



ته‌ای حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: دی‌ماه ۱۳۹۲ شماره ۸

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

همکاران تحریریه:

شکوفه احمدی، عباس زندیاف، مجید بابایی،

سودابه هویت دوست، فرهاد بندرچیان

گرافیک و صفحه‌آرایی:

وحید وقفی‌محبی

طرح روی جلد:

علیرضا کریمی مقدم

آتلیه گرافیک:

آزاده ذرقانی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: مهتاب

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا طوسی -

پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۱۶-۰۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

دوماهنامه «ته‌ای حمل و نقل ریلی» آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و مقالات صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است. دوماهنامه «ته‌ای حمل و نقل ریلی» در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است. مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.



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

۲	سرمقاله / انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و شرایط کنونی
۳	نکوداشت فعالان صنعت حمل و نقل ریلی کشور
	سیاست‌های ده‌گانه توسعه حمل و نقل ریلی از زبان مدیرعامل
۱۲	تبلور خرد جمعی در انجمن
۱۴	راه‌آهن و خصوصی‌سازی
۱۸	نرم‌افزار مدیریت درآمد و صدور بر خط بلیت
۲۰	احیای جایگاه صنعت ریلی در بخش حمل و نقل کشور
۲۴	شرکت راه‌آهن با ما مثل غریبه‌ها رفتار می‌کند
۲۸	شبکه ریلی کشور نیازمند بازسازی است
۳۱	«اتاق فکر حمل و نقل ایران» در شبکه مجازی
۳۲	بودجه عمرانی، کفاف توسعه حمل و نقل را نمی‌دهد
۳۶	مروری بر تازه‌های ریلی جهان
۳۸	نتایج واگذاری‌های موفق در ژاپن و ناکامی‌های انگلستان
۴۱	جامع‌ترین سامانه فروش بلیت در قطار تعیین شد
۴۲	مروری بر تازه‌ترین رویدادهای ریلی ایران



طرح روی جلد: علیرضا کریمی مقدم

انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریل و شرایط کنونی



سیدحسین موسوی نژاد
رئیس هیات مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

پنجمین دوره انجمن صنفی در حالی آغاز می شود که شرایط بیرونی وضعیت متفاوتی را نشان می دهد. در دولت سابق عدم اعتقاد به فعالیت بخش خصوصی و تلاش برای محدود کردن تشکل های صنفی دوران دشواری را برای انجمن پدید آورده و اختلافات به وجود آمده در بخش های مسافری، باری و لکوموتیو باعث شد سهم زیادی از تلاش انجمن مصروف حل اختلافات و حتی گاهی تقابل و مقابله با بخش دولتی در جهت استیفای حقوق اعضا گردد. توفیقات بدست آمده در این دوره با توجه به همه محدودیت های موجود به نظر اینجانب کارنامه موفق را برای انجمن رقم می زند.

در دولت جدید، رئیس جمهور محترم یکی از سه برنامه مهم دولت را توسعه حمل و نقل ریلی معرفی نموده است و وزیر راه و ترابری توجه ویژه ای به کاهش مداخله دولت در فعالیت های اقتصادی و حمایت از سرمایه گذاری خصوصی و ورود نقدینگی بازار سرمایه به این بخش دارد. مدیرعامل راه آهن نیز علاوه بر سوابق برجسته در حمل و نقل ریلی، فعالیت چند ساله در بخش خصوصی ریلی را هم در کارنامه خود دارد. در این شرایط انجمن بایستی:

- ۱- تعامل و روابط با مراجع تصمیم گیری بخش را در اولویت خود قرار دهد و حضور بخش خصوصی در تصمیم گیری ها را از حالت موردی و تصادفی به دائمی و قانونی در آورد به نحوی که هرگونه وضع مقررات و آیین نامه ها با لحاظ نمودن جمیع نظرات و منافع بخش خصوصی و دولتی انجام پذیرد.
- ۲- هرگونه اختلاف نظر و تقابل در داخل بخش را قبل از ارجاع به مراجع قانونی حتی الامکان حل و فصل کند و تنش های داخلی را به حداقل برساند.
- ۳- در تدوین برنامه های کلان بخش، فعالانه مشارکت و در منظور نمودن نیازهای آینده و حل مشکلات جاری نظرات خود را ارائه نماید.
- ۴- با انتقال مالکیت به بخش خصوصی متناسب بایستی برخی اختیارات و تصمیم گیری ها نیز توسط خود بخش انجام پذیرد که شماری از آنها می تواند توسط خود شرکت ها و مالکین و بخشی دیگر را انجمن تدوین یا تصمیم گیری نماید.
- ۵- جذب سرمایه در بخش حتما با تلاش و پیگیری انجمن با سرعت بیشتری واقع شده و افزایش سهم بخش در حمل و نقل را به همراه خواهد داشت . البته انتظار می رود که شرکت راه آهن و سایر مراجع تصمیم گیری نیز با توجه به همه الزامات فعالیت های صنفی بخش خصوصی ورود جدی این بخش به فضای کسب و کار و تصمیم گیری را جدی گرفته و با فاصله گرفتن از شرایط تصمیم گیری های یکجانبه این مشارکت جمعی را گرامی دارند.



مراسم نکوداشت فعالان صنعت حمل و نقل ریل کشور

بنادر و دریانوردی، مهندس ابوالقاسم سعیدی مدیرعامل راه آهن شرقی بنیاد، مهندس خلیفه سلطانی مدیرعامل شرکت توکاریل و دکترعباس آخوندی وزیرراه و شهرسازی به ایراد سخنرانی پرداختند. در ابتدای همایش مهندس بابایی دبیرانجمن صنفی ضمن تبریک به مناسبت روز حمل و نقل تاکید کرد که جادارد روز ۲۷ آذرماه به عنوان روز حمل و نقل ریلی نامگذاری شود تا به همین مناسبت از تمام افرادی که دراین حوزه تلاش می کنند قدردانی کنیم.

روزچهارشنبه ۲۷ آذرماه مراسم بزرگداشت روز حمل و نقل و آئین نکوداشت فعالان بخش خصوصی درعرصه حمل و نقل ریلی به همت انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته درتالارآملی تئاترراه آهن جمهوری اسلامی ایران برگزارشد. در این مراسم مهندس مجید بابایی دبیرانجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، دکترمحسن پورسیدآقای مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی، مهندس محمدسعیدنژاد مدیرعامل سازمان

نخواهند داشت. باید روزی این داستان رانت و توزیع رانت در کشور تمام شود تا آخر کار آن را به بخش واقعی اقتصاد بدهیم تا تولید کنیم و با ایجاد رقابت به صورت رقابتی محصول خود را به فروش برسانیم تا بتوانیم هم به نفع

وجود دارد، رقابت است. اما متأسفانه روند خصوصی سازی در ایران به نحوی انجام شد که اصل رقابت که مهم ترین بحث بود به حاشیه رفت و همه به سوی واگذاری بنگاه ها گرایش یافتند.

اصل طلایی رقابت

دکتر عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی با حضور در جمع مسئولان و کارکنان بخش ریلی کشور ضمن تبریک این روز خاطرنشان کرد: در توسعه ملی، طلایی ترین اصلی که

خودمان عمل کنیم و هم به رفاه ملی دست پیدا کنیم.

دکتر آخوندی همچنین تأکید کرد: به دنبال این هستیم که به هر نحو ممکن اصل رقابت به حوزه اقتصاد حمل و نقل برگردد. چه در حوزه دریا، چه در حوزه ریل یا جاده و در حوزه هوایی و تمام بخش‌های حمل و نقل؛ بدون رقابت اساساً توسعه بی معنی است. بنابراین حتماً باید به سمتی حرکت کنیم که نظام‌های رقابتی را اجرایی کنیم و به این ترتیب افزایش آرامش، ایمنی، رفاه، بهره‌وری بهره‌برداران و مسافران بخش ریلی باید از طریق رقابت ایجاد شود. نه از طریق توزیع یارانه، توزیع یارانه هیچ کمکی به افزایش رفاه در بخش حمل و نقل ریلی در هیچ جا نمی‌کند.

وزیر راه و شهرسازی با ضرورت تغییر رویکرد در این زمینه گفت: متأسفانه حتی برای کنش‌گران اقتصادی ما خیلی سخت است که ارتباط خود را با کمک‌های دولتی قطع کنند. به نظر باید اقتصاد کشور را از وابستگی دریا، چه در حوزه ریل یا جاده و در حوزه هوایی و تمام بخش‌های حمل و نقل و صنعت از طریق یارانه اقتصادی تأمین می‌شود، نمی‌توانیم با اقتصاد دنیا رقابت کنیم. اگر بخواهیم از طریق یارانه زندگی کنیم با هیچ کشوری در سطح جهان یارای رقابت نخواهیم داشت. لذا من هم در کنار شما هستم تا از طریق رقابت سالم، منصفانه و بدون دخالت دولت بتوانیم در حوزه حمل و نقل



افزایش کارایی در بخش واقعی اقتصاد حمل و نقل ریلی را رقم بزنیم.

در ایران باید تغییر الگو صورت بگیرد. نقش دولت و بخش خصوصی در اقتصاد عوض شود. این تغییر نقش؛ اداری و دستوری نیست. بلکه این تغییرات باید در تمام رفتار بخش خصوصی و رفتار ما دولتی‌ها تجلی پیدا کند. زمانی که بخش خصوصی اوایل راه بود رئیس سازمان خصوصی سازی از من خواست، گزارش می‌داد بررسی وضعیت خصوصی سازی بدهم. در آن هنگام تأکید کردم مفهوم خصوصی سازی واگذاری بنگاه‌های دولتی نیست، قبل از این که بنگاهی را واگذار کنید در ابتدا باید قبول کنید که نقش دولت عوض شود و در اقتصاد مداخله نکنند در ازای

شاید یکی از اولین وظایف دولت این باشد که بگوید چه کارهایی را نمی‌کند، به خاطر دارم آن زمان که بحث خصوصی‌سازی بود همه می‌گفتند که دولت چه کارهایی بکند

اما من می‌گفتم بگویید که دولت چه کارهایی نمی‌کند. همین که بخش خصوصی بگوید دولت با آن رقابت نمی‌کند و در کارش دخالت نمی‌کند. دولت سربه سرش نمی‌گذارد. دولت هر روز مقررات جدید و عوارض جدید وضع نمی‌کند. کارهایی که دولت نمی‌کند از کارهایی که دولت می‌کند به مراتب مهم تر است.

دکتر آخوندی همچنین ادامه داد: در نهایت باید محیط اقتصادی جذابی برای حوزه حمل و نقل ریلی ایجاد کنیم و اولین جذابیت این است که دولت را مهار کنیم. زیرا دولت نهاد بسیار قدرتمندی است که هر لحظه می‌تواند به منافع خیلی‌ها لطمه بزند یا پول زیادی وارد جیب خیلی‌های دیگر کند. همین که بگوییم پول توی جیب کسی نمی‌ریزم ولی به منافع کسی هم لطمه نمی‌زنیم و می‌خواهیم در جایگاه وضع مقررات بنشینیم این اولین گام است که می‌تواند سودآوری بخش خصوصی را تضمین کند. وقتی این کار انجام شد، آن وقت می‌توانیم در مقام حامی حقوق شهروندان نشستیم و به عنوان نماینده شهروندانی که ما را انتخاب کرده‌اند بگوییم، ما قطار تمیز و سریع می‌خواهیم، بارمان باید سالم منتقل شود همه چیز باید درست باشد.

وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: نکته دیگر سهولت دسترسی به شبکه است. من به دکتر پور سید آقایی گفتم که پیش از این که از امکانات بودجه‌ای سال ۹۳ استفاده کنیم باید ببینیم از جهت افزایش کارایی در کل زنجیره ارائه خدمات و تولید در حوزه ریل چقدر می‌توان کارایی را افزایش داده و از طریق افزایش کارایی و بازنگری در تصمیم اجزای قیمت و خود قیمت، ببینیم چگونه می‌توانیم سهم دسترسی به ریل را کاهش داد. من از آقای پورسیدآقایی خواستم که این ۵۷ درصد سهم عوارض دسترسی خیلی سریع در گام اول به ۵۰ درصد برسد و در گام‌های بعدی کم‌تر شود. در واقع یکی از راه حل‌های افزایش قدرت



دکتر آخوندی: : باید امکان دسترسی سرمایه‌گذاران را به منابع فراهم کنیم و در نهایت سالانه مبلغی بیش از ۳ هزار میلیارد تومان در حوزه حمل و نقل ریلی برای خرید ناوگان مسافری، باری و تجهیز انواع خدمات وابسته سرمایه‌گذاری کنیم.

شرکت‌های ریلی و سودآوری آن‌ها این است که عوارض دسترسی به شبکه کاهش پیدا کند. قصد ما این است که یادگاری دولت‌روحانی برای مردم حمل و نقل ریلی پیشرفته، سریع، مطمئن و با کارایی بالا باشد. همیشه گفتم که صنعت ریلی، نماد صنعتی شدن ایران است مردم ایران اولین نمادی که از صنعتی شدن به خاطر دارند راه‌آهن بوده است اما در حال حاضر راه‌آهن نسبت به بقیه وجوه صنعت عقب مانده است و باید این شکاف و فاصله را هر چه سریع‌تر پر کنیم و به جای مثبتی برسانیم. بحث ما این است که بتوانیم سهم عوارض را کاهش دهیم و برای همین امر در بودجه ۹۳ تدابیر ویژه‌ای را پیش بینی کرده‌ایم. در بودجه سال ۹۳ عوارض دسترسی به شبکه ریلی کاهش چشم‌گیری خواهد داشت. در بودجه ۹۳ قاعداً دولت به نحوی درباره مرحله دوم هدف‌مندی یارانه‌ها تصمیم‌گیری خواهد کرد. در نتیجه مقایسه ریل و جاده به نفع ریل تمام خواهد شد و دوباره قدرت رقابت ریل در مقابل جاده افزایش پیدا خواهد



دکتر محسن پور سید آقایی: قیمت سوخت در ایران خیلی پائین است به ویژه در مورد گازوئیل، این موضوع باعث شده که راه‌آهن مزیت واقعی خودش را که صرفه جویی در سوخت است از دست بدهد

رقابتی کار را دنبال کنیم. به هر روی ما سیاست رقابتی میان جاده و ریل را به نفع ریل تغییر خواهیم داد. بی تردید توسعه ریل به عنوان یکی از راهبردهای عمده دولت تدبیر و امید خواهد بود. به دنبال این هستیم که این بخش، رشد قابل توجهی در حوزه مسافر و در حوزه بار داشته باشد. این اطمینان را هم داریم که به کمک شما یک دوره موفق را ایجاد خواهیم کرد و مردم شاهد رفاه بیش‌تر از طریق دسترسی به حوزه حمل و نقل ریلی باشند.

چالش‌های راه آهن

دکتر محسن پور سید آقایی مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران در مراسم نکوداشت روز حمل و نقل ضمن تبریک این روز به فعالان عرصه حمل و نقل به بررسی وضعیت و مشکلات راه آهن پرداخت، وی در این باره گفت: در راه‌آهن کشور چالش‌های خیلی جدی داریم، اولین چالشی که در راه‌آهن کشور داریم این است که قیمت سوخت در ایران خیلی پائین است به ویژه در مورد گازوئیل، این موضوع باعث شده که راه‌آهن مزیت واقعی خودش را که صرفه جویی در سوخت است از دست بدهد. بنابراین برای این که راه‌آهن کشور به شکل واقعی توسعه پیدا کند یا باید قیمت سوخت واقعی شود یا مابه‌التفاوتی را که راه‌آهن در سوخت صرفه‌جویی می‌کند به راه‌آهن کشور برگردانیم. این یکی از چالش‌های اساسی است که باید برطرف شود. تا زمانی که سوخت ارزان که در اختیار بخش حمل و نقل قرار می‌گیرد مزیت واقعی راه‌آهن از بین می‌رود و با این وضع نمی‌شود راه‌آهن کشور را توسعه داد.

دومین چالش و دغدغه‌ای که بخش خصوصی در حمل بار دارد، عدم تناسب هزینه‌ای است که به شرکت‌های حمل و نقلی در حمل بار و لکوموتیو می‌پردازد. چرا که ۵۷ درصد از تعرفه توسط شرکت راه‌آهن برای نگاه‌داری خطوط و تأمین هزینه‌های

کرد. وزیر راه و شهرسازی منعطف کردن قیمت‌ها را دیگر نکته برای جذابیت سرمایه‌گذاری در بخش ریل خواند و در مورد دسترسی سرمایه‌گذاران به منابع تخصیص سرمایه گفت: باید امکان دسترسی سرمایه‌گذاران را به منابع فراهم کنیم و در نهایت سالانه مبلغی بیش از ۳ هزار میلیارد تومان در حوزه حمل و نقل ریلی برای خرید ناوگان مسافری، باری و تجهیز انواع خدمات وابسته سرمایه‌گذاری کنیم. آنچه که باید انجام دهیم این است که امکان دسترسی را به بازار سرمایه فراهم کنیم و برای این منظور باید امکان دسترسی به بخش ریلی صندوق توسعه ملی فراهم کنیم.

درخواست من از شما این است که بپاییم تا در همین چند ماه باقی مانده از طریق بازار سرمایه، جمع‌آوری و تجهیز منابع کنیم.

وی در ادامه بر زیان‌مند بودن اقتصاد یارانه‌ای تأکید کرده و گفت: نیاز این است که اساساً از اقتصاد یارانه‌ای گذر کرده و به روش‌های

راه‌آهن و به نام دسترسی به شبکه ریلی اخذ می‌شود، اما در جاده تنها ۳ درصد برای نگهداری جاده در حمل و نقل جاده‌ای پرداخت می‌شود. این تبعیض بسیار آشکار که تمام هزینه‌های بخش جاده‌ای اعم از نگهداری جاده و حقوق کارکنان راهداری کشور و ساخت و نگهداری راه‌ها را دولت تقبل کرده است چالشی بسیار جدی است که باید برطرف شود و باید به سمتی برویم که سهم ۵۷درصدی بخش حمل و نقل ریلی کاهش پیدا کند و با هزینه نگهداری جاده‌ها برابر شود.

مسئله این است که وقتی در هیأت دولت این بحث مطرح شد، عده‌ای باور نمی‌کردند که چنین واقعیتی در کشور وجود دارد و حتی معاون اول رئیس‌جمهور هم گفت مگر چنین چیزی ممکن است و ما هم گفتیم بله همین طور است عده‌ای از وزرا هم می‌گفتند که وقتی خود شما معترفید که ۵۷ درصدی که گرفته می‌شود ظلم است پس نگیرید اما خودشان هم جواب دادند که نگهداری و تعمیر و تجهیز راه‌آهن و همچنین حقوق کارکنان راه‌آهن از این راه تامین می‌شود و اگر این سهم دریافت نشود چگونه راه‌آهن اداره شود؟!

بسیاری از مسئولان شاید اولین

بار بود که با این واقعیت مواجه می‌شدند، که بین بخش خصوصی در جاده و راه‌آهن چقدر فاصله منافع و سرمایه‌گذاری وجود دارد. از سال ۶۸ که وارد راه‌آهن شده‌ام این بحث را داشته‌ایم اما چون تمام کارها را خود راه‌آهن انجام می‌داد کسی چندان توجه نمی‌کرد چون عدد و رقمی مبنی بر این که چقدر توسط شرکت راه‌آهن دریافت می‌شود، یا چقدر بابت زیرساخت است و چقدر بابت لکوموتیو و ... نداشتیم. اما اکنون به برکت حضور بخش خصوصی با اعداد و ارقام مواجهیم و مشخص است که راه‌آهن تنها ۴۳درصد از درآمد را به شرکت‌ها می‌دهد و ۵۷درصد را برای تعمیر و نگهداری از خطوط و کارهای دیگر بر می‌دارد. لذا حال مشخص است که با این ۵۷درصد ما به عنوان بخش دولتی چقدر درآمد داریم شما چقدر درآمد دارید و آیا می‌توان راه‌آهن و شرکت‌های خصوصی را با این اعداد و ارقام اداره کرد یا نمی‌شود.

طبیعی است هرچقدر که سهم راه‌آهن کم شود به نفع بخش خصوصی است ولی تا زمانی که منابع راه آهن جبران نشود راه‌آهن کشور با بحرانی مواجه می‌شود که دیگر نمی‌تواند این شبکه سامانه را اداره کند. بنابراین اگر کارهای راه‌آهن درست اداره نشود

دودش به چشم بخش خصوصی می‌رود. دکتر سیدآقای در ادامه افزود: سومین چالش، عدم توازن در توسعه ریلی کشور است. در مناطقی خط آهن داریم که به واقع خاک می‌خورد و هیچ فعالیت جدی روی آن نداریم و مناطقی را هم داریم مانند شرق کشور برای مثال محور یزد که به دلیل بالا بودن فشار بار تردد دیگر جای نفس کشیدن هم نیست.

برای مثال در محور جنوب حدفاصل دورود - اندیمشک یک قطار هم نمی‌توانیم جابجا کنیم و مجبوریم که به طور دائم قطار را جانشین کنیم، لذا ما ظرفیت و امکان افزایش بار در آن منطقه را نداریم. این مسئله باعث شده است که بخش‌هایی از ظرفیت های موجود ما که به واقع گلوگاه است همچنان گلوگاه بماند، اما در عوض بخش‌های دیگری را که خیلی هم بار و مسافر ندارد در کشور توسعه می‌دهیم. در حال حاضر قرار است ۹۵۰۰ کیلومتر خط آهن جدید در کشور ساخته شود، در حالی که نمی‌توانیم گلوگاه‌های موجود خط آهن را برطرف کنیم. در نتیجه یکی از اولویت هایی که راه آهن باید به آن توجه کند سوق دادن بودجه از سمت ساخت خطوط جدید یا سرمایه‌گذاری



در فعالیت‌های به سمت بهره‌وری بیش‌تر از خطوط موجود است. در حال حاضر حدود ۸۸درصد فولاد کشور با جاده جابجا می‌شود؛ در کشورهای مختلف پائین‌ترین کشور ایالات متحده است که ۴۵درصد صنایع معدنی آن با راه‌آهن حمل می‌شود و بالاترین کشور آفریقای جنوبی است که ۸۵درصد منابع معدنی آن با راه‌آهن جابجا می‌شود. همچنین سهم راه آهن در کشورهای چین، روسیه و ... هم بین ۴۵ تا ۸۵درصد متغیر است. یعنی وقتی به کف کشورهای توسعه یافته نگاه می‌کنیم ۴۵درصد بارهای معدنی را با قطار جابجا می‌کنند اما در راه‌آهن ایران تنها ۱۲درصد بارهای معدنی توسط راه‌آهن جابجا می‌شود و ۸۸درصد توسط بخش جاده‌ای جابجا می‌شود.

دکتر سیدآقای درباره وضعیت مصرف سوخت در کشور به عنوان **چهارمین** عامل کلیدی گفت: در مورد سوخت هم ۸۲درصد سوخت کشور با کامیون جابجا می‌شود. بخش مهمی از این مشکل به ویژه در بحث جابجایی فولاد عدم توسعه شبکه ریلی در آن مناطق است. کارخانه‌های فولاد کشور مایلند و حتی اصرار دارند که بار خود را با قطار جابجا کنند. لذا مشکل در صنایع فولاد ما از جهت تقاضا نیست همچنین در صنعت نفت هم مشکل ما از جهت تقاضا نیست. هم شرکت نفت متقاضی حمل سوخت از طریق شبکه ریلی است و هم صنایع فولاد در زمینه جابجایی بار در معادن به وسیله قطار اصرار دارند. اما شبکه ریلی و همچنین امکانات واگن و لکوموتیو که بخش خصوصی باید سرمایه‌گذاری کند به دلیل عدم سود آوری کافی این اجازه نمی‌دهد.

مدیرعامل راه آهن در ادامه به مشکلات موجود در بخش مسافری به عنوان **پنجمین** محور بحث خود اشاره کرد و گفت: هم اکنون سه چالش در بخش مسافری وجود دارد، یکی بحث قطع یارانه‌های دولت در بخش مسافری است، بالاخره بخش

مسافری در یک رشته از مسیرها باید استعداد اجتماعی داشته باشد. برای مثال قطار تهران - ورامین، محلی اهواز - بندر امام، محلی اندیمشک به دورود جاهایی است که به لحاظ سرمایه‌گذاری برای واگن مسافری صرف نمی‌کند که بخش خصوصی سرمایه‌گذاری کند و برای آن سود آور باشد. لذا دولت باید حتماً این یارانه‌ها را بپردازد و باید توجه داشت که سازمان مدیریت در بودجه سال آینده ۲۴۵میلیارد تومان یارانه حمل و نقل برای متروهای کشور در نظر گرفته است، ولی برای بخش مسافری یک ریال هم پیش‌بینی نشده است لذا این مسئله به عنوان چالشی جدی برای بخش مسافری مطرح است. اگر می‌خواهیم بخش مسافری به صورت منطقی رشد کند باید محل هایی را که از نظر حاکمیتی مایلیم در آن قطار گذاشته شود، باید بتوانیم یارانه‌های آن را هم از طریق دولت پرداخت کنیم.

چالش دیگر بخش مسافری عدم وجود قطارهای حومه‌ای است، چراکه قطارهای حومه ای هیچ گاه فعالیت چشم‌گیری در ایران نداشته است و درک ما از قطار حومه‌ای تنها قطارهایی مانند تهران- پرنده یا تهران - ورامین بوده‌است. قطار حومه قطاری است که از حومه شهرها آغاز می‌شود و تا مرکز شهرها پیش می‌رود. یعنی این گونه نیست که قطارهای حومه‌ای در دنیا به ایستگاه راه‌آهن وصل شوند گرچه متولی قطارهای حومه‌ای راه‌آهن است. اصولاً چون قطارهای حومه از محدوده شهر خارج است و به شهرهای دیگر می‌رسد دولت متولی این کار است و نه شهرداری‌ها، لذا ساخت و نگهداری آن‌ها بر عهده دولت است اما در روش های اجرایی به این صورت است که از خارج شهر آغاز شده و در کنار خط آهن پیش می‌آید و در نزدیکی شهر همانند مترو زیرزمین رفته و تا مرکز شهر پیش می‌رود، تفاوت اساسی آن با مترو این است که مسافر حومه سریعاً به ایستگاه متروی مرکزی شهر منتقل می‌شود. یکی از اشکالات راه‌آهن



مهندس سعیدنژاد: برای این که بتوانیم سهم حمل و نقل ریلی را افزایش دهیم باید تعامل اساسی درون بخشی در مجموعه وزارت راه داشته باشیم. در حال حاضر این موضوع از اهداف خود خیلی دور مانده است

این است که حتی قطار حومه‌ای در حال تعریف به انتها خط مترو وصل می‌شود، مانند متروی پرنده. واقعیت این است که به لحاظ یافته های کارشناسی، متروی پرنده خط حومه‌ای نیست زیرا از پرنده به ادامه خط ۱ مترو متصل می‌شود و تازه باید شروع کند از بهشت زهرا که ایستگاه‌های مترو آغاز می‌شود کیلومتر به کیلومتر توقف کند تا به ایستگاه‌های مرکزی شهر برسد. بنابراین کسی که از پرنده حرکت می‌کند با قطار مترو حدود ۲ ساعت طول می‌کشد تا به ایستگاه مرکزی شهر مانند ایستگاه امام‌خیمینی برسد. پس این قطار، قطار حومه نیست، قطار حومه در دنیا به این صورت است که وقتی مثلاً از پرنده راه افتاد تا نزدیک بهشت زهرا از روی سطح و با سرعت بالای ۱۲۰ کیلومتر حرکت می‌کند - نه با سرعت ۸۰ کیلومتر که مترو حرکت می‌کند - و در آنجا هم وارد خط زیر زمینی شده و از زیر خطوط مترو عبور کرده و یک یا دو ایستگاه در شهر دارد و در مرکز شهر به باقی خطوط مترو متصل



مهندس خلیفه سلطانی: با توجه به نقشه راهی که ترسیم شده در بخش خصوصی باید بزرگ شویم تا بتوانیم عهده دار این بارمسئولیتی باشیم. یکی از ساختارها این است که شرکت سهامی عام شود و در بازار سرمایه حضور یابد

می‌شود. سومین چالش بخش مسافری ما در قطارهای سریع‌السير است، اصولاً ننوانسته ایم چهره راه‌آهن را در سرعت متحول کنیم و نیاز داریم که سرعت قطار در بخش مسافری با ایجاد خطوط سریع‌السير در کشور متحول شود. دکتر سید آقای پس از بررسی مشکلات راه آهن برنامه هایی را که برای رفع آن چالش ها تعریف شده است به صورت خلاصه مطرح کرد.

تعامل مشترک بین بخش دولتی و غیر دولتی

مهندس سعیدنژاد که به عنوان رئیس انجمن صنفی و رئیس جدید سازمان بنادر و دریانوردی در این جلسه حضور داشت با اشاره به فعالیت های انجمن طی دوره گذشته گفت: در دوره اولی که فعالیت مان را بنا نهادیم، تعامل با بخش دولتی، سخت بود و در نتیجه با مشکلات زیادی مواجه شدیم اما سعی کردیم به خاطر هدف کلی که داشتیم با تعامل و گفت



مهندس سعیدی: بقای تمام شرکت‌ها تابع همگرایی و پذیرش مجموعه راه‌آهن در محدود کردن حیطه کاری خود به امور حاکمیتی، نظارت عالی و برنامه ریزی کلان این بخش و تفویض همه خدمات اجرایی و عملیات ریلی به شرکت‌های خصوصی است

وگوی بیش‌تر کارها را به نحو مناسبی پیش ببریم. در تحولات جدیدی که اتفاق افتاده است این تعامل بیش‌تر و آسان‌تر شده است. سیاست‌های کلی هم این بوده که با یک تعامل مشترک میان بخش دولتی و غیردولتی به سمت هدف اصلی که توسعه حمل و نقلی ریلی کشور است گام برداریم. به نظر می‌رسد که این اتفاق در مجموع افتاده است و می‌توان بیان کرد که بخش خصوصی فعال در حمل و نقل ریلی از یک اتفاق، هماهنگی و همکاری میان خودشان و اکنون با بخش دولتی برخوردار هستند.

