

نه‌ای سهل و نقل ریلی

مصائب بهره‌وری

الزامات بهره‌وری در صنعت ریلی چیست؟
بررسی چالش‌های بهره‌وری ریلی در میزگرد فعالان بخش خصوصی
۶ سیاست راهبردی انجمن برای اعتلای حمل و نقل ریلی
گفت‌وگو با معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن

پیچ و خم برنامه‌ریزی

انقلاب ریلی با برنامه ششم توسعه محقق می‌شود؟

رقابت بر سر جذب مسافر

مشکلات بخش مسافری ریلی در گفت‌وگو با رئیس کارگروه مسافری انجمن

مهرماه امسال؛ نخستین گردهمایی آینده‌های نوین در بخش ریلی مسافری



شرکت ناوگان ریل الوند نیرو
(سهامی خاص)

سرافراز و سربلند، پمچو الوند در حمل و نقل ریلی



No 12, Nikouqadam Alley North, Sohrevardi Str. Tehran-Iran
Telefax : +9821 - 88 75 42 36 - 88 76 08 77 - 88 76 95 73

تهران، خ سهروردی شمالی بالاتر از بهشتی، کوچه نیکوقدم، پلاک ۱۲
تلفکس: ۸۸۵۱۶۲۰۵ - ۸۸۷۵۴۲۳۶ - ۸۸۷۶۰۸۷۷ - ۸۸۷۶۹۵۷۳



ماهنامه حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی
شماره ۲۹

انتشار: تیر ماه ۱۳۹۶

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیرمسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

طراح و گرافیست:

کوروش جعفری

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: خاتم نو ۷۷۸۱۳۳۴۹

نشانی انجمن: تهران - خیابان توحید - خیابان

غلامرضا طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۱۶-۰۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

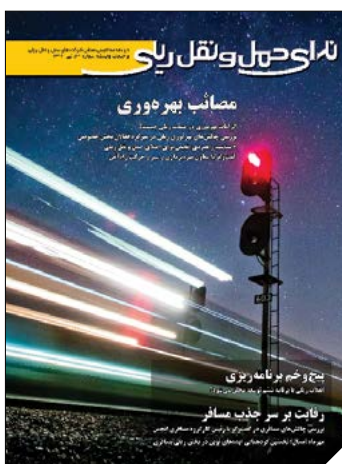
دوماهنامه «ندای حمل و نقل ریلی» آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و مقالات صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است. دوماهنامه «ندای حمل و نقل ریلی» در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است. مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.



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

سفارشی تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

۲	سرمقاله
۴	تهدیدهای مشترک برای شرکت های ریلی
۱۱	خیلی دور ، خیلی نزدیک
۱۲	سردرگمی بر سر تجاری سازی
۲۲	عدم قطعیت، چالش اساسی بهره‌وری است
۲۷	پیچ و خم برنامه ریزی
۲۸	مطالبات ریلی از برنامه بالا دستی
۳۲	دستیابی به ارتباط برد-برد میان سرمایه‌گذاران و بخش ریلی
۳۳	رقابت بر سر جذب مسافر
۳۶	«تجمیع» شرکت ها، راهکار بهبود خدمات مسافری است
۳۹	چالش‌های حمل و نقل مواد معدنی در سیستم ریلی
۴۱	ایتالیایی‌ها قطار سریع‌السیر اراک قم را می‌سازند
۴۲	ایده های نوین ریلی در بخش مسافری، تجاری سازی می شوند
۴۲	۶ سیاست راهبردی انجمن برای اعتلای حمل و نقل ریلی
۴۳	بررسی مشکلات واگن‌های لبه‌کوتاه و کانتینربر
۴۵	اخبار انجمن



طرح روی جلد:
کوروش جعفری

خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی؛ هنوز در نیمه راهیم

مجید بابایی

دبیر انجمن منفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

راندمان و بهره‌وری شبکه و ناوگان ریلی بوده‌ایم و از همین روست که امروز سرعت بازرگانی واگن‌های باری در حمل و نقل ریلی چندان تفاوتی با سال‌های قبل از خصوصی‌سازی ندارد و در نتیجه برای بنگاه اقتصادی سرمایه‌گذاری جدید به معنی بلوکه شدن سرمایه و کسب کمترین منفعت از کسب‌وکار ریلی است.

عملاً بخش عمده شرکت‌های حمل و نقل ریلی که امروز در این بخش فعال هستند، به دلیل همان ویژگی‌هایی که نامبرده شد از همان ابتدای شروع خصوصی‌سازی خود را نوزادی در دامان دولتی با راندمانی پائین، ساختاری غیرمنعطف و علاقه‌مند به گسترش حوزه اختیارات خود دیدند و در همان دامان نیز تربیت شدند، رشد کرده و رفتارهای غیر بهره‌ور و ناکارآمد را نیز فرا گرفتند. هر چند فرایند اصلاح ساختار صنعت حمل و نقل ریلی و شرکت راه‌آهن در دولت یازدهم آغاز گردیده است که از این حیث جای بسی تشکر است اما در مجموع تاکنون دولت‌ها تلاشی مؤثر که به تغییرات اساسی در فضای کسب‌وکار حمل و نقل ریلی و ارتقاء کارآمدی آن منجر گردد نداشته‌اند و لذا حرکتی نظام‌مند در جهت رفع موانع پیش روی خصوصی‌سازی صورت نگرفته است. در این سال‌ها در جهت رفع گلوگاه‌های شبکه موجود تلاشی جدی صورت نگرفته است در حالی که توسعه و بهره‌برداری از خطوط جدید ریلی که عملکرد برخی از آن‌ها نیز تأثیر چندانی بر رشد سهم ریلی نداشته است همواره در صدر برنامه‌های بخش قرار گرفته است. پرداخت یارانه تا قبل از خصوصی‌سازی به دولت جایز بود اما بخش خصوصی در این دوازده سال از نگاه دولت هیچ‌گاه شایستگی دریافت یارانه برای تطبیق شرایط خود با رقاباتی که غیرمستقیم حمایت دولت را داشته‌اند، نداشته است. حتی در سال‌هایی که در بخش مسافری ریلی دولت ارائه خدمات توسط بخش خصوصی را با قیمت‌های تکلیفی الزام می‌کرد، هیچ‌گاه خود را مکلف به پرداخت مابه‌التفاوت قیمت‌های تکلیفی با قیمت تمام‌شده خدمات بخش خصوصی ندانسته است.

برخلاف سیاست‌های کلان کشور که همواره اولویت بخش ریلی بر سایر مدهای حمل و نقل را مدنظر قرار داده و تأکید بر رقابتی نمودن بخش ریلی داشته است از جمله ماده ۲۴ سیاست‌های کلان برنامه ششم توسعه، دولت‌ها در این دوازده سال تلاشی جدی برای حذف یا متعادل نمودن سیاست‌های جاده

پسند به نفع بخش ریلی نداشته‌اند. همچنان یارانه غیرمستقیم سوخت به حمل و نقل جاده‌ای پرداخت می‌شود که هفت برابر بخش ریلی سوخت مصرف می‌کند. از بخش ریلی با تمام مزیت‌هایش در اقتصاد کشور همچنان شش برابر بخش جاده‌ای

اگر سال ۸۴ را مبدأ خصوصی‌سازی در حمل و نقل ریلی کشور در نظر بگیریم تاکنون سه دولت نهم، دهم و یازدهم به مدت دوازده سال امر خصوصی‌سازی ریلی را مدیریت کرده‌اند. بدون در نظر گرفتن روند تغییرات جابجایی بار و مسافر در این سه دوره که البته چندان تفاوت معنی‌داری هم نداشته است، نمی‌توان تفاوت بارزی را در نحوه برخورد دولت‌ها با فرایند خصوصی‌سازی بخش ریلی مشاهده نمود. سهم بخش ریلی از مجموع حمل و نقل کشور در این دوازده سال نه تنها افزایش نداشته که حتی در مقاطعی نیز روندی نزولی داشته است. از طرفی عملکرد شرکت‌های حمل و نقل ریلی در این سال‌ها از نظر کمی و کیفی همراه با بهبود و تحول چشمگیری نبوده است. همچنان سهم بنگاه‌های شبه‌دولتی در جابجایی بار و مسافر به مراتب بیشتر از بنگاه‌های کاملاً خصوصی است. عمر ناوگان ریلی همچنان بالاست و میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در تأمین ناوگان ریلی به‌ویژه در دهه اخیر قابل توجه نبوده است. نارضایتی مشتریان در ابعاد مختلف در هر دو حوزه باری و مسافری همچنان قابل تأمل است. بخش خصوصی از شبکه‌های بهره‌برداری می‌کند که کمترین نقش را در مدیریت عملیات حمل و نقلی آن بر عهده دارد. برخلاف جدول سهم بهینه بخش‌های دولتی و غیردولتی از وظائف و مسئولیت‌های مرتبط مصوب سال ۸۸ هیئت‌وزیران که در آن بیشترین سهم در اکثر حوزه‌ها بر عهده بنگاه‌های غیردولتی گذاشته شده است، در طی این سه دولت نه تنها تلاشی سازنده برای حضور حداکثری بخش خصوصی و افزایش سهم مشارکت او در وظائف تصدی‌گری نگردیده است بلکه در جهت افزایش نقش و دخالت دولت‌ها در مدیریت و بهره‌برداری از شبکه ریلی کشور تلاشی مضاعف مشاهده می‌گردد. دولت‌ها در عین حال که مسئولیت‌های حاکمیتی خود را همچنان یدک می‌کشند (که البته در انجام درست این وظائف هم تردید جدی وجود دارد که ادامه وضعیت نامناسب بخش ریلی در دهه اخیر گواه این مدعاست) در عین حال در ورود به وظائف اجرایی از جنس تصدی‌گری نیز بسیار مشتاق نشان می‌دهند.

علی‌رغم بهبود نسبی عملکرد حمل و نقل ریلی در دولت یازدهم، در طول این دوازده سال مصادف با خصوصی‌سازی در بخش ریلی، کمتر شاهد نقش‌آفرینی دولت در تسهیل و بهبود فضای کسب‌وکار و ارتقاء

جدول یک

گروه	ماهیت بازار	وضعیت در اصل ۴۴ قانون اساسی	فعالیت بخش دولتی	فعالیت بخش غیردولتی
گروه یک	رقابتی	خارج از صدر اصل ۴۴	ممنوع (با استثنائاتی)	منحصر
گروه دو	انحصاری	صدر اصل ۴۴	محدود به ۲۰ درصد	محدود به ۸۰ درصد
گروه سه	انحصاری	صدر اصل ۴۴	منحصر	ممنوع

جدول دو

ردیف	نام فعالیت	سهم بخش غیردولتی (درصد)
۱	انواع واگن‌های مسافری و خدماتی مربوط و راهبری قطارهای مسافری	۱۰۰
۲	انواع واگن‌های باری و راهبری قطارهای باری	۱۰۰
۳	انواع لocomotives و خودکشنده‌ها و بهره‌برداری از آن‌ها	۱۰۰
۴	نگهداری و تعمیرات توگن و تامین قطعات مورد نیاز	۱۰۰
۵	مدیریت ترافیک و بهره‌برداری از شبکه خطوط ریلی	۱۰۰
۶	کارگاه دیوهای نگهداری و تعمیرات توگن	۱۰۰
۷	کارخانه‌ها، کارگاه‌های تامین و تولید مواد، قطعات، ماشین‌آلات و تجهیزات مربوط به بخش ریلی	۱۰۰
۸	کارگاه‌های نگهداری و بازسازی خطوط آهنیه فنی و علامه و ارتباطات	۱۰۰
۹	ماشین‌آلات مخفیانه احداث، نگهداری و بازسازی خطوط و بهره‌برداری از آن‌ها	۱۰۰
۱۰	ایستگاه‌های مسافری و باری	۴۰
۱۱	نگهداری و تعمیرات ارتباط و علامه الکتریکی	۱۰۰
۱۲	خدمات مهندسی و مشاوره تحقیقاتی و پژوهش	۸۰
۱۳	فناوری اطلاعات	۸۰
۱۴	تعمیرات و نگهداری خط و ابنیه فنی	۱۰۰
۱۵	تعمیرات و نگهداری ساختمان و تأسیسات (چراغ و اساسی)	۱۰۰
۱۶	بهره‌برداری از گنجرهای متوری	۱۰۰
۱۷	پایانه‌ها، بارانداها، انبارها، زمین، ساختمان و تأسیسات	۳۰
۱۸	مالکیت خطوط فرعی (صنعتی - تجاری)	۱۰۰

دولتی و غیردولتی در فعالیت‌های راه و راه‌آهن «هرگونه فعالیت در زمینه حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر توسط دستگاه‌های دولتی، نظامی و انتظامی ممنوع است». ضمناً برابر ماده ۸ آئین‌نامه مذکور فهرست فعالیت‌های قابل واگذاری راه‌آهن به بخش غیردولتی متضمن سهم این بخش در هر فعالیت، مطابق جدول دو تعیین گردیده است.

در مجموع به نظر می‌رسد در اجرای خصوصی‌سازی بخش ریلی عملکرد کل بخش چندان قابل دفاع نیست. هم دولت‌های مورد اشاره و هم بخش خصوصی سهمی در این ناکارآمدی داشته‌اند که البته سهم دولت‌ها به مراتب بیشتر بوده است چرا که مسئولیت بسترسازی و بهبود فضای کسب‌وکار و اعمال سیاست‌های متناسب و ریل پسند با دولت‌ها بوده است. البته از نگاه گروهی که توسعه بخش ریلی را منوط به حاکمیت بیشتر دولت می‌دانند، عامل اصلی ناکارآمدی خصوصی‌سازی شکست بازار است (که البته تجربه ثابت کرده اگر شکستی هم بوده شکست نابزار و دولت است نه بازار) و آن را بهانه خوبی اولاً برای پوشش ناکارآمدی‌ها و دوم برای افزایش دخالت‌ها و حضور حداکثری دولت در تمامی عرصه‌های حمل‌ونقل ریلی قرار داده‌اند.

به نظر می‌رسد حال که دولت دوازدهم در آستانه شروع به کار است، اگر همان‌طور که در قوانین بالادستی نیز تأکید گردیده است توسعه بخش ریلی به معنای واقعی دغدغه مهم کشور است و از سوی دیگر اگر به مشارکت بخش خصوصی اعتقاد راسخ وجود دارد لازم است با توجه به تجربیات دولت‌های گذشته برنامه مدونی برای برون‌رفت از وضعیت نابسامان بخش ریلی تهیه و در چهار سال آینده با جدیت و تعامل و همکاری دولت و بخش خصوصی به اجرا گذاشته شود. بدیهی است با فراهم شدن بسترهای کسب‌وکار، بخش خصوصی ریلی آماده سرعت بخشیدن به فرایند سرمایه‌گذاری و مشارکت همه‌جانبه در توسعه حمل‌ونقل ریلی کشور خواهد بود.

حق دسترسی به شبکه دریافت می‌شود. اینکه تأکید می‌شود حتی در انجام درست وظائف حاکمیتی دولت نیز تردید وجود دارد به دلیل همین مصادیق است. به‌عنوان نمونه پائین بودن سرعت در بخش ریلی عاملی بازدارنده و ضد رقابتی برای هر دو بخش بار و مسافر است در حالی که در این دوازده سال اقدام منسجم و مؤثری در این راستا صورت نگرفته است. در حالی که دنیا در توسعه شبکه ریلی سریع‌السير خود بسیار جدی و مؤثر عمل می‌کند و حتی همسایگان ما هم در این مسیر توسعه چشمگیری داشته‌اند اما طرح‌های راه‌اندازی شبکه سریع ریلی در ایران دهه‌هاست که پیشرفت عملی نداشته است.

همچنین طبق ماده ۵۹ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴، لازم است نهادهای تنظیم‌کننده بخشی (REGULATORY BODY) در موارد انحصار طبیعی که راه‌آهن هم یکی از مصادیق آن است تشکیل گردد. در طول سالیان اخیر همواره یکی از مطالبات بخش خصوصی تشکیل نهاد تنظیم مقررات ریلی بوده است که تاکنون چنین اجازه‌ای از سوی هیچ‌یک از سه دولت مورد اشاره صادر نشده و عملاً دست دولت‌ها در انتخاب رفتارهای یک‌سویه برای برخورد با بخش خصوصی باز گذاشته شده است.

در نتیجه این شرایط طی سه دولت گذشته هیچ‌گاه فضای بخش ریلی به سمت رقابتی شدن و ورود سرمایه‌گذاران جدید و توانمند حرکت نکرده و عملاً از اعتماد بخش خصوصی به دولت کاسته شده است. در این دوازده سال دولت‌ها نه تنها بخش خصوصی ریلی را به‌عنوان شریک تجاری خود به حساب نیاورده‌اند که بعضاً با رفتارهای خارج از عرف و قانون محل کسب‌وکار آن‌ها بوده‌اند. امروز بخش خصوصی گوشش از ادعای دولت‌ها در حمایت از بخش خصوصی پر است اما چه کند که با گذشت دوازده سال از مشارکت در بخش ریلی دستش به سبب بی‌توجهی و بی‌سامانی دولت‌ها خالی است.

اما اصل ۴۴ قانون اساسی چه می‌گوید؟

در بند الف (۱-۱) از سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی چنین آمده است:

الف - سیاست‌های کلی توسعه بخش‌های غیردولتی و جلوگیری از بزرگ شدن بخش دولتی

۱- دولت حق فعالیت اقتصادی جدید خارج از موارد صدر اصل ۴۴ را ندارد و موظف است هرگونه فعالیت (شامل تداوم فعالیت‌های قبلی و بهره‌برداری از آن) را که مشمول عنوان صدر اصل ۴۴ نباشد، حداکثر تا پایان برنامه پنج‌ساله چهارم (سالیانه حداقل ۲۰٪ کاهش فعالیت) به بخش‌های تعاونی و خصوصی و عمومی غیردولتی واگذار کند

طبق سیاست‌های کلی اصل ۴۴ نقش نوین دولت تغییر از متولی و متصدی شرکت‌های دولتی به ناظر و سیاست‌گذار فضای اقتصادی کشور است. اگر به قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی توجه گردد، قلمرو فعالیت بخش دولتی و غیردولتی در سه گروه طبقه‌بندی شده است. (جدول یک) معیار این گروه‌بندی میزان رقابتی یا انحصاری بودن آن‌هاست. فعالیت‌های گروه دو و سه دارای انحصار طبیعی یا قانونی هستند. فعالیت‌های راه‌آهن به‌عنوان بخشی از صدر اصل ۴۴ قانون اساسی در گروه دو و در کنار فعالیت‌های اقتصادی دیگری نظیر هواپیمایی، کشتیرانی، راه، صنایع بزرگ، صنایع مادر، بازرگانی خارجی، معادن بزرگ، بانکداری، بیمه و تأمین نیرو قرار گرفته است.

