلفن: ۹۵۱۱۹۴۱۱
نمابر: ۴۳۸۵۳۷۵۵



سپهر زاوه طوس
مدیرعامل:
نورالله یاراحمدی
تلفن: ۰۳۵۱-۷۱۲۶۳۷۱
نمابر: ۰۳۵۱-۷۱۲۷۴۵۰



فنی و مهندسی کیان صنعت
شهباز
مدیرعامل:
مهدی شرفی
تلفن: ۵۵۱۲۵۸۲۳
نمابر: ۵۵۱۲۵۸۲۳



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 ۴۴ 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

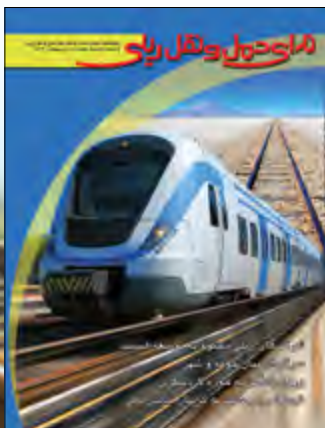
۲ - چاپ یک صفحه ۴۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در دوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۴/۴۰۰/۰۰۰ ریال

۳ - چاپ یک صفحه ۴۴ 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 ۴۴ 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 ۳x۵ 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 هزینه طراحی یک صفحه ۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال و هزینه طراحی یک دوم صفحه ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال می باشد.





شرکت فولاد ریل توس

حمل و نقل ریلی زنگن اصلی توسعه



دفتر مشهد :

خیابان پاسداران - بین پاسداران ۷۹۴ - ساختمان ۸۸ - طبقه پنجم - واحد ۲۰

تلفن : ۸-۳۸۱۱۲۲۲۶-۵۱ - فکس : ۳۸۱۱۲۲۲۶-۵۱