نکته‌ای که باید به آن توجه داشت این است که لازم است با تعامل جدی و سازنده بین بخش خصوصی و بخش دولتی، زمینه دست یابی به توسعه حمل و نقل ریلی را فراهم کرد که یکی از سه محور جدی دولت تدبیر و امید را محقق خواهیم نمود.

در توسعه حمل و نقل ریلی، بخش زیربنایی و تأسیسات زیربنایی وجود دارد که سرمایه‌گذاری‌های دولتی است و اصولاً دولت و وزارت راه و



شهرسازی برای تأمین آن امکانات مناسب را در نظر می‌گیرد. اما آن چه که باید گفته شود این است که در بخش ناوگان دیگر قرار نیست سرمایه‌گذاری دولتی داشته باشیم و بنا است که کلاً سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی برای ناوگان انجام شود. این کار هم چارچوب و اصول خودش را دارد و اگر قرار شود که این سرمایه‌گذاری پا بگیرد باید برای آن مدلی تعریف کنیم که سرمایه‌گذاری در این بخش دست‌کم در مقایسه با دیگر بخش‌ها قابلیت رقابت را داشته باشد. در قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی این موضوع تصریح شده است که نرخ دسترسی به شبکه ریلی باید به گونه‌ای تعیین شود که سرمایه‌گذاری در این بخش نسبت به دیگر بخش‌های اقتصادی و حمل و نقل از مزیت بیش‌تری برخوردار باشد. اما از آن تاریخ یعنی سال ۸۶ تا امروز که سال ۹۲ هستیم هنوز در بخش ریلی سهم ۵۷ درصدی نگهداری و توسعه شبکه را داریم در صورتی که در بخش جاده‌ای تنها ۳ درصد است. دولت به دنبال این است که سیاستی را اتخاذ کند تا سرمایه‌گذاران به جای خریدن کامیون لکوموتیو خریداری کنند. در یک جلسه‌ای در سال گذشته پرسیدم که اگر کسی بخواهد با پولش سرمایه‌گذاری کند حاضر است کامیون بخرد یا واگن؟ تقریباً همه پاسخ‌شان خرید کامیون بود. این مسئله با سیاست توسعه پایدار در کشور مغایرت دارد. البته در حال حاضر هم دولت و هم مجموعه وزارت راه و شهرسازی برای حل این مشکل چاره‌اندیشی می‌کنند. آقای دکتر پورسیدآقایی، ۳۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای تأمین ناوگان عدد قابل توجهی است و به راحتی امکان پذیر نیست اما ممکن است مشروط بر این که بتوانیم مزیت انگیزه را به وجود بیاوریم. نکته دیگری که هم باید تذکر داد این است که برای این که بتوانیم سهم حمل و نقل ریلی را افزایش دهیم باید تعامل اساسی درون بخشی در مجموعه وزارت راه داشته باشیم. در حال حاضر این موضوع از اهداف خود خیلی دور مانده است. راه‌آهن را برای بندر امیرآباد در شمال و شهید رجایی و باهنر در جنوب کشیدیم. هر دو با این هدف بود که سهم حمل و نقل ریلی افزایش پیدا کند اما باید متأسف بود وقتی که سهم حمل و نقل ریلی از بندر امیرآباد زیر ۵ درصد و حدود ۳ درصد است! وضعیت در حمل و

نقل ریلی بندر شهید رجایی هم به همین منوال است. این مسئله حکایت از یک اشکال دارد که با تعامل بین بخش ریلی و دریایی قابل حل است. در همین مدت اخیر از آقای دکتر پور سیدآقایی خواستم تا با کمک هم راهکارهایی برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی در بندر تدوین و سامانه‌های انگیزشی ایجاد کنیم که بار از جاده به ریل هدایت شود و اگر هم ضرری متوجه ما شد از طریق بودجه عمومی جبران گردد. نکته دیگر بحث قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی است و چاره آن هم این است که حتماً راه‌آهن به موضوع تنظیم و تصحیح آئین‌نامه‌ها بپردازد و آن‌هایی را هم که وجود دارد عملیاتی کند، ۱۱ آئین‌نامه در قانون دسترسی پیش‌بینی شده اما برخی از مواد آن هنوز به تصویب نرسیده است. مهندس سعید نژاد در ادامه افزود:

بحث دیگر موضوع نرخ است که در سیاست‌های اصلی وزیر راه هم قرار دارد. موضوع غیرواقعی بودن نرخ‌های ما باعث شده است که فرار سرمایه از بخش ریلی به بخش‌هایی که امکان انطباق قیمت با شرایط و هزینه‌های روز را دارند سرعت بگیرد. البته سامانه جدید نرخ در بخش مسافری جای



فرصت کوتاه برای ارائه گزارش اجمالی از اقدامات، دغدغه‌ها و راهکارهای پیشنهادی خود استفاده می‌کنم. بخش ریلی کشور در ادوار گذشته گرفتار انواع مقررات ناکارآمد دولتی بوده است. پس از فرسایش عمده توان قبلی‌اش در همراهی با دفاع مقدس در راستای برنامه‌های دوم تا پنجم توسعه به تدریج راه را برای توسعه و مشارکت بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری به ویژه توسعه ناوگان خدمات ریلی باز شد. حاصل این فرایند مشارکت ۵۳ شرکت خصوصی در امور حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته بوده است که از این ۵۳ شرکت ۱۸ شرکت در حمل بار، شش شرکت در بخش مسافری، چهار شرکت در تأمین نیروی کشش و لکوموتیو، سه شرکت در بخش بار و مسافر، دو شرکت سرمایه‌گذار، یک شرکت در زمینه بار، مسافر و تأمین نیروی کشش و یک شرکت نیز در زمینه باری و تأمین لکوموتیو فعال هستند

مهندس سعیدی با اشاره به عملکرد انجمن صنفی گفت: انجمن صنفی حمل و نقل ریلی طی فعالیت ۱۲ ساله خود موفق شده است با پذیرش تمام شرکت‌ها در قالب ۸ کارگروه



مجامع حقوقی ۵- هماهنگی و تلفیق نظارت انجمن و پیگیری نظرات و راهکارهای پیشنهادی در مراجع ذیربط ۶- مشارکت فعال در کارگروه‌های تخصصی و همایش‌های مرتبط حمل و نقل ریلی ۷- تقویت بانک اطلاعات فنی و تجاری اعضای کارگروه مسافری ضمن این که اعضای کارگروه تخصصی مسافری انجمن امید دارد که مدیران جدید ریلی اهتمام و توجه ویژه‌ای به نظرات و نیازهای بخش خصوصی در تمام مراحل راهبری، پشتیبانی، نظارت و رسیدگی به حمل و نقل ریلی کشور مبذول دارد و در این راه فرصت را برای ارائه منافع و درخواست‌های مشروع اعضای کمیته مسافری انجمن مغتنم می‌دارد: ۱- حمایت از مشارکت و نمایندگی فعال انجمن در پروژه‌های جدید برای راهبری و برنامه‌ریزی امور مسافری شرکت راه‌آهن ۲- حمایت از نمایندگی فعال انجمن در کمیسیون‌های رسیدگی به تأخیرات و خدمات مسافری راه‌آهن ۳- تخصیص پارانه اجتماعی دولت به شرکت‌های فعال مسافری به نسبت سهم در حمل هر مسافر ۴- ایجاد صندوق توسعه خدمات ریلی بخش خصوصی با مشارکت ۵۰ درصد سرمایه دولت و پذیرش هزینه‌های بعدی آن در تعیین تعرفه حمل ریلی ۵- نمایندگی انجمن در کمیته جدید برنامه‌ریزی و هماهنگی مشارکت خصوصی با حضور حداقل ۲ عضو انجمن ۶- حمایت از تشکیل نهاد مستقل نظارت فنی و قیمت‌گذاری رقابتی خدمات ریلی ۷- آزادسازی قیمت تعرفه‌های حمل ریلی با پذیرش نظام هزینه یابی و تعیین تعرفه مشترک ۸- برقراری تمهیدات کافی در خصوصی سازی و رقابتی کردن عوامل بازدید تعمیرات و بهره‌مدارها قطارها ۹- فراهم آوردن تمهیدات خصوصی سازی و رقابتی کردن عوامل تأمین کشش، تعمیرگاه‌ها و تأمین لوازم و قطعات یدکی ۱۰- برقراری تمهیدات کارآمد در توسعه آموزش، پژوهش و روابط بین‌الملل شرکت‌های خصوصی حمل ریلی ۱۱- فراهم آوردن تمهیدات کارآمد

در تخصیص اعتبارات ارزان دولتی برای توسعه ناوگان ریلی ۱۲- برقراری تمهیدات کارآمد در ارتقای سود آوری خدمات جانبی حمل ریلی ۱۳- فراهم آوردن تمهیدات کارآمد در خصوصی سازی مدیریت و نوسازی سودآوری ایستگاه‌های راه‌آهن. مهندس سعیدی در پایان سخنان خود تاکید کرد: لازم می‌دانم، از دلسوزی و همراهی مسئولان، مدیران و کارشناسان ارشد راهبری و پشتیبانی حمل و نقل ریلی تشکر و قدردانی کنم و با امید به دریافت نظرات و پیشنهادات اجرایی و انتقادی یادآور می‌شوم بار اصلی حمل ریلی را تمام کارکنان عملیاتی و خدماتی فضاها بر عهده دارند و بقای تمام شرکت‌ها تابع همگرایی و پذیرش مجموعه راه‌آهن در محدود کردن حیطه کاری خود به امور حاکمیتی، نظارت عالی و برنامه ریزی کلان این بخش و تفویض همه خدمات اجرایی و عملیات ریلی به شرکت‌های خصوصی است.

تأسیس شرکت مادر حمل و نقل ریلی

سید رسول خلیفه سلطانی رئیس کارگروه باری و مدیرعامل شرکت توکاریل درباره ضرورت تشکیل شرکت مادر حمل و نقل ریلی گفت: شرکت هلدینگ توکاریل ریل که یک شرکت صادر حمل و نقل ریلی است، سه شرکت زیرمجموعه دارد و سهامدار دو شرکت ریلی دیگر است. این شرکت در ابتدا با ۳۰ میلیون تومان سرمایه آغاز به کار کرد و در حال حاضر به ۱۰۰۰ میلیارد تومان دارایی دست پیدا کرده است. این مطلب را برای این گفتم که با توجه به نقشه راهی که دکتر پورسیدآقای ترسیم کردند ما با این نقشه راه باید در بخش خصوصی بزرگ شویم تا بتوانیم عهده دار این بارمسئولیتی باشیم.

برای بزرگ شدن هم یکی از ساختارهایی که ما هم از آن استفاده می‌کنیم این است که شرکت سهامی عام شود و در بازار سرمایه حضور یابد. با حضور در بازار سرمایه دو اتفاق صورت می‌گیرد یکی جذب سرمایه

و دیگر این که با حضور آحاد مردم در این بازار می‌توان توقعات مردم را سازمان داد. به هر جهت راه‌آهن در گذشته به عنوان یک بخش اقتصادی اداره نمی‌شد و به عنوان ی‌ک بنگاه اقتصادی اداره می‌شد. آقای پور سید آقایی در سخنان خودشان اشاره کردند و با مقایسه راه‌آهن با جاده، بحث سوخت را مطرح کردند. اما در طول هم باید در مسیری که راه‌آهن ما قرار گرفته است صحبت کرد. راه‌آهن ما برای چه اشخاصی کار می‌کند؟ عمدتاً برای صنعت و در حوزه وزارت صنعت، معدن و تجارت فعالیت می‌کند. صنعت نفت هم هست و یک زنجیره فعالیت صنعتی هم برای خودش تعریف می‌کند. راه‌آهن اگر خود را با جاده مقایسه می‌کند در صنعت هم باید جایگاه خودش را پیدا کند. برای نمونه در صنعت فولاد، از معدن تا محصول نهایی چند حلقه قرار دارد. در سال ۹۰ و ۹۱ ارزش افزوده فولاد مبارکه و فولاد خوزستان ۲۵ و ۳۰ درصد است. در چادرملو

بیش از ۸۶درصد در سال ۹۱ یا ۹۰ است. ۶۷درصد بار معدنی کشور تنها سنگ آهن توسط شبکه ریلی جابجا می‌شود. حال در این زنجیره جای شما کجاست؟ مهندس نعمت زاده به تازگی صحبتی کردند مبنی بر این که عوارض برای صادرات سنگ آهن قرار دهند همه معدن کارها صدایشان درآمد. تمام مطبوعات و صدا و سیما تلاش می‌کنند جلوی این عوارض را بگیرند چون می‌خواهند ۱۰ درصد عوارض برای سنگ آهن قرار بدهند از ۲۹میلیون تن مواد معدنی سال گذشته ۲۱ میلیون تن سنگ آهن در سال گذشته صادر شده است. این ۲۱ میلیون تن ۱۰ درصد درآمد صادراتی غیرنفتی ما است. اگر ماده ۵۵ قانون بودجه دست را برای گرفتن عوارض باز کرده است برای توسعه اکتشاف و زیرساخت در صنعت معدنی کشور، جای راه‌آهن اینجا کجاست؟ اگر بودجه را برای خودتان تأمین کرده‌اید ما خواهش می‌کنیم از معدن برای ما هم تأمین کنید. آقای پورسیدآقایی گفتند که ارزش افزوده و سود شما

خوب است اما من گفتم که سود ما خوب نیست و استدلال کردند که اگر سود شما خوب نبود قیمت سهامت افزایش پیدا نمی‌کرد. من گفتم حباب است و اگر هم بخشی حباب نباشد انتظارات آتی است. یعنی شما یک انتظار ایجاد کرده‌ای که این بخش فعال می‌شود مردم سهام می‌خرند به این امید که شما این بخش را جذاب کنید. لذا دست ما نیست و دست خود بازار است. خواهش من این است که شما در زنجیره صنعت به ویژه صنعت فولاد راه‌آهن بتواند جایگاه خود را پیدا کند. به ویژه صنایع معدنی، اگر راه‌آهن را به سمتی بکشند که عوارض روی فولاد بگیرد چون قیمت فولاد را بازار رقابتی تعیین می‌کند. باید هر عوارضی که شرکت‌های حمل و نقل بار این را عرض می‌کنم که اگر آمدند و در این تجارت درگیر شدند با پای خودشان نیامدند بلکه این روش من و سعید نژاد بود که خیلی مبتکرانه و هوش‌مندانه همه بخش‌های صنعتی کشور را درگیر این صنعت کردیم یعنی کسی

عوارض اخذ شود. به نمایندگی از شرکت‌های حمل و نقل بار این را عرض می‌کنم که اگر آمدند و در این تجارت درگیر شدند با پای خودشان نیامدند بلکه این روش من و سعید نژاد بود که خیلی مبتکرانه و هوش‌مندانه همه بخش‌های صنعتی کشور را درگیر این صنعت کردیم یعنی کسی



توکاریل به عهده گرفته‌ایم بقیه هم می‌توانند به همین نسبت بزرگ شوند و یک تحول بزرگی ایجاد شود. در پایان این مراسم با اهدا تندیس و لوح تقدیر از جمعی از فعالان، صاحب نظران، پژوهشگران و پیشکسوتان صنعت حمل‌ونقل ریلی تقدیر و تجلیل بعمل آمد.

با پای خود نیامده است در صنعت ریلی سرمایه گذاری کند. حال فرصت این است که تمام برنامه ریزی زیبایی که شده است را به فعلیت و زیبایی نهایی رساند. یعنی چون شرکت‌های بزرگی در کنار اینها قرار دارند در حال حاضر بیش از ۳۰ درصد بار کشور را ما در هلدینگ

سیاست‌های ده گانه توسعه راه آهن از زبان مدیرعامل

دکتر پورسیدآقای مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران برنامه مدونی را در محورهای ۱۰ گانه برای توسعه حمل و نقل ریلی پیش رو دارد که در همایش نکوداشت فعالان حمل و نقل ریلی از این برنامه رونمایی کرد. با اهداف و برنامه های مدیرعامل راه آهن آشنا شویم:

اهداف این است که تعداد مسافران تا سال ۹۶ از ۲۷ میلیون نفر فعلی به ۴۰٫۷ میلیون نفر برسد یعنی هدف گذاری ما بر این بوده است که مسافر کشور سالانه ۸ درصد رشد کند. در حمل بار هم از ۳۴ میلیون تنی که در سال جاری پیش بینی شده است به ۶۴میلیون تن برسیم. یعنی از ۲۲میلیارد تن/کیلومتر فعلی به ۴۰ میلیارد تن/کیلومتر در سال ۹۶ محقق شود و رشد بخش باری سالانه ۱۵

درصد برنامه ریزی شده است. در بخش حومه هم از ۳٫۵میلیون نفر مسافر از مجموع قطارهایی که به عنوان قطار حومه تعریف شده اند، پیش‌بینی می‌کنیم که به ۸٫۶میلیون نفر مسافر برسیم. یعنی سالانه ۲۵درصد در این بخش رشد خواهیم داشت.

برای محقق کردن و ورود به انقلاب ریلی مجموعه ۷۳ هزار میلیارد تومان بودجه برای ۸ سال مورد نیاز است که از این مبلغ ۲۴هزار میلیارد تومان یعنی سالی ۳هزار میلیارد تومان توسط بخش خصوصی سرمایه وارد این سامانه شده و ناوگان اعم از باری، مسافری و لکوموتیو وارد این بخش شود. سالی ۳ هزار میلیارد تومان یعنی سالی ۱ میلیارد یورو که ما باید بتوانیم از صندوق توسعه و از بخش‌های مختلف درآمد اعتباری کشور به نفع بخش خصوصی استفاده کنیم برای این که بتواند ناوگان مورد نیاز این برنامه‌ریزی را فراهم کند.

بر اساس پیش‌بینی ما نزدیک به ۳۵۰۰۰ میلیارد تومان از محل صرفه جویی سوخت به شبکه راه‌آهن و شرکت‌هایی که سرمایه‌گذاری می‌کنند باز پرداخت شود یعنی سالانه ۴۵۰۰میلیارد تومان از صرفه‌جویی سوخت به راه‌آهن بر می‌گردد. محاسبات نشان می‌دهد که در ۸ سال فقط ۵۶هزار میلیارد تومان صرفه‌جویی سوخت انجام خواهیم داد.

اما برای این که مباحث در حرف در دولت نماند. ۱۰ سیاست و رویکرد در دولت ارائه شد و قرار شد که این‌ها در کارگروه زیربنایی دولت مصوب شود و به

تصویب دولت برسد و با مصوبه هیئت وزیران به عنوان سیاست‌ها و رویکردهای دولت تدبیر و امید در برخورد با مسایل ریلی کشور باشد. اهم این ده سیاست عبارت است از:

۱- بازگشت منافع حاصل از صرفه‌جویی سوخت ناشی از عملکرد حمل و نقل ریلی کشور به بخش مربوطه

۲- اعطای مشوق‌های سرمایه‌گذاری و متوازن کردن حق دسترسی به شبکه ریلی و جاده‌ای به منظور رقابت پذیر کردن فعالیت و ترغیب سرمایه‌گذاران برای توسعه بخش ریلی

۳- اولویت دادن به نگهداری تأسیسات و رفع گلوگاه‌های ظرفیتی موجود، افزایش سرعت قطارهای مسافری و تجهیز کامل شبکه موجود به سامانه علائم ارتباطی

۴- احداث خطوط حومه‌ای در اطراف کلان‌شهرها

۵- احداث خطوط مسافری سریع‌السیر به ویژه مسیر تهران-اصفهان
۶- احداث ۳۰۰۰کیلومتر خط دوم و ۳۵۰ کیلومتر خطوط فرعی صنعتی به منظور اتصال به مراکز تولید بار کشور.

پورسیدآقای:

بر اساس پیش‌بینی ما نزدیک به ۳۵۰۰۰ میلیارد تومان از محل صرفه جویی سوخت به شبکه راه‌آهن و شرکت‌هایی که

سرمایه‌گذاری می‌کنند باز پرداخت شود یعنی سالانه ۴۵۰۰میلیارد تومان از صرفه‌جویی سوخت به

راه‌آهن بر می‌گردد. محاسبات نشان می‌دهد که در ۸ سال فقط ۵۶هزار میلیارد تومان صرفه‌جویی در مصرف سوخت اتفاق می‌افتد

۷- برقی کردن مسیرهای دو خطه که تقاضای بالایی بار و مسافر دارند. از جمله مسیر تهران - مشهد، بافق - بندر عباس و دورود - اندیمشک که بتوانیم با چه راه‌آهنی مسیر دورود - اندیمشک را حل کنیم که البته در این مسیر ممکن است با برقی کردن و با قطار طولیل وقتی که مشکل تهویه تونل‌ها حل شد بتوانیم کار را ادامه دهیم.

۸- تقویت و توجه خاص به دالان‌های بین‌المللی داخلی است، برای توسعه ترانزیت کشور.

۹- افزایش سرعت قطارهای مسافری به متوسط ۱۴۰ کیلومتر که بر اساس این سیاست ما به سمتی خواهیم رفت که در همه مسیرها ۱۴۰ کیلومتر باشد.

۱۰- استفاده از فناوری‌های نوینی که در دنیا استفاده می‌شود در شبکه ریلی کشور به نحوی که بهره‌وری راه‌آهن روی خطوط ۵۰درصد افزایش پیدا کند.

باید در این ۸ سال ۴۳۰۰۰دستگاه واگن مسافری جدید وارد شود یعنی ما سالانه ۵۲۰۰ واگن مسافری جدید باید وارد شبکه کنیم با فرض این که از ناوگان موجود بیش از ۵۰درصد بهره‌وری فعلی استفاده کنیم.



گزارشی از عملکرد هیئت مدیره انجمن در دوره چهارم و انتخاب هیئت مدیره جدید

تبلر خرد جمعه در انجمن

رضا میراشرافی

مجمع عمومی انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته برگزار شد. روز یکشنبه مورخ ۸ دی ماه ۹۲ مجمع عمومی انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در محل دفتر انجمن و با حضور اکثریت اعضا برگزار شد. براساس گزارش واصله، جلسه با حضور ۴۳ تن از نمایندگان ۵۰ شرکت عضو اصلی و وابسته انجمن و با حضور آقایان مهندس محمد سعیدنژاد رئیس انجمن، اعضا هیئت مدیره و نماینده وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی تشکیل و با اعلام رسمیت جلسه مراسم با تلاوت آیاتی چند از کلام ا... مجید توسط آقای حیدری یکی از قاریان ممتاز کشور ادامه یافت. سپس هیئت رئیسه منتخب ادامه جلسه را به عهده گرفت. ابتدا آقای مهندس سعیدنژاد ضمن اعلام مختصری از تاریخچه انجمن و وضعیت شرکت های عضو گفت: انجمن در دی ماه سال ۱۳۸۰ با حضور ۱۱ شرکت فعالیت خود را آغاز کرده و پس از ابلاغ قانون دسترسی آزاد

به شبکه ریلی و تصویب آئین نامه تأسیس شرکت های حمل و نقل ریلی، شرکت های حمل و نقل ریلی باری و مسافری به انجمن ملحق شدند و در حال حاضر از مجموع ۵۴ عضو انجمن ۳۵ شرکت عضو اصلی، ۱۵ شرکت عضو وابسته و چهار نفر به صورت عضو افتخاری در انجمن حضور دارند که از این شرکت ها چهار شرکت مالک لکوموتیو، یک شرکت مالک لکوموتیو و واگن باری، یک شرکت مالک لکوموتیو و واگن مسافری و باری، سه شرکت مالک واگن باری و مسافری، ۱۸ شرکت مالک انواع واگن باری، شش شرکت مالک واگن مسافری و دو شرکت نیز سرمایه گذار هستند. رئیس هیئت مدیره انجمن، تغییرات محسوس در متغیرهای کلان اقتصادی کشور (تورم، نرخ ارز و ...)، عدم توازن تعرفه دسترسی ریلی و جاده ای، مشکلات جدی در تأمین مالی توسعه ناوگان ریلی به دلیل افزایش چشمگیر هزینه، وجود گلوگاه های جدی در ظرفیت شبکه ریلی به ویژه در مناطق راهبردی حمل بار (به طوری که حدود ۷۰ درصد بار تنها در ۳۰ درصد شبکه

جابجا می شود)، اصرار دولت مبنی بر عدم شناورسازی و اصلاح نرخ بلیت مسافری منطبق بر هزینه بهره وری نامطلوب و سرعت بازرگانی پایین ناوگان ریلی باری، مشکلات مالی شرکت ها، افزایش غیرمتعارف نرخ حق دسترسی و نارضایتی صاحبان کالا، انباشت مطالبات شرکت ها از صاحبان کالا، عدم توجه جدی راه آهن به راه اندازی قطار کامل، تمایل راه آهن به در اختیار داشتن امور تصدی گری نظیر ریاست قطار، فروش بلیت، بهره برداری و سیر و حرکت را از اهم چالش های پیش روی حمل و نقل ریلی و بخش خصوصی در دوره چهارم هیئت مدیره برشمرد: ایشان همچنین توضیحاتی را در خصوص عملکرد حمل و نقل ریلی بار و مسافر طی چند سال اخیر ارائه و کاهش سهم حمل و نقل ریلی از مجموع حمل و نقل کشور را زنگ خطری برای بخش ریلی خواند و خواستار اقدامات جدی مسئولین در رفع گلوگاه ها و چالش های پیش روی بخش و به ویژه رفع موانع خصوصی سازی شد.

مصلحت نظام) - سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور - سازمان بنادر و دریانوردی - سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولیدکنندگان - انجمن های علمی و صنفی، صاحبان کالا، شرکت پخش فرآورده های نفتی و ستاد سوخت کشور - پژوهشکده حمل و نقل و دانشگاه علم و صنعت (دانشکده راه آهن) برگزار کرده و ضمن همکاری های لازم با آن ها عموماً مشکلات و دغدغه ها و پیشنهادات و نظرات بخش خصوصی ریلی مطرح و مورد بحث و تبادل نظر قرار داده است. رئیس انجمن صنفی گفت: هیئت مدیره انجمن جلسات هم اندیشی مختلفی را نیز با موضوعات: چالش های حوزه بهره برداری و سیر و حرکت - راه اندازی قطار کامل - هماهنگی و یکسان سازی الگوهای کاربردی مسائل بیمه ای و مالیاتی - بررسی موضوعات و مشکلات بخش مسافری - بررسی تأثیرات تحریم بر حمل و نقل ریلی - تأثیر هدفمند کردن یارانه ها در حمل و نقل ریلی - هم اندیشی با مدیران شرکت های حمل و نقل ریلی و صاحبان کالا، بررسی جایگاه حمل و نقل ریلی در دولت یازدهم با حضور صاحب نظران، دست اندرکاران و مسئولان صنعت حمل و نقل ریلی و کارشناسان و خبرگان این صنعت برگزار کرده و طی آن موضوعات مختلفی را مورد بحث و ارزیابی قرار داده است.

آقای سعیدنژاد به همکاری های نزدیک با ارباب رسانه های گروهی پرداخت و گفت: انجمن همواره سعی داشته است تا دغدغه ها و انتظارات

بخش خصوصی را از طریق رسانه ها با مسئولین و کارشناسان بخش مطرح کند و در این راه همکاری خوبی را با اکثر رسانه های فعال در بخش حمل و نقل داشته است. وی در ادامه گفت: حضور انجمن در نمایشگاه ها و همایش های حمل و نقل ریلی، به کارگیری نیروهای کارآمد و مشاورین مختلف حقوقی، اقتصادی - مالیاتی - فنی و ... حضور در مجامع داوری، حضور در همایش ها، میزگردها و مجامع تخصصی مختلف، راه اندازی سامانه های اطلاع رسانی و انتشار نشریه پرمخاطب ندای حمل و نقل ریلی به صورت دوماهنامه از سایر فعالیتهای هیئت مدیره است. ایشان همچنین پذیرش عضویت شرکت های فعال در امر حمل و نقل ریلی باری و مسافری - تصویب آئین نامه حمایت از پایان نامه های کارشناسی ارشد و رساله دکتری به منظور ایجاد فضای مناسب و استفاده از وجود نخبگان صنعت حمل و نقل ریلی - ترغیب نویسندگان و اهل قلم برای ارائه مقالات علمی و تخصصی فنی در مجامع صنعت حمل و نقل ریلی - تشکیل شرکت سفیر ریل آسیا و ایجاد سامانه ای فروش بلیت با همکاری شرکت های مالک قطارهای مسافری - تهیه گزارش هایی در خصوص ضرورت ایجاد نهاد ثالثی به عنوان مرجع تنظیم مقررات و واحد تنظیم کننده روابط فی مابین بخش دولتی و خصوصی ریلی - تعیین منطقی حق مالکانه لکوموتیو و سهم درآمدی آن از قطار - بررسی کارشناسی قراردادهای دسترسی به

شبکه ریلی - تعمیرات ناوگان ریلی و تصویب آئین نامه تشکیل کارگروه های هشتگانه تخصصی انجمن را از دیگر فعالیتهای هیئت مدیره در این دوره خواند. رئیس انجمن، پروژه طراحی نظام قیمت گذاری بلیت قطارهای مسافری و انعقاد قرارداد با مشاور را نیز حائز اهمیت خواند و نتایج آن را در آینده بسیار تأثیرگذار بر هرچه منطقی تر شدن فرایند قیمت گذاری اعلام کرد. همچنین پی گیری مصوبه شورای رقابت در خصوص حق مالکانه لکوموتیو را که منجر به پرداخت مطالبات شرکت ها از سوی راه آهن شد در آن مقطع زمانی امری مهم قلمداد کردند. پی گیری عودت رؤسای قطارهای مسافری به سازمان بخش خصوصی و تشکیل دفتر حقوقی انجمن نیز از اقدامات خوبی بوده است که هیئت مدیره چهارم انجام داده است

پس از ارائه گزارش عملکرد و پاسخ به برخی از مسائل مطروحه از سوی اعضای انجمن مراسم انتخاب اعضای هیئت مدیره دوره پنجم آغاز شد. در این بخش تعداد ۱۲ نفر از نامزدهای واجد شرایط که عبارتند از: آقایان محمدحسن اسمعیلی؛ مدیرعامل شرکت ریل سیر کوثر - ابوالقاسم سعیدی؛ مدیرعامل شرکت راه آهن شرقی بنیاد - حمید صدیق پور؛ مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل - غلامحسین عبداللهی؛ مدیرعامل شرکت آسیا سیر ارس - محمدجواد فخاری؛ مدیرعامل شرکت ریل ترابر سبا - عباس فروتن؛ مدیرعامل شرکت



قطارهای مسافری و باری جویبار - محمود قیام؛ مدیرعامل شرکت سیمرغ آهنین - محمدرضا کامیاب؛ مدیرعامل شرکت راه آهن حمل و نقل - مجتبی لطفی؛ مدیرعامل شرکت البرز نیرو - سید احمد مجتبیایی؛ مدیرعامل شرکت ریل ترابر فجر - سید حسن موسوی نژاد؛ مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا و آقای ابراهیم یاسری؛ مدیرعامل شرکت مهندسی ساختمان و تأسیسات راه آهن (بالاست) به ترتیب نسبت به معرفی و اعلام مختصری از سوابق و تجارب خود پرداختند و پس از آن اوراق رأی گیری بین حاضرین توزیع و پس از رأی گیری مخفی که به عمل آمد، از بین ۴۳ رأی مأخوذه به ترتیب: آقایان سید حسن موسوی نژاد با کسب ۲۸ رأی - عباس فروتن با کسب ۲۱ رأی - محمود قیام و محمدرضا کامیاب هر کدام با کسب ۱۹ رأی و ابوالقاسم سعیدی با کسب ۱۷ رأی به عنوان اعضاء اصلی و آقایان غلامحسین عبداللهی با کسب ۱۷ رأی و مجتبی لطفی با کسب ۱۶ رأی به ترتیب به عنوان اعضای علی البدل اول و دوم هیئت مدیره برای دوره پنجم انتخاب شدند. ضمناً با توجه به تساوی آراء آقایان سعیدی و عبداللهی، آقای سعیدی از طریق قرعه کشی به عنوان عضو اصلی و آقای عبداللهی بعنوان علی البدل اول و همچنین با توجه به تساوی آراء آقایان لطفی و صدیق پور آقای لطفی از طریق قرعه کشی بعنوان عضو علی البدل دوم انتخاب شد.