همچنین طبق ماده ۴ آئین‌نامه اجرایی سهم بهینه بخش‌های



در نشست اعضای هیئت مدیره و روسای کارگروه های انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی با معاون سیر و حرکت راه آهن مطرح شد

تهدیدهای مشترک برای شرکت های ریلی

کرده و چرخه کار را ناقص کند. در این باره، اعتقاد من این است که بخش خصوصی هم مثل دولت در جاهایی دچار کم کاری است و ضعف عملکرد دارد. در حالی که مطالبه حل و فصل مشکلات، دوطرفه است و برای این، چاره ای نیست جز این که راهبرد و برنامه ای متناسب با سیاست گذاری موجود ایجاد شود.» محمدی خاطر نشان کرد: «به طور مثال بارها شاهد بوده ایم که در بخش حمل و نقل بار، به روشنی مشخص نیست که برخی شرکت ها چگونه کار می کنند. یعنی اگر راه آهن، پیگیری اثر بخش نکند، شرایط کافی برای فعالیت این شرکت ها به وجود نمی آید.» این مقام مسئول در شرکت راه آهن با بیان این که «ارتباط ما نیز با بخش خصوصی ضعیف است» افزود: «بخش بهره برداری باید جلساتی با کارگروه مخزن داران، واگن های لبه بلند یا لوکوموتیو در انجمن برگزار کند. چرا که این جلسات می تواند مشکلات را پیش از این که سازمان را در بر بگیرد، حل و فصل کند.» محمدی اضافه کرد: «اگر راه آهن به

این اعتقاد دارد که بخش خصوصی به جای زیردست یک همکار است ضرر و زیان بخش خصوصی را زیان خود می بیند و فعالیت ریلی با بخش خصوصی را در قالب یک بازی برد برد می بیند.» او افزود: «اعتقاد ما این است که ترانزیت بار، یک کسب و کار است. چون وقتی شرکتی از بخش خصوصی، شریک معدن دار برای حمل بار می شود در صورت بروز مشکل در حمل و نقل، تأثیر منفی خود را در محصول نهایی و قیمت تمام شده می گذارد، به بیان دیگر و ابعاد بالاتر، اقتصاد کشور متأثر می شود.» او افزود: «با همین دیدگاه و پارادایم ذهنی وارد بحث کاهش قیمت در بازار شده ایم و به همین دلیل هم معتقدم تعامل راه آهن با بخش خصوصی، باید بیش تر باشد.» محمدی در بخش دیگری از صحبت های خود با تأکید بر لزوم برگزاری نشست های مشترک با فعالان حوزه حمل و نقل جاده ای، افزود: «قیمتی که هم اکنون بخش حمل و نقل جاده ای اعمال می کند، پایین تر از رقمی است که در حمل و نقل ریلی هست. در حالی که

«واقعیت مغفول مانده» در روابط دولت و بخش خصوصی اشاره کرد و گفت: «این یک واقعیت است که در تعریف سازمان راه آهن پس از ورود رسمی بخش خصوصی به فعالیت های ریلی، با سردرگمی هایی مواجه شده است، چنان که در بحث خصوصی سازی، مقررات و آیین نامه هایی نیاز است که بخش خصوصی را همکار راه آهن کند.» محمدی با بیان این که «این دیدگاه هم اکنون نزد مدیران راه آهن وجود دارد.» افزود: «شاید مقررات کامل نباشد و ارتباطات دچار سستی باشد؛ اما می توان با این جلسات به طور سه ماه یکبار مشکلات موجود را برطرف کرد. در این جلسات می توان موضوعات را شنید و کمک کرد.» محمدی افزود: «هم اکنون ضعف عملکرد و آسیب های زیادی در حمل و نقل ریلی وجود دارد. اما باید توجه داشت که ضعف عملکرد در بخش درونی راه آهن و آسیب ها از بیرون راه آهن است.» او افزود: «ضعف و تهدیدهای موجود می تواند به هر شکل کار را دچار نقصان

ماه گذشته برخی از اعضای انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی در نشستی مشترک با معاون بهره برداری و سیر و حرکت شرکت راه آهن، مشکلات و چالش های پیش روی بخش خصوصی را در بازه سه ماهه ابتدایی سال بررسی کردند. آن گونه که مجید بابایی، دبیر انجمن در ابتدای این نشست توضیح داد، هدف از برگزاری این جلسه، ارائه دیدگاه های مشترک و مشورتی در حوزه «بهره برداری و سیر و حرکت» است. او همچنین اظهار امیدواری کرد که «این جلسات به شکل مستمری تداوم داشته باشد.» بابایی پیشنهاد داد: «کارگروه مشترکی با مسئولیت معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن، برای حل و فصل مشکلات و مسائل حوزه بهره برداری و سیر و حرکت، با حضور نمایندگان از هر دو طرف راه آهن و بخش خصوصی تشکیل شود تا به صورت ماهیانه یکبار جلساتی داشته باشند.» در ادامه، ابراهیم محمدی معاون بهره برداری و سیر و حرکت شرکت راه آهن در اظهارات خود به یک



سید هرمز قطبی

هم اکنون با مشکلی
مواجه هستیم که ۴۰ واگن
بارنامه می شود، واگنی
که دم دست است روی
قطار می آید اما مانور
هماهنگ نیست. در حالی
که بیرون آوردن واگنی که
به خط کور برود به راحتی
امکان پذیر نیست



«وقتی این توازن برقرار باشد و واگن‌ها متوازن با آنچه بارگیری شده به مقصد برسند متوازن برمی‌گردد و رسوب می‌کند.» قطبی اضافه کرد: «در بخش توزین هم تعجب‌آور است که بار در مبدأ یک‌بار توزین می‌شود اما یک باسکول دقیق در هیچ‌جا وجود ندارد. تنوع وزن در همه‌جا وجود دارد. صاحب کالا که بار بیشتر نمی‌فروشد و پول کمتر بگیرد. حل این معضلات می‌تواند جلوی وقفه‌های کاری را بگیرد و سرعت عمل را بالا ببرد. ضمن این‌که بارهایی هم برچسب دارد و روی برچسب، وزن بار مشخص شده و نیاز به توزین ندارد. چرا باید صرف وقت شود و دوباره توزین شود.» قطبی در بخش دیگری از صحبت‌های خود گفت: «وقتی ادعا می‌کنیم که ۷۰ درصد قطارها برنامه‌ای است، دلیلی وجود ندارد که بر ۳۰۰ کیلومتر سیر اصرار کنیم. الان بالای ۵۰۰

کرد و افزود: «این‌که ممکن است برخی خواسته‌های غیرمنطقی هم از راه‌آهن وجود داشته و حتی در آن سو، راه‌آهن نیز کم‌کاری‌هایی داشته باشد؛ اما در مجموع این رضایتمندی از تعامل راه‌آهن با بخش خصوصی وجود دارد.» قطبی در ادامه به بیان برخی از مسائل و مشکلات مرتبط با حوزه حمل و نقل بار پرداخت و گفت: «یکی از ایراداتی که وارد است به مقصد نرسیدن کل بار یک شرکت در یک زمان و با هم است.» او افزود: «حتی بارهایی که تحت عنوان یک جواز ترخیص شده، ۱۰ واگن امروز از بندرعباس حرکت می‌کند ۶ واگن فردا حرکت می‌کند و بخشی در بافق می‌ماند. در سه پارت با تفاوت زمانی می‌رسند به مقصد؛ در حالی که تمام این بار، در یک روز بارنامه شده است.» قطبی اضافه کرده: «هم اکنون با مشکلی مواجه هستیم که به طور مثال ۴۰ واگن بارنامه می‌شود، واگنی که دم دست است روی قطار می‌آید اما مانور هماهنگ نیست. در حالی که بیرون آوردن واگنی که به خط کور برود به راحتی امکان‌پذیر نیست.» قطبی افزود: «کانتینرهای باردار عموماً در قطارهای برنامه‌ای نمی‌آید. اما مگر فرق می‌کند؟ فرایند برگشت واگن، یا مشتمل بر یک واگن خالی است یا کانتینر خالی؛ اما اولویتی که برای واگن دارای بار قائل هستیم برای واگن خالی قائل نمی‌شویم. واگن باردار سه‌روزه می‌آید اما واگن خالی هفت روز به طول می‌انجامد. اگر قرار به رشد حمل‌ونقل باشد باید این‌ها هماهنگ با یکدیگر عمل کنند.» قطبی در ادامه به بیان این‌که «توازن میان واگن‌هایی که بارگیری می‌شود با واگن‌هایی که در بندر تخلیه می‌شود وجود ندارد» افزود: «اگر ده واگن در بخش بارگیری موجود باشد، ۱۰ واگن هم باید در بخش تخلیه باشد. اما این اتفاق نمی‌افتد. سه روز واگن‌ها در بخش بارگیری متوقف می‌ماند و به یکبار ۳۰ واگن حرکت می‌کند و مرکز تخلیه قادر به انجام پروسه تخلیه نیست.» قطبی افزود:

این است که کارگروه مشترکی با راه‌آهن ایجاد شود تا ماهیانه یک‌بار این مسائل روز را پیگیری و بررسی کنیم.» بابایی اضافه کرد: «بخش دوم مشکلات بخش خصوصی نیز شامل یک سری بحث‌های کلان بوده که باید در آن جلسات سه‌ماهه بررسی شود.» بابایی افزود: «ارتباط با حمل‌ونقل جاده‌ای یکی از همین موضوعاتی است که باید در کارگروه‌های مشترک بررسی شود؛ چرا که نحوه رقابت بخش جاده‌ای با ریلی، عادلانه نیست.» بابایی با بیان این‌که «انجمن با مدیریت بازرگانی راه‌آهن، جلسات مستمری داشته و از ابتدای سال سه کارگروه لبه‌بلند، مخزن داران و لبه‌کوتاه این جلسات را برگزار کرده‌اند» افزود: «تنوع موضوعات به‌گونه‌ای است که سعی می‌کنیم مسائل مهم را با اولویت برنامه‌ریزی کنیم. حجم قابل توجهی از مسائل و مشکلات پیش روی ماست و انتظار ما این است که معاونت بهره‌برداری و سیر و حرکت به‌طور مستمر این گفت‌وگوها را شکل دهد.»

رونق در رکود

مجتبی لطفی عضو هیئت مدیره انجمن و مدیرعامل شرکت «البرز نیرو»، نیز در سخنانی با اشاره به این‌که «در دوره رکود اقتصادی کل کشور، در راه‌آهن عملکردها افزایش پیدا کرده است» افزود: «این افزایش عملکرد، برای همه برکاتی داشته است. صادقانه بگویم که شرکت‌های بخش خصوصی با بخش‌های مختلف راه‌آهن و معاونت‌های مختلف ارتباط دارند و رشد حمل‌ونقل موجب شده که درآمدها به‌طور کلی افزایش پیدا کند. بدون شک این موفقیت‌ها، حاصل برنامه‌ریزی و پیگیری مستمر بوده است.»

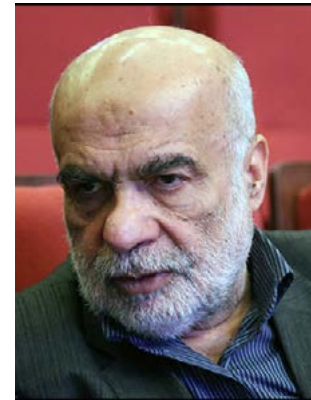
همزمانی بارگیری

سید هرمز قطبی عضو هیئت‌مدیره شرکت «برادران مجدپور» و رئیس کارگروه‌های سیر و حرکت و ایمنی و واگن‌های لبه‌کوتاه نیز در اظهارات خود تعامل راه‌آهن با بخش خصوصی را خوب توصیف

درآمد حاصل از این نوع حمل‌ونقل هم به جیب شرکت‌های دولتی جاده‌ای می‌رود و حمل‌کننده متضرر می‌شود. خواهش من این است که جلسه‌ای نیز با انجمن حمل‌ونقل جاده‌ای هماهنگ شود تا یک راه‌کار برای رقابت قیمتی با جاده ایجاد شود.» محمدی افزود: «انجمن نباید راه‌آهن را غریبه محسوب کند. اگر بخش خصوصی راه‌آهن را رها کند؛ راه‌آهن هم از مشکلات بخش، غافل می‌شود؛ بنابراین اینجا یک دیدبانی نیز نیاز است. این‌که در آینده قرار است چکار کنیم و ارتباط با بخش خصوصی قرار است چگونه باشد؟ اگر ارتباط‌ها هدف‌گذاری شده باشد، کارایی بالاتری دارد. بخش خصوصی باید خط‌مشی‌ها را تعیین و از راه‌آهن بخواهد آن‌ها را اجرا کند در بخش‌های مختلف باید این کار انجام گیرد.»

تشریح مشکلات درونی و بیرونی

در ادامه این نشست مجید بابایی دبیر انجمن صنفی شرکت‌های ریلی ضمن معرفی ۶ کارگروه تخصصی انجمن گفت: «کارگروه‌های امور مسافری و خدمات به مشتریان، لوکوموتیو، سیر و حرکت و ایمنی، واگن‌های لبه‌کوتاه، واگن‌های مخزن دار و واگن‌های لبه‌بلند در انجمن فعال شده‌اند.» بابایی افزود: «در کنار این کارگروه‌ها، انجمن، شورای سیاست‌گذاری حمل‌ونقل ریلی را نیز ایجاد کرده تا به نوعی، یکپارچگی میان این کارگروه‌ها را ایجاد کند و وظایف و فعالیت‌های مهم و بنیادی را تحت بررسی و تحلیل قرار دهد.» او با اشاره به پیشنهاد معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن مبنی بر برگزاری جلسات مستمر میان بخش خصوصی و شرکت راه‌آهن به تقسیم بندی مسائل و مشکلات موجود پرداخت و گفت: «بخش اول مشکلات شرکت‌های خصوصی ریلی، مسائل روزمره و جاری هست که لازم است در زمان کوتاه‌تری برای رفع آن‌ها اقدام شود. در این باره پیشنهاد من



ابوالقاسم سعیدی

در بخش مسافری ۷ درصد
رشد سفر ایجاد شده و در
عین حال ۱/۴ رشد جمعیت
داریم یعنی سالیانه ۸/۵
درصد به متقاضیان سفر
اضافه می شود. اما سهم
بخش ریلی از این رقم نه
تنها بیش تر نشده بلکه
سهم سنوات گذشته هم رو
به کاهش است



کیلومتر سیر انجام می شود. هر یک از دو طرف اگر تعهد را انجام ندادند، می توان جریمه کرد.» او یکی از مسائل دیگر را بحث «ایمنی» خواند و گفت: «شرکت ها به دنبال ایمنی هستند اما چیزی که ایمنی را به خطر می اندازد باید از بین برود. وقتی شابلون ۲۱ از ابتدای راه آهن تا به امروز استفاده شده و حادثه و سانحه ای ایجاد نکرده است چرا شابلون ۲۲ اعمال می شود که واگن ها به دلیل تیزی چرخ منفرصل شوند؟ الان واگن تا زمانی که تیزی چرخ درست نشود، در ایستگاه متوقف می شود و روزی ۱۰۰ هزار تومان جریمه متوقف می شود. آیا این واگن روزی ۱۰۰ هزار تومان درآمد داشته است که الان این جریمه را بدهد؟ این منطق ندارد.» این فعال بخش ریلی با بیان این که «کارنامه حمل و نقل به نام متولی آن نوشته می شود» خاطر نشان کرد: «سؤال من این است

که آیا خط راه آهن اشکالی ندارد؟ چرا فنر واگن می شکند؟ گوشواره واگن می شکند؟ چرا این اتفاقات در یک زمان غیرمعقول می افتد؟ خط، عامل این شکستگی است و واگن بخش خصوصی جریمه و منفرصل می شود. ۹۰ درصد موارد بریدگی چرخ به دلیل اصول محدود خط و راه آهن است. اگر پست بازدید توجه کند چنین چیزی نیز مشاهده نخواهد شد.» قطبی افزود: «آمار ۵ ساله اداره کل ایمنی نظارت بر شبکه نشان می دهد که یک بار خروج از خط به دلیل تیزی چرخ بوده است. این همه واگن در ۵ سال و یک واگن حادثه دیده عدد بزرگی نیست. این تصمیمات آیا عاقلانه است؟ این که گفته شود خط ایراد ندارد، مامور خطا نمی کند و فقط صاحب واگن مقصر است درست نیست. این موردی است که به بخش خصوصی تحمیل می شود و هزینه های اضافی به بخش تحمیل می کند.» او افزود: «آیا اگر خود راه آهن متولی این کار بود به این سرعت می توانست کار تعمیر را انجام دهد؟ یک طرفه تصمیم گرفتن درست نیست. در برخی ایستگاه ها می بینیم که واگنی که برای تعمیرات اساسی می رود چون تعمیر کننده پذیرش ندارد واگن در ایستگاه می ماند. من این را اجحاف به بخش خصوصی می دانم.»

قطبی در بخش دیگری از این نشست، از نبود برنامه مشخص برای مسدود شدن خط و اعلام به موقع موارد مسدودی ها انتقاد کرد و گفت: «وقتی هیچ برنامه ای برای مسدود شدن خط وجود نداشته باشد، در پیک مصرف، شرکت ها با مشکل مواجه می شوند.» وی افزود: «در ماه گذشته محور جنوب ۱۵ روز خط تعطیل بود. سؤال می کنیم که چرا واگن نمی آید. می گویند که خط مسدود است. اما من اطلاع ندارم که خط مسدود شده است. این درست است که ایمنی حرف اول را می زند اما نباید به بخش خصوصی زیان برساند. در صورت مسدود شدن خط باید عدم النفع بخش خصوصی پرداخت شود.

راه آهن اگر خط را مسدود می کند باید تضمین بدهد که بخش خصوصی زیان نبیند. یا این که اگر زیان داد عدم النفع پرداخت شود. این که مسدود شدن خط اعلام نمی شود بها ندادن به بخش خصوصی است.»

تهدیدهای موجود

جواد طاهر افشار مدیرعامل شرکت «راه آهن کشش» و رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن در ادامه این نشست با اشاره به تهدیدهای موجود در راه آهن گفت: «یکسری از این تهدیدها بیرونی است. به مانند بحث کاهش قیمت مواد معدنی و به عبارتی اعوجاج قیمتی در این بخش که باید فکری برای آن کرد و رویه ای یافت که اگر قراردادی معدنی بسته می شود معدن هر زمان که دلش خواست بار را کم نکند تا شرکت ها با مشکل حمل بار در کل شبکه و افت حمل و نقل شبکه مواجه شوند.» طاهر افشار افزود: «شاید خیلی ها با این نظر مخالف باشند، اما ورود شرکت های معدنی به موضوع حمل و نقل یک آفت و آسیب برای این عرصه تبدیل شده است. شرکت های معدنی کسب و کار بسیار بزرگی دارند و شاید راه آهن از این که معدن داران، خودشان واگن بیاورند به شبکه استقبال کنند؛ اما این یک تهدید است، چون کسب و کار این معادن خیلی بزرگتر از حمل و نقل است.» او اضافه کرد: «شاید بگویید که این کار موجب می شود که این معدن ها از ریل به جای جاده استفاده کنند. اما این ها نرخ حمل و نقل را می شکنند. چون یک هزارم کسب و کار آن ها حمل و نقل است، پس مهم نیست که زیان ده باشند.» او افزود: «بارها شاهد بودیم که شرکت لکوموتیوی مربوط به گل گهر تقاضا کرده که بار خودش را خودش ببرد. ممکن است راه آهن تسلیم این خواسته شود؛ اما تکلیف شرکت های حمل و نقل باری چه می شود؟ آن ها روی بار موجود در شبکه حساب کرده اند اما این شرکت ها لکوموتیو بیش تری به

شبکه می آورند و به بخش خصوصی زیان وارد می کنند.»

طاهر افشار در بخش دیگری از صحبت های خود از «تعدد شرکت های حمل و نقل ریلی» به عنوان «یک آفت برای قیمت و سیر و حرکت به صورت توانمند یاد کرد و گفت: «تعدد شرکت های فعال شرایط دست و پاگیری ایجاد می کند که این موضوع جزو تهدیدهای داخلی راه آهن است. وقتی تعدد شرکت ها زیاد شد رقابت غیرمنطقی بین آن ها به وجود می آید و گاهی اوقات قیمت از قیمت تمام شده هم پایین تر می آید. چون شرکت ها زیاد هستند و می خواهند واگن خود را با هر قیمتی که هست توافق کنند و با آن بار حمل کنند. این به شرکت زیان وارد می کند و بدهی لکوموتیو دار و راه آهن را بالا می برد. در واقع به کل مجموعه زیان وارد می کند.»