ضمناً در اولین نشست هیئت مدیره جدید که روز سهشنبه مورخ ۱۳۹۲/۱۰/۱۷ در محل دفتر انجمن تشکیل شد هیئت رئیسه جدید انجمن به شرح زیر تعیین شد: - آقای سید حسن موسوی نژاد به عنوان رئیس هیئت مدیره - آقای محمدرضا کامیاب به عنوان نایب رئیس هیئت مدیره - آقای ابوالقاسم سعیدی به عنوان خزانه دار انتخاب شدند. شروع فعالیت هیئت مدیره جدید از ابتدای بهمن ماه ۹۲ خواهد بود



راه آهن خصوصی سازی

فرهاد بندرچیان (کارشناس حمل و نقل)

خصوصی سازی در راه آهن

ج.ا. چگونه باید باشد؟

هنگامی که در سال‌های نه چندان دور مبحث خصوصی سازی در راه آهن جمهوری اسلامی ایران مطرح شد به دلیل زوایای ناشناخته موضوع و عدم تدوین اهداف و تعاریف مناسب و انجام شماری از واگذاری‌های متنوع با زیربنای کارشناسی ضعیف و بدون الگوهای جامع و راهبردی، انتظار می‌رفت که در سال‌های بعد یعنی امروز خصوصی سازی‌ها و یا آن واگذاری‌های انجام شده در راه آهن ج.ا. با مشکلات فعلی مواجه شود.

مشکلاتی هم چون:

■ عدم جذابیت برای

بخش خصوصی در

سرمایه گذاری بیشتر

■ عدم رشد بار و

مسافر محسوس در حمل و نقل

ریلی برون شهری کشور

■ عدم توسعه، پویایی و چابک

شدن بخش دولتی حمل و نقل

ریلی (راه آهن ج.ا.)

که با این روند و مشکلات

نمی‌توان به آینده توسعه

کمی و کیفی حمل و نقل ریلی و

افزایش بهره‌وری امیدوار بود از این رو

در این مطلب سعی شده با توجه به

تجربیات از اقدامات خصوصی سازی

در راه آهن ج.ا. با یک نگاه کلی

به زوایای اقدامات و نتایج حاصل

تصویری ارائه نموده تا برای مدیران و

تصمیم‌سازان در این خصوص

دریچه‌ای برای آغاز اقداماتی در

راستای عارضه یابی، بازنگری، طراحی

مدل و روش‌های خصوصی سازی و...

باشد تا راه آهن ج.ا. برای رسیدن به

راهکاری مناسب برای ادامه مسیر

خصوصی سازی در جهت توسعه و

پایداری بیشتر این صنعت گام‌های

مفید بردارد.

خصوصی سازی

خصوصی سازی فرآیندی اجرایی،

مالی و حقوقی است که دولت‌ها در

بسیاری از کشورهای جهان برای انجام اصلاحات در اقتصاد و نظام اداری کشور به اجرا درمی‌آورند.

واژه «خصوصی سازی» حاکی از تغییر در تعادل بین حکومت و بازار و به نفع بازار است. خصوصی سازی وسیله‌ای برای افزایش کارایی (مالی و اجتماعی) عملیات یک موسسه اقتصادی است؛ زیرا چنین به نظر می‌رسد که سازوکار عرضه و تقاضا و بازار در شرایط رقابتی باعث به کارگیری بیشتر عوامل تولید، افزایش کارایی عوامل و در نتیجه تولید بیشتر و متنوع‌تر کالاها و خدمات و کاهش قیمت‌ها خواهد شد. این پیش‌بینی به جهت مبانی نظری و علمی در سطح اقتصاد خرد و همچنین تجربه سایر کشورها امری پذیرفته شده است. در این صورت چرایی مسئله قابل پاسخ و اثبات است اما نکته غامض و پیچیده چگونگی انجام آن و در پیچیده‌ترین مسئله آن یعنی انتقال مالکیت و نیز شکل‌گیری بخش خصوصی در جامعه است.

گرچه در این مطلب به مشکلات خصوصی سازی‌های راه آهن اشاره شده اما منظور توقف و بازگشت از آن نیست بلکه چه بخواهیم و چه نخواهیم در این مسیر وارد شده ایم و هدف از ارائه چنین مطالبی بهبود در ادامه مسیر حرکت خصوصی سازی در راه آهن است تا از این امر (خصوصی سازی) نتایج بهتر و بهره‌وری مناسب تری حاصل شود.

اهداف راهبردی خصوصی سازی

خصوصی سازی در سطح ملی باید با اتکا بر اهداف راهبردی خاص آغاز شود چراکه بسیاری از طرح‌ها به علت نبود اهداف راهبردی مشخص، قابل پیگیری و قابل ارزیابی، یا از حرکت می‌ایستند و یا از مسیر اصلی خود خارج می‌شوند. اهداف تبیین شده می‌بایستی بدون تعارض، تداخل منفی و در کوششی هماهنگ و اولویت بندی

شده تعریف شوند. اهداف راهبردی خصوصی سازی می‌توانند در جهت توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی منطقه و کشور، حذف انحصار و گسترش رقابت، اشتغال‌زایی، توسعه فعالیت، کاهش هزینه‌های جاری شرکت‌ها، و کوچک شدن اندازه دولت باشند.

همان‌طور که در مطالب فوق‌الذکر مشخص است خصوصی سازی تعاریف و زوایای گوناگونی دارد از این رو نمی‌توان الگوی واحدی برای تمامی صنایع و موضوعات و کشورها ارائه کرد و در این سال‌ها نه تنها در راه آهن بلکه در سازمان‌های دیگر نیز مدیران و تصمیم‌سازان با اطلاعات ناقص از مباحث خصوصی سازی و شناخت ناکافی از سازمان مربوطه و همچنین ایجاد نکردن مدل و ساختارهای مناسب مبادرت به خصوصی سازی نموده که گرچه به برخی از مزایا دست یافته‌اند اما در مجموع بازده حاصل چندان مطلوب نبوده است و هدف از ارائه این مطالب بیان این مسئله است که می‌بایست با توجه به موضوعات مطرح برای خصوصی سازی با مشخص کردن اهداف مناسب با موضوع و موقعیت زمانی، مکانی و... تعریف مناسبی برای دست‌یابی به اهداف تدوین شده ارائه کرد. از این رو برای اثبات این مطلب به نحوه خصوصی سازی چند راه آهن جهان در ادامه اشاره شده است.

خصوصی سازی در راه آهن

ایالات متحد آمریکا (واگذاری خطوط فرعی)

مدل خصوصی سازی در راه آهن آمریکا که به مدل واگذاری خطوط فرعی معروف است، با تصویب قانونی در سال ۱۹۸۰ انجام شد که بر اساس آن واگذاری خطوط فرعی آمریکا به بخش خصوصی عملی شد. امروزه بخش گسترده‌ای از فعالیت صنعت راه آهن در ایالات متحده آمریکا توسط شرکت‌های

خصوصی کوچکی انجام می‌شود که مالکیت خطوط کوتاه، اما در عین حال با کارایی بالا، را در اختیار دارند. مالکان این شرکت‌ها با گردآوری سرمایه مالی به نسبت کوچک و با کار و کوشش و علاقه فراوان توانسته‌اند با راه‌اندازی این خطوط و رساندن آن‌ها به مرحله سودآوری، کاری انجام دهند که گول‌های راه آهن آمریکا نتوانسته بودند از پس آن برآیند. در سال ۱۹۸۰، حدود ۲۰۰ خط فرعی مستقل وجود داشت. از آن زمان تاکنون بیش از ۳۰۰ خط کوچک دیگر نیز تشکیل شده است و صاحب نظران پیش‌بینی می‌کنند که این رقم تا دهه آینده دو برابر شود. مالکان جدید این خطوط کوتاه دریافته‌اند که می‌توانند این خطوط را به سودآوری برسانند در حالی که شرکت‌های بزرگ خط راه آهن از عهده آن بر نیامده‌اند. خطوط کوتاهی مانند این خطوط ممکن است برای ارائه به بخش خصوصی ناچیز به نظر آید، اما مجموعه ۵۰۰ تایی این خطوط با طول متوسط ۶۰ مایل برای هر یک، حدود ۲۶ درصد کل طول خطوط راه آهن آمریکا را در بر می‌گیرد. این خطوط نقش حیاتی در خدمات‌رسانی به آن دسته از تجار بازاری می‌کند که از سپردن کالاهای خود به خطوط بزرگ‌تر نگرانند و با این تغییرات بسیاری از مشتریان که در اوایل دهه ۸۰، کالای خود را به جاده می‌سپردند به راه آهن گرایش پیدا کردند.

امتیاز بزرگ این خطوط در پائین‌بودن هزینه‌های‌شان است. از آن‌جا که خطوط کوچک، اجباری به استخدام کارگران اتحادیه ندارند، می‌توانند دستمزدها را کاهش دهند و با خدمه کم‌تری کار کنند. هزینه‌های بالاسری (مربوط به امور مدیریت) آن‌ها نیز اغلب پایین‌تر است. با این حال، مشکلاتی نیز وجود دارد. خطوط کوتاه اغلب برای کارهای تجاری خود به شرکت صاحب

کالا وابسته‌اند، برای مثال خط ریل تکس به یک شرکت مکزیک تولیدکننده سیمان، که ۳۰ درصد فعالیت تجاری این خط را به خود اختصاص داده بود، وابسته بود که به علت فروش پائین‌تر از سطح هزینه‌ها در ایالات متحده محکوم شده و کارش متوقف شد و در نتیجه درآمد خط ریل تکس نیز به شدت سقوط کرد. هزینه‌های بالای تعمیر و نگهداری خط که در برخی موارد توسط مالکان قبلی به حال خود رها می‌شوند (که البته قوانین ویژه‌ای در این مورد موجود است) نیز می‌تواند مشکل آفرین باشد و حوادث طبیعی نیز بر این نوع مشکلات می‌تواند تا حد زیادی اضافه کند.

خطوط کوچک نه تنها می‌توانند هزینه‌ها را پائین بیاورند بلکه قادر به ارائه خدماتی هستند که شرکت‌های حمل و نقل تا به حال از آن برخوردار نبوده‌اند. این نوع خطوط توانسته‌اند با شرکت‌های بزرگ حمل و نقل ائتلاف‌هایی را تشکیل دهند و با دسترسی به ظرفیت‌ها یا واگن‌های کمیاب نرخ‌هایی را ارائه کنند که ارزان‌تر از حالتی است که فرستندگان بار ممکن است بر سر آن با راه آهن‌ها به توافق برسند. علاوه بر این‌ها، کوچک‌سازی واگذاری‌ها در راه آهن آمریکا چند مزیت عمده از جمله پایین آوردن هزینه‌های تعمیر و نگهداری نسبت به خطوط با کیلومترهای زیاد و به دنبال آن کاهش دستمزدها و حق‌الزحمه‌های مدیریتی کار، در امان بودن نسبی از هزینه‌های سنگین حوادث طبیعی، و تعرفه پایین‌تر برای مشتریان را نیز به دست آورده است.

خصوصی سازی در راه آهن

انگلستان

صنعت ریلی در انگلستان، مانند اغلب کشورهای اروپایی، تا سال ۱۹۹۴ یک سازمان یکپارچه دولتی بود. در اوایل دهه ۱۹۹۰ دولت تصمیم به خصوصی سازی شبکه

ریلی گرفت و در ابتدا مدلی از حق انحصاری زیرساخت را که توسط بهره‌بردارهای مختلف استفاده می‌شد دنبال کرد، اما به تدریج تصمیم به اصلاح آن گرفت. در ۱۹۹۷، با روی کار آمدن حزب کارگر، نقش حمل‌ونقل ریلی در سیاست حمل‌ونقل یکپارچه توسعه یافت. به دنبال این توسعه، حمل‌ونقل ریلی با مشکلاتی در زمینه کیفیت خدمات، سرمایه‌گذاری، سودآوری و ایمنی مواجه شد. دولت برای غلبه بر این مشکلات به تنظیم یک بدنه جدید پرداخت که مرکز راهبردی ریلی (Strategic Rail Authority-SRA) با مسئولیت برنامه‌ریزی راهبردی و سرمایه‌گذاری به همراه کنترل‌های منظم نام گرفت. در صنعت ریلی در انگلستان بهره‌بردارها برای مدتی بیش از ۴۰ سال به صورت سازمان واحد بودند که به صورت سلسله‌مراتبی با هم همکاری می‌کردند، در حالی که امروزه به ۵۰ واحد مجزای کوچک‌تر تبدیل شده‌اند و خیلی از آن‌ها به بخش خصوصی واگذار شده یا خواهند شد. بزرگ‌ترین تغییر بنیادی در ساختار راه‌آهن این کشور، جداسازی بهره‌بردارها از مدیریت زیرساخت بوده است. در حال حاضر، شرکت جدیدی به نام ریلترک (Railtrack)، مدیر و مالک بخش بسیار بزرگی از خط، تجهیزات سیگنال‌دهی و دیگر زیرساخت‌های راه‌آهن است و ۳۰ شرکت مجزا برای بهره‌برداری قطارهای مسافری محلی و همچنین باری وجود دارند که هر یک برای استفاده از خط، سیگنال‌دهی و جریان الکتریسته، به ریلترک مبالغی را پرداخت می‌کنند.

در سیاست حمل و نقل یکپارچه‌ای که با روی کار آمدن حزب کارگر برنامه‌ریزی شد، بخش ریلی، رشد ۵۰ درصد در مسافر-کیلومتر و ۸۰ درصد در تن-کیلومتر (معادل

۲۲ تا ۵۰ میلیون تن-کیلومتر) تا سال ۲۰۱۰ را عهده‌دار شد.

خصوصی‌سازی در راه‌آهن فرانسه

راه‌آهن‌های کشورهای اتحادیه اروپا در قدیم دولتی بوده و نیاز به تجدید حیات داشتند. در سال ۱۹۹۱ این اتحادیه یک رشته اصلاحات را به منظور اقتصادی‌تر شدن و کارایی بیشتر صنعت ریلی آغاز کرد. این اصلاحات در ۳ مرحله تدوین شد: "مرحله نخست بیرون آوردن راه‌آهن از انحصار دولت، تقسیم فعالیت‌های راه‌آهن میان شبکه و بهره‌بردارهای قطار، تنظیم شبکه و مجوز دادن به بهره‌بردارهای قطار"، "مرحله دوم تشکیل راه‌آهن اروپایی یکپارچه از نظر فنی و قانونی (مصوب آوریل ۲۰۰۴ توسط اتحادیه اروپا)" و "مرحله سوم تنظیم طرح‌های پیشنهادی برای ایجاد خدمات مسافری بین‌المللی جهت رقابت در سراسر کشورهای این اتحادیه تا سال ۲۰۱۰".

اولین قانون فرانسوی برای تنظیم فعالیت‌های راه‌آهن، مربوط به ۱۱ ژوئن ۱۸۴۲ است که در آن امتیاز راه‌آهن خصوصی برای توسعه فعالیت‌های راه‌آهن به شرکت‌ها اعطا شد. در سال ۱۸۶۰، شش شرکت مهم راه‌آهن در فرانسه وجود داشت که این تعداد در ۱۹۳۴ به ۵ شرکت و در ۱۹۳۷ به تنها یک شرکت کاهش یافت. شبکه‌های خصوصی که اغلب با شرایط بد مالی روبرو بودند، در ۱۹۳۷ دولتی شدند. شرکت بهره‌بردار SNCF تشکیل شد و در آغاز یک امتیاز ۴۵ ساله به آن اعطا شد. ۵۱ درصد از سهام سرمایه SNCF توسط دولت و مابقی توسط صاحب امتیازان خصوصی تامین شد. از زمان دولتی شدن راه‌آهن، دولت نظارتی همه‌جانبه بر این بخش اعمال کرده و این روند با اجرای دستورالعمل‌هایی دچار تغییر شده است. این امر به همراه تصویب قانون ۹۷/۱۳۵ در ۱۳ فوریه ۱۹۹۷ که منجر به تشکیل شرکت شبکه

راه‌آهن فرانسه (RFF) شد، نقطه عطفی در راه‌آهن این کشور به شمار می‌آید. دو هدف مهم قانون ۱۹۹۷ عبارت بودند از تلاش برای منطقه‌ای کردن خدمات حمل و نقل عمومی و حل مشکلات مالی SNCF از طریق کاهش بدهی‌ها.

خصوصی‌سازی در راه‌آهن استرالیا

اولین پایه‌گذاران صنعت ریلی در استرالیا شرکت‌های خصوصی بودند. در سال ۱۸۴۶ شرکت‌های ریلی جنوب و غرب استرالیا به منظور راه‌اندازی و ساخت خط‌آهن بین سیدنی، پاراماتا و ریچموند راه‌اندازی شدند. پس از آن دولت استرالیا به خاطر افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل ریلی با افزایش تعداد سرمایه‌گذاران موافقت کرد.

بیش‌تر این شرکت‌های خصوصی در سال ۱۹۹۱ با مشکلات مالی بزرگی مواجه شدند و دولت استرالیا

به حمایت آن‌ها پرداخت. در این کشور به علت وجود زمین‌های زیاد کشاورزی، گسترش صنعت ریلی و عبور خط آهن از میان این زمین‌ها کمک زیادی به پیشرفت آن‌ها کرد. اما یکی از بزرگ‌ترین مشکلات، اختلاف عرض خطوط بین بخش‌های ویکتوریا، نیوساوت‌ولز و جنوب استرالیا با کوئینزلند، استرالیای غربی و تاسمانی بود. در جنگ‌های جهانی اول و دوم، این اختلاف عرض خط‌ها، مشکلات بزرگی را برای حمل‌ونقل تجهیزات در این بخش‌ها به وجود آورد.

پس از بروز این مشکلات، بخش‌ها، شروع به هم‌عرض کردن ریل‌های‌شان کردند و توانستند بهبود زیادی در شبکه ریلی به وجود آورند. در آن زمان حمل‌ونقل جاده‌ای و هوایی برای حمل‌ونقل ریلی رقیب محسوب نمی‌شدند، اما حمل‌ونقل دریایی شروع به رقابت با ریل کرده بود. بعد از جنگ جهانی

دوم، تلاش‌های گسترده‌ای برای رفع مشکل تفاوت عرض خطوط آغاز شد و کمیته مجلس فدرال، موسوم به طرح ونتورت (Wentworth scheme)، طرح پیشنهادی استانداردسازی عرض خط را کنار گذاشت. در عوض پیشنهاد کرد که تنها شهرهای مهم و اصلی باید با عرض استاندارد به هم مرتبط شوند علی‌رغم پیشرفت‌های فناوری و رشد معادن، راه‌آهن با کسری درآمد زیادی در این کشور مواجه بود. خدمات مسافری (شهری و غیرشهری)، به شدت زیان‌ده بودند و در این راستا، دولت تلاش‌هایی را به منظور بهبود شرایط موجود آغاز کرد که از آن جمله می‌توان به موارد زیر اشاره داشت:

- تعطیلی اغلب خدمات مسافری غیراقتصادی و همچنین خطوط فرعی غیراقتصادی،

اصلاح برخی مقررات دولتی

و مالی،

■ سرمایه‌گذاری جدید برای پیشرفت خطوط و کیفیت وسایل نقلیه ریلی،

■ بازیابی اساسی در ساختار کرایه.

اصلاحاتی که در سامانه ریلی استرالیا انجام شد، باعث رونق دوباره صنعت ریلی در این کشور شد. امروزه ۷ حوزه مدیریت زیرساخت‌ها در بخش حمل‌ونقل ریلی استرالیا، در قالب سازمان‌های یکپارچه فعالیت می‌کنند که در جستجوی بازده تجاری بالا، با توجه به دارایی‌های تحت اختیار خود هستند.

پس با توجه به خصوصی‌سازی های راه‌آهن‌های جهان که چند نمونه ارائه شد میتوان چنین نتیجه گرفت که:

رویکرد جهانی واحد برای خصوصی‌سازی وجود ندارد بلکه اجرای موفق این برنامه تابع عوامل و شرایط مختلفی بوده و که برای هر موضوع در موقعیت مکانی و زمانی

خود الزامات خاص و ویژه خود را می‌طلبد .

هدف از خصوصی سازی در راه آهن ایران

هنگامی که هدف درست تعریف نگردد نمی‌توان انتظار داشت که موفقیت از اقدامات مرتبط در راستای آن هدف حتما نتیجه مطلوبی خواهد داشت . در اکثر موارد اقدامات به اصطلاح خصوصی‌سازی در راه‌آهن ج.ا.ا خصوصی‌سازی هدف بوده نه وسیله و هدف از "خصوصی‌سازی و برون سپاری" را "کوچک سازی" و "کاهش هزینه" قرار داده در حالی که خصوصی‌سازی می‌بایست وسیله ای برای "ارتقاء سطح کیفی و کمی خدمات" باشد. یعنی بخش خصوصی به علت انگیزه بیشتر از بخش دولتی؛ تمام همت خود را به کار می‌گیرد تا اهداف اصلی راه‌آهن که ارائه خدمات بهتر و ایمن تر است تحقق یابد و راه‌آهن می‌بایست

از انگیزه های اقتصادی بخش خصوصی برای این اهداف استفاده کند تا سطح کمی و کیفی میزان جابجائی بار و مسافر ارتقاء یابد.

هنگامی که به سند خصوصی سازی راه آهن ج.ا.ا ایران نگاه کنیم هدف در آن جا نیز افزایش کیفیت ارائه خدمات، توسعه رقابت و افزایش کارایی بیان شده است گرچه در عمل شاید از این هدف فاصله داشته باشیم، در حالتی که «کوچک سازی» و «صرفه جویی» هدف باشند؛ بعد از واگذاری به بخش خصوصی؛ سازمان مربوط به هدفش رسیده چراکه سازمان را کوچک شده و به تدریج با تعدیل نیروها و سایر اقدامات؛ هزینه ها هم طی مدتی کاهش پیدا خواهد کرد لذا هنگامی که هدف از خصوصی سازی را «ارتقاء سطح کیفی و کمی خدمات» بدانیم و از آن جایی که در وضعیت فعلی کشور می‌بایست امور ریلی کشور مشترک بین بخش دولتی و خصوصی انجام شود بعد از واگذاری امور؛ کار اصلی و جدی بخش دولتی آغاز شده و بطور مستمر می‌بایست سطح کیفی و کمی خدمات و امور مرتبط با آن در بخش خصوصی و همراه آن در بخش دولتی (راه آهن) نیز ارتقاء یابد.

(در مشارکت اگر بخش دولتی و خصوصی (مدیران و پرسنل آنها) راضی نباشند نمی‌توان انتظار داشت که محصول و خدمات حاصل از این مشارکت نتایج کاملاً مطلوبی ارائه دهد).

تعریف خصوصی سازی در راه آهن ج.ا.ا

قبل از ارائه تعریف مناسب برای خصوصی سازی در راه آهن ج.ا.ا ابتدا تعریف خصوصی سازی در سند خصوصی سازی راه آهن در ذیل آورده شده است :

خصوصی سازی در صنعت راه آهن: خصوصی سازی در صنعت راه آهن به معنای فرآیند واگذاری مالکیت دارایی‌ها (به جز شبکه راه آهن)، مدیریت آنها یا جذب منابع



تولیدی بخش غیر دولتی در تولید خدمات حمل و نقل ریلی است.

سپس توجه شما خواننده عزیز را به نمودار بعد جلب نموده که در آن قصد داشته با توجه به وضعیت قراردادهای مرتبط با خصوصی سازی ها و وضعیت موضوعات واگذار شده و یا درصد واگذاری تصویری کلی از انواع واگذاری‌ها در یک نگاه ارائه گردد.

در این نمودار همان طور که مشخص است نکته اصلی منافع و سود ده بودن حمل و نقل ریلی در خدمات مختلف است با این تفسیر که درآمدهای ریلی همه هزینه‌های ریلی را پوشش نداده و دولت‌ها به خاطر منافع ملی این صنعت که

به طور مستقیم به صورت مالی قابل دریافت نبوده فاصله هزینه‌ها تا درآمدهای ریلی را پوشش می‌دهند از این رو در هنگام خصوصی سازی در این صنعت در هر کشوری با توجه به نوع درآمدها امور خدماتی مرتبط و هزینه ها و درآمدهای آن نیاز است در هنگام واگذاری‌ها و ورود بخش خصوصی به گونه ای عمل کرد که آن بخش از درآمدهای ریلی که بتواند هزینه های بخش خصوصی را پوشش دهد مبنا و مدل خصوصی سازی واقع شود. به دیگر سخن امور خدماتی واگذار شده به روشی تعریف و تدوین گردد تا درآمدهای آن بخش با توجه به موضوع تعریف شده بتواند علاوه بر استهلاک سرمایه گذاری بخش خصوصی سود قابل قبولی را برای این بخش حاصل نماید از این رو با توجه به راه‌آهن ج.ا.ا و ساختار اقتصادی فعلی کشورمان تعریفی که مناسب است تعریف همکاری مشترک بخش خصوصی ودولتی است پس خصوصی سازی در راه آهن ج.ا.ا یعنی همکاری مشترک بخش خصوصی و دولتی در امور مرتبط با بهره‌برداری در خطوط ریلی راه آهن ج.ا.ا همان طور که پیش از این نیز

مطرح شد در قراردادهای همکاری مشارکتی با توجه به هزینه های ریلی و عدم پوشش تمامی هزینه‌ها بادرآمدهای ریلی می بایست به روش‌هایی عمل کرد که با توجه به درآمد بخش ریلی در موضوع مورد توافق مشارکت، به میزان سرمایه و یا پتانسیل آورده سرمایه گذار بخش خصوصی با سود مناسب برای آن لحاظ شود و از طرفی سهم دولتی در این خصوص می بایست دارای انعطاف بوده تا اگر هزینه‌ها ودرآمدهای سهم خصوصی در آن مشارکت بیش از حد متعارف رشد یا کاهش یابد و با انعطاف سهم بخش دولتی بتوان تعادل مالی را در بخش خصوصی حفظ نمود تا از زیان و سود بیش از حد غیر مرتبط با عملکرد بخش خصوصی جلوگیری نموده تا "ارتقاء سطح کیفی و کمی خدمات" دست خوش نوسانات قرار نگیرد.

برشی در ساختار راه آهن

با توجه به تعاریف فوق حال می بایست بخش دولتی(راه آهن ج.ا.ا) به دو قسمت تبدیل شده و بخشی هم تراز با شرکت های خصوصی به عنوان

متصدیان بخش های بهره‌برداری به صورت همکاری مشارکتی امور اجرایی این صنعت را به پیش ببرند و بخش دیگر می بایست در نقش حاکمیتی قرارگرفته و برای کل سیستم (خصوصی ودولتی) و کشور امور حاکمیتی نقش موثر ایفا نماید امور حاکمیتی همچون برنامه ریزی های راهبردی و کلان، تدوین طرح های توسعه شبکه و ناوگان، تصمیم در خصوص اولویت طرح های زیربنایی و سایر موضوعات، تامین منابع مالی برای حمایت از بخش های خصوصی و دولتی به خاطر منافع ملی حاصل از فعالیت های راه آهن مشارکتی، نظارت کلان بر عملکرد بخش های خصوصی ودولتی، حکمیت بر موضوعات و اختلافات کلان بین بخش های مختلف دست اندر کار، نگاه های حمایتی ونظارتی بر سایر صنایع مرتبط همچون کارخانجات ساخت واگن، واردات وصادرات قطعات مرتبط، توجه به علم وفن آوری های نوین و کاربردی، تنظیم پیش نویس قانونی مورد لزوم و پیگیری در جهت تصویب آنها در



مجلس، دولت و سایر ارگان ها مرتبط و...