اتلاف وقت و اتلاف سرمایه

طاهر افشار با بیان این که «بارها گفته ایم که عدم تناسب بین تخلیه و بارگیری و مانور وجود دارد» افزود: «در برخی از ایستگاه های تشکیلاتی چون مانورچی وجود ندارد، کل ناوگان معطل می ماند و در حالی که سیکل حرکتی لکوموتیو باید ۲۵ ساعت باشد گاهی به بیش از ۵۰ ساعت می رسد. این اتلاف وقت، اتلاف پروسه سرمایه ایجاد می کند.» او افزود: «مشکلاتی هم خاص لکوموتیو است که حل آن به راه آهن برمی گردد. از جمله این مشکلات عدم ثبت صحیح کیلومتر است. آقای قطبی در مورد تناژ صحبت می کنند که درست است اما من می گویم که برخی مناطق کیلومترناژ ثبت نمی شود. در ایستگاه های داخلی گل گهر فاصله بین انشعاب تا اسکله بندرعباس ثبت نمی شود. در جلسه ای که معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن هم حضور داشتند نتیجه این شد که حدود ۱۴ درصد اختلاف ثبت تن کیلومتر وجود داشت.» او افزود: «این اختلاف ثبت، هم در آمار راه آهن



مرتضی جعفری

در تحلیلی که از عملکرد بخش باری در محور بافق به بندرعباس داشتیم و هدف این بود که ببینیم در ۹۰ روز اول با توجه به توقف‌هایی که وجود داشته، این توقف‌ها به‌مانند مسدود شدن خط به مدت ۱۱ روز بوده است. این عدد بزرگی است



به تحویل در درب پالایشگاه کرده است. شرکت‌های خصوصی به راه‌آهن و وزارت نفت و چند شرکت دیگر دولتی مراجعه کرده‌اند اما استعلام از راه‌آهن زمان زیادی می‌برد. چارچوب این کار می‌تواند از طریق تفویض اختیار انجام گیرد. چرا که استعلام قیمت هم‌اکنون با چرخه مدت زمان زیادی انجام می‌گیرد و مشتری صبر نمی‌کند.» سعیدی همچنین از عدم دسترسی آزاد به آخرین وضعیت ظرفیت و امکانات انتقاد کرد و گفت: «وقتی در مسیر جنوب، خط مسدود می‌شود باید بخش خصوصی خبر داشته باشد. شفافیت اطلاعات و آمار موضوع بسیار مهمی است که من اینجا خواهش می‌کنم رعایت شود. بخش خصوصی را کنار خود ببینید و این موضوع به حرف و شعار بسنده نشود. در عمل به‌عنوان یک همکار به بخش خصوصی نگاه شود. هم



جواد طاهر افشار

تعدد شرکت‌های فعال شرایط دست‌وپاگیری ایجاد می‌کند که این موضوع جزو تهدیدهای داخلی راه‌آهن است. وقتی تعدد شرکت‌ها زیاد شد رقابت غیرمنطقی بین آن‌ها به وجود می‌آید و گاهی اوقات قیمت از قیمت تمام‌شده هم پایین‌تر می‌آید



ما به شرکت ملی نفت رفت و آمد زیادی داشتیم اما تا زمانی که یک مقام بلندپایه راه‌آهن در جلسات ما شرکت نکرد، مشکل حل نشد. بافت سنتی که از قدیم وجود داشته مدیران عامل شرکت‌های دولتی را به این تفکر رسانده که نباید با مدیران بخش خصوصی وارد مذاکره شوند.»

شفافیت اطلاعات

سعیدی در بخش دیگری از صحبت‌های خود از تأخیر استعلام قیمت از راه‌آهن به عنوان یکی دیگر از مشکلات موجود یاد کرد و گفت: «حمل‌ونقل بار در بخش ریلی به‌گونه‌ای است که حتماً باید با راه‌آهن هماهنگ شود. اما باید چارچوبی برای این هماهنگی‌ها ایجاد کرد که سرعت کار بالا برود.» او افزود: «اخیراً شرکت نفت سیستم فروش خود را از FOB یعنی تحویل روی عرشه کشتی تبدیل

خاطر نشان کرد: «بنابراین باید تأکید کرد که بار و مسافر روزبه‌روز افزایش پیدا می‌کند اما بخش ریلی نه تنها رشدی نداشته بلکه کاهش هم پیدا کرده که من فکر می‌کنم که باید این تعامل موجب شود تا سهم ریلی در کشور افزایش پیدا کند. به‌ویژه با این سیاست‌های اقتصاد مقاومتی قیمت‌ها نمی‌تواند روند صعودی داشته باشد.» سعیدی افزود: «من قبلاً مقاله‌ای هم داده بودم که سهم حمل‌ونقل در قیمت تمام‌شده در ایران ۵۲ درصد است. یعنی ۵۲ درصد متوسط قیمت کالا در ایران مربوط به هزینه‌های حمل‌ونقل است. این رقم هم اکنون به ۶۷ درصد رسیده است در حالی که در ژاپن ۷ درصد و در آلمان ۱۳ درصد است. الان هم اگر حمل‌ونقل جاده‌ای با مشکل روبرو باشد قیمت همین صیفی‌جات افزایش پیدا می‌کند. اگر قیمت حمل‌ونقل کاهش پیدا نکند با مشکل مواجه می‌شویم. دلیل این مدعا بخش مسافری است. «او افزود: «چند سال پیش با راه‌آهن و سازمان حمایت و رجا بحث‌هایی بر سر تعیین قیمت‌ها و یا آزادسازی قیمت‌ها داشتیم، اما دو سال است که قیمت‌ها افزایش پیدا نکرده و برخی ایام مثل ایام غیر پیک سفر؛ قیمت کوپه ۴ تخته ۵۰ هزار تومان می‌شود.» او خاطر نشان کرد: «از جمله مسائلی که می‌تواند در این حوزه کمک کند و حوزه معاونت می‌تواند وارد شود این است که حدود وظایف و تکالیف دو طرف را مشخص کنید. بخش بازرگانی همواره از بخش خصوصی گلابه دارد که به دنبال بار نمی‌روند و بازاریابی نمی‌کنند. البته خیلی جاها این موضوع صدق می‌کند. اما از آن سو صاحبان بار سنتی هستند. بخش خصوصی نمی‌تواند به راحتی با مدیرعامل یک سازمان یا نهاد و وزارتخانه وارد مذاکره شود. چون بخش خصوصی را به‌عنوان یک کارمند می‌شناسند. این در بخش‌های دیگر هم دیده می‌شود. من به دنبال بار می‌روم اما این مشکلات وجود دارد.» سعیدی افزود: «به طور مثال

و هم در درآمدها مؤثر خواهد بود.» طاهر افشار همچنین به عدم ثبات مقررات به‌ویژه در مورد جرائم انتقاد کرد و گفت: «معاونت ناوگان برخلاف قرارداد جریمه‌هایی را اعمال می‌کنند که به یک‌باره است. این جریمه‌ها باید بر اساس سازوکاری باشد و دستگاه حاکمیت و نظارت باید بر اعمال قانون تجدیدنظر کند.»

کاهش سهم ریلی از بخش تقاضا

ابوالقاسم سعیدی عضو هیئت‌مدیره شرکت ریل سیر کوثر و رئیس کارگروه مخزن‌داران انجمن نیز در بخش دیگری از این نشست به بیان نقطه نظرات و مشکلات موجود پرداخت. او ابتدا به موضوع «سرقت بیش از اندازه ادوات واگن‌های مخزن دار» اشاره کرد و گفت: «سال گذشته معاونت بهره برداری و سیر و حرکت تا حد زیادی مشکلات مربوط به این بخش را حل کرد و یکی از مهم‌ترین مشکلات ما که سرقت لوازم قطار بود گرچه به صفر نرسید اما میل به صفر پیدا کرد.» سعیدی با بیان این که «مسائلی که اینجا باید مطرح شود مسائل برون‌سازمانی است» افزود: «مسائل درون‌سازمانی را باید با تعامل و همکاری بیش‌تر حل‌وفصل کرد. اما واقعیت این است که سهم حمل‌ونقل ریلی از کل بار مملکت در حال کاهش است.» او به ارائه آمارهایی در مورد این موضوع پرداخت و گفت: «در بخش مسافری ۷ درصد رشد سفر ایجاد شده و در عین حال ۱/۴ رشد جمعیت داریم یعنی سالیانه ۸/۵ درصد به متقاضیان سفر اضافه می‌شود. اما سهم بخش ریلی از این رقم نه تنها بیش‌تر نشده بلکه سهم سنوات گذشته هم رو به کاهش است.» سعیدی افزود: «در بخش حمل و نقل بار، در سال‌های گذشته، سهم حمل‌ونقل ریلی ممکن است که از نظر تن کیلومتر شرایط بهتری باشد؛ اما از نظر تناژ نزدیک ۱۵ درصد بوده که الان به ۱۰ درصد کاهش پیدا کرده است.» او



مجتبی لطفی

شرکت‌های بخش خصوصی با بخش‌های مختلف راه آهن ارتباط دارند و رشد حمل و نقل موجب شده که درآمدها افزایش پیدا کند. این موفقیت‌ها، حاصل برنامه‌ریزی و پیگیری مستمر بوده است



اکنون شرایط به گونه ای است که اطلاعات به آسانی در اختیار بخش خصوصی قرار نمی‌گیرد. این اطلاعات محرمانه هم نیست. در ژاپن جز ۴ نوع اطلاعات همه نوع اطلاعات آزاد است. این یک مشکل کلی در کشور است. عدم اطلاع‌رسانی منظم از ظرفیت خالی محورها مشکل بزرگی است. او با اشاره به این که «پیش‌بینی امسال راه‌آهن این است که از ۴۰ میلیون تن حمل بار به ۶۴ میلیون تن برسد» اظهار امیدواری کرد که «این رقم محقق شود». به گفته وی «برای رسیدن به این هدف ظرفیت‌های خالی به هر نحوی که صلاح است باید اعلام شود.»

پیش‌بینی هجوم به تعمیرگاه‌ها

سعیدی همچنین از عدم



احمدرضا صبری

دولت خود را متولی حمل و نقل مسافری در راه آهن نمی‌داند و از بخش خصوصی کمک می‌خواهد. اما به علت این که راه آهن تبدیل به شرکت شده است، سرفصل بودجه برای خود ندارد. کسی هم دنبال بودجه برای راه آهن

نیست



هماهنگی و همکاری مدیران با بخش خصوصی به‌ویژه مدیران نواحی به عنوان دیگر مشکل موجود یاد کرد و گفت: «بخش خصوصی در ستاد دسترسی آزاد به مدیران دارد. اما در نواحی این کار صورت نمی‌گیرد. دسترسی به مدیران برای هماهنگی مشکل است.» او افزود: «برخی سیاست‌هایی که آقای قطبی اشاره کردند در بلندمدت روی بخش تأثیر می‌گذارد. این که معاونت ناوگان تعمیرات اساسی واگن‌ها را از ۴ سال به ۳ سال کاهش داد و برای همین ۴ سال هم واگن‌های مخزن دار مشکل دارند. نزدیک به ۴ هزار واگن مخزن دار وجود دارد؛ این در حالی است که تعمیرگاه‌ها فقط در تهران و اصفهان هست و واقعاً برای تعمیر به‌موقع مشکلات زیادی وجود دارد.» سعیدی افزود: «با کاهش مدت‌زمان تعمیرات

واگن، از آذرماه تعمیرات ما چندین برابر می‌شود و امکان تعمیرات ماهیانه ۳۰۰ واگن نیست. من عملکرد مخزن دارها را ماهیانه رصد می‌کنم و متوجه شدم که با این قانون جدید از آذرماه تعمیرات در این بخش از ۸۰ مورد به بالای ۲۵۲ مورد خواهد رسید. این مقدار تعمیرات مقدور نیست و فقط مشکل ایجاد می‌کند.»

او افزود: «هم اکنون طی قراردادی به بخش خصوصی تحمیل شده که واگن‌های فاقد کوئل باید حتماً مجهز به کوئل شوند، از طرفی وقتی از شرکت پخش فراورده های نفتی درخواست حمل گازوئیل داریم می‌گویند تا زمانی که واگن‌ها کوئل دار نشوند، گازوئیل نمی‌دهیم. ارتباط‌های ما با شرکت نفت هم به‌جایی نمی‌رسد. در سه ماه گذشته ۶۳ درصد برنامه پیش‌بینی شده ما تحقق پیدا کرده است. بخشی از این برمی‌گردد به بخش خصوصی، اما بخش زیادی به شرکت نفت برمی‌گردد.»

چانه زنی برای بودجه

احمدرضا صبری مدیرعامل شرکت مسافری «تورالرضا» و رئیس کارگروه مسافری و خدمات به مشتریان انجمن در ادامه این نشست «یکی از مسائل اصلی فعالیت ریلی را راحت بودن و فراهم بودن شرایط کار دانست و گفت: «باید دید که بخش خصوصی چه دیدگاهی راجع به کار خود دارد. در حال حاضر، دولت خود را متولی حمل و نقل مسافری در راه‌آهن نمی‌داند و به نحوی از بخش خصوصی کمک می‌خواهد. اما به علت این که راه‌آهن تبدیل به شرکت شده است، سرفصل بودجه برای خود ندارد. کسی هم دنبال بودجه برای راه‌آهن نیست. در حالی که اساس گرفتاری ما پول است. کدام‌یک از مشکلاتی که اینجا مطرح شد، با پول حل و فصل نمی‌شود؟ پول از کجا می‌آید؟» او افزود: «با توجه به تشکیل دولت جدید، دیدگاه من این است که فرصت خوبی است تا دولت جدید را متقاعد به پیش‌بینی

بودجه کنیم. دولت دهم می‌خواست سالی ۱۰ هزار کیلومتر ریل بکشد هزار کیلومتر محقق شد. در دولت یازدهم ۳۰۰ کیلومتر محقق شده است؟ آیا در آینده دیدگاه و روزنه امیدی هست که محقق شود؟ من این‌طور فکر نمی‌کنم.» صبری خاطرنشان کرد: «بخش خصوصی در کنار دولت است. بخش باری شاید به این سبک نتواند کار کند و به بخش‌های دولتی فشار بیاورد. اما بخش خصوصی باید این قدرت را داشته باشد که در تصمیم‌گیری‌ها تأثیر بگذارد و بودجه جذب کند. مشکل سرمایه خیلی جدی است. اما بخش خصوصی می‌تواند در این مورد کمک کند. می‌تواند در استان‌ها فعال شود و صنعت ریلی را پیشرفت دهد.» صبری افزود: «باید بررسی شود که سرعت ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت محاسنی داشته است؟ یا این که زمان بندی‌ها را به هم ریخته است؟ اگر موضوعات این چنینی حل شود می‌توان امیدوار بود که مدت زمان سفر هم کم شود.» او تأکید کرد: «راه‌آهن باید خواسته‌های بخش خصوصی را به دولت منعکس کند تا بتواند بودجه بگیرد. در تمام دنیا برای خرید واگن پارانه پرداخت می‌شود. اما این جا برعکس است.»

چالش شرکت‌های باری

عباس فروتن عضو هیئت مدیره انجمن و مدیرعامل شرکت قطارهای مسافری و باری جوبار نیز در ادامه این نشست با بیان این که «بخش خصوصی باید انگیزه و فهم دو طرفه را حس کند تا به هدف نهایی که ۶۲ میلیون تن حمل و نقل بار در سال ۹۶ برسد» افزود: «عمده دغدغه‌ها مربوط به شرکت‌های باری است و خواسته‌هایی دارند که منعکس می‌کنند. جلوگیری از رسوب واگن‌ها سرعت قطار و افزایش سرعت سیر واگن‌ها ایده‌هایی است که راه‌آهن در سال گذشته برای تشکیل قطارهای برنامه‌ای داشته و بازخوردی در این مورد نداشتیم که چند درصد موفقیت



عباس فروزن

جلوگیری از رسوب
واگن‌ها سرعت قطار و
افزایش سرعت سیر
واگن‌ها ایده‌هایی است
که راه‌آهن در سال
گذشته برای تشکیل
قطارهای برنامه‌ای داشته
و باز خوردی در این مورد
نداشتیم که چند درصد
موفقیت آمیز بوده است



تهیه می‌کند که این مشکل را حل کند. این در زمان سیر هم تأثیر دارد و نیاز به نظارت دارد. واگن‌های خالی به دلیل حساسیتی که در بحث بار هست و به‌عنوان یک تابو هم در راه‌آهن محسوب می‌شود. «محمدی در بخش دیگری از صحبت‌های خود در پاسخ به مشکلاتی که به آن اشاره گردید گفت: «در مورد بحث تخلیه و بارگیری باید گفت که راه‌آهن متولی تخلیه بار نیست. قرارداد بارگیری را شرکت می‌بندد اما میان شرکت‌های ریز و درشت این بار تقسیم می‌شود که برای مانور مشکل ایجاد می‌کند.» او افزود: «از آخر مردادماه دیگر قطار غیربرنامه‌ای نخواهیم داشت. قطار باید در روت حرکت کند. هر زمانی نمی‌تواند ناحیه اعزام کند. روت‌های موازی مجازی هم دیده شده است. مطمئناً ما به سمت نظم بخشی این



عباد... فروزن

بخش خصوصی این
پتانسیل را ندارد که با
مدیران عالی دولت در
بخش نفت وارد مذاکره
شود؛ لذا راه‌آهن با این
شرکت‌های بزرگ مثل نفت
یا معادن وارد مذاکره شود.
بیش‌ترین سهم از درآمدها
متعلق به راه‌آهن است. این
نگاه مشترک با مشتریان
باید ادامه یابد



وعده‌های راه‌آهن
ابراهیم محمدی در انتهای این نشست به برخی از پرسش‌ها و مشکلات مطرح شده پاسخ داد. او در بحث بهره‌وری گفت: «همین‌جا اعلام می‌کنم که ماهیانه یک‌بار این جلسات در دفتر ما برگزار شود. ما نیاز به این موضوع داریم که با تغییر پارادایم‌ها بهره‌وری را افزایش دهیم.» محمدی درباره مشکلاتی که در حوزه قطارهای برنامه‌ای مطرح شد نیز پاسخ داد که «قطار باری برنامه‌ای نباید انفعال داشته باشد.» او با تأیید صحبت‌های هرمز قطبی در ابتدای نشست مبنی بر «با هم نرسیدن واگن‌ها» افزود: «این مشکل دلایل زیادی دارد که توجیه هم نمی‌کند. اما آقای جعفری مدیرکل سیر و حرکت راه‌آهن پیش‌نویس دستورالعمل را

ریلی وجود دارد. این است که صاحب کالا به عنوان مشتری، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را در سطح خود نمی‌بیند. این شاید از مدیران بالایی یا مدیران میانی را شامل شود. شرکت نفت خود را خیلی بالاتر می‌بیند و متأسفانه یکسان نمی‌بیند که دنبال مذاکره یا راهکار باشد. راه‌آهن این حمایت و برنامه‌ریزی را داشته است و من خواهش می‌کنم این است که راه‌آهن در این موضوعات استراتژیک کمافی‌السابق فعال باشد و این بستر همکاری را در کشور ایجاد کند.»