یک جمع بندی: آنچه در این مطلب بطور اختصار مطرح شد در آن قصد داشته به مواردی به صورت کلی در رابطه با خصوصی سازی راه آهن ج.ا.ا اشاره گردد:

■ خصوصی سازی آغاز شده و میبایست ادامه مسیر دهد ■ با توجه به تجربیات بدست امده میبایست با عارضه یابی و بازنگری خصوصی سازی های انجام شده هدف را شفاف و باز تعریفی از خصوصی سازی برای ادامه مسیر ارائه نمود

■ خصوصی سازی یک الگوی واحد برای همه موضوعات و همه کشور ها ندارد بلکه برای هر موضوع در موقعیت مکانی و زمانی خود الزامات خاص و ویژه خود را می‌طلبد.

■ خصوصی سازی در راه آهن ج.ا.ا یعنی همکاری مشترک بخش خصوصی و دولتی

■ سطح کیفی و کمی خدمات و امور مرتبط با آن در بخش خصوصی و بخش دولتی (راه آهن) بطور مستمر میبایست ارتقاء یابد.

آن دسته از شرکت‌های راه‌آهن که در پی سامانه‌های مدیریت درآمد و بلیت اینترنتی هستند تا تحولی ایجاد کنند بد نیست که تجربیات شرکت اسکیلز(Sqills) را که خدمات کامل و سامانه‌هایی را عرضه می‌کند که کارایی برخط(online) را بهبود می دهد، مرور کنند.

شرکت اسکیلز که بیش از شش سال در بازار راه‌آهن تجربه دارد تقریباً تمامی سامانه‌های برخط شرکت راه‌آهن پرسرعت "ان‌اس‌های‌اسپید" هلند را تامین کرده است و با همکاری شرکت ساین‌تی‌گو، سامانه‌ی برخط خود خدماتی مسافری برخط شرکت بین المللی NMBS را ساخته است. با انتخاب یکی از سامانه‌های اینترنت هوش‌مند اسکیلز می‌توان کارایی را در سه جهت افزایش داد که عبارتند از افزایش فروش، کاهش هزینه‌ها و افزایش رضایت مشتری

سامانه‌ی برخط ذخیره‌سازی و گرفتن بلیت Selfservice S۳

سامانه‌ای برخط برای ذخیره سازی و گرفتن بلیت است که با استفاده از آن می‌توان محصولات پیچیده‌ی سفر (مثل تمام آمیزه های سفر هوایی، ریلی و اتوبوسی) را سروسامان داد. تمام امکانات S۳ Selfservice برای افزایش تبدیل، فروش و درآمد طراحی شده است.

S۳ می‌تواند از کل فرایند فروش یعنی از ارایه‌ی اطلاعات تا تحویل بلیت پشتیبانی کند و می‌توان آن را براساس مشخصات دقیق مورد نظر خود سفارشی سازی کرد.

قابلیت‌های کلیدی:

- فرایند جامع گرفتن بلیت شامل ذخیره سازی، پرداخت، لغو، انتقال و تحویل دیجیتالی - امکانات خودخدماتی مشتری

نرم افزار مدیریت درآمد وصول برخط بلیت



محور مثل سوابق تراکنش ها و رخ نمون های مشتری

- پیاده سازی سریع بر اساس مشخصه ها (به طوری که می توان در عرض چند روز سامانه را نصب کرد).

- گزینه‌ی فروش ترکیب خدمات و محصولات و ارایه‌ی داده‌های کاملاً

روزآمد راجع به قابلیت دست‌یابی - نگهداری کاربرپسند تمام

محصولات، خدمات، قیمت‌ها، برنامه‌های زمان‌بندی و سایر منابع

- راهکارهای تحقق دیجیتالی (مثل رایانامه، پیامک، چاپ در خانه

و خواندن و اعتبار‌آزمایی از طریق رمزینده‌های UIC/ASTECH و IATA/PDF و توسط PDA

دستی) - یکپارچه سازی ساده‌ی سامانه‌ها

مثل سامانه‌های لجستیکی، مدیریت مالی و مدیریت اجرایی

- قابلیت سازگاری با انواع مجاری فروش (مثل اینترنت، تلفن همراه، مرکز

تماس، روپیشخوانی و خودخدماتی) - نرم‌افزار مدیریت برخط درآمد

- بیشینه‌سازی کارایی برخط از ارایه‌ی خشک و خالی محصولات یا

خدمات خوب، ابزار ذخیره سازی/ گرفتن بلیت و داشتن وبگاه جذاب فراتر

می رود. فروختن محصول درست به گروه هدف درست، به قیمت

درست و در زمان درست است که برای بهینه‌سازی عایدات /مدیریت درآمد اهمیت حیاتی دارد.با استفاده

از نرم‌افزار مدیریت درآمد می‌توان راجع به کاهش هزینه‌ها،

افزایش عایدات و به چنگ آوردن فرصت‌های

بازار تصمیم‌گیری‌های متوازنی انجام داد و

عایدات را به حداکثر رساند.

نرم‌افزار مدیریت درآمد حالت مستقلی

دارد ولی می‌توان آن را به ابزار موجود ذخیره‌سازی

و گرفتن بلیت هم اضافه کرد. شماری از کارکردهای قوی این

نرم‌افزار عبارت‌اند از:

- مدیریت خودکار عرضه و تقاضا برای هر ترکیب محصول (بازار) مثل

رخ‌نمون، تعرفه، توزیع، سازوکار قیمت‌گذاری زود هنگام و غیره)

- تحلیل داده‌های تاریخی که پیش‌بینی خودکار و تنظیم قواعد

کسب‌وکار را در پی دارد. - شبیه‌سازی خلاصه برنامه برای

بهینه‌سازی تنظیمات سامانه - راه‌های متعدد مدیریت عرضه،

تقاضا، قیمت‌ها و غیره - تنظیمات جامع هشدارها برای

گوشزد کردن به کاربران برای آن که حالت بهینه را رعایت کنند.

- سامانه‌های سفارشی شده‌ی مدیریت برخط درآمد و صدور بلیت

اسکیلز در اغلب موارد بر اساس فرایند پدیدآوری مفهومی به مشتریان

سامانه‌های آماده‌ی مدیریت درآمد یا صدور بلیت ارائه می‌دهد. یعنی

پیش از پیاده‌سازی نرم‌افزار مدیریت درآمد یا صدور بلیت، بر اساس

الزامات موجود کسب‌وکار، مشتری را با مفهوم مورد نظر آشنا می‌کند و

پیش‌نمونه ارائه می‌دهد. مشتری بر اساس این پیش‌نمونه‌ی

عملی که در اختیار وی قرار گرفته است کارکرد واقعی سامانه را به طور

ملموس تجربه می‌کند. یعنی می‌توان در محیط

مهارشده‌ی کسب‌وکار به آزمون کارکردهای نرم‌افزار جدید اقدام کند

و تغییرات لازم را قبل از پیاده‌سازی نهایی اعلام کند. در نتیجه، مشتری

دچار تأخیر و خطاهای پرهزینه نمی‌شود و راهکاری کارساز، سریع و

عملی به دست می‌آورد.

ساختارهای انعطاف پذیر صورت‌حساب‌گیری

اسکیلز مجموعه‌ای از صورت‌حساب‌گیری ارائه می‌دهد که

با نیازهای مشتری همساز هستند. مشتری می‌تواند پرداخت را به‌ازای هر

بلیت انجام دهد یا امتیاز بهره‌برداری نرم‌افزار را خریداری کند.

برگردان: عباس زندباغ

گفت و گو با مهندس محمد ساطعی
مدیرعامل شرکت سينا ريل پارس

احیای جایگاه صنعت ریل در بخش حمل و نقل کشور

شرکت سينا ريل پارس در پی
چه سیاست هایی تشکیل شد؟

شرکت سیناریل پارس براساس سیاست‌های ریاست محترم بنیاد مستضعفان برای خدمت رسانی و حمل و نقل روان و سنگین در حوزه بارهایی که در حوزه بنیاد مستضعفان وجود دارد تشکیل شد. قدمت واحد حمل و نقل در مجموعه حمل و نقل بنیاد به سال‌های دور و ابتدای تشکیل بنیاد مستضعفان می‌رسد. به خاطر این که فعالیت‌های بنیاد مستضعفان در جبهه و جنگ و پشتیبانی حضور موثری داشته و به همین دلیل چه در عرصه جنگ و چه در سایر فعالیت‌ها نیاز به چنین پشتیبانی وجود داشت. از سوی دیگر در تولید داخلی، یکی از محورهای اساسی بحث لجستیک و زنجیره تامین است.

به همین واسطه بنیاد مستضعفان نگاه ویژه‌ای به حمل و نقل دارد و این موضوع نیز جایگاه خاصی در مجموعه دارد، بنابراین تلاش شده در سایر شقوق حمل و نقلی

حضور داشته باشد و فعالیت‌های پراکنده خود را در حوزه حمل و نقل منسجم کرده و در قالب یک شرکت مادر حمل و نقل به نام شرکت ره نگار پارس متمرکز هستیم.

در این شرکت، مجموعه فعالیت‌های حمل و نقل جاده‌ای و حمل و نقل ریلی در حوزه بار و مسافر در حوزه دریایی و خدمات بندری یا به عبارتی بهره‌برداری بندری برای سامانه‌های تخلیه و نگاهداشت در حوزه بندری و همچنین خدمت رسانی در خطوط دریایی حمل و نقل دریایی به سایر خطوط بین‌المللی وجود دارد.

شرکت ره نگار پارس تمام فعالیت‌های حمل و نقل بنیاد مستضعفان را انجام می‌دهد چه در حوزه ریلی، زمینی و دریایی در زمینه هوایی هم فعالیت داشت که به دلیل مشکلاتی که شرکت بن ایر داشت، تعطیل شد.

سیاست اصلی بنیاد مستضعفان

در بحث خدمت رسانی چه در حوزه باری و مسافر با شعار کیفیت است و تمام تلاش این است که نه فقط در حوزه حمل و نقل بلکه در همه حوزه‌ها کیفیت رعایت شود. در نگاه اول این شعار اصلی بنیاد مستضعفان است و به همین دلیل کلیه فعالیت‌ها تحت تأثیر این شعار انجام می‌شود و هر بخشی که نتواند فعالیت‌هایش را با این شعار تطبیق دهد طبیعتاً حذف می‌شود و با سناریوهای جدیدی را برای‌شان تعریف می‌کنند.

متأسفانه حوزه هوایی یکی از حوزه‌هایی بود که نتوانست سیاست کیفیت را دنبال کند در زمینه ریلی هم به دلیل فشار کار و حجم متری کمی که در حوزه مسافر و بار در یک شرکت وجود داشت مشکل ساز شده بود و نه در حوزه بار به حد کافی رشد پیدا کرده بود که بتواند خدمات‌دهی کند و نه در بخش مسافر می‌توانست خدمات تام و تمامی را بدهد به همین دلیل بر اساس طرحی که برای حوزه ریلی داشتند به جای

این که بیايند از این حوزه کلاً خارج شود، بنیاد مستضعفان راه حلی که برای این قضیه داشت تفکیک بار و مسافر بود که فرصت دیگری را به این مجموعه داد تا ببینیم که آیا با آن سیاست‌های کلان بنیاد مستضعفان امکان تطبیق دارد یا نه؟

در نهایت بر اساس همین سیاست و دیدگاه‌های ریاست بنیاد مستضعفان بخش باری از بخش مسافری جدا شد و شرکت سينا ريل در سال ۱۳۹۱ تأسیس شد و مسئولیت حمل بارریلی را بر عهده گرفت و این شرکت با هدف برنامه‌ریزی حوزه بار با دارا بودن ۶۰۰ واگن کار خود را شروع کرد. واگن‌های شرکت شامل واگن‌های ملکی و استیجاری است در حوزه سوخت واگن‌های مخزن دار و واگن‌های لیه بلند برای بارهای معدنی و سنگ آهن و در حوزه حمل و نقل مواد خاص یا شیمیایی است که به طور انحصاری به حمل سود مایع یا سود سوزآور اختصاص داشت و

واگن‌های ملکی و استیجاری است در حوزه سوخت واگن‌های مخزن دار و واگن‌های لیه بلند برای بارهای معدنی و سنگ آهن و در حوزه حمل و نقل مواد خاص یا شیمیایی است که به طور انحصاری به حمل سود مایع یا سود سوزآور اختصاص داشت و واگن‌های ملکی و استیجاری است در حوزه سوخت واگن‌های مخزن دار و واگن‌های لیه بلند برای بارهای معدنی و سنگ آهن و در حوزه حمل و نقل مواد خاص یا شیمیایی است که به طور انحصاری به حمل سود مایع یا سود سوزآور اختصاص داشت و

واگن‌های ملکی و استیجاری است در حوزه سوخت واگن‌های مخزن دار و واگن‌های لیه بلند برای بارهای معدنی و سنگ آهن و در حوزه حمل و نقل مواد خاص یا شیمیایی است که به طور انحصاری به حمل سود مایع یا سود سوزآور اختصاص داشت و

واگن‌های ملکی و استیجاری است در حوزه سوخت واگن‌های مخزن دار و واگن‌های لیه بلند برای بارهای معدنی و سنگ آهن و در حوزه حمل و نقل مواد خاص یا شیمیایی است که به طور انحصاری به حمل سود مایع یا سود سوزآور اختصاص داشت و

تفکیک بار و مسافر روی داد. بنیاد مأموریت پیدا کرد با شرکتی در حوزه حمل بار و شرکتی در حوزه حمل مسافر فعالیت کند که در حوزه مسافر هم توسعه خوبی دارد.

حتی در حوزه غذایی شرکتی مثل گوشت ایران، تراز یک است در حوزه غذایی که حالا یکی از شرکت‌هایی است که به خوبی شناخته شده یا شرکتی مثل گروه زمزم یا مجموعه گروه بهنوش در حوزه غذایی هستند، نام‌هایی تجاری که خیلی سریع شناخته شدند و نام‌های تجاری دیگری هم هستند که در حوزه‌های زیربنایی، سرمایه‌گذاری و... کلیه این شرکت‌ها وجود دارند و تمامی این شرکت‌ها کیفیت را سرلوحه فعالیت‌هایشان قرار دادند.

ماهم همین شعار را سرلوحه قرار دادیم و شرکت با شعار توان‌مند، حرفه‌ای و قابل اعتماد، فعالیت‌های‌اش را شروع کرده و دارد ادامه می‌دهد و افق بسیار وسیعی را برای ۱۴۰۴ برای خودش دیده است. ضمن اینکه در برنامه ریزی ۱۴۰۴ داشتن سه هزار واگن انواع واگن باری، بالغ بر ۵ هزار کانتینر و توانایی حمل بالغ بر ۹ میلیون تن - کیلومتر بار در سال پیش بینی شده است.

بر اساس طرح توسعه ۱۳ محوره‌ای که تعیین کرده اید کدام یک عملی شده است؟

برنامه ریزی ما بر این اساس است که بتوانیم از یک ناوگان با کیفیت و بهره‌گیری حداکثر از توان داخلی و استفاده از نام‌های تجاری و محصولات خارجی با کیفیت کار شود و در نهایت بحث هزار دستگاه، تخصیص هشتاد میلیون یورو ارز برای این بخش در حوزه راه آهن دیده شده است. مراحل را که گذراندیم در طرح اولیه به ستاد بنیاد اعلام شده و در ستاد بنیاد هم مصوبه شده و برنامه ریزی تعیین نقش کارفرمایی قطعی شده است. این اطلاعات به حوزه راه آهن منتقل شده، بنابراین اطلاعات و طرح‌های توجیهی و... هم ارسال شده



و معرفی‌نامه نیز به بانک ارسال شده به بانک عامل و در حال برنامه ریزی برای ارائه توجیهات کافی برای بانک عامل هستیم که فکر می‌کنم تا پایان سال این موارد به طول بیانجامد و این برنامه ریزی شامل ورود قطعات مورد نیاز است که این هزار دستگاه قطعات اولیه شامل چرخ و محور ، سامانه‌ی ترمز، احیاناً" قلاب چون امکان ساخت داخل آن هم وجود دارد. این تعداد اجزاء از خارج وارد خواهد شد و بقیه قطعات و اجزاء شامل بدنه بخش یا تعدادی از قلاب و حتی خود بوژی در هم از توان تولید داخلی استفاده می‌شود، در مجموعه داخل کشور، قطعات داخلی و خارجی با هم ترکیب می‌شود و در نهایت پیش بینی مان

زمانی بود به دنبال شرکت های خارجی بودیم که بیایند و قطعات مورد نیاز مارا تامین کنند اما الان به جرات می‌توانم بگویم که به لحاظ فیزیکی شرکت ها پشت در دفتر ما صف می‌کشند برای اینکه بیایند، سرعت بیش‌تری نشان بدهند. در این هفته (اول دی ماه) مثلاً بیش از ۴تا شرکت وقت گرفتند و این کار خوشبختانه در تولید توان‌مند شده ایم.

زمانی اصلاً بحث بوژی سازی در کشور مطرح نبود اما الان ۵ شرکت توان‌مند و مدعی بوژی سازی داریم، حالا بدنه واگن، قلاب، ساخت سامانه ترمز و ... جای خود، بسیاری از اجزای



این است که تا پایان سال ۱۳۹۴ این هزار دستگاه را عملیاتی کنیم.

با توجه به تحریم‌های اقتصادی

این موضوع چه نقشی در تامین نیازهای بخش ریلی داشت؟

حوزه ریلی یکی از حوزه‌هایی است که نشان می‌دهد مقابله با تحریم‌ها و دور زدن تحریم‌ها تا حدودی مدیریت شده است و پیگیری‌های مثبتی که در دولت یازدهم انجام می‌شود و سیاست‌های مدبرانه‌ای که آقای پورسید آقایی در دستور کار دارد، موفقیت‌هایی در پی داشته است.

چه ما دیدیم و شنیدیم بر اساس این تحریم‌ها توان تولید داخلی افزایش پیدا کرده ولی خیلی بدیهی و منطقی است که صادقانه بگوییم همه این اجزاء را نمی‌توانیم در داخل کشور بسازیم.

رویکرد دولت یازدهم را به

بخش حمل و نقل ریلی چگونه ارزیابی می‌کنید؟

خوش‌بختانه نگاه‌ها مثبت است. اقدامات موثری انجام شده که مردم خروجی آن را می‌بینند. آنچه که الان راه آهن جمهوری اسلامی اعلام می‌کند، سه ساعت از زمان سیر قطار تهران - مشهد کاسته شده است. این یعنی یک اقدام سنگین همه‌جانبه و

ریلی باشیم. در بحث توسعه‌ای در کلیه زیرساخت‌ها و صنعت برنامه این هست که بهره‌برداری محور بافق- بندرعباس را به عهده بگیرد و در این حوزه سرمایه‌گذاری برای افزایش ظرفیت را داشته باشد.

پیش‌بینی این است که بتوانیم این محور را تا ۶ برابر ظرفیت افزایش بدهیم. همان‌طوری که در محور بافق- بندرعباس یکی از شاخک‌های اساسی در حمل بار ریلی است و شاهراه اساسی حمل بار است. همین‌الان با کمبود ظرفیت در این حوزه مواجه هستیم. اما توانستیم تعداد ناوگان حمل لبه‌بلندمان را از ۹۱ دستگاه به ۴۰۰ دستگاه برسانیم. شرکت‌های دیگر هم مشکل ظرفیت در این حوزه را دارند. سه کار عمده، برنامه کوتاه مدت، برنامه میان مدت و برنامه بلند مدت در این محور خواهیم داشت.

برنامه بلندمدت بهره‌برداری و برقی کردن شش برابری محور است، در برنامه کوتاه مدت تعمیر و نگهداری سامانه تخلیه واگن برگردان در بندرعباس دیده شده و همچنین احداث دو دستگاه دوربرگردان به عنوان برنامه میان مدت.

در حال حاضر باید محور بارگیری در گلوگاه‌ها روان باشد که فعلاً میسر نیست. بعد می‌باید این واگن‌ها به راحتی تخلیه شود که تخلیه واگن لبه‌بلند چون بارگیری‌اش با لودر با وسیله‌های معمولی انجام می‌شود این امکان وجود دارد وقتی می‌خواهند بار را تخلیه کنند دیگر با لودر و بیل مکانیکی امکان تخلیه از واگن وجود نداشته‌باشد و باید از سازوکارهای‌های دیگری استفاده شود که برای انجام این کار دستگاهی هست به نام "واگن برگردان". واگن از مجموعه قطار منفک می‌شود و می‌آید درون این دستگاه می‌چرخد و سرو ته می‌شود. به عبارتی کل محموله‌اش تخلیه می‌شود و توسط تسمه نقاله به سمت محل دپو می‌رود و دوباره به حالت اولیه برمی‌گردد و ادامه سیر می‌دهد.

در حال حاضر دو دستگاه از این سامانه در بندرعباس وجود دارد ولی به دلیل ۴ یا ۵ اشکال در ظرفیت نهایی کار نمی‌کند. یک قدیمی بودن سامانه، دو عدم ظرفیت کافی برای تخلیه، سه، دولتی بودن یا کارمندی بودن عوامل بهره‌برداری و چهار، عدم بهینه‌سازی در بحث تعمیر و نگهداری که همه این عوامل دست به دست هم داده و این دستگاهی که باید روزانه دست‌کم ۴۰۰ دستگاه را تخلیه بکند به ۱۵۰ یا ۱۶۰ دستگاه بیش‌تر نتواند خدمات بدهد.

برای این که بهتر بدانیم جاده‌های ما چه مشکلاتی دارند، گریزی بزنم به اینکه دولت برنامه ریزی خوبی دارد، برای اینکه بتوانند در حوزه نگهداری تمام هزینه‌های جاده‌ای را پرداخت می‌کند و تنها سه درصد از حوزه ناوگان حمل و نقل جاده‌ای دریافت می‌کند ولی در حوزه ریلی بالغ بر ۵۷ درصد از صاحبان کالا یا شرکت‌های حمل و نقلی می‌گیرد که خوشبختانه این نگاه رو به تغییر است تا توازنی بین این هزینه‌های نگهداری ایجاد شود. اگر این اتفاق بیافتد، بی‌تردید بخش عمده‌ای از این بارهای معدنی که جایگاه اصلی و ویژه حمل بار ریلی است به صنعت ریلی برمی‌گردد و از مصرف بیش از حد سوخت، از کشتار جاده‌ای و از بین رفتن بیش از حد زیرساخت‌های جاده‌ای و فرسودگی ناوگان جلوگیری خواهد شد. صنعت ریلی نیز در این بخش به کمک صنعت جاده‌ای می‌آید تا این که این صنعت هردو و هم‌سو با مزیت‌های خودشان بتوانند سرپا بمانند و همین اشاره‌ای که در بحث حمل مواد معدنی کردم که الان رقیمی در حدود ۱۵ درصد، زیر ۷ درصد بالغ بر ۴۰۰ میلیون تن کل بار تولید است که فقط ۳۳ تا ۳۵ میلیون تن پروژه ریلی دارد که حدود ۷ درصد است این اتفاق در حوزه مواد معدنی می‌آید و می‌رسد تا ۱۵ درصد که در بخش معدنی یک مقدار بیش‌تر است .

در کل ایران بالغ بر ۸۸ درصد



ساطعی: باید محور بارگیری در گلوگاه‌ها روان باشد که فعلاً میسر نیست. تخلیه واگن لبه‌بلند چون بارگیری‌اش با لودر با وسیله‌های معمولی انجام می‌شود این امکان وجود دارد ولی هنگام تخلیه بار دیگر با لودر و بیل مکانیکی امکان پذیر نیست

فولاد کشور را سامانه جاده‌ای حمل می‌کند در صورتی که در کل دنیا عکس این است. این عدد در حوزه روسیه و مجموع کشورهای منطقه و ترکیه و ... از طریق ریلی حمل می‌شود، متأسفانه در بخش سوخت هم همین‌طور است ۸۰درصد با کامیون و ... حمل می‌شود و ۲۰ تا ۲۵ درصدش با ریلی حمل می‌شود و نیازمند این بحث است که با افزایش سرمایه‌گذاری بیش‌تر این بخش تقویت شود.

ارتباط شرکت با انجمن چگونه است و برنامه‌هایی که انجمن دارد تا جایگاه واقعی صنعت ریلی را در کشور احیاء کند، چگونه ارزیابی می‌کنید؟

از روزی که آقای سعیدنژاد در انجمن حضور داشت به دلیل اشراف به مسائل باری و ریلی و هم از لحاظ مدیریتی و هم از لحاظ قانونی و مقرراتی جای خوش‌وقتی است که توانست جایگاه بالاتری برای انجمن صنعتی تعریف کند و می‌توان گفت شاید چهار پله جایگاه انجمن را ارتقا داد. ایشان در این حوزه تعاملات موفقی با شورای رقابت،

با حوزه وزارت راه و شهرسازی، با راه آهن با حوزه سرمایه‌گذاری بانک‌ها، بخش مالی و ... داشت که واقعا تعاملات موثری بود در زمان‌های که این صنعت مثل سایر شقوق صنایع کشور با تحریم و رکود و فشار مواجه بود توانست در جهشی رو به جلو با برداشتن قدم‌های کوچک اقدامات بزرگی انجام دهند، یعنی در هر نقطه مشکلی پیش می‌آمد و آقایان گروه متخصص‌شان را آماده می‌کردند و به این حرکت‌ها محوریت می‌دادند. همان یک سنگ کوچک را که بر می‌داشتند گشایش وامیدی در کار ایجاد می‌شد.

می‌دانید که اگر در حوزه صنعت ریلی به میزان کافی اعتمادسازی نکنیم در این زمینه سرمایه‌گذاری هم نمی‌شود، می‌گویند سرمایه‌گذاران مثل پرنده‌های ظریفی هستند که به سرعت می‌پرند. اقدامات موثر ایشان و ایجاد حساسیت در حوزه صنعت ریلی منجر به این شد که سرمایه‌گذاران در این حوزه بمانند اعتماد خودشان را حفظ کنند و الحمدا... حالا که گشایش بیش‌تری هم ایجاد شده و نگاه کلی سرمایه‌گذاران از جمله بنیاد مستضعفان به حوزه سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی بسیار افزایش پیدا کرده شاهد افزایش طرح‌های بسیار زیادی هستیم و در این حوزه سایر طرح‌های توسعه‌ای سالیانه ، میان مدت سه ساله و بلند مدت ۱۲ ساله برنامه ریزی کردیم انشا... به این اهداف برسیم.

با توجه به وجود واحد تحقیق و پژوهش در این شرکت که موجب شده این شرکت به عنوان یک شرکت دانش محور تلقی شود عمده فعالیت این بخش را ذکر کنید.

همان گونه که می‌دانید باتوجه به برنامه‌های میان مدت و بلندمدت، نیاز به مطالعات گسترده در خصوص برنامه‌های راهبردی امری گریزناپذیر است. در همین راستا و در جهت

تثبیت موقعیت شرکت و انجام طرح‌های مرتبط با اهداف سیناریل پارس، درصدد تجهیز و توسعه بخش تحقیق و پژوهش از سال ۹۲ حرکت کرده ایم. در همین راستا با جذب پاره‌وقت دانشجویان دکتری در رشته راه آهن در دو گرایش (ماشین‌های ریلی و بهره‌برداری) و آینده پژوهی، سعی در پیش برد اهداف موضوعی شرکت کرده و بخش تحقیق و پژوهش را فعال کرده ایم.

این دانشجویان عموماً دانشجویان بورسیه بنیاد مستضعفان هم هستند و لذا با جذب آن‌ها به پیش برد اهداف بنیاد هم کمک کرده ایم که در حوزه تخصص خودشان مشغول فعالیت و مطالعه هستند. به طور کلی رشته فعالیت این بخش از شرکت را می‌توان به سه دسته تفکیک کرد: فعالیت‌های پژوهشی در ارتباط با حوزه فنی، فعالیت‌های پژوهشی در ارتباط با حوزه بهره‌برداری و فعالیت‌های پژوهشی در حوزه مطالعات راهبردی مورد نظر شرکت.

در حوزه فنی طرح‌های مختلفی تعریف کرده ایم که از جمله آن‌ها طراحی و بهینه‌سازی کانتینرهای بدون سقف، کانتینرهای حمل گاز مایع، روغن، کانتینرهای حمل گاز مایع، واگن‌های شنکش شش محوره قابل تخلیه در واگن برگردان، بررسی توان‌های تولید داخلی اجزای قطار (بوژی، قلاب، سامانه ترمز و بدنه واگن)، مطالعات مربوط به احداث واگن برگردان، امکان سنجی تغییر کاربری واگن‌های اسیدی به واگن‌های لبه‌بلند و واگن‌های مخصوص حمل روغن قابل بیان هستند.در حوزه بهره‌برداری عمده پژوهش‌های در حال انجام، بررسی فنی و اقتصادی برقی‌کردن محور بافق- بندرعباس و بررسی اقتصادی خرید لکوموتیو، الگوبایی و غیره هستند.

در حوزه مطالعات راهبردی، پژوهش و بازنگری راهبردهای میان مدت و بلندمدت شرکت و تدوین راهبردهای بازاریابی، راهبرد توسعه فناوری، راهبرد منابع انسانی و تهیه چشم‌انداز شرکت فعالیت داریم.

شرکت خدمات مهندسی ساختمان و تاسیسات راه آهن (بالاست) در تاریخ اسفند ماه ۱۳۷۲ در کرج به نام شرکت راه آهن سنگ به ثبت رسید و در تاریخ آذرماه ۱۳۷۹ با توجه به انتقال دفتر مرکزی به تهران در اداره ثبت شرکتها و مالکیت صنعتی ایران به ثبت رسیده است. در نهایت به شرکت مهندسی ساختمان و تاسیسات راه آهن (و نوع شرکت به سهامی عام) تغییر نام یافته و اساسنامه جدید آن مورد تصویب قرارگرفت. در سال ۸۹ وارد بازار فرابورس گردیده و در سال قبل،

گفت و گو با مهندس ابراهیم یاسری مدیرعامل شرکت بالاست:

شرکت راه آهن با ما مثل غریبه رفتار می کند

۸۷ درصد سهام آن توسط شرکت گروه سرمایه گذاری بانک مسکن از طریق فرابورس خریداری شده است و بقیه سهام آن در اختیار سایرین قرار دارد. شرکت بالاست در حال حاضر در زمینه زیرسازی و ابنیه، حمل و نقل ریلی، ساختمان تاسیسات، روسازی ریلی و تولید سنگ بالاست فعالیت می کند. در مورد برنامه ها و فعالیت های شرکت با مهندس ابراهیم یاسری مدیرعامل شرکت بالاست گفتگویی انجام داده ایم که در پی ارائه می شود.