نگاه حمایتی حس نمی‌شود
عبادالله فروزش عضو هیئت مدیره انجمن و مدیرعامل شرکت راه‌آهن حمل‌ونقل نیز در سخنان خود به برخی از مسائل و مشکلات مرتبط با بخش خصوصی در حوزه ریلی اشاره کرد. او گفت: «با این که تعامل راه‌آهن با بخش خصوصی پایدار و خوب است اما در عمل این حس در بخش خصوصی دیده نمی‌شود که نگاه حمایتی وجود دارد. چرا راه‌آهن با این نگاه حمایتی و دلسوزانه عمل می‌کند اما حس نمی‌شود؟» او گفت: «به نظر می‌رسد که دانش یکسان از مسئله وجود ندارد. یعنی عدم بهره‌وری واگن از سوی بخش خصوصی وابسته به عاملی است که راه‌آهن به آن اعتقادی ندارد. بخش خصوصی، راه‌آهن را مقصر می‌داند و بالعکس. در این وسط شخص سوم که شاید نقش اصلی را داشته باشد در این بازی نیست.» او «بحث تخلیه و بارگیری» را به‌عنوان یک نقطه و وجهه و جنبه سوم دانست و گفت: «این بخش سوم مشتریان ما را شامل می‌شود. نه راه‌آهن در این بخش نقشی دارد و نه متصدی حمل‌ونقل و جزو وظایف صاحب کالا و مشتری است.» این نیازمند وقت گذاشتن است و دغدغه‌ای است که به‌تازگی ایجاد شده است. داشتن دانش یکسان از بهره‌وری پایین واگن این مشکل را حل می‌کند.» فروزش در بخش دیگری از صحبت‌های خود افزود: «یکی از بحث‌هایی که در صنعت



مرتضی علی احمدی

موضوعی که می تواند مدل کسب و کار را تغییر دهد و در هر دو حوزه راه آهن و انجمن باید پیگیری شود، بحث پرتال و CRM است



ابراهیم محمدی

انجمن نباید راه آهن را غریبه محسوب کند. اگر بخش خصوصی راه آهن را راه کند؛ راه آهن هم از مشکلات بخش، غافل می شود؛ بنابراین اینجا یک دیدبانی نیز نیاز است. این که در آینده قرار است چکار کنیم و ارتباط با بخش خصوصی قرار است چگونه

باشد؟



سیستم می رویم و این نیاز به کمک شما دارد.» محمدی با بیان این که «من هم قبول دارم شرایط خط منجر به استهلاک واگن و بروز مشکلاتی می شود» قول پیگیری این موضوع را داد و گفت: «روزی که می خواستیم لوکوموتیو را در بخش ناوگان قرار دهیم یکی از دغدغه های ما همین بود که لوکوموتیو به هر شکلی حرکت کند. این نیاز به هماهنگی دارد.» او همچنین در مورد آمار و اطلاعات شفاف خاطرنشان کرد: «آمار عملکرد تن کیلومتر را ماهانه اعلام می کنیم. مسدودی ها هم به طور ماهانه اعلام می شود. البته محور جنوب را تا آبان ماه برنامه مسدودی را می دهیم.» محمدی افزود: «راه آهن در تعدد شرکت ها به شرطی که توانمند باشند اعتقاد دارد اما اعتقاد دارم

که شرکت ها باید بنیه قوی داشته باشند.» محمدی افزود: «در بحث صاحبان بار باید بررسی شود و نیاز به تعریف یک پروژه ای دارد و مطالعات تطبیقی علمی انجام شود و به صورت مقاله دربیاید که آیا صاحبان کالا خودشان واگن را بخرند یا نخرند. اعتقاد من این است که بر اساس روش تحقیق کیفی می توان یک نتیجه در این زمینه منطقی گرفت. سلیقه من به عنوان یک کارشناس دیدگاه خودش را دارد اما کسی که تحقیق می کند فرضیه دارد و دنبال آزمون و اثبات این فرضیه است.»

پیشنهاد بازنگری آیین نامه تاسیس شرکت ها

مجید بابایی در این زمینه پیشنهاد کرد که «آیین نامه تاسیس شرکت ها

مورد بازنگری قرار گیرد» که معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن از انجمن درخواست کرد که «پیشنهادتان را به ما بدهید. نظر تمام شرکت ها را بگیرید. مطالعات تطبیقی هم بکنید. نظر بدهید که آیا تعداد واگن ها باید بالا برود یا نه. هر بخشی باید ابتدا به منافع خود و سپس به بازی برد-برد فکر کند.» او افزود: «بازی برد-برد تعریف دارد. هر سال حساب مالی راه آهن به دلیل همین موضوعات با زیان مواجه است. راه آهن هم یک بنگاه اقتصادی است. اصلاح اساسنامه انجام شده و به نظر من بهترین شرایط حاکم شده است. هر معاونتی موضوعات خودش را گفته است.» او در مورد مشکلات موجود در بحث تخلیه و بارگیری نیز گفت: «اگر تعداد واگن بارگیری شود و تعدادی تخلیه شود، سه روز سیر داشته باشد یک تعدادی واگن در مسیر هستند. اگر قرار باشد که به ازای ۵۰ واگن یک میلیون تن بار حمل و نقل شود، ۶۰ هزار تن بار با سیر متوسط سه روز، نیاز به ۱۲ هزار واگن دارد.»

محمدی خاطر نشان کرد: «توجه به تخلیه و بارگیری بسیاری از مسائل را حل می کند و این کار شرکت هاست. روش های تخلیه هم باید به روز شود. شرکت هایی که الان در حال فعالیت هستند باید به این واقعیت ها توجه کنند و روش های نادرست تخلیه و بارگیری باید تغییر کند.» محمدی افزود: «اگر به سمت تعیین تقاضا بر اساس عملکرد بازار نرویم، در بخش باری محکوم به شکست هستیم. هر چند در مسافری قطعاً نیاز به یارانه هست و صد در صد این بخش باید حمایت شود.»

درخواست ورود به حوزه IT

سید مرتضی علی احمدی مدیرکل بازرگانی و بازاریابی راه آهن نیز در این نشست بر تغییر رویکردهای مشتری مداری تأکید کرد و گفت: «موضوعی که می تواند مدل کسب و کار را تغییر دهد و در هر دو حوزه راه آهن و انجمن باید پیگیری شود، بحث پرتال

و CRM است.» او افزود: «یکی از اصلی ترین مطالباتی است که حوزه بازرگانی راه آهن دارد همین موضوع است. باید باشگاه مشتریان داشت و نظام رسیدگی به شکایات باید به طور کامل و دقیق پایه گذاری شود. متأسفانه ابتدایی ترین مسائل رسیدگی به مشکلات مشتریان هنوز در راه آهن وجود ندارد. اگر مشتری تقاضای حمل یا تعرفه داشت باید بدون فوت وقت پاسخ این تقاضا را داد. این موارد وجود ندارد.»

علی احمدی اضافه کرد: «در حوزه IT چه در انجمن و چه در حوزه بازرگانی این ابزارها باید راه اندازی شود. نکته دیگر تنظیم بازار تعرفه است. پیشنهاد من این است که در موضوع تنظیم بازار، علاوه بر واگن داران، بخش دیزل هم با بخش بازرگانی راه آهن همکاری کنند.»

پرهیز از کلی گویی

مرتضی جعفری مدیرکل سیر و حرکت راه آهن نیز در سخنانی با بیان این که نباید با مشکلات موجود به طور «احساسی» برخورد کرد افزود: در تحلیلی که از عملکرد بخش باری در محور بافق به بندرعباس داشتیم و هدف این بود که ببینیم در ۹۰ روز اول با توجه به توقف هایی که وجود داشته، این توقف ها به مانند مسدود شدن خط به مدت ۱۱ روز بوده است. این عدد بزرگی است.»

جعفری افزود: «وقتی وارد جزئیات می شویم می بینیم که سوخت گیری دیزل های چینی بیشترین توقف را در سیرجان داشته اند. چون ساعت ها در خط سوخت متوقف شده اند. اگر صاحبان دیزل های چینی راهکاری برای سوخت گیری پیدا کنند هزینه چندانی ندارد. بنابراین من فکر می کنم نباید کلی صحبت کرد.» او اضافه کرد: «یکی از موضوعاتی که زیاد مطرح می شود افزایش بریدگی چرخ است. اما این حرف کلی است و باید بررسی شود که در کدام نقطه این بریدگی چرخ ایجاد می شود.»



الزامات بهره‌وری در صنعت ریلی چیست

خیلی دور، خیلی نزدیک

حمل‌ونقل ریلی، با توجه به کمتر بودن هزینه‌های خارجی آن، دارای منافع ملی بیشتری است و گسترش آن به کاهش هزینه‌های جامعه منجر خواهد شد. در افق ۱۴۰۰ ایران، پیش‌بینی شده که بخش بار و مسافر ریلی به ترتیب سهم ۳۰ و ۲۰ درصدی در جابجایی داشته باشند؛ اما این هدف‌گذاری بلندپروازانه تا چه حد با داشته‌های کنونی قابل دستیابی است؟ در چند سال گذشته، سهم حمل‌ونقل ریلی از مجموع حمل بار کشور در مقطعی، کاهش داشته و امروز به حدود ۱۰ درصد رسیده است. این در حالی است که سهم حمل‌ونقل ریلی باری در چین حدود ۵۳ درصد، آمریکا و استرالیا حدود ۴۰ درصد و روسیه و اتحادیه اروپا حدود ۱۵ درصد است. چندی پیش مرکز تحقیقات و آموزش راه‌آهن ایران در گزارشی کارشناسی به بررسی وضعیت بهره‌وری در راه‌آهن در سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۰ پرداخته و عنوان کرده بود که بهره‌وری کل عوامل تولید (TFP) در راه‌آهن ایران در سال‌های یادشده کاهش یافته است. گزارش مرکز تحقیقات راه‌آهن نشان می‌داد در صنعت حمل‌ونقل ریلی بهره‌وری سرمایه افزایش یافته ولی بهره‌وری نیروی کار و ارزش‌افزوده نرخ کاهش یافته است. در حالی که اکنون بهره‌وری خط ریلی در اروپا حدود ۵/۲ برابر ایران، آمریکا و هند ۳ برابر

روسیه ۵ برابر و چین ۸ برابر ایران است؛ اما برای رشد بهره‌وری ریلی چه راهکاری می‌توان داشت؟ تجارب کشورهای موفق در ارتقای بهره‌وری نشان می‌دهد که افزایش شاخص‌های فناوری، نظیر سرمایه‌گذاری خارجی، تحقیق و توسعه، توسعه صادرات کالاهای با فناوری بالا و... از مهم‌ترین مؤلفه‌های رشد بهره‌وری در کشورهای توسعه‌یافته بوده است. واگذاری مدیریت ترافیک به بخش خصوصی و بهره‌برداری از شبکه ریلی واجد شرایط و البته کاملاً مستقل، توانمند و غیروابسته، یکی از پیش‌نیازهای مدیریتی بهره‌ورانه برای تحقق استفاده مطلوب از امکانات موجود است. در حال حاضر در حوزه حمل‌ونقل ریلی، ده‌ها مشکل ریزودرشت وجود دارد اما مشکل رفتار نادرست مدیریتی از یک سو و نبود جذابیت سرمایه‌گذاری برای سفارش و خرید قطارهای جدید به‌وسیله بخش غیردولتی از سوی دیگر از همه بیش‌تر دیده می‌شود. با سطح درآمدها و هزینه‌های فعلی، نرخ بازگشت سرمایه خرید واگن نو باری و واگن نو مسافری تا حد زیادی منفی است. برای راه‌اندازی یک رام قطار مسافری جدید نیاز به حدود ۴۵ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری است؛ یعنی هر صندلی (تخت) قطار مسافری ۹۰ میلیون تومان تمام می‌شود که با توجه به بازگشت این میزان سرمایه‌گذاری و در عین حال قیمت‌گذاری موجود برای ارائه خدمات، فعالیت

در حوزه ریلی زبان ده می‌شود. از سوی دیگر حق دسترسی یکی دیگر از مشکلاتی است که عمده شرکت‌های فعال در بخش خصوصی با راه‌آهن به‌عنوان متولی حاکمیتی خود دارند. در حالی که راه‌آهن حدود ۴۵ درصد درآمد حمل بار را از صاحب کالا به‌عنوان «حق دسترسی» دریافت می‌کند؛ در آن‌سو؛ کامیون‌ها بابت عبور کالا از جاده‌ها، هزینه‌های حدود ۵ درصد درآمد حمل بار را می‌پردازند. در حال حاضر، کمبود نقدینگی و نبود حمایت‌های یارانه‌ای از بخش خصوصی، عمده دلایلی است که به‌عنوان کاهش بهره‌وری در این حوزه عنوان می‌شود و کمبود بودجه اختصاص‌یافته از سوی نهادهای بالادستی برای بهبود عملکردها، بیش از همه نمود دارد. آمارهای موجود نشان می‌دهد، عملکرد بودجه‌های عمرانی ریلی شرکت ساخت و شرکت راه‌آهن بیش از هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان نبوده است؛ بنابراین تصویب و اختصاص بودجه ۱۵۰۰ میلیارد تومانی، مستلزم برداشت از منابع حاصل از هدفمندی یارانه‌هاست که با سازوکار فعلی مشکل به‌نظر می‌رسد. ایران، کشوری است که خطوط پایینی در بخش ریلی دارد. شرکت راه‌آهن در حال حاضر متصدی خطوط ریلی و مالک ۸۰ درصد لکوموتیوهای موجود در کشور است. از سوی دیگر، شرکت راه‌آهن به‌عنوان یک نهاد حاکمیتی بدنه سنگین نیروی انسانی خود را هرگز سبک نکرده و با انجام

فعالیت‌های تصدی‌گری هزینه نسبتاً بالایی دارد. به گفته فعالان بخش خصوصی، این هزینه با فشار سنگین به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تأمین می‌شود. فعالان حمل‌ونقل ریلی می‌گویند شرکت راه‌آهن آن‌قدر به شرکت‌های ریلی فشار وارد کرده که حمل‌ونقل ریلی برای صاحبان کالا در بسیاری از مسیرها مقرون‌به‌صرفه نیست. این در حالی است که چنانچه تعرفه‌های سنگین راه‌آهن کاهش یابد حمل‌ونقل ریلی مورد استقبال گسترده قرار می‌گیرد و از طرف دیگر قیمت تمام‌شده کالاها کاهش می‌یابد.

حساسیت‌ها و اهمیت ویژه زیربخش حمل‌ونقل ریلی پای دولت را به این حوزه کشانده است، با این همه افزایش مشارکت بخش تعاونی و بخش خصوصی و در نظر گرفتن مشوق‌های مختلف و آماده‌سازی زمینه‌های حضور آنان در بسیاری از فعالیت‌های ریلی که در انحصار دولت بوده و قابل واگذاری است، به بهبود وضعیت و رفع موانع و مشکلات موجود آن‌ها کمک کرده و با افزایش فضای رقابت سازنده و تمرکززدایی در ارائه خدمات، به ارتقای کمی و کیفی خدمات قابل ارائه و در نتیجه بهبود شاخص‌های عملکردی، نظیر بهره‌وری آن‌ها منجر خواهد شد.

در این شماره از دوماهنامه «ندای حمل‌ونقل ریلی» به‌طور مفصل موضوع بهره‌وری مورد بررسی و نقد قرار گرفته است.



بررسی دغدغه های موجود در حوزه بهره روی در راه آهن در میزگرد «ندای حمل و نقل ریلی»

سردرگمی بر سر تجاری سازی

رئیس هیئت مدیره شرکت «آراکو» به بیان نقطه نظرات خود پرداخت و عمده مشکلات را از نبود اطلاعات شفاف و درست دانست. او همچنین با ارائه آمار و ارقام هشدار آمیزی عنوان کرد که «نه تنها بهره‌وری بخش ریلی رشدی نداشته بلکه با ارقام عجیبی در حال کاهش است.» او همچنین از انجمن شرکت‌های ریلی درخواست کرد برای بهبود این روند، اقداماتی را انجام دهد. در ادامه این میزگرد، مجتبی لطفی مدیرعامل عامل شرکت «البرز نیرو» به فقدان نگاه فرهنگی در حوزه بهره‌وری اشاره کرد و گفت که «در این حالت، نمی‌توان از راه آهن انتظار معجزه داشت.» چراکه موضوع بهره‌وری، یک شبه حل نمی‌شود. فرهنگ طلوعی مدیرعامل شرکت «ریل پرداز سیر» نیز در اظهارات خود عنوان کرد که «چون رابطه درستی بین راه آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی تعریف نشده است؛ راه آهن و شرکت‌های ریلی سردرگم هستند.» او همچنین معتقد است که «تا زمانی که یک جایگاه شریک تجاری برای بخش خصوصی تثبیت نشود و راه آهن به این باور نرسد که منافع بخش خصوصی و خودش وابسته به همدیگر است طبیعتاً نمی‌توان این رابطه را و خصوصی سازی را به شکل مطلوب تعریف کرد.» احسان افضلی معاون فنی حمل و نقل شرکت «گهر ترابر سیرجان» نیز در سخنان خود بهره‌وری در واگن را به معنای سیر مناسب واگن دانست؛ اما به گفته وی «تنها چیزی که الان در راه آهن به آن توجه نمی‌شود یا کم توجه می‌شود سیر واگن است.» او همچنین عنوان کرد که «اگر قرار باشد که بهره‌وری واگن بالا برود همین تبصره ۳ ماده ۸ قانون دسترسی ریلی باید رعایت شود.» علیرضا سیدوکیلی، عضو شورای سیاست گذاری حمل و نقل ریلی انجمن نیز به بیان نقطه نظرات خود پرداخت و پایان بخش این میزگرد، با جمع بندی مجید بابایی، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های ریلی همراه شد. بابایی بر «لزم برنامه ریزی برای رشد بهره‌وری در بخش ریلی» تأکید کرد و گفت: «برای ارتقاء بهره‌وری باید حرکتی نظام مند توسط همه ذینفعان دولتی و خصوصی صورت گیرد.»

میزگرد این شماره از دوماهنامه «ندای حمل و نقل ریلی» به موضوعی مهم و اساسی در حوزه ریل اختصاص دارد: «بهره‌وری». با این که در این زمینه، بارها و بارها، گزارش‌های کارشناسی و اظهارنظرهای متفاوتی ارائه شده است، اما به نظر می‌رسد که مهم ترین دغدغه شرکت‌های ریلی، با توجه به زیرساخت‌های موجود و عملکرد شرکت‌ها، رفتار کج مدارانه ای است که در مجموعه حمل و نقل ریلی در فرایندهای مختلف به وجود آمده و منجر به کاهش رشد بهره‌وری در این صنعت شده است. در میزگرد حاضر، طرفین تلاش کردند تا به دغدغه‌های موجود پاسخ دهند. بخش زیادی از این صحبت‌ها نیز با نگاه کارشناسی انجام گرفته و مسائل زیربنایی صنعت را مطرح کرده است. یافتن پاسخ به این سؤال که «بهره‌وری با چه متر و معیاری قرار است که بررسی شود؛ جزو نخستین اولویت‌های میزگرد بود. هر مز قطعی، عضو هیئت مدیره شرکت «برادران مجدپور» به بیان دغدغه‌هایی پرداخت که عمدتاً در حوزه قطارهای برنامه‌ای و البته کارکرد مدیران شایسته بود. در ادامه سبحان نظری مدیرعامل شرکت «ترکیب حمل و نقل» به بیان تجربیات خود از ورود حوزه IT به صنعت ریلی پرداخت و سپس، سید مرتضی احمدی مدیرکل بازرگانی و بازاریابی راه آهن از تشکیل ستادی با عنوان «بهره‌وری» در تمام معاونت‌ها خبر داد که مصوبات آن باید اجرا شود. احمدی بر لزوم وجود یک سیستم نرم افزاری برای تحقق اهداف بهره‌وری تأکید کرد و گفت که «اگر به دنبال حل ریشه‌ای مسائل هستیم باید ابتدا به دنبال راه اندازی این نظام مدل یکپارچه بود.» او همچنین عنوان کرد که ساختار فعالیت‌های ریلی باید به سمت «تجاری سازی» برود. به عبارت دیگر تمام بخش‌های سازمان و سطوح سازمانی از پایین ترین رده تا بالاترین عضو، همه باید این را بدانند که در خدمت مشتری هستند و باید برای مشتری خدمت کنند. او همچنین تأکید کرد که «قوانین و مقررات باید آزادسازی و شفاف سازی شود تا برای بخش خصوصی دست و پاگیر نباشد.» در ادامه این میزگرد عباس قربانعلی بیگ،



بابایی: موضوع نشست امروز بهره‌وری در حمل‌ونقل ریلی است. این‌که چه سازوکارهایی برای بهبود بهره‌وری می‌توان ایجاد کرد و مسئولیت‌های هر یک از دو طرف بخش خصوصی و دولت در این موضوع چیست؟ برابر آخرین گزارش‌های منتشر شده پائین بودن بهره‌وری بخش ریلی همچنان مهم‌ترین دغدغه بخش است. به‌عنوان نمونه بهره‌وری واگن‌های باری که در سال ۸۳ بالغ بر ۱۸ هزار و ۴۰۰ تن کیلومتر به ازای هر تن ظرفیت اسمی واگن‌های باری بوده است در سال ۹۵ همچنان ۱۸ هزار و ۳۰۰ تن کیلومتر گزارش شده است. این در حالی است که در این دوره بالغ بر ۷ هزار واگن باری جدید به مجموعه اضافه شده است. همچنین بهره‌وری لکوموتیوهای باری از ۸۷ هزار قطار کیلومتر در سال ۸۳ به ۹۱ هزار قطار کیلومتر در سال ۹۵ بالغ شده است که تنها رشدی ۵ درصدی در این ۱۳ سال داشته است. در حوزه شبکه زیربنایی ریلی در سال ۸۳ به ازای هر کیلومتر شبکه ریلی بالغ بر ۳/۷ میلیون تن-نفر کیلومتر عملیات حمل‌ونقلی صورت گرفته است در حالی که در سال ۹۵ این شاخص به حدود ۳/۹ میلیون تن-نفر کیلومتر بالغ گردیده که حاکی از رشدی ۵ درصدی در طول بازه ۱۳ سال اخیر دارد که با توجه به حجم سرمایه‌گذاری صورت گرفته در توسعه خطوط جدید طی سالیان اخیر نمی‌تواند چندان رضایت‌بخش باشد. وقتی این شاخص را با نرم‌های جهانی مقایسه می‌کنیم ایران معادل ۶۰ درصد متوسط جهانی از شبکه ریلی خود استفاده عملیاتی نموده است. در نتیجه این آمار و ارقام می‌توان چنین نتیجه گرفت که همچنان چالش‌ها و موانعی تأثیرگذار بر توسعه کمی و کیفی بخش ریلی و شرکت‌های خصوصی فعال در این بخش وجود دارد که در این نشست سعی خواهیم کرد مهم‌ترین آن‌ها را مورد بررسی قرار دهیم.

قطب‌بی: یکی از مهم‌ترین برنامه‌هایی که بخش خصوصی به دنبال پیاده‌سازی آن است؛ افزایش تعداد قطارهای برنامه‌ای است؛ چرا که این سازوکار یکی از مهم‌ترین ابزارهای افزایش بهره‌وری است. قطارهای برنامه‌ای عامل مهمی برای افزایش بهره‌وری واگن، لکوموتیو و خط است. به‌طور مثال در روند بارگیری در بندرعباس، کانتینر توزین نمی‌شود؛ اما قطارهای باری باید ابتدا یک بار واگن خالی را توزین کند و سپس کانتینر را بار بزند و دوباره توزین انجام شود. توزین واگن خالی و بارگیری شده وقت و هزینه بالایی می‌برد. برای فعالان حمل‌ونقل جاده‌ای امتیازهای زیادی وجود دارد و برای فعالان حمل‌ونقل ریلی هم باید امتیازاتی قائل بود. از طرفی به اعتقاد من نحوه مدیریت و انتصابات موجود در عرصه مدیریتی نقش اساسی در تحولات مرتبط با بهره‌وری حمل‌ونقل ریلی دارد. بحث انتصاب مدیران موضوع مهم و جدی است. مدیران فعال در این حوزه باید افراد با تجربه و سابقه کار بالا باشند و پس از طی مراحل خدمت و سلسله مراتب موجود، در کار مدیریتی حضور پیدا کنند. باید توانایی حل مشکلات و چالش‌های موجود را داشته باشند، خوش‌فکر باشند و در حوزه بهره‌برداری، ناوگان یا بخش زیربنایی سابقه کار موثر و مفید داشته باشند؛ یعنی کسانی که حمل‌ونقل را می‌فهمند، مشکل را می‌دانند و آن را لمس کرده‌اند. وقتی مدیری در یک بخش غیرمرتبط با سوابقش کار می‌کند، مثلاً به‌عنوان یک مدیر کل ناحیه، بهره‌وری لازم را نخواهد داشت. باید به مدیران لایق زمان داد تا اثر انتخاب آن‌ها در بلندمدت دیده شود. مدیری که به‌تازگی وارد کار شده ابتدا با یک شتاب اولیه جلو می‌رود و کارها را انجام می‌دهد. بعد از یافتن مشکلات و چالش‌هاست که تفاوت یک مدیر خوب با یک مدیر ناکارآمد مشخص می‌شود. به‌طور مثال، در اتفاقی که

تبدیل به سانحه‌ای در حوزه ریلی شد، ۹۰ درصد تقصیرها به گردن صاحب واگن افتاده بود. به همراه اعضای کمیسیون عالی سوانح به طول خط رفتیم و متوجه شدیم که اعضای کمیسیون ناحیه به نادرست قضاوت کرده‌اند و وقتی پیگیر شدیم فهمیدیم که مدیر ناحیه از آن‌ها خواستار چنین گزارشی شده است. ما یک گروه کارشناسی دیگر به منطقه فرستادیم و در گزارشی که این گروه کارشناسی از ریشه‌یابی موضوع ارائه کردند تمام نقاط ضعف برطرف شد. پس با یافتن ریشه‌های اصلی، این اتفاق دیگر تکرار نمی‌شود. مدیر به‌راحتی رشد نمی‌کند و ساخته نمی‌شود و زمان لازم دارد. از سوی دیگر، امکان ایجاد ادارات کل جدید که با فشار نمایندگان مجلس و بر اساس اولویت‌های منطقه‌ای انجام می‌گیرد باید از بین برود. در شهرستان‌هایی که امکانات کافی وجود ندارد؛ چرا باید یک اداره کل ایجاد شود؟ این سیاست، هزینه‌ها را افزایش می‌دهد و مشکلاتی را برای بخش حمل‌ونقل ایجاد می‌کند. این هزینه‌ها به‌جز از جیب بخش خصوصی از کجا قرار است جبران شود؟ این که ساختار گسترش پیدا کند و هزینه‌ها افزایش یابد چه کمکی به بخش خصوصی می‌کند؟ در گذشته، رئیس قطار باری برای رسیدن به این سمت، باید ابتدا مرحله سوزن بانی را طی می‌کرد و سپس به ترمز بانی می‌رسید و بعد از یکی دو مرحله دیگر رئیس قطار می‌شد. در حال حاضر، تحصیلات عالی موجب شده تا مدت‌زمان انتصاب افراد به ریاست قطار پایین بیاید. ما هم مخالف نیستیم؛ اما نباید ضوابط از بین برود. در تمام زمینه‌ها معتقدم که سلسله‌مراتب به دست آمدن یک سمت، باید رعایت شود. من این را مثال زدم؛ اما به‌طور کلی انضباط در راه‌آهن کم‌تر شده است. اگر انضباط در راه‌آهن حاکم شد مسائل زیادی نیز حل‌وفصل می‌شود و بهره‌وری

افزایش پیدا می‌کند. ضمن این‌که باید به بخش خصوصی اجازه داد تا نیروی انسانی مورد نیاز خود را راسا بگیرد و به‌تدریج از لکوموتیوران تا رئیس قطار و ... را تربیت و جایگزین نیروهای قدیمی کند. راه‌آهن هم در رأس کار نظارت لازم را داشته باشد.

بابایی: برخی از مسائلی که تا اینجا مطرح شد بسیار مهم است. مثل همین موضوع انضباط و مقررات در راه‌آهن که آقای قطب‌بی مطرح کردند؛ اما همین موضوع انضباط با چه متر و معیاری قابل اندازه‌گیری است؟ یافتن یک پاسخ برای این سؤال کار سختی است. چون انضباط یک شاخص معینی ندارد و نمی‌توان آن را بسادگی کمی کرد. شاید بهتر است در ادامه این نشست، به آن دسته موضوعات اثرگذار بر بحث بهره‌وری تمرکز شود که با شاخص‌های موجود قابل اندازه‌گیری هستند.

نظری: چندی پیش در یک میزگرد مجازی حضور داشتم که موضوع آن میزگرد نیز بهره‌وری بود. در آنجا هم حرف‌های زیادی گفته شد که خود نشان‌دهنده اهمیت موضوع بهره‌وری در حمل‌ونقل ریلی است؛ اما من می‌خواهم بگویم که راه‌آهن یک سیستم پیچیده متشکل از سخت‌افزار، نرم‌افزار، فرایند، ناوگان، زیرساخت و ... است و این سیستم پیچیده یک خروجی دارد که رضایت‌بخش نیست. وقتی این سیستم پیچیده با روند گذشته یا با کشورهای صاحب صنعت مقایسه شود؛ متوجه می‌شویم که شرایط مناسب نیست. مثلاً شبکه راه‌آهن قزاقستان با طول تقریباً مشابه شبکه ما ۲۵۰ میلیون تن بار جابجا می‌کند که نسبت به متوسط پیمایش راه‌آهن در ایران خیلی بیش‌تر است. بخش مهمی از عوامل بهره‌وری پایین این سیستم پیچیده سپردن تصمیم‌گیری‌های مهم به ذهن و مغز انسان است. این درست که مدیران و کارکنان زحمتکشی در راه‌آهن



اینجا به شاخصی اشاره شد که من از آن به عنوان شاخص «گذردهی قطار» نام می‌برم. هرچقدر قطارها را در این شبکه زودتر حرکت کنند، روند کلی بهبود می‌یابد. من پیشنهاد می‌دهم به جای این که برای هر ناحیه‌ای، حرکت در کل شبکه به طور میانگین محاسبه شود، روشی دیگر را جایگزین کنیم. این گونه که بررسی کنیم چند قطار در سطح ناحیه و در طول ماه گذر کرده و تعداد این قطارها تقسیم بر کیلومتر طول شبکه فعال تحلیل شود. این شاخص می‌تواند به عنوان یک شاخص برای پرداختی به کارکنان سیر و حرکت هم مورد استفاده قرار گیرد. البته اعتقاد من این است که رفتار یک ناحیه باید بر مبنای دو شاخص سنجیده شود. اول شاخص «جذب بار» که این یک رفتار مرتبط با بخش بازرگانی محسوب می‌شود و یکی هم شاخص «گذردهی قطار» که در واقع عملکرد خوب سیر و حرکت را نشان می‌دهد. تصور من این است که اگر در این زمینه هم راه‌آهن بتواند یک نظام تشویقی را برای کارکنان سیر و حرکت خود ایجاد کند اقدام خوبی خواهد بود.

احمدی: بحث‌های این نشست، از حالت سخت‌افزاری که در جلسه گذشته مطرح شد وارد فضای فکری و نرم‌افزاری شده است. نکاتی که آقایان قطبی و نظری گفتند درست است و چنین مشکلاتی وجود دارد و گریبان گیر راه‌آهن است. طبق دستورالعملی که از سوی معاونت بهره برداری و سیر و حرکت، یک ماه پیش در راه‌آهن ابلاغ شده، کلیه واحدها و معاونت‌ها ملزم به تشکیل ستادهای بهره‌وری در هر حوزه شده‌اند. بر این اساس هر حوزه باید بر اساس فعالیت خود شاخص‌های بهره‌وری را تهیه کند و ستادها به‌طور جدی باید وارد کار شده و گزارش دهند و راه کارهای افزایش بهره‌وری را هم اعلام کنند. این اتفاقی است که در یک ماه گذشته افتاده است. در شورای مدیران هم

و هم به بهینه‌سازی روند کار کمک می‌کند؛ یعنی با ضوابط کم، خروجی بالا به دست می‌آید. این فقط یک شرکت است که چنین نرم‌افزارهایی تولید می‌کند. قطعاً در ابعاد بالاتر، برای قطارهای باری یا کارهای مأموریتی خود راه‌آهن چنین اتفاقی می‌افتد. واقعیت این است که در راه‌آهن کشور ما این خلأ وجود دارد و باید به آن پرداخت. البته حتماً باید اصلاحاتی به موازات این اقدامات در فرایندهای راه‌آهن رخ دهد؛ اما باید به این سمت پیش رفت و اقدامات نرم‌افزاری اجتناب‌ناپذیر است. چرا که چنین اقداماتی خیلی زود اثر جهشی در وضعیت فعلی راه‌آهن ایجاد می‌کند. بهره‌وری راه‌آهن در ایران خیلی پایین است؛ البته که خروجی خیلی ضعیفی در تمام بخش‌های حمل و نقل هست و این مسئله منحصر به بخش ریلی نیست و پایین‌ترین سطح بهره‌وری در بخش‌های مختلف حمل و نقل ایران دیده می‌شود؛ اما اقدامات نرم‌افزاری در چنین نقاطی بهبود و رشد جهشی ایجاد می‌کند. من هفته پیش خدمت آقای جعفری مدیرکل سیر و حرکت راه‌آهن بودم؛ ایشان گفتند که در مدت زمانی که محور جنوب ۴ روز مسدود و ۴ روز باز بوده، عملکردها خیلی با قبل تفاوتی نکرده است. این خبر خوبی است. این همان جهشی است که عرض می‌کنم؛ یعنی با زمان کم‌تر استفاده از شبکه، خروجی شبکه همان قبلی است؛ یعنی ۱۰۰ درصد رشد نسبت به شرایط پیشین ایجاد شده است. باید بررسی کرد و دید چه روندی ایجاد شده و همان را تکرار کرد. در راه‌آهن اقدامات خوبی انجام شده و برخی از پرداختی‌ها به کارکنان راه‌آهن منوط به میزان کاری شده که انجام می‌دهند. من از زبان چند مدیرکل نواحی راه‌آهن انتقاداتی به نظام موجود اداری راه‌آهن شنیدم. این خیلی خوب است که گام‌های اولیه برداشته شده اما باید گام‌های اصلاحی بیش‌تری طی شود. در



سید مرتضی علی احمدی

طبق دستورالعملی که از سوی معاونت بهره برداری و سیر و حرکت، یک ماه پیش در راه‌آهن ابلاغ شده، کلیه واحدها و معاونت‌ها ملزم به تشکیل ستادهای بهره‌وری در هر حوزه شده‌اند



بارگیری یا تخلیه و این که کدام راننده به کدام قطار اختصاص داده شود را بهینه‌سازی کند. این نرم‌افزار خوب هم فروش داشت و خیلی از مشتریان هم به این شرکت اتکا می‌کردند. مثلاً راه‌آهن دولتی آلمان یا راه‌آهن فرانسه از این نرم‌افزار برای انجام امور خود استفاده می‌کردند. این نرم‌افزار خیلی از متغیرها را هم در نظر می‌گرفت. این که مثلاً کدام راننده چه گواهینامه‌ای دارد. یا این که از نظر سیاسی آیا این راننده حق ورود به خاک یک کشور دیگر را دارد؟ کی مرخصی راننده تمام می‌شود؟ چقدر باید حقوق بگیرد؟ همه این موارد در نرم‌افزار لحاظ می‌شد و به صورت برخط و آنلاین در دسترس بود و دخالت مدیر و نیروی انسانی پایین می‌آمد. استفاده از این امکان، هم عدالت را برقرار می‌کند، هم ضوابط اخلاقی را رعایت می‌کند



مجید بابایی

بهره‌وری واگن‌های باری که در سال ۸۳ بالغ بر ۱۸ هزار و ۴۰۰ تن کیلومتر به ازای هر تن ظرفیت اسمی واگن‌های باری بوده است در سال ۹۵ همچنان ۱۸ هزار و ۳۰۰ تن کیلومتر گزارش شده است



مشغول به کار هستند اما ذهن آن‌ها، مثل همه انسان‌ها قابلیت محاسبات پیچیده در برهه‌های زمانی حساس را ندارد. هر فردی، هر مدیری، وقتی قرار بر اتخاذ یک تصمیم مالی باشد نمی‌تواند تمام محاسبات را در ذهن خود انجام دهد. حل و فصل مسائل موجود در سیر و حرکت راه‌آهن با یک راه‌حل مقدور نیست. در راه‌آهن کار سیستمی و نرم‌افزاری فقط در حد توصیف اتفاقات گذشته و یا حال وجود دارد. هیچ نرم‌افزاری در راه‌آهن نیست که به‌طور مثال برنامه‌ریزی کند که این قطارها باید این‌گونه سیر داشته باشند یا این واگن‌ها باید در فلان ایستگاه‌ها باشند. من در نمایشگاه «اینوترانس» با شرکتی به نام «ریل کیوب» آشنا شدم و در صحبت با مسئولان غرفه این شرکت متوجه شدم که کار این‌ها فقط تولید نرم‌افزارهایی است که عملیات



سبحان نظری

بهره‌وری راه آهن در ایران خیلی پایین است؛ البته که خروجی خیلی ضعیفی در تمام بخش‌های حمل و نقل هست و این مسئله منحصر به بخش ریلی نیست



این‌که باید از مرکز دستور بگیرد و مجوزهای لازم را دریافت کند. یا در بخش‌های ستادی چه میزان تفویض اختیار و تصمیم‌گیری وجود دارد؟ مثلاً بخش بازرگانی که مهم‌ترین بخش یک نهاد تجاری و کسب‌وکار است در قبال تغییرات محیط کسب و کار چقدر اختیار و آزادی عمل دارد؟ به‌عنوان مثال در حال استعلام قیمت حمل در حال حاضر در حمل‌ونقل جاده‌ای حداکثر ظرف مدت ۲ ساعت قیمت‌ها کشف می‌شود؛ اما در بخش ریلی معمولاً برای پاسخ به استعلام شرکت‌های حمل و نقل ریلی روند سلسله مراتب اداری و تمرکز در تصمیم‌گیری‌ها در لایه‌های مدیریت عالی سازمان، شرایطی را به وجود آورده که اعلام تعرفه‌ها در زمان طولانی



عباس قربانعلی بیک

قانون برنامه سوم می‌گوید سهم راه آهن باید از ۲۰ درصد به ۵۰ درصد در پایان برنامه برسد؛ اما چه اتفاقی افتاد؟ سال ۸۶ سهم راه آهن به ۷ درصد کاهش پیدا کرد. سال ۹۲ این رقم به ۵ درصد رسید