مجموعه فعالیت های شرکت بالاست در حال حاضر شامل چه کارهایی است؟

فعالیت های اصلی شرکت در حال حاضر در چهار حوزه است که در زمینه نگه داری ساختمان و تاسیسات اکثر مراکز نواحی راه آهن، نگه داری ساختمان و تاسیسات آن برعهده شرکت است که در قالب پیمانکاری انجام می شود. همچنین شرکت بالاست در حوزه حمل و نقل ۴۳۳ واگن شن کش دارد که قادر به حمل سنگ بالاست و سایر مواد معدنی از جمله سنگ آهن می باشند. یکی دیگر از فعالیت های شرکت در زمینه تولید سنگ بالاست است که ۱۱ معدن فعال در سطح کشور داریم که تعدادی از آنها به شبکه ریلی

متصل است و ۲۰ معدن ثبت شده هم داریم که بنا به ضرورت آنها را هم فعال خواهیم کرد که در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد بالاست راه آهن توسط این شرکت تامین میشود. یکی دیگر از زمینه های فعالیت شرکت، زیرسازی و روسازی بخش ریلی است که در این زمینه بیش از ۲۳۰ دستگاه انواع تجهیزات زیرسازی و جاده سازی و همچنین تعدادی دستگاه روسازی ریلی در اختیار داریم.

بخش دیگری از فعالیت های شرکت در زمینه حمل سنگ آهن صادراتی است که تقریباً ۲۰۰ دستگاه از واگن هایمان در این حوزه فعالیت می کنند.

در زمینه نگه داری ابنیه و نگه داری ساختمان های مربوط به راه آهن چه اقداماتی انجام داده اید؟ شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۸۱ نگه داری از ساختمان و تاسیسات راه آهن و پرسنل مربوطه اعم از رسمی، روزمزد و دائمی را به شرکت بالاست واگذار می کند و بر اساس مصوبه شورای عالی اداری، نام شرکت بالاست هم به شرکت مهندسی و تاسیسات راه آهن تغییر پیدا می کند و همچنین مقرر گردید طی یک قرارداد ۱۰ ساله این نگه داری ادامه پیدا کند، در ابتدا یک قرارداد ۵ ساله بسته می شود و بعد یک قرارداد ۲ ساله و بعد با تغییرات مدیریتی این موضوع ادامه پیدا نمی کند و تقریباً دو سال است که شرکت راه آهن با شرکت ما به عنوان یک غریبه رفتار می کند و می گوید ما نگه داری ساختمان و تاسیسات نواحی را به مناقصه می گذاریم و شما هم در مناقصه شرکت کنید اگر برنده شدید، کار را ادامه دهید، در غیر این صورت کار به شرکت دیگری واگذار می شود. در این مورد ما با راه آهن مشغول مذاکره هستیم، با سازمان خصوصی سازی هم صحبت کردیم و مدیر مربوطه در سازمان خصوصی سازی معتقد است که راه آهن باید تا ۵ سال از این شرکت حمایت کند و همچنان به این شرکت کار واگذار کنند تا شرکت بتواند جایگاه خود را پیدا کند و به مرور جایگاه خودش را پیدا کند، اما در این زمینه ما هنوز با شرکت راه آهن به نقطه مشترکی نرسیدیم با اینکه سعی کردیم در وظایف مان کوتاهی نکنیم و با انعطاف پذیری کارهای محوله را انجام داده ایم. از سوی دیگر پرسنل این شرکت چون کارمندان رسمی راه آهن بودند مایل نیستند از بدنه راه آهن جدا شوند و ادعا دارند راه آهن بدون رضایت آنها پرسنل را به بخش خصوصی واگذار کرده ضمن اینکه در این زمینه ادعاهای بسیاری دارند، ولی آنچه مسلم است تلاش ما این است که برای پرسنل کار تولید کنیم

تا ادامه کار دهند و اگر نشد باز خرید و یا بازنشسته شوند.

با توجه به تغییرات مدیریتی در دولت و همچنین راه آهن چه چشم اندازی نسبت به آینده دارید؟

اگر منظور بهبود اوضاع باشد، این موضوع بستگی به تیم مدیریتی جدید دارد که هنوز ما به صورت شفاف رو در رو گفتگویی نداشتیم که بدانیم بالاخره سیستم مدیریتی چه خواهد کرد البته در مورد شرکت بالاست گفته شده که این یک بخش خصوصی است و مثل سایر شرکت های خصوصی با آنها رفتار خواهیم کرد، اما در عمل نمی دانیم چه خواهد شد.

چرا که یکی از مهم ترین مسائل ما در حال حاضر موضوع کارکنان شرکت است چون این افراد ۲۰ - ۲۵ سال پیش از طریق راه آهن کارمند دولت شدند چشم انداز استفاده از مزایای بازنشستگی را داشتند و امروز این نگرانی را دارند که با واگذاری به بخش خصوصی بازهم می توانند از همان مزایا استفاده کنند یا خیر، مثلاً شخص بازنشسته راه آهن این امتیاز را دارد که تا آخر عمرش هر سال می تواند ۲ بار از مزایای بلیت رایگان راه آهن بدون اینکه در صف هم بایستد استفاده کند، اما امروز پرسنل ما این مزایا را ندارند و حتی اگر من مدیر عامل هم بخواهم این امکان را در اختیارشان قرار دهم ولی شخص باید در صف خرید بلیت بماند و ممکن است بلیت به او نرسد و این اتفاق افتاده و همین محدودیت ها پرسنل را نگران کرده در حالی که ما حاضر شده ایم پول ۲ بلیت رایگان را به افراد بدهیم، در صورتی که اگر پرسنل بازنشسته راه آهن باشند از آن مزایا برخوردار شوند و یا جانبازان و ایثارگران عزیز اعتقاد دارند بر اساس قانون راه آهن حق نداشته آنها را به بخش خصوصی منتقل کند و قانون برای آنها امتیازاتی در نظر گرفته که



راه آهن به آن عمل نمی کند و این موضوع را از مراجع مختلف دارند پیگیری می کنند.

در این زمینه انجمن چه نقشی دارد و آیا برای حل این مشکلات نشستنی با مسئولین انجمن داشتید تا واسطه ای بین شما و راه آهن باشد؟

هنوز خیر، چون احساس نمی کردیم نیازی به این کار باشد ولی حالا احساس نیاز می کنم. بنابراین منتظر فرصتی هستیم که تیم جدید هیات مدیره انجمن مستقر شوند،

فعالیت هایش محدود به راه آهن بود در حالیکه راهبرد امروز ما حضور در بازارهایی غیر از راه آهن جمهوری اسلامی است. بطوری که نگاهی به بازارها و مناقصه های جاده ای و ریلی وزارت راه، قرارگاه خاتم الانبیاء، مترو، سد سازی ها و بازارهای خارجی فعال می باشد ضمن اینکه اخیرا ما در نمایشگاهی در اربیل عراق شرکت کردیم و چند شریک تجاری اعلام آمادگی کردند که در حوزه عراق با آنها همکاری کنیم و در حال مطالعه روی این پیشنهادها هستیم.

البته در حال حاضر ما ۴۳۳ دستگاه واگن باری شن کش داریم که این واگن ها را حدود ۷-۸ سال پیش از شرکت راه آهن خریداری کردیم و اخیراً که استراتژی توسعه بازارها را تعریف کردیم به این نتیجه رسیدیم که باید واگن ها را هم افزایش دهیم، با توجه به تجربه ای که بنده در حوزه حمل و نقل ریلی دارم، قطعاً این افزایش به سادگی انجام نخواهد شد، از یک سو قیمت واگن به شدت گران شده و یک سرمایه گذار به تنهایی نمی تواند در این حوزه سرمایه گذاری کند و



این بخش می شود چرا که واگن قبل از بازگشت سرمایه مستهلک شده است. به همین دلیل هم علیرغم برنامه توسعه ۵ ساله که قرار بود ۵ هزار واگن به شبکه ریلی اضافه شود این امر محقق نشد، چون بسترش فراهم نبود.

بازهم تاکید می کنم یکی از موانع توسعه اختصاص ۸۰ درصد درآمد شرکت های ریلی بابت دسترسی به شبکه راه آهن و سهم لوکوموتیواست که ۲۰ درصد باقی مانده هم رقم قابل توجه ای برای سرمایه گذاران نیست، در صورتی که صاحب یک تریلی با همین مقدار سرمایه گذاری ۲۰۰ تا ۲۵۰ میلیون تومان می تواند از شبکه جاده ای کشور استفاده کند و تنها ۳ درصد بابت حق دسترسی به شبکه جاده ای می دهد، بنابراین سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل جاده ای مقرون به صرفه تر است.

با فرض اینکه بانک ها توان کمک و سرمایه گذاری در بخش ریلی را داشته باشند و همه امکانات لازم هم فراهم باشد آیا شرکت های تولید واگن هم توان تامین نیازهای شرکت های داخلی را دارند یا باید برای توسعه ناوگان ریلی از خارج واگن خریداری کرد؟

نیازمند حمایت دولت است، از سوی دیگر اگر دولت مایل به سرمایه گذاری باشد چه از طریق راه آهن و یا صندوق توسعه ملی یا بانک ها و... بالاخره باید تسهیلات ارزان قیمت در اختیار سرمایه گذاران قرار دهند. برای اینکه آلان قیمت یک واگن باری حداقل ۲۵۰ میلیون تومان است و با شرایطی که راه آهن اتخاذ کرده و تقریباً ۸۰ درصد از هر واگن بابت حق دسترسی به شبکه ریلی و سهم لوکوموتیو را می گیرد، آیا این سرمایه گذاری توجیه اقتصادی می تواند داشته باشد یا خیر؟ چرا که بازگشت سرمایه بسیار طولانی است و این مانع سرمایه گذاری در

حدوداً هر سال باید ۵۵۰۰ دستگاه واگن به مجموعه شبکه ریلی کشور اضافه شود که بعید می دانم در داخل کشور بتوان این مقدار واگن تولید کرد، کما اینکه در بین سال های ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۵ که اوج افزایش واگن به شبکه ریلی بود حدود ۵ تا ۶ هزار واگن به شبکه افزوده شد که حدود ۸۰ درصد آن از بخش واردات تامین شد و بقیه از شرکتهای داخلی خریداری شده بود.

شمارد محاسبه رقم دسترسی به شبکه ریلی به عدد ۸۰ درصد اشاره کردید در صورتی که شرکت های دیگر عدد ۵۰ درصد را نقل می کنند. این رقم را هم شرکت های دیگر درست محاسبه کردند و هم ما، به این دلیل که آنها حق دسترسی به شبکه راه آهن را بدون لوکوموتیو در نظر می گیرند. در سال ۱۳۸۲ که قانون دسترسی به شبکه ریلی مصوب شد، قرار بود که ۲۵ درصد سهم واگن، ۲۵ درصد سهم زیر لوکوموتیو و ۵۰ درصد هم سهم زیر ساخت باشد، اما این رقم به مرور دچار تغییر شد و سهم واگن ۲۰ درصد شد، سهم لوکوموتیو سالها در کش و قوس است و مابقی سهم راه آهن است که بیش از ۵۰ درصد می باشد.

یکی از مسائلی که در بودجه ۱۳۹۳ مطرح است کاهش بودجه بخش ریلی است که حدود ۳۳ درصد کاهش پیدا کرده از یک طرف قرار است شبکه راه آهن را توسعه بدهند از سوی دیگر بودجه اش را کم کرده اند آیا به این ترتیب اهداف تعریف شده محقق خواهند شد؟

در این مورد البته به نظر پروژه های عمرانی کاهش پیدا کرده است اما اشکال اساسی که در این مورد وجود دارد اتکا به فاینانس خارجی است این بحث در دولت قبلی هم وجود داشت ولی هیچ وقت محقق نشد، اگر شرکت ها به فاینانس خارجی متکی باشند با اینکه موجب افزایش بودجه



شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۸۱ نگره داری از حوزه ساختمان و تاسیسات و کارکنان این بخش اعم از رسمی، روزمزد و دائمی را به شرکت بالاست واگذار کرد و بر اساس مصوبه شورای عالی اداری، نام شرکت بالاست هم به شرکت مهندسی و تاسیسات راه آهن تغییر پیدا کرد.

می شود ولی به هر حال این فاینانس خارجی یک آورده داخلی می خواهد که بعید می دانم این آورده داخلی بتواند پاسخگوی این نیاز باشد هر چند که هم دولت، هم مجلس و هم رئیس راه آهن بر حمایت از توسعه حوزه ریلی تاکید دارند ولی با، باید و شاید نمی توان این امر را محقق کرد. یعنی در حالی که همه تایید می کند شبکه ریلی یک هفتم شبکه جاده ای سوخت مصرف می کند و حمل و نقل سبز، حمل و نقل حجیم است، سریع است، تلفات کمتری دارد و خیلی مزایای دیگر. با همه این مزایا من نمی دانم چرا یک سرمایه کافی برای توسعه این بخش نمی گذارد در حالیکه می توانند سالیان سال از آن بهره برداری کنند.

امروزه سوختی که در جاده ها مصرف می شود سرمایه ملی است که از بین می رود در صورتی که اگر در بخش ریلی سرمایه گذاری شود ۶۰ یا ۷۰ سال می توان از آن استفاده کرد، الان خط آهنی که دوران جنگ جهانی دوم کشیده شده همچنان

قابل استفاده است ولی سوخت می سوزد و از بین می رود و واقعاً نمی دانم این حرف ها را کجا باید زد؟ ما الان به یک عزم ملی احتیاج داریم که همه مسئولان به یک تفاهم همه جانبه برسند و انقلابی در صنعت ریلی کشور روی دهد.

واقعیت این است که هیچ کشوری بدون توسعه شبکه حمل و نقل اش نمی تواند توسعه بیابد و توسعه کشور در گرو توسعه شبکه حمل و نقل است اعم از ریلی، هوایی، جاده ای و دریایی. در زمینه دریایی کشور ما خیلی مشکل ندارد ناوگان دریایی ما تقریباً در خاورمیانه اول بود البته در این چند ساله شاید یک مقدار عقب افتاده باشد، اما در سال های نه چندان دور ما توانسته بودیم از نظر حمل و نقل دریایی با رقبای بزرگ خارجی رقابت کنیم و جایگاه خوبی داشتیم، بطوریکه در خط خاور دور به خاور میانه مقام اول یا دوم را داشتیم این اتفاق باید در حوزه های دیگر هم روی دهد.

اشاره کردید به سوختی که در جاده ها مصرف می شود، ظاهراً قرار است بخشی از یارانه سوخت به توسعه حمل و نقل ریلی اختصاص پیدا کند، این موضوع را چگونه ارزیابی می کنید؟

این پیشنهاد بسیار عالی است. اما متأسفانه بعضی مواقع تنگ نظری ها مانع از کارهای خوب می شود. مثلاً چند سال پیش شرکت تویوتا پیشنهاد کرده بود که حاضر است ۱۰۰ هزار پیکان از ایران بگیرد و به جای آن تویوتای کم مصرف بدهد، از سوی دیگر ایران هم ۲ سال مابه التفاوت سوخت را به شرکت تویوتا بپردازد. این طرح متأسفانه هیچ وقت عملی نشد در صورتی که اگر مسئولان مربوطه طرح را می پذیرفتند دستاوردها و منافع بسیاری برای کشور داشت. در این مقطع این سوال هم مطرح است با علم به اینکه همه می دانند شبکه ریلی یک هفتم

شبکه جاده ای سوخت مصرف می کند، اما حاضر نیستند این پول را در شبکه ریلی سرمایه گذاری کنند و نسل های بعدی از آن استفاده کنند، من فکر می کنم دست هایی در کار است که منافع اش از واردات سوخت تامین می شود و با تغییر رویه منافع آنها هم به خطر می افتد.

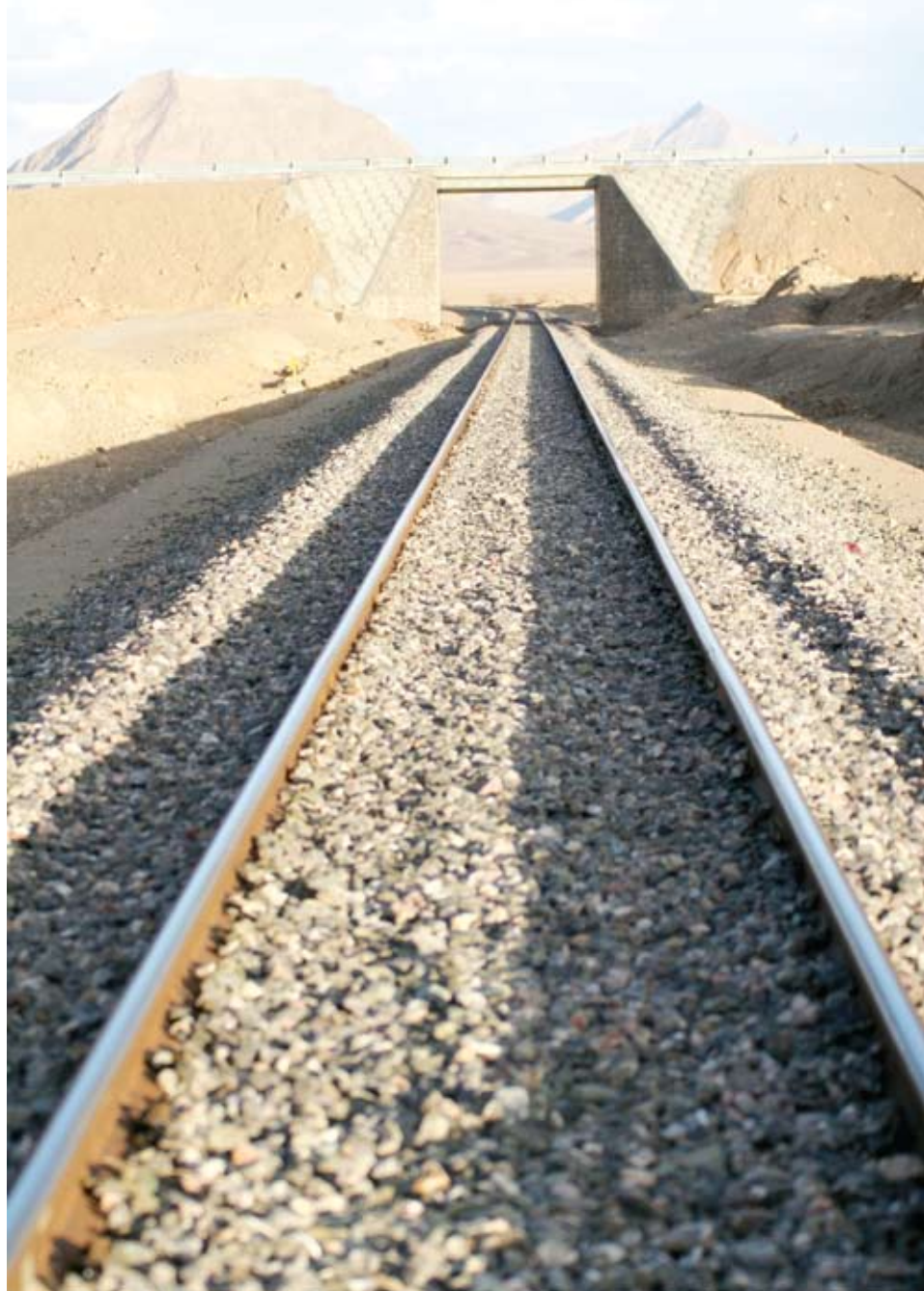
شاید یکی از دلایل نبود تعامل بین مسئولین بخش های مختلف اعم از راه آهن، خودروسازان، انجمن صنفی و... باشد.

کاملاً درست است. البته فکر می کنم دلیل عمده آن، صنفی فکر کردن است و همین بخشی نگری است که از ملی نگری بسیار پر رنگ تر است. و متأسفانه همانطور که مشهود است در این تفکر کشور سالهاست ضرر می کند.

با توجه به اینکه شرکت بالاست یک شرکت بورسی است برنامه و فعالیت هایتان در بورس چگونه است؟

حدود ۸۷ درصد سهام شرکت بالاست متعلق به گروه سرمایه گذاری بانک مسکن و بقیه اش متعلق به سایر سهامداران است. بنابراین به دلیل حضور شرکت در بورس ما موظف هستیم هر سه ماه یکبار حساب هایمان را به صورت شفاف روی سایت بگذاریم و این شرکت همواره باید به صورت فعال و شفاف درآمدها و هزینه هایش را کنترل کند که خوشبختانه از سال پیش تا کنون مسیر ارتقا را پیش گرفته ایم و امروز ارزش سهام شرکت نسبت به زمان مشابه سال قبل ۱۰۰ درصد افزایش پیدا کرده است.

دلیل این افزایش هم انضباط مالی، کاهش هزینه ها و بوجود آوردن یک بازار ثانویه است و به اصطلاح بازار، یک نگاه به آینده را تعریف کرده ایم که بر اساس آن عملکرد داخلی شرکت دورنمای فعالیت های شرکت را برای سهام داران ترسیم می کند.



گفتگو با مهندس محمد حسن اسماعیلی مدیرعامل شرکت ریل سیر کوثر

شبکه ریل کشور نیازمند بازسازی است

شرکت ریل سیر کوثر در سال ۱۳۸۲ تأسیس شده است و در زمینه حمل و نقل ریلی و مسافری فعالیت می کند. درخصوص فعالیت های این شرکت و چشم انداز برنامه های آتی آن با مهندس محمد حسن اسماعیلی مدیرعامل شرکت ریل سیر کوثر گفت وگویی انجام داده ایم که در پی می آید.

شرکت ریل سیر کوثر در حال حاضر بیش تر در چه زمینه ای فعال است؟

این شرکت در سال ۱۳۸۴ با خرید ۲۵ دستگاه واگن مسافری و دو دستگاه رستوران از شرکت رجا فعالیت خود خود را آغاز کرد و حمل مسافر از آن تاریخ به بعد شروع شد. این قطارها در مسیر بندرعباس- مشهد و بالعکس رفت و آمد می کردند، پس از آن تعدادی از واگن های مسافری در مسیر مشهد- یزد فعال شدند و در حال حاضر در این مسیرها تردد می کنند.

در سال ۱۳۹۱ نیز شرکت تعداد ۱۳۴ واگن مخزن دار برای حمل مواد روغنی خریداری کرد که این واگن ها هم در بخش ریلی فعال هستند.

در ارتباط با برنامه های شرکت در جهت توسعه و فعالیت ها و برنامه های توسعه ای با توجه به اینکه به تازگی به این مجموعه ملحق شده ام یکی از مهم ترین برنامه های مان نحوه بازگشت سرمایه و افزایش سودآوری بخش ریلی در مقایسه با سایر بخش ها و یا تجارت است. متأسفانه آن چه در عمل روی داده سرمایه گذاران اقبال خوبی به سرمایه گذاری در بخش ریلی نشان نداده اند از سوی دیگر شرکت ریل سیر کوثر به عنوان شرکتی خصوصی که در این عرصه وارد شده با مشکلات مالی روبرو است. به عنوان مثال در سال ۹۱ این شرکت برای خرید ۲۷ دستگاه واگن مسافری قرار داد بسته بود که این قرارداد به دلیل عدم تعهد پرداخت وام انجام نشده است.

برای اجرای این طرح شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ما را به بانک ملت برای گرفتن وام مصوب شده معرفی کرد ولی تاکنون بانک از پرداخت وام خودداری کرده است، در حالی که اجرای کار در حد ساخت شاسی و بدنه آغاز شده که متأسفانه تعویق در پرداخت وام مانع از ادامه کار شده است.

علت تاخیر در پرداخت وام چه بوده؟ تغییرات مدیریتی، نبود منابع مالی کافی یا...

علت اصلی درواقع خود بانک عامل است، چون معرفی از سوی راه آهن انجام شده است منتهی اختلافی بین راه آهن، بانک و مجمع وجود دارد. ظاهراً با طرح بحث بودجه، عملاً این کار معوق مانده ضمن اینکه در چند سال اخیر هم هیچ وامی به شرکت ها پرداخت نشده است و مدیریت جدید راه آهن در تلاش است این اتفاق بیفتد و وام هایی را که قول داده بودند پرداخت نمایند.

اعطای وام لزوماً برای خرید واگن از تولیدکنندگان داخلی است یا شرکت های حمل و نقل ریلی می توانند از خارج نیز واگن وارد کنند؟

متأسفانه در حال حاضر و با توجه به قیمت های جدید و رشد قیمت ارز و شرایطی که پیش آمده شاید خرید واگن از خارج چندان به صرفه نباشد، از سوی دیگر قیمت واگن های داخلی هم نسبت به دو سال پیش افزایش چشم گیری پیدا کرده مثلاً تا دو سال پیش اگر می شد با یک میلیارد و ۸۰۰-۷۰۰ میلیون تومان واگن خرید الان باید حدود ۳ میلیارد تومان هزینه کرد، ضمن این که اگر همان واگن را بخواهید از خارج خریداری کنید شاید ۱۰-۱۲ درصد گران تر باشد. ولی راه آهن بخش نامه ای دارد که براساس آن خرید واگن از خارج ممنوع نیست به شرط آنکه به همان نسبت از تولیدکنندگان داخلی هم خریداری شود، اما اینکه تولید کنندگان داخلی

توان تامین نیازهای شرکت های ریلی را دارند باید عملکرد آن ها را مورد بررسی قرارداد. به عنوان مثال شرکت ما در ازای خرید ۲۷ دستگاه واگن از شرکت واگن پارس برنامه خرید ۳۰ دستگاه واگن مسافری دست دوم از خارج را دارد و مجوز این کار را هم گرفته است و به یک نسبت برابر در داخل و خارج برای تامین نیازهای شرکت اقدام شده است.

در مورد خرید واگن از کشورهای اروپای شرقی و آلمان قرارداد بسته شده است و اگر بانک ملت وام تعیین شده را در اختیار ما بگذارد واگن هایی را که به شرکت واگن پارس سفارش

اینکه بتوانیم بارنامه صادر کنیم باید افزایش ناوگان بدهیم که این امر هم منوط به دریافت وام است. ضمن این که راه آهن در صدد فراهم کردن زمینه ای است تا سرمایه گذاری در بخش ریلی برای بخش خصوصی به صرفه باشد. معمولاً تاکنون سرمایه گذاری در بخش ریلی این طور نبوده به ظاهر بخش خصوصی در این عرصه فعالیت دارد ولی عموماً شرکت هایی که در این صنعت وارد شدند به دلیل عدم صرفه و اقتصادی نبودن آن نتوانستند نسبت به افزایش ناوگان اقدام نمایند اندک شرکتی که اقدام به افزایش سرمایه کرده اند پشتیبانی مالی سازمانی یا نیمه

حاکمی از مزیت های بسیاری نسبت به سایر شقوق حمل و نقل در کشور است، به خصوص در مقایسه با حمل و نقل جاده ای و هوایی که بحث صرفه جویی در سوخت مطرح است، بحث ایمنی، آلودگی صوتی و زیست محیطی و... که در واقع جزو اولویت های کشور است، اما متناسب با مزایایی که دارد رشد پیدا نکرده است.

در این مورد می توان دلایل بسیاری را برشمرد از جمله عدم بازدهی سریع در این صنعت، سرمایه گذاری بیش تر نسبت به بخش جاده ای، تصمیم گیری در سطح کلان و ملی به جای بخشی اگرچه در مرحله کلان هم اولویت با توسعه حمل و نقل ریلی است ولی در



دولتی برخوردار بوده است. شرکت ما در آینده نزدیک با برنامه ریزی انجام شده در فراپورس قرار می گیرد تا بتوانیم در افزایش ناوگان شهم بیشتری داشته باشیم

چه عواملی موجب می شود سرمایه گذاران خصوصی علی رغم مزایایی که صنعت حمل و نقل ریلی دارد، در این عرصه وارد نشوند یا کم تر حضور داشته باشند؟

در حالی که تمام مسئولان، برنامه ریزان، مجلس شورای اسلامی، برنامه چشم انداز کشور و... در رابطه با اولویت شبکه ریلی تاکید دارند و همه بر این موضوع اصرار دارند و واقعیت ها هم

تقسیم منابع توسط تصمیم گیران و تصمیم سازان ترجیح می دهند در بخش ها و استان هایی که به عنوان نماینده انتخاب شدند، فعالیت هایی کنند که زود بازده باشد به همین دلیل هم بیش تر به توسعه جاده های روستایی و شهرستان ها توجه دارند تا توسعه شبکه ریلی کشور که منوط به برنامه ریزی ملی است و به شخص خاصی تعلق ندارد، از سوی دیگر شاید به خاطر فشار مردمی باشد که به بخش جاده ای بیش تر توجه دارند.

یکی از دلایلی که به آن اشاره کردید زمان بازگشت سرمایه برای سرمایه گذار است. مسئله

دیگر اختصاص هزینه ای است که راه آهن برای نگه‌داری شبکه ریلی از شرکت های حمل و نقل ریلی دریافت می کند که در مقایسه با جاده بسیار بیش تر است، شاید همین عوامل موجب جذابیت برای سرمایه گذاران شود؟

این موضوع کاملاً صحیح است. وقتی حق دسترسی به شبکه راه آهن ۵۷ درصد در نظر گرفته می شود در صورتی که حق دسترسی به جاده ۳ درصد است این به عنوان یکی از شاخص های اصلی سرمایه گذار را به سوی خرید وسیله نقلیه جاده ای سوق می دهد.

یک کامیون در زمانی کم تر از ۵ سال سرمایه اش بر می گردد ولی اگر همین نسبت سرمایه را به بخش ریلی اختصاص داده شود زمانی بیش از ۲۵ سال طول می کشد تا سرمایه اش برگردد به شرط آن که هنوز واگن سرپا باشد، این بخشی از مشکلاتی است که در مجموعه راه آهن وجود دارد و ناشی از قوانین، آئین نامه ها و حتی رویکرد برخی از مدیران است.