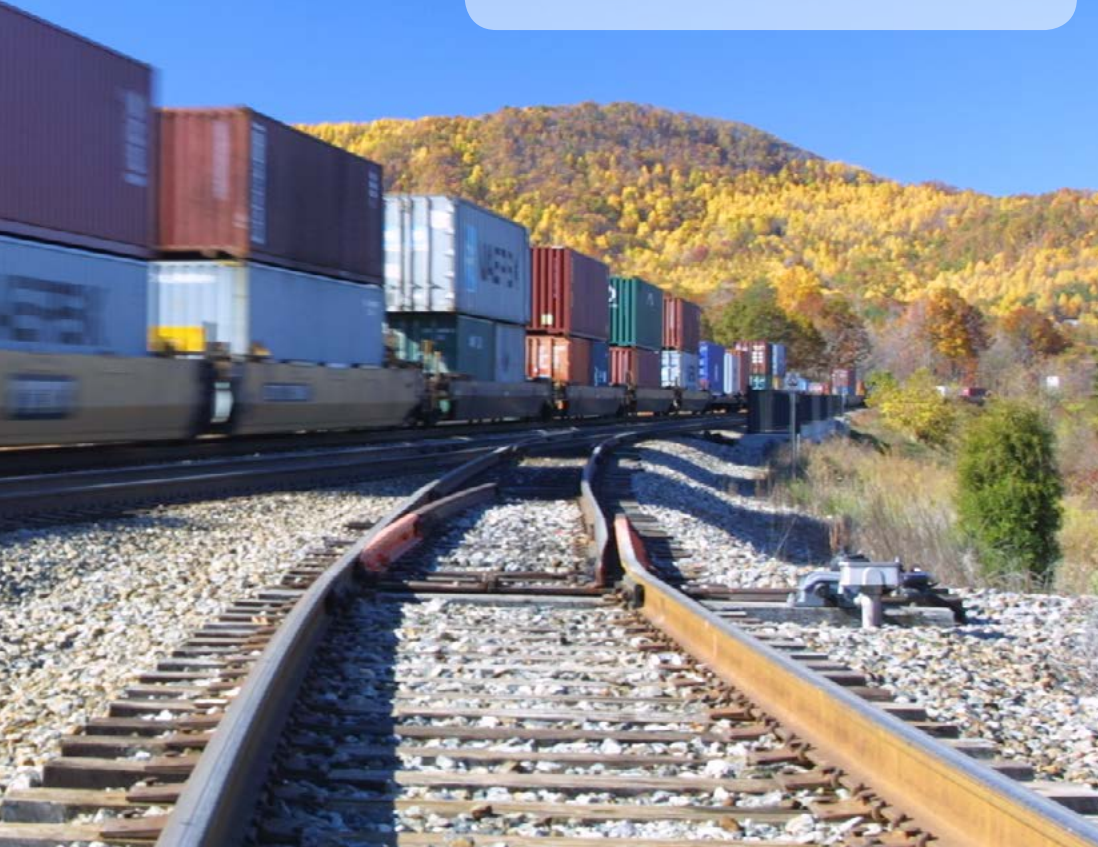
بابایی: این نکاتی که آقای احمدی اشاره کردند به ساختار راه آهن هم برمی‌گردد. در ساختارها سه مسئله اساسی مورد بحث است که باید به آن‌ها توجه شود. اول بحث سطح «رسمیت» سازمان است. هر چقدر میزان رسمیت بالاتر باشد به معنی بوروکراسی بیشتر و خلاقیت کمتر است. در این حالت بخشنامه‌ها و رویه‌های مکتوب حرف اول را می‌زنند و هرگونه نوآوری و ایده‌های نوین مورد انتقاد و سرکوب قرار می‌گیرد. مسئله دوم سطح «تمرکز» سازمان است. به معنی اینکه تمرکز تصمیم‌گیری در چه سطح از سازمان اتفاق می‌افتد؟ آیا یک مدیرکل در ناحیه آن‌قدر اختیار دارد که یک مسئله‌ای را تحلیل، شناسایی و حل کند؟ یا

یکپارچه وجود ندارد. چنان‌که برای انجام عملیات ترافیک هنوز متکی به نیروی انسانی هستیم. در صورتی که این عملیات باید تابع یک مدل بهینه هوشمند باشد و حمل‌ونقل به‌صورت هوشمند کار خود را انجام دهد. حتی اگر بهترین لوکوموتیو دنیا را در خط ریلی ایران قرار دهیم و بهترین خط هم راه‌اندازی کنیم وقتی آب و روغن نداشته باشیم کار جلو نمی‌رود. آن آب و روغن همان سیستم و نرم‌افزار است. اگر به دنبال حل ریشه‌ای مسائل هستیم باید ابتدا به دنبال راه‌اندازی این نظام مدل یکپارچه بود. به‌طور مثال الان سیستم کازمین برای تعمیرات دیزل در حال کار است. بخش خصوصی هم برای خود سیستم تعمیرات واگن دارد. در صورتی که نباید این‌گونه باشد. نگهداری و تعمیرات تمام ناوگان باید در یک شبکه باشد. در صورت وجود یک نظام تعمیرات، نهاد حاکمیتی سطح مناسبی از دسترسی اطلاعاتی را خواهد داشت و بخش خصوصی نیز سوار بر سیستم بهره‌برداری می‌کند. وجود نداشتن این نگاه یکپارچه خود به ایجاد تنش و افزایش هزینه‌ها می‌انجامد. وقتی ساختار و نیروی انسانی بزرگ باشد، افزایش هزینه‌ها نیز به وجود می‌آید. ضمن این‌که چابکی و بهره‌وری شبکه نیز کاهش می‌یابد. در بحث بهره‌وری سرمایه، ممکن است نهاد یا سازمانی مدعی رشد بهره‌وری در این بخش باشد، اما اگر هزینه‌ها لحاظ شود، بهره‌وری سرمایه بسیار پایین‌تر از سطح پیش‌بینی‌ها و محاسبات است. چون این شاخص‌ها دقیق نیست. پس در نگاه کلی باید گفت که متأسفانه یک دیدگاه یکپارچه وجود ندارد. چنان‌که طرح نظام یکپارچه حمل‌ونقل وجود ندارد تا به‌صورت یکپارچه سیستم داده‌ها و نرم‌افزارها مدیریت شود. وقتی تکیه بر نیروی انسانی باشد ضریب خطا بالا می‌رود، تصمیمات سلیقه‌ای خواهد شد و هزینه هم در پی خواهد داشت.

نتایج کار این ستادها، از طریق معاونت‌ها گزارش می‌شود. از نظر علمی به نظر من این کار نواقصی دارد. چون برای شاخص بهره‌وری باید دست به مدل‌سازی برای کل سازمان زد و بررسی کرد که کل این شاخص‌ها چگونه با هم ارتباط پیدا می‌کنند. دیدگاه جزیره‌ای و بررسی جداگانه هر معاونت برای به دست آوردن دیدگاه روشنی از بهره‌وری، درست نیست. چندی پیش مطالعه‌ای در مرکز تحقیقات بر روی شاخص‌های بهره‌وری داشتیم و در حین کار این سؤال پیش آمد که چرا به‌طور مثال فلان شاخص تحقق پیدا نکرده است. پاسخ گرفتیم که چون اعتبار نداشت؛ اما اگر نگاه سیستمی وجود داشته باشد متوجه می‌شویم که این پارامترها و شاخص‌ها به هم ارتباط پیدا می‌کنند. ما دلیل این نداشتن اعتبار را پرسیدیم گفتند چون نقدینگی موجود نبود و دلیل نبود نقدینگی را پرسیدیم گفتند اصلاً این پروژه قرارداد نداشت است. صحبت من بر سر این است که اگر قرار بر بررسی دلایل عدم تحقق شاخص بهره‌وری در کلان کشور باشد باید ابتدا شاخص‌های سطوح پایین‌تر بررسی شود. می‌بینید که اعتبار نداشت، نقدینگی موجود نبوده، یا قرارداد و حتی ردیف بودجه‌ای نداشته است. یا قرارداد مناقصه ۶ ماه طول کشیده است. بررسی شاخص بهره‌وری باید از سطوح لایه‌های کلان آغاز شود و همه عوامل و ارتباطات در این سطوح دیده شود؛ اما در راه آهن هیچ‌گاه این اتفاق نیفتاده است. حتی من معتقدم که در کشور هم این‌گونه نیست و فکر می‌کنم بهره‌وری در کشور ما وجود ندارد و خیلی پایین است. من گاهی ساعت ۸ شب وقتی می‌آیم در پارکینگ ساختمان عباس‌آباد، خودروهای زیادی در پارکینگ می‌بینم که نشانه کار زیاد در راه آهن است؛ اما خروجی این‌همه کار کجاست؟ این همان نکته است. یک سیستم و یک نگاه



نمودار شرکت‌های فعال در حمل و نقل بار در آمریکا نشان می‌دهد سال ۱۹۸۰ تعداد ۳۴ شرکت در این کشور، حمل و نقل ریلی باری را انجام می‌داده‌اند. این در حالی است که سال ۲۰۰۸ تعداد این شرکت‌ها به ۷ شرکت رسیده است؛ یعنی این شرکت‌ها در طول حدود سه دهه با یکدیگر ادغام شده و به یک پنجم کاهش یافته‌اند. عکس: نمایی از شبکه حمل و نقل ریلی باری در آمریکا



انجام می‌گیرد. پس این مسئله تمرکز هم مهم است. مسئله سوم میزان «پیچیدگی» است. به معنی تعداد لایه‌های مدیریتی است که در ساختار سازمانی قرار گرفته‌اند و هرچقدر تعداد این لایه‌ها بیشتر باشد، کار را پیچیده‌تر و تصمیم‌گیری را سخت‌تر می‌کنند.

احمدی: من معتقدم که ساختار راه‌آهن باید به سمت رویکرد تجاری‌سازی برود و نکاتی را که آقای بابایی گفتند را تحت‌الشعاع این موضوع می‌دانم. در مجموعه فعالان حوزه حمل و نقل ریلی و راه‌آهن نگاه باید این‌گونه باشد که سایر بخش‌ها فکر نکنند که فقط بخش بازرگانی با مشتری ارتباط دارد. تمام بخش‌های سازمان و سطوح سازمانی از پایین‌ترین رده تا بالاترین عضو، همه باید این را بدانند که در خدمت مشتری هستند و باید برای مشتری خدمت کنند. وقتی در مجموعه راه‌آهن، شخص من درخواستی از واحد IT می‌کند؛ این درخواست برای مشتری است؛ من اصلاً درخواستی ندارم. پس تمام درخواست‌هایی که از طرف من در داخل سازمان منتشر می‌شود، این‌ها درخواست‌های مشتری است. نگاه و ساختار تجاری باید بر روح مجموعه سازمان غالب شود و تمام افراد مشغول به کار در سازمان به این فکر برسند و بدانند که همه باید در خدمت مشتری باشند. اگر تفکر و ساختار موردنیاز، بر پایه این مدل طراحی شود، بسیاری از مشکلات حل می‌شود. چون در این صورت، رویکردها به سمت منافع حرکت می‌کند؛ یعنی شرایطی ایجاد می‌شود که منافع در خدمت منافع سازمان باشد. در غیر این صورت، این مشکلاتی که هم‌اکنون نیز وجود دارد، تداوم خواهد داشت. من اینجا از واحدها درخواست می‌کنم که نگاه تجاری داشته باشند؛ چون این نگاه وجود ندارد. مثلاً سیستم بارنامه قطع می‌شود. پیگیری

سرمایه‌گذاری کرد. موضوع دوم این است که باید وظایف سازمان تقسیم و برون‌سپاری شود. در این زمینه، آیین‌نامه‌ای با عنوان «سه‌م بهینه بخش دولتی و غیردولتی» وجود دارد که در آن حدود تمام وظایف و مسئولیت‌ها مشخص شده است. این وظایف باید برون‌سپاری و به بخش خصوصی سپرده شود. حتی در بحث ترافیک شبکه، باید ترافیک محلی را به بخش خصوصی سپرد و اصلاً نباید این ترافیک در اختیار راه‌آهن باشد. از ناحیه تا انتهای پروسه، تمام عملیات ترافیک باید در اختیار بخش خصوصی باشد. وقتی قرار باشد که

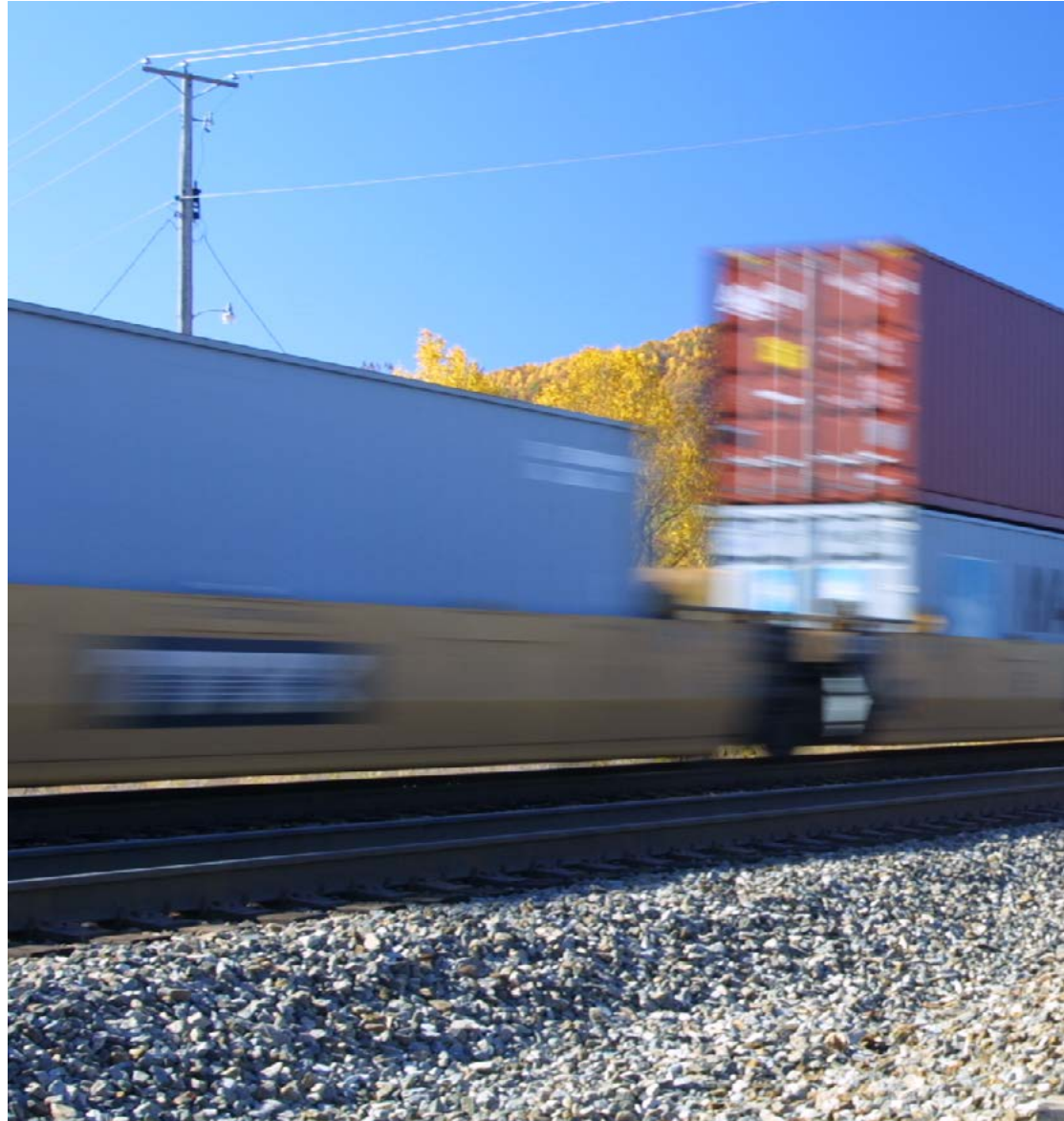
حمل و نقل ریلی را کاهش می‌دهد، بحث سرمایه‌گذاری است. در حال حاضر سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف ریلی صورت می‌گیرد. به‌طور مثال در سیستم‌های تخلیه و بارگیری، زیرساخت‌ها، خطوط فرعی و ... که هدف از سرمایه‌گذاری افزایش سرعت بازرگانی است. در اینجا باید توضیح بدهم که دو نوع سرعت وجود دارد. اول سرعت بازرگانی که از مرحله بارگیری تا تخلیه را شامل می‌شود و دوم سرعت تجاری که منحصر به سرعت سیر است؛ بنابراین برای بالا بردن سرعت بازرگانی، باید در زیرساخت‌ها

می‌کنیم که چرا این سیستم قطع شده؟ می‌گویند مگر حالا چه اتفاقی افتاده است؟ این درک وجود ندارد که اگر یک ساعت سیستم بارنامه قطع شود تمام شبکه حمل و نقل از کار می‌افتد و عملکرد تن کیلومتر و درآمد پایین می‌آید. درحالی‌که تمام سطوح سازمانی باید نسبت به این موضوع حساس باشند. نه این‌که مدیرکل بازرگانی فقط این کار را پیگیری کند. این نیاز به آموزش دارد. ساختار سازمان باید تجاری شود و تمام فرایندهای آن با رویکرد تجاری دیده شود. یکی از مشکلات اصلی که سطح بهره‌وری در



اینکه نهایتاً در ایستگاه مقصد بار تحویل گرفته می‌شود. حالا شما فرض کنید در بین راه بخشی از بار به سرقت برود. صاحب کالا قرارداد با شرکت حمل‌ونقل ریلی دارد و طبیعتاً از او بدلیل کسری بار شکایت می‌کند. اما جالب اینجاست این طرف شرکت راه‌آهن حتی جواب نامه‌های شرکت حمل و نقل ریلی را هم نمی‌دهد در حالی که برابر تبصره ۳ از ماده ۸ قانون دسترسی مسئولیت حفظ و حراست از شبکه و ناوگان ریلی با شرکت راه‌آهن است. این‌گونه مسائل به نوعی تائید صحبت‌های قبلی مبنی بر در اختیار گذاشتن عملیات سیر و حرکت و ترافیک شبکه به شرکت‌های بخش خصوصی است. آیین‌نامه سهم بهینه هم بر این موضوع تأکید دارد که نظارت عالی ترافیک با راه‌آهن است و عملیات اجرایی ترافیک باید به‌طور کامل به بخش خصوصی واگذار شود. نظر شما در این باره چیست؟

قربانعلی بیگ: در خصوص مباحثی که دکتر نظری و مهندس احمدی اشاره کردند بله این درست است که راه‌آهن یک سیستم پیچیده است، اما در همین سیستم پیچیده یک کار کوچک از سوی یک فرد، ممکن است اثر بزرگی بعدها بر کل فرایند بگذارد. من مثالی می‌زنم. در همین خیابان نصرت، اخیراً با این‌که تعداد خودروها قطعاً تفاوت زیادی نداشته، ترافیک دو برابر شده است. چرا؟ چون پلیس یا شهرداری ابتکاری به خرج داده‌اند و گردش به راست که مدتی ممنوع شده بود را به وسیله یک جدول، آزاد کرده‌اند تا خودروهایی که قصد عبور به سمت راست دارند پشت چراغ نایستند و ترافیک روان شود. شما بروید و یک عکس هوایی بگیرید و ببینید که چه اتفاقی می‌افتد. آن‌هایی که می‌خواهند به‌طور مستقیم حرکت



خصوصی برای مدیریت دارایی‌های خود آزاد گذاشته شود آن‌وقت در مرحله محاسبات شاخص بهره‌وری، پیشرفت‌ها محسوس خواهد بود.