در ارتباط با وضع آئین نامه ها و بررسی مسائل حمل و نقل ریلی با انجمن مشورت می شود؟

انجمن در واقع طی چند سال اخیر به صورت جدی فعال شده است و توانسته نقش خوبی در رابطه با حمایت از اعضاء ایفا کند ولی این بحث خیلی پی گیری نشده که انجمن هم مورد مشورت قرار گیرد. ضمن این که از ابتدا انجمن نقش حمایتی از سرمایه گذاران در این بخش داشته که هم بتواند سرمایه اش را حفظ کند و هم به یک درآمد نسبی برسد.

اما انجمن در مجموع باید دو مسیر را طی کند، یکی این که در بخش ریلی باید از سوی راه آهن حمایت شود و نمایندگان آن در وزارت خانه و مجلس شورای اسلامی حضور پیدا کنند و از سوی دیگر از طریق مجلس و مسئولین ارتباطی ایجاد کنند تا شاید بتوانند زمینه ای برای حضور فعال تر ایجاد کنند و بتوانند نظراتشان را به صورت مدون ارائه کنند تا مصوب شود. چون صرفاً نمی شود به راه آهن تکیه کرد، راه آهن هم می خواهد از دو مسیر خود را اداره کند یا باید درآمدش را از بخش خصوصی تامین کند یا از دولت کمک بگیرد، البته کمکی که دولت به جاده می کند به بخش ریلی نمی کند، چون دولت جاده می سازد، بعد به کامیون



اسماعیلی: در حال حاضر و با توجه به قیمت های جدید و رشد قیمت ارز و شرایطی که پیش آمده شاید خرید واگن از خارج خیلی به صرفه نباشد، از سوی دیگر قیمت واگن های داخلی هم نسبت به دو سال پیش افزایش چشم گیری پیدا کرده است

دارها و افراد وام با بهره مناسب می دهد تا برونند کامیون یا اتوبوس بخرند و از جاده استفاده کنند، در صورتی که در بخش ریلی چنین امکانی وجود ندارد و راه آهن باید هزینه های توسعه ای و درآمدش را خودش تامین کند بنابراین راه آهن هم مجبور است هزینه هایش را از بخش سرمایه گذار تامین کند.

در صورتی که اگر تحلیل جامعی در مجلس در مورد مزیت های بخش ریلی بشود، می بینیم علی رغم مزیت های موجود همچنان به جاده توجه و کمک می شود اما این وضعیت در مورد بخش ریلی مصداق ندارد.

در این صورت راه آهن چه سیاستی باید اتخاذ کند؟

در ابتدا نیاز به بازسازی سامانه ای حمل و نقل راه آهن داریم و باید واگن های جدید به شبکه ریلی کشور اضافه شود، ضمن این که بر اساس اصل ۴۴ قانون اساسی زمینه را برای بخش خصوصی فراهم کنند تا در این نوسازی حضور داشته باشند. باید سرمایه گذاری در این بخش را اقتصادی و انگیزه ایجاد کند تا سرمایه گذار با رغبت بیشتری وارد شوند.

چرا که معتقدم راه آهن در حال حاضر دو معضل اساسی دارد یکی عدم تمایل بخش خصوصی به سرمایه گذاری در این بخش، دیگری وجود ناوگان فرسوده در شبکه حمل و نقل ریلی که اگر این بخش بازسازی شود، سرعت و کیفیت سامانه ای حمل و نقل در بخش باری و مسافری افزایش می یابد.

یکی از ابزارهای توسعه ارتباطات میان کارشناسان و دست اندرکاران حرفه های مختلف، بهره گیری از شبکه های تخصصی مجازی است که امکان ارائه دیدگاه ها و توفان های فکری را فراهم می کند. در عصر ارتباطات اجتماعی این شبکه ها، فرصت های نوینی برای ارتباطات دقیق تر علمی و منطقی با نیاز روز فراهم می کنند. یکی از این شبکه های مجازی سایت لینکدین LinkedIn می باشد که توانسته است مدیران و کارشناسان باتجربه در حوزه های مختلف تخصصی را گرد هم جمع کند. در این شبکه اخیراً به ابتکار مجید بابایی تالار تخصصی با عنوان «اتاق فکر حمل و نقل ایران» راه اندازی شده که توانسته با بیشترین اقبال از سوی کارشناسان روبرو شود.

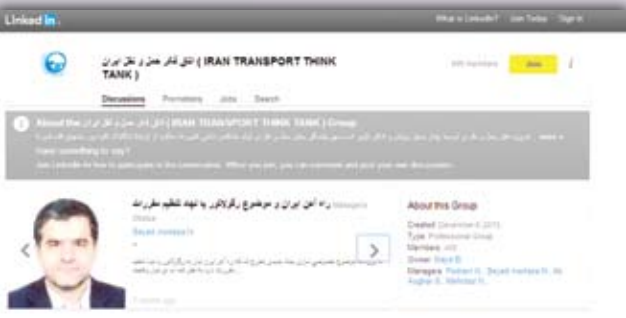
در کمتر از دو ماه که از تاسیس این گروه می گذرد بیش از ۴۰۰ نفر از مدیران و کارشناسان بخش های گوناگون حمل و نقل به عضویت این تالار گفت و گو درآمده اند و تاکنون بیش از ۶۰ مطلب در حوزه های مختلف حمل و نقلی به اشتراک گذاشته شده و بیش از ۵۰۰ نظر پیرامون آنها بیان شده است. آقای مجید بابایی بینان گذار این صفحه به خبرنگار حمل و نقل ریلی گفت: بی تردید استقبال از اتاق فکر حمل و نقل ایران ضمن این که نشان از برخورداری بخش حمل و نقل از دریای ایده ها و دیدگاه های تخصصی است گویای این مطلب است که به چه میزان اتاق های فکر می توانند در فرایند تصمیم سازی صحیح مؤثرتر باشند. این مشارکت چشمگیر بی تردید مسئولیت اینجانب و مدیران بخش حمل و نقل را بیشتر خواهد کرد تا بیش از پیش درصدد فراهم نمودن



ابتکاری برای ارتقای دیدگاه ها در شبکه حمل و نقل کشور

«اتاق فکر حمل و نقل ایران» در شبکه مجازی

فضای مناسب جهت بروز ایده ها باشیم. امید است با پیوستن دیگر متخصصین بخش حمل و نقل و گسترش مباحث در تمامی حوزه ها شاهد ارتقاء کمی و کیفی اتاق فکر و البته مهم تر از همه استفاده مدیران دستگاه های اجرایی از پیشنهادات تخصصی بیش از پیش باشیم. به گفته بابایی، بیش از یک دهه است که وارد هزاره سوم شده ایم. قریب به دو دهه است که دست یابی بشر به اینترنت مرزهای جدیدی را به روی ما باز کرده است. امروزه فناوری اطلاعات نقش کلیدی در توسعه یافتگی و به نوعی ارتقاء کیفیت زندگی بشر دارد. فناوری اطلاعات فاصله ها را به شدت کم کرده و روحیه تشریک مساعی را ارتقاء داده است. همین اتاق فکر خود نمونه ای کوچک است. راه بازگشتی هم نیست بدون بهره مندی از فن آوری اطلاعات عملاً نه از توسعه خبری هست و نه امکانی برای مدیریت بهینه منابع ذی



است. در حوزه فروش برخط بلیت تقریباً در حد خوب هستیم. اما در حوزه ردیابی ناوگان جای کار بسیار است. در بخش جاده ای، دریایی و البته بخش هوایی کمی رقیق تر به همین منوال است. خوشبختانه در حوزه فن آوری اطلاعات مهمترین سرمایه ما نیروهای خلاق است که به وفور داریم فقط نیازمند حمایت در مسیر تجاری سازی ایده ها هستند و لذا مسولیت مدیران بخش حمل و نقل در این خصوص بسیار حائز اهمیت است. از جمله موضوعاتی که تاکنون در صفحه «اتاق فکر حمل و نقل ایران» به بحث گذاشته شده می توان به عنوانین ذیل اشاره کرد:

- ❑ راه آهن ایران و موضوع رگولاتور یا نهاد تنظیم مقررات
- ❑ آیا واردات ناوگان ریلی را در مجموع به مصلحت صنعت و حمل و نقل ریلی کشور می دانید؟
- ❑ تاملی بر چگونگی اتصال شهر پرنده و فرودگاه امام به متروی تهران
- ❑ رونق دادن به حمل و نقل حومه ای ریلی چه اهمیتی دارد و چگونه باید انجام شود؟
- ❑ آیا پرداخت جریمه تاخیر قطارهای باری از سوی راه آهن به شرکت های ریلی و صاحبان کالا را مفید می دانید؟
- ❑ نظرسنجی درباره تفکیک وزارت راه و شهرسازی و تشکیل وزارت حمل و نقل
- ❑ بهترین پیشنهاد برای بهبود و توسعه حمل و نقل ریلی به مدیرعامل راه آهن
- ❑ آزاد سازی نرخ حامل های انرژی و نقش آن در حوزه حمل و نقل
- ❑ نقش انجمن ها و تشکل های غیردولتی را در پیشبرد اهداف حوزه حمل و نقل چگونه ارزیابی می کنید؟

بودجه عمران

**اولین لایحه بودجه دولت یازدهم
یکشنبه ۱۷ آذر ۹۲ توسط رئیس‌جمهور
تقدیم مجلس شد**

کفاف توسعه حمل و نقل رانم دهد

شکوفه احمدی

ارقام مندرج در لایحه بودجه امسال نشان می‌دهد، بودجه عمومی کشور در مقایسه با قانون بودجه ۹۲ معادل ۱۷ درصد کاهش پیدا کرده است که این میزان کاهش حجم طی سال‌های ۶۸ تا ۹۲ بی سابقه بوده است. میزان بودجه کل کشور نیز تنها معادل ۸ درصد رشد پیدا کرده است. با وجود این که این ارقام لایحه بودجه امسال را به انقباضی ترین لایحه بودجه پس از جنگ تحمیلی تبدیل کرده است، رئیس‌جمهور در صحن علنی مجلس در این خصوص اظهار کرد، بودجه عمومی امسال در مقایسه با عملکرد سال ۹۲ معادل ۵۰ درصد رشد کرده است. در واقع با این حساب می‌توان گفت قانون بودجه سال ۹۲ غیرواقعی بوده است ولی تلاش شده است لایحه سال ۹۳ که با کاهش ۱۷ درصدی در مقایسه با ارقام مصوب سال ۹۲ به مجلس آمده واقع نگر تر باشد. و با توجه به واقعیت اقتصادی کشور در سال جاری بودجه سال ۹۳ انبساطی محسوب می‌شود.

در این میان، کل بودجه وزارت راه و شهرسازی: ۴ هزار و ۶۵۰ میلیارد و ۳۹۸ هزار تومان، تملک دارایی‌های سرمایه‌ای وزارت راه و شهرسازی: ۴ هزار و ۵۸۳ میلیارد و ۸۳۲ میلیون تومان و کل هزینه

وزارت راه و شهرسازی: ۶۶ میلیارد و ۵۶۵ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان در نظر گرفته شده است. با توجه به پیوست های لایحه بودجه ۹۳، بودجه بخش های مختلف در زمینه حمل و نقل نیز به صورت زیر است: شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران: ۵۳۷ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان؛ شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل: ۱۹۸۷ میلیارد تومان؛ بودجه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای: ۸۵۰ میلیارد و ۴۰۹ میلیون تومان؛ بودجه سازمان بنادر و دریانوردی به دلیل درآمد - هزینه‌ای بودن: ۱۰۰ میلیارد ریال؛ بودجه مرکز آموزش

بخش خصوصی استفاده کند گفت: رقمی که برای طرح های حمل و نقل در بودجه عمومی در نظر گرفته شده است در حدود ۵ هزار میلیارد تومان است. با توجه به این که سال گذشته نیز تنها ۱۱ هزار میلیارد تومان یعنی حدود ۲۰ درصد از بودجه به این طرح ها تخصیص داده شد. چنین مبلغ بودجه نمی تواند مشکلات حمل و نقل را حل کند. ولی از طرف دیگر، امسال دولت ۳۵ میلیارد دلار تامین اعتبار خارجی پیش بینی کرده است که در صورتی که خود دست اندرکاران حمل و نقل بتوانند از این فرصت خوب و استثنایی استفاده کنند سال بسیار خوبی برای حمل و نقل خواهد بود. امکان تحقق این تامین اعتبار خارجی هم وجود دارد زیرا در حال حاضر پول زیادی نزد چینی ها داریم و آن‌ها هم میل دارند معادل آن پول برای ما تامین اعتبار کنند. از این ۳۵ میلیارد دلار ۱۵ میلیارد دلارش تعیین تکلیف شده است و عمده این تامین اعتبار می تواند به بخش حمل و نقل اختصاص پیدا کند زیرا برای

بخش های دیگر امکان جذب تامین اعتبار وجود ندارد. بنابر این در حالی که نگرانی مربوط به کافی نبودن بودجه عمومی امسال وجود دارد ولی این امیدواری را نیز داریم که اگر متولیان حمل و نقل در کشور بخواهند می توانند از محل همین تامین اعتبار ۳۵ میلیارد دلاری تحول عظیمی را در بخش های مختلف راه آهن، هوایی، دریایی و جاده ای ایجاد کنند. پس الان مسئولین وزارت راه و شهرسازی باید آستین بالا بزنند برای این که بستر را فراهم کنند و ما هم در مجلس انشالله کمک‌شان می کنیم. چون همه وزارت خانه ها نمی توانند از این مسیر صافی تامین اعتبار عبور کنند.

لاهوئی در مورد تفکیک مجدد وزارت راه و شهرسازی نیز گفت: با تفکیک مخالف هستم، چون حجم مسئولیت بخش مسکن و شهرسازی آن قدر بالا نیست- فقط تعیین سیاست گذاری در مسکن و سیاست گذاری در شهرسازی است. ادغام را کار درستی می دانم. نبی الله احمدی، نماینده مردم داراب و زرین دشت در پاسخ به

خبرنگار ندای حمل‌ونقل ریلی در مورد لایحه بودجه سال ۹۳ به ویژه در بخش حمل و نقل گفت: تقریباً همه اعتبارات عمرانی امسال بین ۳۰ تا ۴۰ درصد نسبت به سال گذشته کاهش پیدا کرده و از ۵۷ هزار میلیارد تومان به ۳۷ هزار میلیارد تومان رسیده است، که البته این کاهش اعتبارات منطقی و منطبق با واقعیت هم هست. زیرا وقتی که اعتبارات را به طور غیر منطقی بالا در نظر بگیریم، و بعد تخصیص پیدا نکند، آن مقدار محدود اعتباری که تخصیص می دهیم در مسیرهای دقیق خود ورود پیدا نکرده و پراکنده می شود. در حالی که وقتی اعتبارات را محدود تر و منطقی تر بینیم آن مبلغی که تخصیص پیدا می کند هر چند کم باشد می رود در مجراهای خودش جریان می یابد تا بتواند اثرات بهتری بگذارد. بنابر این گرچه به لحاظ اعتبارات قطعاً نسبت به سال قبل شاهد کاهش هستیم درصد تخصیص نسبت به کل اعتبارات عمرانی امسال درصد خوبی است، ضمن این که بخش حمل و نقل مانند حمل و نقل ریلی باید مورد توجه ویژه ای قرار گیرند. بودجه تازه تحویل مجلس شده است و نمایندگان در حال ارائه

پیشنهادهای خود هستند. این پیشنهادها بزودی در کمیسیون ها مورد بحث و بررسی قرار می گیرد. احمدی در مورد جدایی وزارت راه و شهرسازی گفت: قطعاً حجم کار وزارت راه و شهرسازی در حال حاضر سنگین است، اما به نظر می آید که نباید در جداسازی آن تعجیل کرد. اگر کلیت این پیشنهاد مورد توافق باشد، باید نظرات موافق و مخالف با این طرح در کمیسیون بررسی کارشناسی شده و سپس طی روندی طبیعی و کارشناسی شده این اتفاق بیافتد. فعلاً نمی شود در این مورد اظهار نظر قطعی کرد چون باید ابتدا تعریف مشخصی از وظایف وزارت مسکن و شهرسازی داشته باشیم که آیا می‌خواهد خودش عملیاتی وارد حل کردن مسائل حوزه مسکن شود و یا می‌خواهد ساخت مسکن را فقط مدیریت کرده و عملیات را به بخش خصوصی واگذار کند. پس بنابر این ابتدا باید جزئیات بررسی شود که چه وظایفی را تعریف می کنیم و بر اساس آن بدانیم که آیا ساختار موجود پاسخگو هست یا نه. در حال حاضر اولویت با بحث بررسی بودجه است پس از آن به این مسائل

نیز پرداخته خواهد شد.

حامد قادرمهرزی، سخنگوی کمیسیون عمران مجلس نیز در خصوص لایحه بودجه امسال گفت: فکر می‌کنم دولت با برنامه ریزی و با توجه به واقعیات بودجه را تنظیم کرده و امکان تحقق بودجه ای که پیشنهاد داده است وجود دارد. با این حال، به نظر من با توجه به نیاز کشور، طرح‌های عمرانی نیمه کاره و در دست اقدام، حجم بالایی بدهی باقی مانده از دولت قبلی به پیمانکاران، و نیز توجهات ویژه‌ای که دولت باید به مناطق محروم و مثلاً به حوزه‌های زیرساختی مثل حمل و نقل هوایی، دریایی و ریلی که جزو نیازهای عمومی است داشته باشد، این بودجه عمرانی تخصیص داده شده جوابگو نیست و کفاف این طرح‌ها را نمی‌دهد. در واقع مجلس باید روی بحث بودجه‌های عمرانی تجدید نظر اساسی و آن را اصلاح کند، دولت هم باید این را بپذیرد و تجدید نظری در این

مورد انجام دهد تا درآمد‌های ملی خودش را افزایش دهد و بتواند میزان بودجه عمرانی تخصیص داده شده را افزایش دهد. بودجه‌های عمرانی صرفاً ساخته شدن طرحی منفرد نیستند بلکه زیربنای رشد اقتصاد کشور هستند و اگر عمران در کشور دچار رکود شود، اقتصاد دچار رکود قطعی و حجم بالای بیکاری ایجاد می‌شود و کل رشد اقتصاد را با مشکل مواجه می‌کند. لذا باید در بخش بودجه‌های عمرانی هم مجلس و هم دولت تجدید نظر اساسی کنند، حداقل بین ۳۰ تا ۴۰ درصد به اعتبارات عمرانی کشور افزوده شده و دولت تلاش کند تا این بودجه را محقق کند.

این نماینده مردم قروه و دهگلان، همچنین با اعلام مخالفت با طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی در حال حاضر گفت: کشور نباید صحنه آزمون و خطا شود. الان قانون مصوب برنامه پنجم را داریم

که گفته تعداد وزارت خانه‌ها باید کم شود. یکی از مشکلات کشور ما این است که همه نگاه‌ها و توجهات فقط به شخص اول و وزیر است. در حالی که وزیر می‌تواند برنامه کاری مدون و علمی داشته باشد به معاونت‌هایش تفویض اختیار کند و خودش فقط مسئول هماهنگی باشد. مثلاً قبلاً وزارت راه و ترابری داشتیم و الان می‌توانیم معاونت ترابری داشته باشیم، همه مسائل مربوط به رسیدگی به راه‌های شهری، راه‌های روستایی، حمل و نقل هوایی، دریایی و ریلی کلاً بیاید زیر نظر این معاونت ترابری. همچنین وزیر می‌تواند معاونت شهرسازی داشته باشد و معاونت زمین و مسکن هم داشته باشد. هر کدام از این معاونت‌ها می‌توانند به طور کل حوزه‌ی حمل و نقل و شهرسازی کشور را پوشش دهند. این روش بهتر است، چون دیگر فرصت آزمون و خطا نداریم. به نظر من با دولت بهتر، وزیر بهتر، و با فکر مدون تر می‌شود مسائل را حل

کرد و نیازی به تفکیک نیست. همان طور که گفتیم راه حل این است که وزیر فقط خود را مسئول هماهنگی میان معاونت‌ها بداند و معاونت‌ها را در حوزه‌های تخصصی مجزا کند؛ مانند معاونت ترابری (که شامل همه حمل و نقل دریایی، ریلی و هوایی و جاده‌ای شود)، معاونت شهرسازی، و معاونت مسکن. این سه معاونت تخصصی اگر قوی باشند و دارای برنامه‌ی مدون فکر می‌کنم اصلاً دیگر نیازی به تفکیک مجدد وزارت خانه راه و شهرسازی نیست. سخن‌گوی کمیسیون عمران در پاسخ به این پرسش که برای مشارکت و حمایت بخش خصوصی در بخش حمل و نقل چه برنامه‌ای در کمیسیون دارند گفت: برنامه را باید دولت ارائه کند، چون دولت مجری است و قابلیت‌ها و موانع و مشکلات و تهدیدها را بهتر می‌شناسد. سپس می‌تواند با کمیسیون‌های تخصصی عمران و انرژی و برنامه و بودجه وارد شور شده و پیشنهادهای خود را ارائه



لاهوئی: رقمی که برای طرح‌های حمل و نقل در بودجه عمومی در نظر گرفته شده است در حدود ۵ هزار میلیارد تومان است. با توجه به این که سال گذشته نیز تنها ۱۱ هزار میلیارد تومان یعنی حدود ۲۰ درصد از بودجه به این طرح‌ها تخصیص داده شد



علوی: با توجه به این که اعتبارات بودجه هر سال معمولاً ۷۰ درصد بیش‌تر تحقق پیدا نمی‌کند، فکر می‌کنم بیش از ۱۴۵ هزار میلیارد تومان اعتبار برای سال آینده نداشته باشیم



احمدی: نماینده مردم داراب و زرین دشت در پاسخ به خبرنگار ندای حمل‌ونقل ریلی در مورد لایحه بودجه سال ۹۳ به ویژه در بخش حمل و نقل گفت: تقریباً همه اعتبارات عمرانی امسال بین ۳۰ تا ۴۰ درصد نسبت به سال گذشته کاهش پیدا کرده و از ۵۷ هزار میلیارد تومان به ۳۷ هزار میلیارد تومان رسیده است



قادرمهرزی: بودجه عمرانی تخصیص داده شده جوابگو نیست و کفاف این طرح‌ها را نمی‌دهد. در واقع مجلس باید روی بحث بودجه‌های عمرانی تجدید نظر اساسی و آن را اصلاح کند

اصلاح‌اش کنیم.

عضو دیگر کمیسیون عمران و نماینده مردم سنندج، دیواندره و کامیاران، سید حسن علوی نیز در گفت‌وگو با خبرنگار ندای حمل‌ونقل ریلی در مورد بودجه گفت: در مجموع اعتبارات عمومی بودجه امسال ۱۹۴ هزار میلیارد تومان است و در بخش عمرانی بودجه ۳۳ درصد نسبت به سال گذشته کاهش پیدا کرده و به ۳۷ هزار ۸۰۰ میلیارد تومان رسیده است. و با توجه به این که اعتبارات بودجه هر سال معمولاً ۷۰ درصد بیش‌تر تحقق پیدا نمی‌کند، فکر می‌کنم بیش از ۱۴۵ هزار میلیارد تومان اعتبار برای سال آینده نداشته باشیم؛ که از آن میان ۱۲۵ هزار آن مربوط به بودجه هزینه‌ای و جاری کشور شده و تنها ۱۷- ۱۸ هزار میلیارد تومان برای طرح‌های عمرانی باقی می‌ماند. که به نظر می‌رسد جوابگوی طرح‌های عمرانی نباشد. تصور این است که تا پایان این سال مالی تخصیص مان در این بخش هم خیلی خوش‌بینانه به ۱۰ هزار میلیارد تومان بیش‌تر نخواهد رسید که مشکلی اساسی

است. در بخش حمل و نقل به نظرم تا به حال دولت همراهی خوبی با این بخش نداشته است و این بخش باید خیلی پررنگ تر دیده شود. مثلاً در کشوری مانند چین با جمعیت یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون نفری بعید است که بروید جایی و مسافر منتظر و معطل ایستاده برای تاکسی یا قطار ببینید. ترددشان هم معمولاً روان است. زیرا هم مترو شهری شان خیلی فعال است و هم قطارهای بین شهری سریع‌السير لاینقطع در رفت و آمد هستند. متأسفانه در کشورمان کلاً در رابطه با بخش حمل و نقل کم‌کاری کرده ایم. اولاً ناوگان مسافربری‌مان تقریباً کهنه و فرسوده و ناکارآمد است و دوم سیاستگذاری در این بخش بسیار قدیمی و ناکارآمد است.

علوی در مورد مشارکت بخش خصوصی در بودجه گفت: به نظرم یکی از حسن‌های این لایحه بودجه این است که مشارکت بخش خصوصی را تا حدودی پررنگ تر دیده است ولی به هر حال این کار نیاز به فرهنگ‌سازی دارد. خصوصی سازی با این که رهبر معظم انقلاب

هم به آن توصیه کرده‌اند در کشور ما آن گونه که باید و شاید رشد ندارد. پس یا مسئولین واقعاً به آن باور ندارند یا بخش خصوصی جرئت ورود به این عرصه را ندارد برای این که ثبات و تضمین وجود ندارد. به هر حال در بودجه خصوصی سازی لحاظ شده است و اصلاً قرار بر این است که بیش‌تر طرح‌های عمرانی مان باقی مانده را به بخش خصوصی واگذار کنیم و بفروشیم.

وی در مورد تفکیک وزارت راه و شهرسازی گفت: من هم معتقد به جدایی این دو بخش راه و شهرسازی هستم. چون حجم کار بسیار گسترده است رسیدگی به تمام آن‌ها برای وزارتخانه مشکل است. به همین دلیل تقریباً بسیاری از نمایندگان معتقدند که این دو باید دوباره از یکدیگر تفکیک شوند. با این حال، چون مدت زمان زیادی از مصوبه مجلس برای ادغام آن‌ها نگذشته است و این کار تا حدی هزینه‌بر است و تعریف‌های خاص خودش را دارد، نمایندگان الان مقداری اکره دارند که سریع این تفکیک را انجام دهند.

ترن های پرسرعت جدید زیرمنس در روسیه

زیمنس نخستین ناوگان جدید ترن های سپسان را به روسیه تحویل داد که سبب می شود تا شمار واحدهای پرسرعت در حال کار در این کشور دو برابر شود.

شرکت راه آهن روسیه این ناوگان جدید واحدهای ولارو را در اوست-لوگا تحویل گرفت که بخشی از سفارش ۶۰۰ میلیون یورویی سال ۲۰۱۱ است و شامل قرارداد نگهداری ۳۰ ساله هم می شود.

به گفته ی زیمنس این ترن ها که در کرفلد ساخته شده اند در نهایت به دپوی متالوستروی در نزدیکی سنت پترزبورگ انتقال خواهند یافت.



راه اندازی شبکه ی GSM-R در راه آهن اسلوونی

وزارت زیرساخت اسلوونی راه اندازی شبکه ی GSM-R در راه آهن خود را به کنسرسیومی متشکل از چندین شرکت سپرد. فناوری GSM-R برای مسیری به طول ۱۲۰۰ کیلومتر را شرکت کاپش کریرکام عرضه می کند و نگهداری و تعمیرات را نیز به عهده خواهد داشت. کنسرسیومی متشکل از شرکت ایسکراتل اسلوونی که سازنده ی تجهیزات مخابراتی است و شرکت جی اچ به همراه کاپش کریرکام قرار است تا پایان سال ۲۰۱۵ این سامانه را بسازند. ارزش قرارداد هم حدود ۱۱۷ میلیون دلار است.



وام گیری لهستان برای تامین اعتبار ناوگان قطارهای پرسرعت

و نقل می شود بی آن که در رقابت اعوجاج پدید آورد. خواکین آلمونیا قائم مقام کمیسیون اروپا و مسئول خط مشی رقابت نیز گفت: استفاده از قطارهای دارای کارایی بالا باعث می شود تا وسایل جانشین در حمل و نقل مسافر لهستان افزایش یابد. در نتیجه سامانه ی ترابری حالت متوازن تری پیدا می کند، اثرات منفی حمل و نقل بر محیط زیست را کاهش می دهد و راه بندان را کاهش می دهد. قطارهای جدید که در آزمایش های پویا توانسته اند مسیر ۲۰ هزار کیلومتری را تکمیل کنند از سال ۲۰۱۴ در مسیرهای ورشو-گدانسک-کاتوپیج-کراکوف-وروسلاو رفت و آمد خواهند کرد.

کمیسیون اروپا پس از تصویب رسمی طرح گذاربه راه آهن (Shift۲Rail) اعتبارات تحقیق و توسعه ی راه آهن را سه برابر می کند.

هشتاد شرکت از طرح گذار به راه آهن حمایت کرده اند که ظرفیت شبکه ی ریلی اروپا را دو برابر می کند، قابلیت اطمینان را تا ۵۰ درصد افزایش می دهد و هزینه های چرخه ی عمر راه آهن را نصف می کند.

بعد از آن که اتحادیه ی اروپا در ۱۶ دسامبر تصویب کرد که ۴۵۰ میلیون یورو بین ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۰ تامین اعتبار کند نزدیک به ۱ میلیارد یورو برای این برنامه ی تحقیق و نوآوری ریلی هفت ساله اختصاص یافته است زیرا خود صنعت ریلی هم تامین ۴۷۰ میلیون یورو را تقبل کرده است.

محور تحقیقات پدید آوردن قطارهای جدید و سامانه های مدیریت تردد به منظور تقویت ظرفیت و قابلیت اطمینان، بهکرد زیرساخت موجود، پدیدآوری سامانه های یکپارچه ی برنامه ریزی سفر و صدور بلیت و بهکرد راهکارهای ترکیبی حمل بار است.

وزارت ترابری انگلستان قول داد که ظرفیت فراخ باند سیار را در شبکه ی ریلی انگلستان به طرز چشم گیری بهبود دهد. در بیانیه ی وزارت ترابری انگلستان که چندان به جزئیات پرداخته نشده، آمده است که قصد دارند شماری از شکاف ها در مسیرهای ریلی را از طریق ارتقاء دادن تجهیزات موجود شرکت نتورک ریل و نصب تجهیزات جدید برطرف کنند (نتورک ریل مسئولیت زیرساخت ریلی انگلستان را به عهده دارد). به گفته ی یکی از مقامات وزارت ترابری انگلستان هیچ چیز کلافه کننده تر از این نیست که آدم نتواند با دوستی تماس تلفنی برقرار کند یا به اینترنت دسترسی نداشته باشد. برخورداری از بهترین فناوری ارتباطات سیار حق مسافران است و باید تحقق یابد. طبق اعلام وزارت ترابری انگلستان، کیفیت ارتباطات سیار طی سفرها از سال ۲۰۱۵ به بعد رو به بهبود خواهد گذاشت و ۷۰ درصد قطارها تا سال ۲۰۱۹ از چنین ارتقائی نصیب خواهند برد. نتورک ریل و صنعت ریلی وجه تجاری کار را مهیا خواهند کرد تا چگونگی تامین اعتبار طرح های بهبود روشن شود.

این در حالی است که وزارت ترابری انگلستان طرحی ۹،۴ میلیارد پوندی برای تعمیرات اساسی شبکه ی ریلی را به میانه رسانده است.

تصویب چهارمین برنامه ی اصلاح شده ی راه آهن در مجلس اروپا

نمایندگان مجلس اروپا به اصلاحات بازتاب دهنده ی دغدغه های نهادهای ترابری عمومی سراسر اروپا در برنامه ی چهارم راه آهن رای دادند. پیش از نشست کارگروه ترابری و گردشگری که در تاریخ ۱۷ دسامبر برگزار شد نهادهای این حوزه از قبیل EPTO، UITP و EMTA همگی نگرانی شان راجع به چگونگی تأثیر اصلاحات متعدد بر هدف اصلی مقررات یعنی بهکرد رقابت در سراسر اروپا را اعلام کرده بودند.

UITP گفته بود که برخی اصلاحات ممکن است امنیت حقوقی مقررات و هدف اصلی آن یعنی گشودن بازارهای بسته به روی تازه واردان را تضعیف کنند. یکی از اصلاحات که این انجمن بر آن انگشت گذاشته است اجازه می دهد در برخی موقعیت های معین بدون برگزاری مزایده ی رقابتی، قراردادهای خدمات عمومی به

شرکت هایی که تاکنون به این طرح پیوسته اند در میان سازندگان تجهیزات ریلی آلتوم، آنسالدو، بمباردیر، زیمنس، تالس و کاف و از میان مدیریت کنندگان زیرساخت ترافیک و رکت و نتورک ریل هستند که هر کدام پذیرفته اند دست کم ۳۰ میلیون یورو به این برنامه کمک کنند. سیم کالاس قائم مقام ترابری کمیسیون اروپا گفت: اگر می خواهیم مسافر و بار بیش تری جذب راه آهن های اروپا کنیم باید خدمات بهتر و گزینه ی جذاب تری به مشتریان عرضه کنیم. لازمه ی این کار هم نوآوری در بخش ریلی است. ای طرح همکاری بخش عمومی و خصوصی هم تحول بزرگی است و با تقویت نوآوری باعث کاهش هزینه های خدمات ریلی، افزایش ظرفیت و ارایه ی خدمات ریلی قابل اطمینان تر و پربسامدتر به مشتریان می شود.

فیلیپه سیتروئن مدیرعامل سازمان UNIFE که هماهنگ کننده طرح گذار به راه آهن است گفت: این طرح به صنعت ریلی اروپا اجازه می دهد تا پیش تازی در بازار جهانی ریل را حفظ کند.

تقویت سرعت فراخ باند سیار قطارها در انگلستان



طور مستقیم واگذار شود.

توماس آوانزاتا رییس UITP پس از رای گیری مجلس اروپا گفت: نخست آن که پیشرفت فرایند کار مایه ی خرسندی UITP است زیرا هوادار تداوم گشایش بازارهای راه آهن هستیم. ولی به خاطر برخی اصلاحات تصویب شده در کارگروه ترابری خیلی نگران هستیم. نخستین نگرانی این است که برخی از این اصلاحات امنیت حقوقی را به خطر می اندازند. دوم آن که به نظر ما باید فقط اصلاحاتی در مقررات انجام می گرفت که برای گشایش بازارهای راه آهن لازم هستند. کارگروه همچنین ستون فنی برنامه را تصویب کرد که طی گذاری چهار سال مسئولیت صدور گواهی را از مراجع ملی ایمنی می گیرد و یک گواهی ایمنی وجود خواهد داشت که توسط موسسه ی راه آهن اروپا صادر خواهد شد. همان طور که پیش بینی شده بود مقررات تصویبی از جداسازی کامل مدیریت و بهره برداری زیرساخت ها فاصله گرفته است و اعضا می توانند از ساختار یکپارچه استفاده کنند ولی باید شفافیت مالی را رعایت کنند.



تجربه موفق واگذاری های شبکه ریل در ژاپن و ناکامی های انگلستان

گردآوری و ترجمه: شکوفه احمدی

معمولاً از خصوصی سازی حمل و نقل ریلی ژاپن به عنوان نمونه ای موفق در زمینه خصوصی سازی ریلی نام برده می شود. در حالی که پروژه خصوصی سازی بخش ریلی انگلستان که برنامه ریزی زیادی برای آن شده و انتظارات زیادی از آن می رفت از جنبه های مختلف ضعیف تر از حد انتظار آن عمل کرده و عملاً از جنبه های مختلف چون قیمت بلیت، میزان یارانه های دریافتی، ایمنی و سطح کیفی یک شکست شمرده می شود. سوال اصلی که از این حوادث در ذهن محققان بسیاری مطرح شده است این است که چرا پروژه خصوصی سازی در انگلستان ناکام ماند اما در ژاپن به نتایج خوبی منتهی شد؟

مقدمات برای خصوصی سازی راه آهن ملی ژاپن از سال ۱۹۸۷ و در حالی آغاز شد که سامانه دولتی گرداننده صاحب حمل و نقل ریلی آن کشور با اتهاماتی از جمله ناکارآمدی مدیریتی، عدم سودآوری و زیان دهی و کلاهبرداری رو به رو بود. در اوایل دهه ی ۱۹۸۰ میلادی، کسب و کار مربوط به حمل و نقل ریلی مسافری و باری افت کرده بود و افزایش در قیمت بلیت هم نتوانسته بود تا با هزینه های بالاتر نیروی انسانی را جبران کند. آن چه از سازمان ریلی ملی و دولتی ژاپن پس از خصوصی سازی ۱۹۸۷ باقی مانده بود، یک شرکت دولتی به نام شرکت ساماندهی حمل و نقل ریلی ملی ژاپن بود. هدف آن تصفیه

دارایی ها و بدهی هایی بود که توسط شرکت های جدید جذب نشده بودند و اجرای فعالیت های دیگری مربوط به خصوصی سازی مانند ساماندهی وضع کارکنان پیشین سازمان بود. فرایند خصوصی سازی ریلی ژاپن یک فرایند طولانی مدت بود و باعث پیشبرد رقابت شد. ورود شرکت های جدید برای رقابتی شدن هر چه بیشتر، هزینه های اضافی را کاهش داده و کارایی را افزایش داده و اصلاحات بسیاری را به وجود آوردند. در نتیجه تلاش این شرکت ها و رقابت پیش آمده قیمت ها و نیز یارانه های دولتی بخش ریلی کاهش یافت. حمل و نقل ریلی از نظر کارایی انرژی و نیز میزان سرعت در مسافت های طولانی نسبت به خودرو

بخش ریلی بریتانیا به بیش از ۱۰۰ کسب و کار خصوصی و جدا تحویل داده شد. کل این کسب و کارهای خصوصی شبکه ی به هم پیوسته ای را تشکیل می دادند که دارای ساختار بوروکراتیک بوده و از طریق طیفی از قراردادهای شرکت هایی را که هم در برابر سهامداران خود متعهد بودند و هم نهادهای قانون گذار به هم پیوسته بودند. ساختار بخش ریلی بریتانیا پس از خصوصی سازی بدین ترتیب است: خط آهن، در سال ۱۹۹۶ خصوصی شد. خط آهن مسئول نگهداری و سرمایه گذاری در زیرساخت حمل و نقل ریلی است. این بخش مبلغی را در قبال خدماتش از شرکت های عملیاتی خدماتی ریلی (TOCs) دریافت می کند و جدول زمانبندی ملی خطوط را تعیین می کند.

شرکت های عملیاتی خدماتی ریلی (مسافری) (TOCs). به ۲۵ شرکت در کشور بریتانیا حق امتیاز برای ارائه خدمات به مسافران ریلی (معمولاً به دنبال یک مزایده) اهدا شده است. اکثر آنها پاره دولتی دریافت می کنند. کسب و کارهای باری. شرکت های ساخت و تامین واگن و ناوگان (Rolling Stock companies). سه شرکت هستند که مالکیت تمام لوکوموتیوهای و ناوگان و واگن های مسافری را در اختیار دارند که آنها را به شرکت های عملیاتی ریلی کرایه می دهند.

نهادهای قانونگذاری در این حوزه: یک، اتاق نظارت بر واگذاری حق امتیازهای حمل ریلی مسافری (OPRAT). بر فروش حق امتیازها نظارت می کند. سند و لیستی از استانداردهای خدماتی حداقلی را تهیه کرده اند. دوم، اتاق قانون گذاری ریلی (ORR) - وظیفه اصلی آن محافظت کردن از منافع مسافران، در عین حال تضمین این مسئله است که رقابت میان شرکت های عملیاتی ریلی به شکل منصفانه ای در جریان است. تمام حمل و نقل مسافری توسط شرکت های عملیاتی ریلی (TOCs)

انجام می گرفت، که ملزم بودند تا در ازای استفاده از شبکه خطوط راه آهن سراسری و ایستگاه ها به سازمان راه آهن نامبرده مبلغی پرداخت کنند. شرکت های عملیاتی تمام واگن ها و ناوگان خود را از شرکت های ساخت و کرایه ناوگان و واگن ریلی اجاره می کردند. تمام شرکت های ریلی در نهایت از طریق اعطای حق امتیاز (فرنچایز) به ۲۵ شرکت عملیاتی ریلی واگذار شدند. به منظور قانونمند کردن وضعیت انحصاری شرکت ساخت و نگهداری راه آهن، اداره قانونگذاری ریلی (ORR) تشکیل شد. مهمترین وظیفه این شرکت نظارت بر قراردادهای بسته شده طی مناقصه ها بود. از نمونه های آن هم به ایجاد قوانین برای اطمینان

و نگهداری راه آهن یا ORR تمام تصمیمات خود را در هماهنگی کامل با دولت بریتانیا اتخاذ می کرد. پس از آن، شرکت ORR مستقل شد و اجازه پیدا کرد تا تمام تصمیمات خود را بدون هماهنگی و مجوز دولتی اتخاذ کند.

قیمت بلیت قطار، پاشنه آشیل نتایج خصوصی سازی است

جدا از افزایش قیمت ظاهری در قیمت بلیت های قطار، مقایسه قیمت بلیت ها قبل و بعد از خصوصی سازی ما را به این نتیجه می رساند که قیمت های واقعی هر بلیت قطار در طول زمان در واقع کاهش یافته است. در نگاه نخست به جدول قیمت بلیت ها در ۱۰ ساله گذشته شاید به

اصلی خصوصی سازی، افزایش کارایی در نتیجه فشار رقابت و به حداکثر رساندن سود شرکتی است. در مورد ژاپن رقابت میان دو شرکت یکی دارای مالکیت دولتی و دیگری خصوصی با امکانات یکسان باعث پایین نگاه داشتن قیمت ها می شود. به طوری که هر دو شرکت برای جذب مشتری قیمت های خود را تا حد هزینه های نهایی خود به شکل سر به سر پایین می آورند. قیمت به دست آمده حداقل و مناسب ترین قیمت به دست آمده خواهد بود، زیرا پایین تر از این قیمت شرکت ها دچار زیان مالی خواهند شد. در یک انحصار یک جانبه شرکت ها این امکان را دارند که به راحتی قیمت های خود را بالاتر از هزینه های

نظر برسد که قیمت ها بعد از خصوصی سازی افزایش یافته است، که دلیل این قیمت های بالاتر تورم است. در واقع یک نگاه دقیق با نگاه به همه وجوه نشان می دهد در مورد ژاپن رقابت توانست باعث پایین آوردن قیمت بلیت و کاهش یارانه ها و افزایش منافع مسافران بشود. همان گونه که گفته شد دلیل

نهایی تعیین کنند. بازارهای دارای انحصار چندجانبه مانند آن چه در مورد فوق وجود داشت اغلب حداقل دارای درجه ای از تمایز محصول هستند. به این معنی که سهم بازار هر شرکت نه فقط به واسطه قیمت ها بلکه همچنین به واسطه تفاوت هایی در طراحی محصول،



عملکرد و کیفیت محصول تعیین می شود. به طور کلی، در مورد بخش ریلی ژاپن می توان نتیجه گرفت که به علت افزایش کارایی در نتیجه ی فشار رقابتی و تلاش برای افزایش سود و در نتیجه کاهش یافتن قیمت بلیت ها، خصوصی سازی حمل و نقل ریلی ژاپن موفق بوده است و نسبت به سامانه مدیریتی قبلی منافع بیشتری را نصیب دولت و شهروندان نموده است. از طرف دیگر، تصمیم به خصوصی سازی بخش حمل و نقل ریلی بریتانیا که جهت دستیابی به سه هدف عمده شامل بهبود امنیت و ایمنی، کاهش یارانه های دولتی، و کاهش قیمت بلیت قطارها اتخاذ شد، با در نظر گرفتن آمار و اطلاعات، به نظر می رسد که هیچ یک از آنها طبق انتظار محقق نشدند. گرچه یکی از دلایل اصلی خصوصی سازی کاهش قدرت انحصاری دولت در زمینه ارائه خدمات ریلی بخش ریلی بود، با این حال از همین کم رنگ شدن نقش دولت در هماهنگی اهداف مشکلات

بسیاری نیز به وجود آمد. در زمینه ایمنی، گرچه نمی توان به راحتی گفت که میزان حوادث بعد از خصوصی سازی بیشتر از حادثه های قبل از آن بوده است، اما حوادث متعددی اتفاق افتاد که از عدم هماهنگی بخش های مختلف ریلی حاصل می شد. در زمینه یارانه های دریافتی دولتی، نیز به عنوان مثال دولت توجه درستی به زیرساخت راه آهن نداشته و حوادثی که ناشی از شکستگی خطوط آهن بودند اتفاق افتادند. برخی از تصادفات منجر به خسارات زیادی شدند که هزینه ی زیادی را برای دولت رقم زد. طبق آمار، یارانه های دولتی به بخش ریلی نه تنها کاهش نیافته بلکه افزایش یافتند.

سوم در زمینه قیمت بلیت ها، رقابت به آن خوبی که از آن انتظار می رفت جواب نداد. یکی از دلایل این کمبود رقابت این بود که تمام شرکت های دست اندرکار خود به انحصارهای یک جانبه کوچکی تبدیل شدند که مانع

از رقابت می شد. هنگامی که شرکت ساخت و نگهداری راه آهن ORR، نهادی که کنترل خطوط آهن را بر عهده داشت، از نظارت دولتی خارج شد، رقابت با مشکلات مواجه شد. با توجه به نتایج ذکر شده، خصوصی سازی بخش ریلی انگلستان به شکل مناسبی برنامه ریزی و اجرا نشد و در نتیجه نتایج مطلوبی در پی نداشت.

نتیجه گیری از مقایسه خصوصی سازی ریلی ژاپن و بریتانیا

سوال اصلی که از این حوادث در ذهن محققان بسیاری مطرح شده است این است که چرا پروژه خصوصی سازی در انگلستان شکست خورد اما در ژاپن به نتایج خوبی منتهی شد؟ در این ارتباط، چندی پیش، استفان اسمیت، کارشناس برنامه ریزی شهری و منطقه ای، در مقاله هایی با موضوع دلیل شکست خصوصی سازی ریلی بریتانیا، موفقیت خصوصی سازی ژاپن، و ظرفیت موجود برای خصوصی سازی خدمات سازمان ریلی مسافری ملی آمریکا به چنین موضوعاتی را مورد توجه قرار داد^۲.

نتیجه گیری کلی اسمیت از مقاله ها ظاهرا این است که انتقال خدمات بخش ریلی به بیرون از بخش دولتی ممکن است منافع به دنبال داشته باشد، اما بدون یک همبستگی و یکپارچگی نهادی عمودی- به بیان دیگر اینکه هم بخش راه آهن و هم بخش خدمات بر عهده یک شرکت خاص و واحد باشد- مشکلات



ممکن است تکرار شوند، مانند نمونه انگلستان. اسمیت به ساختار سازمان ریلی ملی ژاپن اشاره می کند که در آن ۶ شرکت خصوصی مسئولیت ارائه خدمات ریلی در نقاط مختلف کشور را برعهده گرفتند.

اسمیت و دیگر منتقدان استدلال می کنند که جدا کردن مالکیت خط آهن از شرکت های عملیاتی و خدماتی ریلی- که در گزینه های خصوصی سازی ۱-۳ در حال وقوع هستند- به ناکارآمدی ها و تضاد انگیزه های احتمالی می انجامد. تلاش انگلستان

برای خصوصی سازی هم خطوط آهن و هم عملیات و خدمات (گزینه ۳) به شکست هایی انجامید و ایمنی خدمات ریلی فراهم شده را کاهش داد. این مشکلات بالاخره به ملی شدن (دولتی شدن) دوباره ی مالکیت خط آهن انجامید (تغییری به گزینه ۲)، اما رابطه ی قراردادی میان مالک خط آهن و گردانندگان حمل و نقل ریلی همچنان باعث نگرانی است. در هر دو مورد، دولت انگلستان به سرمایه های مورد نیازی نوسازی و ساخت و در برخی موارد برای عملیات و خدمات بارانه داده است.

مشکلات با گذشت زمان گسترده تر شده اند. متصدیان و گردانندگان عملیاتی خدمات ریلی نتوانستند تعهدات و وعده های خود را - که در برخی موارد بیش از اندازه بود- عملی کنند. در مورد خدمات ریلی مربوط به خط اصلی ساحلی شرقی، شرکت گرداننده قطار ملی ساحل شرقی، به دنبال هزینه های بالا و درآمدهای پایین تر از حد انتظار قرارداد خود را رها کرد؛ نتیجه این شد که دولت

گردانیدن و مدیریت خط را از طریق یک نهاد دولتی خود مستقیما در دست گرفت. وعده های شرکت خصوصی نشنال اکسپرس به دولت مبنی بر اینکه کرایه های خود را در طول زمان پرداخت خواهد کرد نیز رها شد.

این شرایط اشکارکننده ی مشکلاتی است که ممکن است از جداسازی خطوط آهن از عملیات و خدمات حمل و نقل ریلی به وجود بیاید. صاحبان ریل می خواهند که میزان پول دریافتی از شرکت های خدمات ریلی را برای استفاده از خطوط موجود به حداکثر برسانند، و در نتیجه در مسیرها و مکان هایی که پرفت و آمد و کار کردن در آنها سودآور است، آنها بالاترین - و احتمالا پربیسک ترین- مبلغ مزایده ها را قبول می کنند. در عین حال، گردانندگان (ارائه کنندگان خدمات حمل و نقل ریلی) نیز به دنبال به حداکثر رساندن سود هستند- چه در قالب تخمین های اغراق شده در مورد عملکرد آینده خود به منظور برنده شدن در مزایده (مانند آنچه در مورد شرکت فرست گروپ ذکر شد) و چه فروگذاری و مضایقه کردن در ارائه خدمات و نگهداری مناسب- برای پرداخت کرایه های عملیات به صاحبان خطوط آهن. به علت وقوع تصادفات یارانه های دولتی افزایش یافتند، همچنین رقابت قیمتی نیز به خوبی پیش نرفت.

در مقابل، در کشور ژاپن، گرچه بخش ریلی خصوصی شد، اما هنوز یک عامل کنترلی دولتی با عملکرد مناسب به منظور هماهنگی در صحنه حضور داشت. همچنین شرکت های عمومی و خصوصی روی خطوط خودشان کار می کردند و در نتیجه نظارت کافی بر ارائه یک خدمت خوب وجود داشت. رقابت میان شرکت های رقیب (اغلب یکی دارای مالکیت دولتی و دیگری خصوصی) نیز به افزایش کارایی، کاهش قیمت ها و یارانه های دریافتی و در نهایت به نفع مصرف کنندگان تمام شد. گرچه میزان استفاده از حمل و نقل عمومی به طور قابل توجهی افزایش یافت، با این حال شبکه ریلی دارای ازدحام جمعیتی بیش از اندازه نشد. شاید در توضیح دلیل شکست خصوصی سازی بخش ریلی بریتانیا بتوان به این گفته مارتین (۲۰۰۲) اشاره کرد که مشکل این بود که بسیاری فراموش کردند به شبکه ریلی به عنوان یک سیستم به هم پیوسته اطلاعاتی نگاه کنند و این که کارایی این سیستم به جریان اطلاعات بستگی دارد.

معاون مسافری راه آهن :

جامع ترین سیستم فروش بلیت قطار تعیین شد

نرم افزاری که بتواند هم فروش اینترنتی داشته باشد و جامع ترین سیستم در کشور باشد انتخاب کردند و به سامانه راه آهن انتقال دادند.

معاون بخش مسافری راه آهن تصریح کرد: در حال حاضر این سامانه یکپارچه فروش بلیت در کشور است و همزمان در ۱۲۰۰ آژانس در کشور، بلیت قطارهای همه شرکت ها در آن به فروش می رسد و همچنین سامانه فروش اینترنتی را که قبلا امکان آن نبود، راه اندازی کردیم.

راشده افزود: این سامانه مصوبه هیئت مدیره قبلی نیز است و در پیش فروش بلیت که از تاریخ ۱ بهمن تا ۲۴ اسفند ۹۲ آغاز خواهد شد، در این سامانه به فروش خواهد رسید و امیدواریم بتوانیم رضایت مندی مردم را به دست آوریم.

معاون بخش مسافری همچنین در رابطه با این که شرکت های مالک حق ارائه تخفیف برای بلیت های خود در سیستم یکپارچه جدید خواهند داشت یا خیر؟ گفت: بله شرکت ها این حق را دارند و راه آهن پیش از این برنامه شناور شدن قیمت بلیت ها را به رسمیت شناخت. ما مجوز کتبی به همه شرکت ها داده ایم و در صورتی که بخواهند در هر زمان تخفیف بیشتری ارائه دهند می توانند با اطلاع دادن به ما تخفیف را اعمال کنند.



احداث طرح‌های ریلی موضوع مذاکره ایران و فنلاند

معاون ساخت و توسعه راه آهن، بندر و فرودگاه‌ها ضمن معرفی پروژه‌های مهم و قابل اجرا ریلی در کشور از لزوم توسعه شبکه حمل و نقل ریلی خبر داد و این امر را یکی از مسایل مهم در توسعه اقتصادی و صرفه‌جویی در منابع مالی عنوان کرد.

سید مسعود نصرآزادانی با بیان این که جلسه‌ای مشترک با حضور نمایندگان فنلاندی چند شرکت معتبر ساختمانی و شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور در خصوص تأمین مالی و اجرای طرح‌های ریلی ایران برگزار شد گفت: نمایندگان فنلاندی شرکت‌های حاضر در نشست ضمن ابراز توانایی طراحی و اجرای شرکت‌های متبوع خود از همکاری بانک چینی CDB در تأمین منابع مالی مورد نیاز پروژه‌ها خبر دادند.

وی افزود: همچنین هیات خارجی مذکور آمادگی خود برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌ها را در صورت تضمین بازگشت اصل سود و کل هزینه‌های انجام شده در مدت پنج تا ۲۵ سال پس از بهره‌برداری از سوی دولت ایران اعلام کردند.

او تأکید کرد: نمایندگان فنلاندی با وجود تجارب زیادی که در کشورهای مختلف از جمله چین در طراحی و ساخت پروژه‌های ریلی و راه آهن سریع‌السییر دارند تمایل به سرمایه‌گذاری کامل برای ساخت پروژه‌های ریلی در ایران دارند.

نصر آزادانی ادامه این همکاری را منوط به درخواست نامه رسمی با مفاد مشخص از سوی دولت ایران دانست تا پس از هماهنگی‌های لازم مذاکرات مالی و اجرایی نهایی نمایندگان تام‌الاختیار شرکت مزبور در ایران صورت پذیرد.

معاون ساخت و توسعه راه آهن، مفاد این نامه را درخواست طراحی،

اجرا و سرمایه‌گذاری در پروژه‌های مورد نظر، سهم مشارکت مالی سرمایه‌گذار چینی برای اجرا که می‌تواند تا ۱۰۰ درصد هزینه تمام شده باشد و همچنین ضمانت دولت ایران برای بازگشت اصل و سود هزینه‌های انجام شده پس از تحویل پروژه تا تعداد سال مورد درخواست ایران عنوان کرد.

ناهماهنگی لکوموتیوهای وارداتی با اقلیم ایران

لکوموتیوهای کشنده مسافری قدیمی است و کارایی چندانی ندارند و برخی لکوموتیوهایی که از قبل وارد شده‌اند با آب و هوای موجود کشورمان یا با واگن‌های کشور همخوانی ندارند.

مژگان عباس‌پور - مشاور معاون راه‌آهن اظهار کرد: مهم‌ترین مشکل بخش ریلی مربوط به واگن‌های مسافری است چراکه برای واردات آن با مشکلاتی مواجه هستیم.

وی ادامه داد: سرمایه‌گذارانی علاقه‌مند هستند در این حوزه وارد شوند اما از قبل اعلام کرده بودیم که بخشی از هزینه را قرار است صندوق توسعه سرمایه‌گذاری متقبل شود ولی به دلیل مشکلات نقدینگی و تحریم‌ها این موضوع عملیاتی نشده و با چالش روبرو است.

عباسپور تعمیر سالن‌های مسافری را از دیگر اقدامات درحال انجام اعلام و اظهار کرد: به بخش خصوصی اعلام کردیم تا قبل از نوروز باید این تعمیرات انجام شود چون نارضایتی‌هایی در این زمینه وجود داشت و وجود حشرات موذی مشکلاتی ایجاد می‌کند که در تلاش هستیم تا قبل از پایان سال این مشکلات را برطرف کنیم.

وی با بیان این‌که تشویق سرمایه‌گذاران، اختصاص اعتبارات کافی و برطرف شدن بحث تحریم‌ها به این حوزه رونق می‌بخشد، اذعان کرد: یکی از موضوعات مهم بحث اعتبارات عمرانی است که قرار است

برای سال آینده اعتبارات عمرانی که در اختیار دستگاه‌های دولتی قرار گرفته می‌شد، محدود شود یا اختصاص نیابد که این موضوع برای راه‌آهن معضلی مهم محسوب می‌شود.

مشاور معاون راه‌آهن با بیان اینکه پیشنهاداتی مبنی بر افزایش مبلغی به قیمت گازوئیل مطرح شده است، گفت: با این کار راه‌آهن می‌تواند تا سه سال آینده بدهی‌هایش را به شرکت‌ها و دولت بپردازد تا پس از آن در زمینه پروژه‌های اولویت‌دار راه‌آهن اقدام شود.

دیدار سفیر هندوستان با مدیر عامل راه آهن

روز سه شنبه ۲۴ دی ماه سفیر کشور هندوستان به همراه هیأتی با مدیرعامل راه آهن دیدار و در خصوص همکاری های نزدیک دو کشور در حوزه ریلی به گفت و گو پرداختند.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، در این جلسه که به درخواست سفیر هندوستان برگزار شد، مسائل و پروژه های مختلف حوزه ریلی مورد بررسی قرار گرفت و متولیان دو کشور در خصوص توسعه گسترش صنایع ریلی از جمله خطوط ریلی، واگن و ساخت تجهیزات و ادوات ریلی به گفت و گو پرداخته و به نتایج مثبت و مشترکی دست یافتند.

با تصویب اعضای مجمع ؛

عضو جدید هیات مدیره

شرکت راه آهن معرفی شد

”غراوی“ به عنوان عضو جدید هیات مدیره شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران منصوب شد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ با تصویب مجمع شرکت راه آهن “انه محمد کوسه غراوی” به عنوان عضو جدید هیات مدیره شرکت راه آهن جمهوری

اسلامی ایران منصوب شد.

وزیر راه و شهرسازی تأکید

کرد: طراحی فعالیت های راه

آهن در ۳ حوزه حمل کالا،

جابه‌جایی مسافرهای بین شهری و حومه‌ای

وزیر راه و شهرسازی تأکید کرد: لازم است فعالیت‌های راه‌آهن در سه حیطه حمل کالا، جابه‌جایی مسافر بین شهری و جابه‌جایی مسافر حومه‌ای طراحی و اجرا شود و این مسئله ارتباط مستقیمی با ایمنی سیر دارد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی با اشاره به عدم تناسب و توزیع مناسب مدل‌های حمل و نقلی کشور در نشست هم‌اندیشی اساتید حوزه حمل و نقل دانشگاه‌ها گفت: در حال حاضر ۹۰ درصد حمل بار و جابه‌جایی مسافر کشور از طریق سیستم حمل و نقل جاده‌ای و ۱۰ درصد از طریق سایر مدل‌های حمل و نقلی نظیر هوایی، ریلی و دریایی انجام می‌شود و این نشان از عدم تناسب و توزیع مناسب حمل و نقل بین مدل‌ها دارد.

وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر لزوم تغییر روش‌ها در این عرصه گفت: بهترین سیستم حمل و نقلی برای ایجاد چنین تعادلی، حمل و نقل ریلی است.

آخوندی تصریح کرد: در حمل و نقل حومه‌ای نیز مجبور هستیم تغییر روش‌هایی در سیستم داشته باشیم.

وی با اشاره به هدف‌گذاری برنامه پنجم توسعه در این باره، افزود: طبق قانون برنامه پنجم، حمل و نقل بار و مسافر در شبکه ریلی باید به ترتیب به ۳۰ درصد و ۱۸ درصد افزایش یابد اما در قانون برنامه سیستم حمل و نقل حومه، مورد توجه قرار نگرفته است.