بابایی: آقای قربانعلی بیگ، شما دغدغه‌های موجود را می‌دانید؛ اما اینجا می‌خواهم به مشکلی اشاره کنم که چندی پیش برای یکی از شرکت‌ها به وجود آمده بود. چون فرایند سیر قطارها در اختیار راه‌آهن است؛ لذا قطار باری که بارنامه شدت تحویل راه‌آهن می‌شود و بخش خصوصی در عملیات سیر قطارها هیچ نقشی ندارد تا

برای بخش خصوصی دست و پاگیر نباشد. فقط در این صورت است که بهره‌وری افزایش پیدا می‌کند. راه‌آهن باید برنامه‌ریزی کلان حمل‌ونقل را انجام دهد و این موارد به بخش خصوصی منتقل شود. سیاست‌های عدم تمرکز از ستاد به نواحی منتقل شود و ستاد فقط به استانداردهای پردازد و ساختار خود را کوچک و چالاک کند. الان نه سیاست عدم تمرکز و نه تفویض اختیار در راه‌آهن وجود ندارد و ستاد درگیر کارهای اجرایی است. وقتی این تفکیک وظایف انجام شود، برون‌سپاری‌ها اتفاق بیفتد و بخش

بخش خصوصی سرمایه‌گذاری کند و از این‌طرف اختیار مدیریت اموال خود را نداشته باشد، ایجاد مشکل می‌شود. مدیریت اموال و دارایی‌ها باید دست بخش خصوصی باشد. اگر این اتفاق افتاد بهره‌وری بالا می‌رود. من هم اعتقاد دارم که تمرکزگرایی هست. اداره کل واگن باری، کشش و دیگر بخش‌ها برای فعالیت بخش خصوصی باید در جریان باشند. به‌طور مثال در بحث تعمیرات، فقط یک شرکت خاص مجاز به این کار است که اصولاً سیاست عجیبی است. قوانین و مقررات باید آزادسازی و شفاف‌سازی شود تا



هرمز قطبی

مدیران فعال در این حوزه باید افراد با تجربه و سابقه کار بالا باشند و پس از طی مراحل خدمت و سلسله مراتب موجود، در کار مدیریتی حضور پیدا کنند. باید توانایی حل مشکلات و چالش‌های موجود را داشته باشند



کنند تا نقطه شروع آن جدول می‌آیند و بعد جلوی بقیه می‌پیچند و رد می‌شوند. در واقع هم عرض خیابان کم شده و هم یک نقطه پر ترافیک ایجاد شده است؛ در حالی که این سیستم پیچیده نیست بلکه بسیار هم ساده است.

اما در ابعاد بالاتر، موضوع راه‌آهن یک موضوع پیچیده شده است. این موضوع درست است که راه‌آهن از فقدان نرم‌افزار رنج می‌برد اما من معتقدم که پیش از هر چیز، راه‌آهن مدیرانسی را می‌خواهد که برای نرم‌افزار موردنیاز، شاخص‌ها را درست تعیین کنند. دکتر مشایخی از نخستین کسانی بودند که برای برنامه‌ریزی استراتژیک در راه‌آهن اقدامات خوب و باارزشی را در اواخر دهه ۶۰ (و نیز برای تکمیل در اوایل دهه ۸۰) انجام دادند. چند شاخص از سیر واگن یا هزینه تعمیر



علیرضا سیدوکیلی

مدیران فعال در این حوزه باید افراد با تجربه و سابقه کار بالا باشند و پس از طی مراحل خدمت و سلسله مراتب موجود، در کار مدیریتی حضور پیدا کنند. باید توانایی حل مشکلات و چالش‌های موجود را داشته باشند



و نگهداری و توقف و ... وجود داشت که آقای دکتر مشایخی با بررسی این شاخص‌ها گفته بود که بهره‌وری راه‌آهن زیر ۱۰ درصد است. ایشان راست می‌گفت. چون با اتکای به آن آماری می‌گفت که همکاران ما اعدادش را محاسبه کرده بودند. چرا؟ فرض کنید که بخش نیروی کشش قصد افزایش بودجه دارد. برای این کار هزینه‌ها را بیش‌تر و بیش‌تر می‌کند و در یک پکیج این هزینه‌ها را به‌عنوان بودجه نشان می‌دهد. در واگن باری هم این اتفاق افتاد. همه هزینه‌ها دست بالا گرفته و حاصل این شد که بهره‌وری کل کاهش پیدا کرد. چون اعداد به‌صورت غلط داده می‌شد. یک رایانه با بهترین نرم‌افزارها هم وقتی یک عدد غلط دریافت کند؛ همه محاسبات را به هم می‌ریزد. این سیستم پیچیده مدیریت مسلط و

چندبعدی می‌خواهد.

پس از ورود به راه آهن در سال ۶۸ متوجه شدم که مشکل لوکوموتیو و کمبود آن وجود دارد و از طرفی میزان بار هم زیاد بود؛ بنابراین در سال ۶۹ با پیشنهاد ارائه شده پارادایم تعیین بار در لوکوموتیو تغییر یافت و در نتیجه، جابجایی هزار تن بار در شیب فراز ۱۰ در هزار به ۱۵۰۰ تن افزایش یافت (یعنی ۵۰ درصد افزایش کشش) و این تحول زیادی ایجاد کرد. در لوکوموتیوهای جنرال الکتریک این رقم از هزار تن اولیه به دو هزار تن رسید و در لوکوموتیوهای سنگین GE به دو هزار و ۸۰۰ تن افزایش یافت و در سال ۷۶ در مرکز تحقیقات راه‌آهن این شاخص برای لوکوموتیوهای GM از هزار و ۵۰۰ به دو هزار تن افزایش پیدا کرد. حاصل این بحث این بود که در زمان آقای افشار چند سال رشد بالای ۱۳ درصد در حمل‌ونقل بار به دست آمد؛ اما در ده سال گذشته این رقم هیچ تغییری نکرده است. در حالی که طی این سال‌ها، تعداد زیادی لوکوموتیو وارد شبکه شده است. حداقل لوکوموتیو مسافری از شبکه خارج شده و لوکوموتیو باری آزاد شده است. بسیاری از فعالان بخش خصوصی لوکوموتیو آورده‌اند؛ اما همین الان بررسی کنید و ببینید شرایط لوکوموتیو چیست. این را در نظر بگیرید که یک بحث راه‌آهن و مطالبات بخش خصوصی از یک سازمان و بحث دیگر خود بخش خصوصی است. خود بخش خصوصی چه کاری می‌تواند بکند؟ چون کاری از راه‌آهن بر نمی‌آید. باید از همین بخش خصوصی شروع شود.

در اداره کل نیروی کشش در ابتداء سال ۷۰، لوکوموتیوهایی وجود داشت که دو دنده آخرش بسته بود یعنی دو هزار اسب بخار قدرت داشت. متوسط عمر موتور توربوشاژر که به‌طور کامل با قیمت بسیار بالا از کانادا وارد می‌شد سه ماه بود. در دوران ۴ ساله‌ای که در

راه‌آهن خدمت آقای آقای بودیم این رقم به ۱/۵ سال رسید و بعد به دو سال افزایش پیدا کرد. سؤال این است که آیا این کار را می‌توان ادامه پیدا کند و آیا اصلاً لازم است؟

همچنین در اوایل دهه ۷۰ با مدیران دفتر بودجه بحث‌هایی برای بازنگری پروژه‌هایی که در راه‌آهن مطرح بود؛ شروع شد مثلاً با پیشنهاد ارائه شده پروژه برقی کردن راه‌آهن بافق - بندرعباس سال ۷۱ متوقف شد و بودجه آن برای احداث خط مشهد بافق هزینه شد و علائم بندر امام به اهواز برای پوشش نیمی از مسیر تهران مشهد بکار گرفته شد.

سال ۷۱ سهم راه‌آهن در حمل‌ونقل کشور حدود ۲۳ درصد بود و چند سال بعد (سال ۷۹) از این تاریخ در اداره کل خط در نامه‌ای به آقای موسوی نژاد در دفتر بودجه نوشتم که قانون برنامه سوم می‌گوید سهم راه‌آهن باید از ۲۰ درصد به ۵۰ درصد در پایان برنامه برسد؛ اما چه اتفاقی افتاد؟ سال ۸۶ سهم راه‌آهن به ۷ درصد کاهش پیدا کرد. سال ۹۲ این رقم به ۵ درصد رسید. ۲۰ درصد سال ۷۹ ظرف ۷ سال به ۷ درصد رسید. این یک فاجعه است. ما در یک کشتی نشستیم که در حال غرق شدن است. این را نباید از راه‌آهن خواست. برای مسئله بخش خصوصی حداقل باید فکری کرد و به این سؤال پاسخ داد که اولویت‌های بخش خصوصی چیست؟ این درست است که با راه‌آهن هم یکسری بحث‌ها وجود دارد؛ اما واقعیت را باید دید، اگر احساس خطر می‌کنید این مسائل و مشکلات را جدی‌تر بگیرید.

بابایی: من در مورد مباحثی که راجع به بخش خصوصی داشتید باید به نمودار جالبی اشاره کنم. این نمودار شرکت‌های فعال در حمل‌ونقل بار در آمریکا را نشان می‌دهد سال ۱۹۸۰ تعداد ۳۴ شرکت در این کشور، حمل‌ونقل ریلی باری را انجام می‌داده



احسان افصلی

اگر قرار باشد که بهره‌وری واگن بالا برود همین تبصره ۳ ماده ۸ قانون دسترسی ریلی را باید رعایت کنید. بهره‌وری واگن بالا می‌رود. این تبصره می‌گوید راه آهن موظف است واگن و بار شما را از مبدأ تا مقصد سالم ببرد



شدیدی که وجود داشته، راه آهن و حمل‌ونقل ریلی رشد کرده است و رشد شاخص‌ها به‌ویژه در بخش بهره‌برداری راه‌آهن دیده شده است. آمارهای حمل‌ونقل و بار رشد داشته است و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی از این رشد بهره‌مند شده‌اند. پس در همین شرایط هم می‌توان فعالیت کرد. این درست است که در کشوری با بهره‌وری خیلی پایین هستیم؛ اما بهتر است روی این شعار تمرکز کنیم که هرکسی کار خود را به‌درستی انجام دهد؛ یعنی بهره‌وری به دلیل خطاها و نواقص پایین نیاید و سیستم اصلاح شود. پس از طی این روند، می‌توان بهره‌وری را افزایش داد. ما هنوز در مرحله قبل از شروع هستیم و خیلی‌ها کار را به‌درستی انجام نمی‌دهند و مقررات و قوانین دست‌وپاگیر و جدی نگرفتن بخش خصوصی هم به مشکلات



مجتبی لطفی

این‌گونه نیست چون بهره‌وری پایین است پس همه چیز در شرایط نامطلوب است. ما در کشوری زندگی می‌کنیم که بهره‌وری در تمام بخش‌های آن پایین است و راه آهن بخشی از اقتصاد ایران است



نیست. توسعه ناوگان باید بخشی از اهداف باشد. **بابایی:** اما مسئله این است که اگر بهره‌وری پائین باشد بخش خصوصی تمایلی به سرمایه‌گذاری ندارد و حاضر نیست دارایی‌های خود را در شبکه‌ای که از سرعت پائینی برخوردار است به جریان بیاورد. مگر اینکه بگوییم خود دولت این سرمایه‌گذاری را انجام دهد که خودش بحثی قابل تامل و بایستی جداگانه بررسی شود. **لطفی:** من معتقدم که نباید به این امید باشیم که بهره‌وری یک‌شبه درست شود. بهبود روند بهره‌وری به اصلاح فرهنگ و اخلاق ارتباط دارد؛ یعنی به‌راحتی و با ابلاغ دستورالعمل، این کار شدنی نیست. به این موضوع توجه کنید که در سال گذشته یا دو سال گذشته با توجه به رکود

جابجایی مسافر ما حدود نصف حد متوسط جهانی می‌باشد. در جابجایی بار این نسبت ۲۹ درصد سهم متوسط در سال ۲۰۱۵ (نسبت به آن یک‌صدم جمعیتی و مساحتی) است. اگر بهره‌وری بررسی شود، شرایط بدتر خواهد بود. البته این را باید بگوییم که در چند سال گذشته بهره‌وری واگن از ۹۳ هزار تن کیلومتر به ۱۰۷ هزار تن کیلومتر رسیده است. هرچند این رقم در دنیا طی همین مدت، بالای ۴۰۰ هزار تن کیلومتر بر هر واگن بوده است. پیشنهاد من این است که این موضوع با این دید بررسی شود که در مقوله بهره‌وری خود مجموعه انجمن چه کارهایی می‌تواند انجام دهد.

لطفی: همان‌گونه که دوستان هم اشاره کردند بهره‌وری تابع عوامل مختلفی است. حتی عوامل بیرونی هم بر بهره‌وری اثرگذار هستند؛ اما از دیدگاه من نباید موضوع را زیاد بزرگ کرد. البته من صحبت‌های دوستان را قبول دارم؛ اما می‌خواهم به بخش‌های مثبت راه‌آهن هم نگاهی داشته باشم و بگویم که این‌گونه نیست چون بهره‌وری پایین است پس همه چیز در شرایط نامطلوب است. ما در کشوری زندگی می‌کنیم که بهره‌وری در تمام بخش‌های آن پایین است و راه‌آهن بخشی از اقتصاد ایران است. نمی‌توان انتظار معجزه داشت. بهره‌وری حتی به فرهنگ مردم یک کشور ارتباط دارد. وقتی در دستگاه‌ها و سازمان‌ها توجهی به مصرف انرژی نمی‌شود، فقدان نگاه فرهنگی احساس می‌شود. این‌که انتظار داشته باشیم بهره‌وری یک‌شبه تغییر پیدا کند ممکن نیست و عوامل زیادی برای این مهم باید در راستای یکدیگر حرکت کنند؛ اما از سوی دیگر نباید توسعه را فدای بهره‌وری بیش‌تر کرد. مثلاً به بهانه این‌که تعداد واگن در کشور زیاد است و بهره‌وری پایین است، پس واگن نباید وارد شود؛ درست

اند. این در حالی است که سال ۲۰۰۸ تعداد این شرکت‌ها به ۷ شرکت رسیده است؛ یعنی این شرکت‌ها در طول حدود سه دهه با یکدیگر ادغام شده و به یک پنجم کاهش یافته‌اند. یکی از بزرگ‌ترین مسائل ما در بخش ریلی همین تعدد شرکت‌های حمل و نقل ریلی است. در حال حاضر بالغ بر ۲۶ شرکت حمل‌ونقل ریلی باری در بخش فعال می‌باشند که توانشان در شرکت‌های کوچک‌تر تقلیل یافته است. بنابراین بخش خصوصی نیز بایستی همپای اصلاحات ساختاری دولت به مسئله ادغام فکر کند. مثلاً در همان آیین‌نامه تأسیس شرکت‌های حمل و نقل ریلی ممکن است که این سیاست اعمال گردد که بجای داشتن حداقل ۶۰۰ واگن برای فعالیت در حمل‌ونقل ریلی بار شرکت‌هایی که می‌توانند مثلاً دو هزار واگن داشته باشند، به بخش ورود کنند. یا شرکت‌هایی که در حال فعالیت هستند با مکانیزم‌های تشویقی از سوی دولت مثل معافیت حق دسترسی و غیره با هم ادغام شوند تا بتوانند سائز خود را بزرگ کنند و با توان سرمایه‌گذاری بالاتر در بکارگیری فناوری‌های پیشرفته‌تر و گسترش بخش‌های تحقیق و توسعه خودشان بهره‌وری را بالا ببرند. در همین کشور آمریکا در بازه ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۸ چگونه ممکن است که هزینه‌ها رشد کند اما تعرفه‌های حمل ریلی کاهش پیدا کند؟ این فقط به دلیل بهره‌وری است و آن هم قطعاً ناشی از اصلاحاتی است که در طول دو دهه صورت دادند.

قربانعلی بیگ: من نکته آخرم را عرض کنم. جابجایی مسافر در کل دنیا ۲/۹ تریلیون مسافر کیلومتر است. این آمار در ایران، ۵۵ درصد از یک‌صدم آن عدد است؛ یعنی اگر آن رقم تقسیم بر ۱۰۰ شود سهم



افزایش می‌شود. بخش خصوصی قدرت آن چنانی برای سرمایه‌گذاری جدی ندارد. البته بخش خصوصی با مشکلات زیادی درگیر بوده و از سوی کاهش ابزارها نیز حس شده و کشور هم در شرایط تحریم و مسائل بانکی بوده است. این‌ها عواملی است که در کاهش بهره‌وری مؤثر است. بخشی از انتقادات موجود به بخش خصوصی وارد است چون خود بخش خصوصی نیز قسمتی از شبکه ریلی است؛ اما عوامل بیرونی هم در به وجود آمدن چنین شرایطی دخیل بوده است. عواملی که دست راه‌آهن هم نیست. مشکلات اقتصادی در کشور مانع به قدری زیاد است که نمی‌توان انتظار داشت بیش‌تر عوامل کارکرد نادرستی داشته باشند و از یک بخش خاص انتظار بهره‌وری بالا داشت. نکته‌ای هم می‌خواستیم در مورد لوکوموتیو بگوییم. در ایران بهره‌وری لوکوموتیو پایین نیست. بهره‌وری لوکوموتیو از سال ۸۸ به این طرف به‌جز سال ۹۵ افت داشته است؛ اما این جای امیدواری است که سال گذشته برای اولین بار بعد از ۸ سال افت تدریجی بهره‌وری لوکوموتیو متوقف شد و امیدواریم این مسیر در سال جاری نیز ادامه پیدا کند.

بابایی: در بهره‌وری مصرف سوخت لوکوموتیوها چه وضعیتی داریم؟

لطفی: مصرف سوخت به فناوری بستگی دارد و ما به دلایل تحریم از فناوری روز دنیا محروم هستیم. مثلاً لوکوموتیو چینی وارد می‌شود؛ اما با توجه به قیمت‌ها، موضوع قیمت سوخت موضوع اصلی ما نیست.