وزیر راه و شهرسازی تأکید کرد: در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران لازم

است فعالیت‌ها در سه حیطه حمل کالا، جابه‌جایی مسافر بین شهری و جابه‌جایی مسافر حومه‌ای طراحی و اجرا شود و این مسئله ارتباط مستقیمی با ایمنی سیر دارد.

آخوندی ادامه داد: متأسفانه در حال حاضر تصور مردم از حمل و نقل ریلی، تنها جابه‌جایی در مسیر تهران - مشهد است و بقیه مسیرهای ریلی جز انتخاب‌های مردم برای سفر نیست. وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه بودجه‌های موجود کفاف اجرای چنین پروژه‌هایی ندارد، بیان کرد: این ارقام با بودجه موجود که در بهترین حالت حدود ۲ هزار میلیارد تومان برای پروژه های ریلی است، تناسبی ندارد. آخوندی یادآور شد: برای تکمیل پروژه‌های وزارت راه و شهرسازی در بخش حمل و نقل حدود ۳۱ هزار میلیارد تومان نیاز داریم و این در حالی است که برای ایمن کردن جاده‌ها، اعتبار چندانی در اختیار نداریم.

تقدیر از روابط عمومی

راه آهن برای کسب رتبه

اول “بهترین پژوهش” در سطح ملی

در یازدهمین جشنواره روابط عمومی های برتر کشور «روابط عمومی راه آهن با کسب رتبه اول در بخش “بهترین پژوهش” در سطح ملی، از وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی لوح دریافت کرد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ روز ۲۳ دی ماه یازدهمین جشنواره روابط عمومی های برتر کشور برگزار و در این مراسم از برگزیدگان در حوزه های مختلف پژوهش، تبلیغات و بازاریابی «روابط عمومی دیجیتال و رسانه و ...» قدردانی شد.

این گزارش می افزاید: اهدای لوح تقدیر به برگزیدگان این جشنواره با حضور وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی صورت گرفت.

با افزایش سرعت قطار به ۱۱۰

کیلومتر در ساعت رخ داد

کاهش زمان سیر قطار

مسافری زاهدان - تهران

مدیرکل راه آهن جنوب شرق با اشاره به افزایش سرعت قطار در محور زاهدان - فهرج به ۱۱۰ کیلومتر در ساعت از کاهش ۵۰ دقیقه ای مدت زمان سیر قطار مسافری زاهدان - تهران خبر داد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ سید مصطفی داودی، مدیرکل راه آهن جنوب شرق با تأکید بر لزوم تأمین رضایتمندی و رفاه مسافران و عرضه خدمات مطلوب به آنان در حوزه حمل و نقل ریلی خاطرنشان ساخت: با پیگیری های صورت گرفته و تأیید نهایی کمیسیون تعیین سرعت از اول دی ماه سالجاری سرعت قطار مسافری زاهدان - تهران در بسیاری از بلاک ها و قسمت های مسیر ریلی زاهدان تا ایستگاه شوره گز از ۸۰ به ۱۱۰ کیلومتر در ساعت افزایش یافت.

وی با اشاره به قابلیت افزایش

سرعت در این محور ریلی افزود:

بخش عمده ای از این مسیر با سرعت ۱۴۰ کیلومتر در ساعت نیز تست شده که در نهایت افزایش سرعت قطار به ۱۱۰ کیلومتر در ساعت تأیید شد.

به گفته وی این افزایش سرعت موجب کاهش ۵۰ دقیقه ای مدت زمان سیر قطار مسافری زاهدان - تهران شده است. داودی ابراز امیدواری کرد با رعایت کلیه نکات و تمهیدات ایمنی سیر در آینده ای نزدیک شاهد افزایش سرعت بیشتر قطارها در حوزه استحفاظی راه آهن جنوب شرق باشیم.

۱۰۰ درصد هزینه بلیت

مسافران قطار تهران - طبس

مسترد می شود

مدیرکل روابط عمومی راه آهن در خصوص مشکل ایجاد شده برای

قطار تهران- طبس روز ۲۰ دی ماه اعلام کرد: در پی این رویداد مسافران با اتوبوس راهی مقصد شدند و ۱۰۰ درصد هزینه بلیت این مسافران باز پرداخت خواهد شد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، صادق سکری مدیرکل روابط عمومی راه آهن با اشاره به رفع مشکل قطار تهران- طبس گفت: روز گذشته با خروج واگن مسافری از خط در ایستگاه عشق آباد مشکلاتی برای تردد این قطار ایجاد شد که با تلاش متولیان اداره کل ناحیه شرق، قطار امداد به محل اعزام و با رفع مشکل، این قطار به سیر خود ادامه داد.

وی افزود: در ادامه مسیر، لکوموتیو اعزام شده در ایستگاه تربت حیدریه با نقص فنی روبرو شد که در پی آن مسئولان راه آهن برای حل مشکل مسافران، آنان را با اتوبوس راهی مقصد کردند و هم اکنون این محور ریلی باز است و مشکلی ندارد

به گفته سکری، ۱۰۰ درصد هزینه بلیت مسافران به آنها باز گردانده خواهد شد.

مدیرکل روابط عمومی راه آهن با تکذیب اظهارات خبرگزاری های استانی مبنی بر معطلی چندین ساعته مسافران در بیابان گفت: در شرایطی که به لحاظ شرایط سخت جوی و سرما و یخ بندان بسیاری از راه های مواصلاتی مسدود است، همکاران در مجموعه راه آهن تلاش می‌نمایند تا سیر قطارها به درستی انجام شود و این حادثه در کمترین زمان ممکن توسط ماموران فنی جمع آوری شده است، بنابراین قضاوت این چینی دور از انصاف است.

آمادگی برای عملیاتی کردن

توافقنامه‌های ایران و کنیا در

حوزه راه و شهرسازی

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به توافقنامه‌های قبلی ایران و کنیا در زمینه‌های حمل و نقل ریلی، هوایی

و موافقتنامه تجاری کشتی رانی از آمادگی وزارت راه و شهرسازی برای عملیاتی کردن این توافق نامه‌ها خبر داد.

به گزارش روابط عمومی و اطلاع رسانی وزارت راه و شهرسازی، عباس آخوندی در دیدار با اکوا ایتورو رئیس سنای کنیا و هیات همراه با اشاره به روابط و توافقی نامه‌های دو طرف تصریح کرد: در حوزه حمل و نقل ریلی در خصوص آموزش تعمیر واگن‌های باری و مسافری و در حوزه هوایی آموزش و تربیت خلبانان مورد موافقت قرار گرفته است اما این موافقت نامه‌های اجرایی نشده است.

وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: موافقت نامه تجاری کشتی رانی بین دو کشور در سال ۲۰۰۹ امضا شده است اما طرف کنیایی در این زمینه اقدامی را انجام نداده است.

وی با اشاره به سابقه روابط تجاری دو کشور کنیا و ایران یادآور شد: روابط تجاری دو کشور همواره رو به رشد بوده است و این نشان می‌دهد که ما روابط پایداری داریم و با برطرف کردن موانع امکان گسترش آن نیز وجود دارد.

آخوندی تأکید کرد: همانطور که طرف کنیایی نیز اظهار کرد می‌توانیم در حوزه‌های حمل و نقل ریلی، دریایی، بندری و ایجاد زیرساخت‌های جاده‌ای همکاری‌های خوبی داشته باشیم و از ارائه پیشنهادات به منظور بررسی دقیق استقبال می‌کنیم.

وزیر راه و شهرسازی در این دیدار در زمینه ساخت و ساز در کنیا اظهار داشت که موضوع را به سندیکا‌های شرکت‌های ساختمانی منتقل خواهد کرد تا با حضور در کنیا ارزیابی دقیقی از همکاری دو جانبه داشته باشند.

وی در ادامه سخنانش با اشاره به موقعیت ایران در گسترش تجارت بین کشورهای شمال و جنوب تصریح کرد: ۴۵۰ میلیون نفر در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان سکونت دارند که می‌توانیم با آنها در

ارتباط باشیم در حالی که کشورهای آسیای مرکزی، روسیه و ترکیه نیز در همسایگی ایران قرار دارند. در این دیدار اکوا ایتورو رئیس سنای کنیا با اشاره به آغاز به کار دوره جدید مجلس کنیا و اینکه ۷۰ درصد اعضای مجلس زیر ۳۵ سال سن دارند، به تلاش برای ایجاد ثروت و رسیدن به رشد دو رقی اقتصاد کنیا اشاره کرد و گفت: وقتی از کنیا صحبت می کنید در حقیقت در مورد منطقه شرق سخن می گوید زیرا که اوگاندا، رواندا، بروندي و سودان غربی در همسایگی کنیا قرار دارند. وی با اشاره به موقعیت بندر مومیان در کنیا یادآور شد: این بندر به طور ۲۴ ساعت در طول شبانه روز به ارائه خدمات مشغول است و با بسیاری از کشورها موافقت‌نامه تجاری و گمرکی یکسانی صورت گرفته است.

رئیس سنای کنیا گفت: پروژه‌های ریلی، راه‌سازی به ویژه در کریدور شمالی که به اتیوپی متصل می‌شود و راه‌های مواصلاتی که کنیا را به غرب قاره آفریقا متصل می کند و پروژه راه‌های مواصلاتی در شرق کنیا که در سال ۲۰۰۹ شرع شده است از جمله طرح‌های در دست اجرا در کنیا است. اکوا ایتورو ابراز داشت: همان طور که در زمان‌های گذشته معاون رئیس جمهور، وزیر امور خارجه از کنیا دیدار داشتند ما نیز در این سفر از گسترش همکاری‌های اقتصادی دو کشور استقبال می کنیم.

در ادامه این دیدار “حسین عمر” سناتور سنای کنیا با اشاره به مشخصات مومباسا و اینکه با یک ایرانی ازدواج کرده است، یادآور شد: مومباسا یکی از شهرهای پر جمعیت کنیا به حساب می آید و مرکز صنعت گردشگری در ناحیه ساحلی است. سناتور مومباسا در سنای کنیا با اشاره به انجام پروژه‌های نفتی به سرمایه‌گذاری ۳۰۷ میلیون دلاری

محمد حسین جعفر در ساخت پایانه غلات خلیج فارس اشاره کرد. همچنین در این دیدار “عیسا ک ملی” سناتور جوان ریفت والی کنیا در این دیدار با اشاره به جمعیت یک میلیون نفری این استان تصریح کرد: فرصت‌های خوبی برای کشاورزی در این منطقه وجود دارد و ۹۰ کشاورزی گندم و ذرت است. وی تاکید کرد به عنوان سناتور کنیا معتقدم که کنیا در آینده با ثبات ترین کشور آفریقایی به لحاظ سیاسی و اقتصادی خواهد بود.

وی درخواست کرد که ایرانیان در سفر به کنیا از استان حوزه نمایندگی وی (مومباسا) به عنوان مرکز صنعت گردشگری در ناحیه ساحلی نیز دیدار کنند. محمد حسین جعفر در ساخت پایانه غلات خلیج فارس اشاره کرد. همچنین در این دیدار “عیسا ک ملی” سناتور جوان ریفت والی کنیا در این دیدار با اشاره به جمعیت یک میلیون نفری این استان تصریح کرد: فرصت‌های خوبی برای کشاورزی در این منطقه وجود دارد و ۹۰ کشاورزی گندم و ذرت است. وی تاکید کرد به عنوان سناتور کنیا معتقدم که کنیا در آینده با ثبات ترین کشور آفریقایی به لحاظ سیاسی و اقتصادی خواهد بود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفت و گوی اختصاصی با خبرنگار ندای حمل و نقل ریلی:

نقش پررنگ حمل و نقل ریل در بنادر در اولویت است



به موجب توافقات ژنو پیش بینی می شود با حجم بیشتری از کالا در بنادر کشور روبرو شویم و از هم اکنون در زمینه مدیریت بار و نقش بیشتر حمل و نقل ریلی در میان سایر شقوق حمل و نقل برنامه ریزی می شود. مهندس محمد سعیدنژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفت و گوی اختصاصی با خبرنگار ندای حمل و نقل ریلی با اعلام این مطلب گفت: به دنبال راهکارهایی هستیم تا سهم حمل و نقل ریلی را در بنادر کشور بیشتر کنیم. به نظرم یکی از چالش های اصلی حمل و نقل کشور این موضوع است. زیرا معنی نمی دهد کشورمان هزینه سنگینی متقبل شود و راه آهن بافق - بندرعباس را بسازد و ان وقت سهم راه آهن از جابجایی

بار بنادر زیر ۵ درصد باشد! سعیدنژاد افزود: از آن جایی که بنده در جریان توسعه و ساخت بندرامیرآباد از ابتدا بودم. این بندر با این نگاه احداث شده است که تنها جایی است که راه آهن شمال می تواند به آن متصل باشد اما در حال حاضر ۳ تا ۵ درصد بیشتر سهم جابجایی ندارد. اگر بنا بود بار با جاده حمل شود، خوب ما بندر انزلی را داشتیم و چه لزومی داشت که بندرامیرآباد را بسازیم. سعیدنژاد از دیگر برنامه های خود را گرایش بیشتر به سمت بنادر نسل سوم برشمرد و افزود: در بازدیدهایی که از بنادر استان خوزستان داشته ام از حجم سرمایه گذاری در این بنادر شگفت زده شدم و صنایعی که در این بنادر ایجاد شده کمک بسیاری به موضوع لجستیک و تکمیل حلقه

سال بعد از آن می توان شاهد بهره برداری از پروژه راه آهن غرب کشور طرف دو سال آینده بود. وی با اشاره به اعتماد بیشتر به تحقق اعتبار فاینانس پروژه، تصریح کرد: این نکته را باید مد نظر قرار داد که اعتبار اختصاص داده به پروژه در بودجه مهم نیست و مهم میزان تخصیص اعتبار پروژه است. مصری یادآور شد: اگر بیشتر بودجه اختصاص داده شده پروژه تخصیص داده شود می توان آن را با بودجه سال ۱۳۹۲ که مقدار اندکی از آن تخصیص یافت برابر دانست. مصری از خطوط راه آهن به عنوان خطوط ملی هر کشور یاد کرد و اظهار داشت: خطوط راه آهن هیچ گاه متعلق به شهر یا استان نبوده و به عنوان خطوط ملی که بسیاری از شهرها از آن استفاده می کنند، مطرح است.

وی به صرفه جویی بسیار در زمینه سوخت در صورت راه اندازی راه آهن غرب کشور اشاره کرد و اظهار داشت: چنانچه این خطوط راه اندازی شود می توان با هر بار سفر قطار از تردد نزدیک به هزار دستگاه سواری در جاده‌های غرب کشور جلوگیری کرد و این تعداد می‌تواند به میزان بسیار زیادی در صرفه جویی سوخت کشور موثر باشد.

نماینده مردم کرمانشاه در مجلس با بیان اینکه امسال باید نگاه ویژه‌ای به پروژه راه آهن غرب کشور می‌شد، خاطرنشان کرد: سود اصلی راه اندازی این پروژه نه به استان کرمانشاه بلکه به کل کشور می‌رسد و ضرورت داشت تا دولت در بودجه به این پروژه نگاه ویژه‌ای می‌داشت. مصری تصریح کرد: اما جای تاسف است که این پروژه در تمامی دولت ها با کم لطفی روبه رو شده و بودجه ای که باید با توجه به اهمیت این پروژه به آن داده شود اختصاص داده نمی‌شود.

وی در پایان یادآور شد: امید است حداقل با تخصیص مناسب بودجه و

فاینانس در نظر گرفته شده برای آن تا حدودی کم لطفی به این پروژه جبران شود. **آیین نامه اجرایی حمایت از سامانه های حمل و نقل ریلی شهری و حومه ابلاغ شد**

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی دولت، هیات وزیران به پیشنهاد مشترک وزارت کشور و معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور و به استناد ماده (۱۷) قانون حمایت از سامانه های حمل و نقل ریلی شهری و حومه آیین نامه اجرایی قانون یادشده را تصویب کرد.

براساس این آیین نامه، شهرداری های شهرهای با جمعیت بالای یک میلیون نفر که در طرح مصوب آنها لزوم استفاده از سامانه های حمل و نقل ریلی پیش بینی شده باشد، موظفند نسبت به انجام مطالعات امکان سنجی سامانه های حمل و نقل ریلی شهری و حومه بر مبنای مطالعات جامع حمل و نقل ترافیک مصوب اقدام کنند.

ضمن آنکه نحوه اتصال خطوط ریلی درون شهری و حومه ای به شبکه ریلی کشور (راه آهن) با هماهنگی وزارت راه و شهرسازی در مطالعات مزبور مشخص خواهد شد. بر این اساس، کمک های دولت در خصوص مدیریت حمل و نقل ریلی شهرهای بالای یک میلیون نفر جمعیت صرفا از طریق مطالعات امکان سنجی سامانه حمل و نقل ریلی شهری و حومه مصوب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور قابل پرداخت است.

همچنین، شهرداری های شهرهای بالای یک میلیون نفر جمعیت دارای طرح مصوب موظفند یک سال قبل از پایان مطالعات امکان سنجی سامانه حمل و نقل ریلی شهری و حومه، نسبت به روز رسانی و تصویب مطالعات مذکور در شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور اقدام کند و شهرداری های شهرهای

بالای ۵۰۰ هزار نفر جمعیت دارای طرح مصوب موظفند یک سال قبل از پایان طرح های مذکور برای به روز رسانی و تصویب آن با رعایت قوانین و مقررات مربوط اقدام کند.

بیش از ۱۲۰ هزار تن کالا از طریق خطوط ریلی در بندر امیرآباد بارگیری و تخلیه شد

مدیرکل راه آهن شمال میزان بارگیری و تخلیه کالا در بندر امیرآباد بهشهر از طریق خطوط ریلی راه آهن شمال در ۹ ماه امسال را بیش از ۱۲۰ هزار تن ذکر کرد.

یوسف گرانیشا، عمده کالاهای حمل شده از طریق خطوط ریلی راه آهن شمال به بندرامیرآباد بهشهر را شامل سیمان شهرهای شاهرود و فیروزکوه ذکر کرد.

وی گفت: همچنین در ۹ ماه سال جاری کالاهایی ازجمله شامل شیشه ، گچ ، کانتینر و صندوق چوبی از طریق خطوط ریلی راه آهن شمال به بندر امیرآباد حمل و یا ترانزیت شده است. میزان حمل بار در بندرامیرآباد از طریق خطوط ریلی راه آهن شمال از سال ۸۱ تا سال ۸۴ روند صعودی داشته است به طوری که از ۱۴ هزار تن کالاهای حمل شده در سال ۸۱ به ۲۶۷ هزار تن در سال ۸۳ افزایش یافت.وی اظهار داشت: میزان حمل در بندر امیرآباد از طریق خطوط از سال ۸۴ بنا به دلایلی روند نزولی داشته است به طوری در سال ۸۶، ۱۳ هزار تن کالا از طریق خطوط ریلی راه آهن شمال به بندر امیرآباد حمل و جا به جا شد.

شرکت رجا آماده همکاری برای توسعه پایانه ریلی کانتینری در بندر شهید رجایی است

محسن پور سید آقایی در نشست مشترک مدیران عامل و اعضای هیأت مدیره سازمان بنادر و دریانوردی کشور و شرکت رجا در بندرعباس

افزود: ایمنی کالا، کاهش آلودگی هوا، مصرف سوخت کمتر و کاهش ترافیک از جمله مزایای حمل و نقل ریلی است.وی خاطرنشان کرد: پیش بینی می شود امسال جابجایی کالا از طریق ریل از ۲۲ میلیارد تن- کیلومتر به ۴۰ میلیارد تن- کیلومتر افزایش یابد که نرخ افزایش ۱۵ درصدی را در بر خواهد داشت.

وی با تاکید بر توسعه حمل و نقل ریلی به منظور پوشش تقاضای واقعی بار و مسافر، تصریح کرد: نبود سرمایه گذاری جدی بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی، پایین بودن قیمت سوخت به دلیل تبعیض در عوارض پرداختی برای استفاده از شبکه ریل و افزایش قیمت تمام شده جابجایی ریلی برای صاحبان کالا از مهم ترین مشکلات این بخش است.

مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در این نشست گفت : برگزاری این جلسات نوید بسیار خوبی برای توسعه فعالیت ها در هر دو بخش بنادر و دریانوری و راه آهن است تا طی یکی دو ماه آینده شاهد جهش های خوبی در این حوزه ها باشیم.

نشست مشترک مدیران عامل و اعضای هیأت مدیره سازمان بنادر و دریانوردی کشور و شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با هدف بررسی تنگناهای موجود و راهکارهای تقویت حمل و نقل ترکیبی از طریق ریل در بزرگترین بندر تجاری ایران برگزار شد.مجمع بندری شهید رجایی با قرار گرفتن در محل تلاقی کریدور ترانزیتی شمال - جنوب، مهم ترین دروازه واردات و صادرات جمهوری اسلامی ایران محسوب شده و به تنهایی عهده دار بیش از ۵۳ درصد حجم این مبادلات در مقوله ترانزیت، واردات و صادرات و ترانشیپ می باشد.

این مجموعه اقتصادی بابرخورداری از حدود ۵۰ کیلومتر شبکه ریلی، بزرگترین پایانه ریلی - کانتینری بنادر کشور را در اختیار دارد.

شرکت‌های عضو انجمن صنعتی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته



سینا ریل پارس
مدیرعامل:
محمد ساطعی
تلفن: ۹۰-۸۸۸۰۱۸۹۸
نمابر: ۹۰-۸۸۸۰۱۸۹۸



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



توکا ریل
مدیرعامل: سیدرسول
خلیفه سلطانی
تلفن: ۰۳۱۱-۶۶۹۰۲۸۲
نمابر: ۰۳۱۱-۶۶۹۰۲۸۵



حمل و نقل بین المللی
کشتیرانی برادران
مجدپور
مدیرعامل:
مجید مجدپور
تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷
نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱



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



راه آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
ابوالقاسم سعیدی
تلفن: ۵-۸۸۷۲۴۱۱۱
نمابر: ۸۸۷۲۴۰۱۱



ریل سیر کوثر
مدیرعامل:
محمدحسن اسماعیلی
تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نمابر: ۸۸۶۶۰۹۱۳



سمند ریل
مدیرعامل:
حسین محمدی
تلفن: ۴۴۱۸۰۱۹۵
نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹



حمل و نقل ریلی
رجاء
مدیرعامل:
سیدحسن موسوی‌نژاد
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمابر: ۸۸۳۴۳۴۰



ریل پرداز سیر
مدیرعامل:
محمد صادق خلفی
تلفن: ۸۸۵۴۶۴۳۲
نمابر: ۸۸۵۴۵۹۸۹



نورالرضا (اصفهان)
مدیرعامل: سیدفرهاد
ظهرو پرواز
تلفن: ۷-۸۸۰۰۹۳۵
نمابر: ۸۸۹۰۹۷۷۵



تأمین ترابر سبز (صبا)
مدیرعامل: بهنام مبینی
تلفن: ۸۸۹۰۱۵۴۹
نمابر: ۸۸۹۰۹۶۴۶



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



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



حمل و نقل ریلی نیرو
مدیرعامل:
سید کاظم حیان
تلفن: ۸۸۳۰۸۶۹۶
نمابر: ۸۸۳۷۶۲۳



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



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



سیمرغ آهنین
مدیرعامل: محمود قیام
تلفن: ۵۵۶۴۴۶۰۱
نمابر: ۵۵۶۶۸۵۴۱



قطارهای مسافری و
باری جوپار
مدیرعامل:
عباس فروتن
تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰
نمابر: ۴۴۲۸۱۶۱۳



لکوموتیو ریل الوند
مدیرعامل:
غلامعلی بشیرخیز
تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۲
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



آسیا سیرارس
مدیرعامل:
غلامحسین عبدالهی
تلفن: ۸۸۷۶۷۹۴۳
نمابر: ۸۸۵۳۱۶۰۴



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



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



حمل و نقل ترکیبی
کشتیرانی ج.ا.
مدیرعامل:
اکبر ملک‌فر
تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰
نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳



خدماتی بازرگانی
نادر کاران فردا
مدیرعامل:
خانم نادیا خان نجوان
تلفن: ۸۸۳۲۵۸۹۹
نمابر: ۸۸۳۲۱۶۴۱



ریل ابریشم پارس
مدیرعامل:
احسان افضلی
تلفن: ۸۸۳۲۴۳۳۴
نمابر: ۸۸۳۲۴۳۳۵



ریل کاران ورسک
مدیرعامل:
ابراهیم نصیری دهقان
تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰
نمابر: ۷۷۶۴۵۶۸۹



ریل ترابر فجر
مدیرعامل:
سید احمد مجتبیائی
تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶
نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹



قطارهای مسافری
هستیا
مدیرعامل:
اصغر ضیایی
تلفن: ۵۵۱۲۴۹۴۳
نمابر: ۵۵۱۲۵۹۶۵



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



آهن ریل کاران
مدیرعامل:
حسن منجزی‌پور
تلفن: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹
نمابر: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹



ترکیب حمل و نقل
مدیرعامل: حمید صدیق‌پور
تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸
نمابر: ۶۶۹۱۳۹۲۴



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



حمل و نقل چندوجهی
سایپال‌جستیک
مدیرعامل: دارا غزنوی
تلفن: ۴۴۱۸۱۶۱۱
نمابر: ۴۴۵۲۷۸۰۳



توکا کشش
مدیرعامل:
احمد کریمی‌پور
تلفکس:
۰۳۱۱-۹۵۱۹۹۲۸-۹



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



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



فولاد ریل جنوب
مدیرعامل: حافظ نظری
تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



کاروان ریل گلستان
تلفن: ۰۳۱۱-۶۲۰۴۰۶۶
نمابر: ۰۳۱۱-۶۲۰۴۰۶۶



مهتاب سیر جرم
مدیرعامل:
احمد استاد حسین
تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۲
نمابر: ۸۸۴۸۱۰۴۲



بهشتاش سپاهان
مدیرعامل: شکراله شفیع زاده
تلفن: ۰۳۱۱-۶۶۸۲۳۶۲
نمابر: ۰۳۱۱-۶۶۹۴۹۹۴



ناوگان ریل الوند نیرو
مدیرعامل:
محمد سعیدنژاد
تلفن: ۸۸۷۲۹۳۲۵
نمابر: ۸۸۷۰۵۱۶۷



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



حمل و نقل ریلی
راهوار کوثر
مدیرعامل:
غلامرضا حامدی
تلفن: ۸۸۹۶۹۶۷۲
نمابر: ۸۸۹۵۰۸۹۵



راه آهن حمل و نقل
مدیرعامل:
محمد رضا کامیاب
تلفن: ۶۶۴۳۹۰۰
نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶



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



راهوار نیرو آریا
مدیرعامل:
مسعود استاد عظیم
تلفن: ۵-۸۸۴۸۱۵۹۴
نمابر: ۸۸۵۵۲۸۴۵



مهندسی ساختمان و
تأسیسات راه آهن (بالاست)
مدیرعامل:
ابراهیم یاسری
تلفن: ۸۸۹۵۵۸۵۱
نمابر: ۸۸۹۶۳۸۶۸



فنی خدمات حمل و نقل
راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میر جلیلی
تلفن: ۰۳۵۱-۸۲۶۲۹۰۱
نمابر: ۰۳۵۱-۸۲۶۲۹۰۲



پرسی ایران گاز
مدیرعامل:
حمیدرضا حدادی
تلفن: ۷-۸۸۹۰۰۱۴۱
نمابر: ۸۸۹۰۴۵۳



شهاب سیر غزال
مدیرعامل:
علیرضا نوری
تلفکس: ۵۵۱۲۵۶۰۶



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

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

مهندس ابوالقاسم سعیدی عضو هیات مدیره و خزانه دار	مهندس محمد رضا کامیاب نائب رئیس هیات مدیره	مهندس سید حسن موسوی نژاد رئیس هیات مدیره
مهندس مجید بابائی ابراهیم آبادی دبیر انجمن	مهندس عباس فروتن عضو هیات مدیره	مهندس محمود قیام عضو هیات مدیره
مهندس مجتبی لطفی عضو علی البدل	مهندس غلامحسین عبدالمهی سروی عضو علی البدل	دکتر هما یون اسدی لنگرودی بازرس



نرخ مصوب چاپ تبلیغات در نشریه انجمن صنفی شرکت های 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 تقی 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 تاکید 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 ۲۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در پشت جلد نشریه (جلد پایانی) با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال

۲ - چاپ یک صفحه ۲۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در داخل جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال

۳ - چاپ یک صفحه ۲۴ تبلیغات بصورت یک رو و چهاررنگ در صفحات داخلی نشریه با کاغذ گلاسه و طرح ارائه شده از سوی متقاضی، هر شماره به مبلغ ۶/۰۰۰/۰۰۰ ریال

۴ - حضور در صفحات ویژه معرفی شرکت ها در کادر ۲x۵ cm برای هر نوبت ۵۰۰/۰۰۰ ریال که بصورت اشتراک سالانه و برای ۶ شماره بطور یکجا دریافت می گردد.



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

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

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

الف) ۱۰ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت اول

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

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

توضیح ۴: چاپ ریزتر از اگهی برای اعضای انجمن (حداقل در ۴ صفحه) با ابعاد ۲۰٪ تخفیف در نرخ منتشر در بند ۴ صورت خواهد پذیرفت.

توضیح ۵: درخواست چاپ هرگونه اگهی تریک و تهنیت و تشکلات و سایر مناسبت ها از سوی شرکتها و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی در کادر ۲x۵ cm در صفحات داخلی نشریه برای اگهی دهندگان موضوع بندهای ۱ و ۲ و ۴ در همان شماره بصورت رایگان و برای سایر اشخاص به ازای هر نوبت با نرخ ۵۰۰/۰۰۰ ریال انجام می پذیرد.

انجمن صنفی
شرکت های حمل و نقل
ریلی و خدمات وابسته
نشانی: تهران - خیابان
توحید - خیابان غلامرضا
طوسی - پلاک ۶۳ - واحد
۱۹ کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱
صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸
تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۲۰
۰۲۱-۶۶۹۱۲۶۵۲
نمابر: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