طلوعی: تمام دوستان مطالبی را مطرح کردند و یک مورد برای من هنوز مجهول است. این که ما اول باید در مورد بهره‌وری خود شرکت‌ها صحبت کنیم. بهره‌وری راه‌آهن چه ارتباطی با ما دارد؟ ما که قادر به اصلاح راه‌آهن نیستیم. راه‌آهن یک سیستم دولتی است و مجبور است بر اساس دستورالعمل‌ها

و ساختاری که برای آن تعریف شده حرکت کند. اگر بخش خصوصی بتواند خودش را و سیستم‌های خود را اصلاح و خود را چابک کند قطعاً سیستم دولتی را مجبور می‌کند تا پشت سر خود حرکت کند. هرچند ترمزهایی هم هست که اشاره خواهم کرد. موضوعی که آقای نظری مبنی بر انجام نشدن خصوصی‌سازی اشاره کردند، من هم موافقم؛ اما چرا این اتفاق افتاده است؟ چون رابطه درستی بین راه‌آهن و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تعریف نشده است؛ یعنی راه‌آهن و شرکت‌های ریلی سردرگم هستند. مدیران محترم راه‌آهن که همه آن‌ها از دوستان ما هستند و هر روز با آن‌ها در جلسات ارتباط داریم، خود را شریک تجاری شرکت‌های بخش خصوصی قلمداد می‌کنند. این لفظ زیبایی است. این که راه‌آهن خود را شریک تجاری شرکت‌های ریلی مطرح می‌کند خوب است و این که وظایفی برای خود و ما مشخص می‌کند عالی است؛ اما به عمل که می‌رسد این‌گونه نیست؛ یعنی هنوز دیدگاه‌های گذشته باقی است. من نمی‌گویم در تمام مدیران راه‌آهن این دیدگاه‌ها وجود دارد و شاید در بدنه وجود داشته باشد؛ اما هنوز هم راه‌آهن، شرکت‌ها را به‌عنوان بخشی از خود یا کارمندان خود می‌داند؛ یعنی بحث رئیس و مرنوس مطرح است. تا زمانی که این دیدگاه اصلاح نشود و جایگاه شریک تجاری تثبیت نشود و راه‌آهن به این باور نرسد که منافع بخش خصوصی و خودش وابسته به همدیگر است طبیعتاً نمی‌توان این رابطه را و خصوصی‌سازی را به شکل مطلوب تعریف کرد. این بحث رابطه ما با راه‌آهن است. راه‌آهن برای خود قوانین و شرایطی دارد که موضوع صحبت من نیست. چون مطرح کردن مشکلات به‌صورت کلی حل آن را زمان‌بر می‌کند. من مثالی می‌زنم. ما یک پروژه‌ای در شرکت تعریف کردیم. در مسیر ۵۰۰ کیلومتری که واگن ماهانه ۴ تا

سیر داشت، چند نفر را گذاشتیم و از آن‌ها خواستیم ۱۰ یا ۲۰ قطار را به مدت ۱۰ روز تحت نظر بگیرند و ورود و خروج را ثبت کنند. خواستیم بدانیم در این مدت که واگن‌ها ایستاده بودند چه اتفاقی افتاد و اگر قرار بود که بازدید شود آیا کسی که برای بازدید باید می‌آمد به‌موقع آمد؛ بارگیری به‌موقع انجام شد؛ نتیجه بررسی‌ها خیلی جالب بود. بیش از ۵۰ درصد مشکلات به خود شرکت‌ها برمی‌گشت؛ یعنی عواملی که خود شرکت‌ها در آن دخیل‌اند و می‌توانند آن را اصلاح کنند؛ اما خیلی راحت است که دلیل تأخیر را به گردن سیر و حرکت بیندازیم. ما برای همه مسیرها این کار را انجام داده‌ایم. این یک اتفاق کوچک خیلی می‌تواند کمک کند. در سال گذشته ۱/۷ میلیارد تن-کیلومتر بار جابجا کرده‌ایم. اگر این کار ما روند کنونی را ۵ درصد بهبود دهد ۸۵ میلیون تن کیلومتر سود خالص اضافه می‌شود. یا به‌طور مثال ما در یک ایستگاهی بارگیری می‌کردیم. از زمانی که این واگن برود و خالی بیاید ربطی به راه‌آهن ندارد. دو سه ساعت زمان از دست می‌دایم. علت این هم خیلی ساده بود. از لحظه‌ای که ما اعلام می‌کردیم به راه‌آهن تا لوکوموتیو مانور بیاید این واگن‌ها را برد یک ساعت طول می‌کشد. ما به مسئول بارگیری گفتیم چرا برای تمام شدن این ۳۵ تا صبر می‌کنید. وقتی ۱۰ واگن پر شد به راه‌آهن اعلام کنید تا زمانی که لوکوموتیو راه‌آهن بیاید این ۲۰ تا هم بارگیری می‌شود. با این کار ظرفیت بارگیری دو برابر شد. هنوز ما درگیر این مسائل هستیم و هنوز این مسائل را حل نکرده‌ایم و در مورد اصلاح ساختار راه‌آهن صحبت می‌کنیم. در حالی که راه‌آهن یک دستگاه حاکمیتی است. اگر خود شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی موارد مربوط به خودشان را حل‌وفصل می‌کردند شرایط خیلی بهتر می‌شد. در این صورت راه‌آهن هم روبه

خود را در سیر و حرکت اصلاح می‌کرد. این تعداد پست بازرسی از خواب تا بافوق چرا باید در هر ۱۰۰ کیلومتر وجود داشته باشد؛ اصلاً کسی بررسی کرده است که این بازرسی‌ها در طول ده سال گذشته از چند سانحه جلوگیری کرده است؟ بعد از این بررسی می‌توان فهمید که آیا لازم است ما این همه پست بازرسی داشته باشیم یا خیر؟ هر پست بازرسی سرعت بازرگانی را پایین می‌آورد و زیان این به شرکت‌ها و خود راه‌آهن برمی‌گردد. باید از تجربه‌ها درس گرفت؛ اما در مورد آمارهایی که آقای قربانعلی بیگ گفتند باید بگوییم تا زمانی که شناخت ما از صنعتی که در آن فعال هستیم درست نباشد تصمیمات ما درست نخواهد بود. بله در سال ۷۶ کل بار ثبت شده در کشور ۱۸۰ میلیون تن بوده است. راه‌آهن از سی سال پیش، بین ۱۶ تا ۲۴ میلیون تن بار حمل کرده و الان به حدود ۳۵ میلیون تن رسانده است. آن زمان این نسبت رشد ۵ درصدی داشته است. چرا؟ چون بار حمل شده در جاده یک‌سوم بار کشور بارنامه ثبتی داشته است. مثلاً ۵ سال بعد اجبار شد که شرکت‌ها بار را ثبت کنند. حجم بار کشور بعد از این اتفاق از ۱۸۰ میلیون تن به ۳۸۰ میلیون تن رسید. همین الان ۶۸۰ میلیون تن بار در کشور در حال حمل‌ونقل است. نصف این رقم هم بارنامه صادر نمی‌شود. سهم بار ریلی ۳۵ میلیون تن است که اگر با بارنامه‌ای مقایسه شود همیشه ۱۰ درصد است و اگر با کل مقایسه شود همیشه ۵ درصد است. این اعداد مسیر درستی به ما نمی‌دهند.

بابایی: یکی از مسائل موثر بر امر بهره‌وری در بخش ریلی ارتباط میان سطوح استاندارد، ایمنی قطارها و هزینه نگهداری و تعمیرات ناوگان است. چه نقطه‌ای مناسب و بهینه است؟ البته ایمنی ممکن است در جاهایی انعطاف را از بین ببرد.



اما این نقطه تعادل کجاست؟ مثلاً همین تعمیرات اساسی که از ۴ سال به ۳ سال کاهش پیدا کرد و یا اخیراً تغییر شابلون پروفیل چرخ از ۲۱ به ۲۲ چه اهدافی داشته است؟ هدف از این کار به جز مسئله ایمنی چه بوده است؟ این تصمیمات هزینه شرکت‌ها را به میزان قابل تاملی افزایش داده است. باید دید که آیا این افزایش هزینه‌ها در حوزه نت به نفع کل بخش است یا اینکه توان رقابتی بخش را در مقایسه با جاده کاهش می‌دهد؟ آیا این کاهش مدت زمان تعمیرات اساسی به ایمنی کمک کرده است؟ به‌عنوان نمونه در نتیجه دستورات عمل‌های اخیر راه‌آهن، تعداد چرخ و محورهای مردودی زیاد شده و هزینه بخش خصوصی را بالا برده است ضمن اینکه در بلندمدت ظرفیت حمل را نیز کاهش می‌دهد. اما در مقابل بررسی‌های کارگروه سیر و حرکت و ایمنی انجمن نشان می‌دهد در ۵ سال گذشته سانحه‌ای که ناشی از عیوب چرخ و محور باشد تقریباً نداشته ایم. وقتی چنین دستورات عمل‌هایی صادر می‌شود باید توجه کنیم که چه تبعات و اثراتی بر عملکرد حمل و نقل ریلی و بخش خصوصی دارد.

افزایش: بهره‌وری در واگن به معنای سیر مناسب واگن است؛ اما تنها چیزی که الان در راه‌آهن به آن توجه نمی‌شود یا کم توجه می‌شود سیر واگن است. تا چند سال پیش، هر روز صبح، رئیس کنترل اطلاعات ایستگاه‌های طول خط و واگن‌های متوقف ۲۴ ساعته را در یک ستون و ۴۸ ساعت به بالا را در یک ستون دیگر ارائه می‌کرد. این‌ها هر روز بررسی می‌شد و برخورد می‌شد که چرا واگن ۴۸ ساعت در طول خط متوقف مانده است. چیزی که الان وجود ندارد. اگر واگن ۴۵ روز هم در ایستگاه‌های طول خط بخواهد، کسی

توجه نمی‌کند. خیلی جالب است که قطار در ایستگاه انشعاب متوقف است به دلیل این که سیستم صدور برنامه قطع بوده یا متصدی سر کار نبوده است. رییس بازرگانی تماس می‌گیرد که دیزل و قطار متوقف شده، چون برنامه ندارد. برنامه را می‌رسانیم قطار حرکت می‌کند از این ایستگاه می‌رود ده کیلومتر ایستگاه بعدی منفصل می‌شود و سه ماه آنجا می‌ماند. کسی پیگیری نمی‌کند که چرا این مدت متوقف مانده است. باید کلی پیگیری کنیم با نامه هم کار حل نمی‌شود. تا اینکه دیزل برود این واگن را بیاورد. انگیزه وجود ندارد. رئیس بهره‌برداری هرمزگان می‌بیند که در سال ۲۵ میلیون تن بار در بندر تخلیه می‌کند و حقوق ایشان با اضافه‌کار و پاداش و کارانه با رئیس بازرگانی و سیر و حرکت فلان اداره کل یکی است. با این شرایط انگیزه کار ندارد. امیدوارم کمیته بهره‌وری که رئیس راه‌آهن دستور به تشکیل آن داده‌اند؛ نتیجه‌ای داشته باشد. یک سری چیزها درد دارد. این‌ها انتقاد نیست. الان دیده شده که واگن سالم برمی‌دارند و از یک ایستگاه به یک ایستگاه دیگر می‌برند و ۴ محور را می‌برند. بریدگی چرخ ایجاد می‌شود که قابل تراش هم نیست. هر محور ۱۵ میلیون تومان است که ۶۰ میلیون تومان هزینه دارد. مگر یک واگن در سال چقدر سود دارد که در سال ۶۰ میلیون تومان برای تعمیرات پرداخت شود؟ درد بعدی این است که اداره کل نامه می‌زند واگن وارد شده و ۴ تا محورش بریدگی شدید دارد سریعاً نسبت به تعویض محور اقدام کنید وگرنه بر اساس بخشنامه فلان راه‌آهن این واگن را می‌اندازم کنار خط و از رده خارج می‌کنم. من یک سؤال دارم. واگنی که رفته بریدگی چرخ پیدا کرده چه کسی مقصر است؟ من مقصرم؟ من از آقای احمدی می‌پرسم اداره کل یا دفتری در راه‌آهن که رابط ما با راه‌آهن باشد کیست؟ قطعاً می‌گویند بازرگانی یا سیر و حرکت؛ اما این ارتباط وجود ندارد.

احمدی: این دخالت‌ها و شفاف نبودن‌ها و پیچیدگی‌ها مشکل ایجاد می‌کند...

افزایش: اگر قرار باشد که بهره‌وری واگن بالا برود همین تبصره ۳ ماده ۸ قانون دسترسی ریلی را باید رعایت کنید. بهره‌وری واگن بالا می‌رود. این تبصره می‌گوید راه‌آهن موظف است واگن و بار شما را از مبدأ تا مقصد سالم ببرد. همین را رعایت کنید. الان برنامه صادر می‌شود. از زمان صدور شرکت بخش خصوصی به راه‌آهن بدهکار می‌شود بدون این که واگن به مقصد برسد. واگن ۲۰ روز دیگر به مقصد می‌رسد در حالی که من ۲۰ روز پیش بدهکار شده‌ام و باید پول به کمیسیون وصول مطالبات بدهم. این خیلی بد است. اگر اتفاقی برای واگن مالک بیفتد بیمه باید پرداخت کند اما اداره کل همکاری نمی‌کند. از بیمه راه‌آهن که نمی‌توان استفاده کرد پس چه باید کرد؟ آقای شاه‌حسینی چرا یک واگن ۳۱۹ کیلومتر سیر داشته باشد و ۴ تا قاب سوخته روی دستش بماند و ۸ کفش ترمز باید عوض شود؟ یعنی پست بازرسی‌هایی که انجام گرفته این چیزها را ندیده است؟ آقای احمدی فهرست تعمیرات جاری را می‌فرستند فهرست تعمیرات ویژه هم فلان شرکت می‌فرستد یک واگن ۸ تا کفش ترمز عوض می‌کند آن شرکت هم ۸ تا دیگر عوض کرده است. این‌ها هزینه را بالا می‌برد.

سیدوکیلی: من می‌خواهم به آمارهایی در مورد شاخص بهره‌وری اشاره کنم. برای شاخص بهره‌وری تن کیلومتر بار جابجا شده خالص تقسیم بر تعداد واگن و لوکوموتیو شده که بر اساس آن شرایط خوب نیست. در ۵ سال اخیر این شاخص برای لوکوموتیو خیلی نزولی بوده است. در سال ۹۰ به ۹۱ رشد داشته اما از ۹۱ تا ۹۴ با درصد‌های ۱ تا ۸ درصد نزولی بوده است. در واگن کمی اوضاع بهتر است. از ۹۳ به

۹۴ تغییری نکرده است؛ اما نوسان دارد. در سالنامه دو عدد بود. یکی تن کیلومتر ناخالص و یکی خالص بود. من خالص را استفاده کردم که نشان می‌دهد چقدر بار جابجا شده است. از نظر تعداد واگن و لوکوموتیو نیز آن‌هایی که در سیر بود استفاده کردم. این نشان می‌دهد اقتصاد این قسمت ما خیلی مهم نیست. وقتی هزار میلیارد تومان طلب وجود دارد و تعهد است و هیچ‌گاه پرداخت نمی‌شود و وصول نمی‌شود بالا و پایین بهره‌وری هم مهم نیست. بهره‌وری را این پول معلوم می‌کند؛ یعنی بهره‌وری به نظر فرهنگی مهم است. وقتی قیمت آب پایین باشد خب مصرف آن هم بالا می‌رود. حالا هر چقدر بگوییم کم مصرف کنید. به نظر من اقتصاد باید درست شود و اثرش دیده شود که هم شرکت‌ها بتوانند مطالبه کنند و هم راه‌آهن بتواند مطالبه کند آن موقع درست می‌شود. وگرنه بهره‌وری یک مطلوب است تا واقعیت.

بابایی: به نظر می‌رسد که برخی از نظامات و رویه‌های موجود باید عوض شود. وقتی کشورهای دیگر را هم نگاه می‌کنیم می‌بینیم که بسیاری از رویه‌های این کشورها هم در طول زمان اصلاح شده است. مثلاً قابل تامل است که عملکرد حمل و نقل ریلی آمریکا از ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۹ در حمل و نقل کانتینری ۴ برابر شده است. یعنی همسو با تغییرات جهانی خودشان را اصلاح کرده‌اند. این کارها تصادفی نیست و حتماً طی برنامه‌ای در حال انجام است؛ بنابراین این رویه‌ها را باید تغییر بدهیم. در مجموع برای ارتقاء بهره‌وری باید حرکتی نظام مند توسط همه ذینفعان دولتی و خصوصی صورت گیرد. اگر با اصلاح این مکانیزم‌هایی که صحبت شد سالانه فقط ۲۰ درصد شاخص‌های بهره‌وری را ارتقاء دهیم می‌توان در پایان برنامه ششم توسعه فقط از این محل رشد صد درصدی را شاهد باشیم.



گفت و گو با معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن:

عدم قطعیت، چالش اساسی بهره‌وری است

بهره‌وری بیش‌تر بر اساس حمل تناژ بالاتری از بار است؟ به نظر من به‌صورت توأمان نمی‌توان که این دو شاخص یعنی هم سرعت ناوگان در قطارهای مسافری و هم تناژ بالا در حمل‌ونقل بار را بالا برد ابتدا باید یک اولویت را مشخص نمود و شاخص را اصلاح کرد.

پس ابتدا به مقوله‌های فنی بالا رفتن بهره‌وری بپردازیم... وقتی به شاخص‌های فنی خط توجه کنید حداکثر و حداقل سرعت مسافری و باری باید به هم نزدیک باشد. به‌ویژه در شبکه‌های اصلی مثل محور جنوب که قوس‌های زیادی وجود دارد. وقتی در قوس‌های ۳۰۰ طراحی دور می‌شود نمی‌توان قطار مسافری را با سرعت ۱۲۰ کیلومتر عبور داد و قطار باری با

ابراهیم محمدی، معاون بهره برداری و سیر و حرکت شرکت راه آهن، در این گفت و گو تلاش می‌کند تا نگاه متولی حوزه حمل و نقل ریلی به موضوع بهره‌وری را تشریح کند. او برای این کار، ابتدا به دنبال تعیین شاخص و معیاری برای تعریف «بهره‌وری» است. سپس به ابعاد فنی این حوزه می‌پردازد و معتقد است که در بخش «بارگیری و تخلیه» شرکت‌های باری ریلی، مشکلات و موانع متعددی وجود دارد. محمدی از مذاکرات متعدد راه آهن با مسوولان دولتی برای حل معضلات موجود می‌گوید. همچنین به اقدامات متعدد این شرکت، در حوزه IT اشاره می‌کند. او معتقد است «این درست که آینده بدیل، دست نیافتنی است اما باید تلاش کرد تا به این آینده بدیل نزدیک شد.»

«قلمرو» تعریف شود. در این نوع تعریف نمی‌توان گفت که بهره‌وری صنعت ریلی، کم یا زیاد است؛ اما با تعیین قلمرو برای تعریف بهره‌وری، مشخص می‌شود که چه کاری باید انجام داد. ضمن این‌که باید یک رویکرد هم در این زمینه داشت. این‌که با چه رویکردی بهره‌وری را می‌توان متحول کرد؟ آیا رویکرد باید بر اساس «سیر» بیش‌تر باشد یا «سرعت» بالاتر؟ آیا رویکرد

ابتدا باید به یک تعریف از بهره‌وری در حوزه ریلی برسیم. نه فقط در حوزه راه آهن، بلکه در یک دیدگاه کلان، بهره‌وری طبق تعریف کلاسیک، رابطه «ستاده به داده» تعریف می‌شود؛ اما در حوزه ریلی، بهره‌وری را ابتدا در دو حوزه «نیروی کار» و «ناوگان» تعریف می‌کنیم تا از برآیند و قلمرو مشترک میان این دو به حوزه «بهره‌برداری» برسیم؛ بنابراین بهره‌وری باید در یک

موضوع بحث ما، بهره‌وری در صنعت حمل‌ونقل ریلی است و برای شروع بحث می‌خواهیم به یک تفکیک اصلی در مورد چالش‌های این حوزه برسیم. این‌که آیا اساساً مشکل بهره‌وری پایین در صنعت ریلی را باید در شرکت‌های فعال در این حوزه جست‌وجو کرد یا این مطالبه‌ای است که باید از متولی کار یعنی راه آهن خواستار شد؟



سرعت ۴۰ یا ۵۰ کیلومتر عبور کند؛ اما تمام این‌ها مربوط به بحث‌های فنی است. دوم این‌ها برای راه‌آهن بهره‌وری ناوگان در حوزه لوکوموتیو و واگن مهم است. این‌ها که یک واگن در روز چند کیلومتر باید سیر کند؟ در کدام قسمت شبکه بر چه اساس چه شاخصی باید سیر کند؟ آیا ۳۰۰ کیلومتر سیر واگن عدد خوبی است؟ جواب من منفی است. چرا؟ من توضیح می‌دهم. در محور شمال شرق کشور عدد سیر به ۴۵۰ کیلومتر هم می‌رسد؛ اما در محور جنوب اگر عدد ۳۰۰ کیلومتر سیر به دست بیاید، راضی‌کننده است. چون در محور جنوب نسبت به محور شمال شرق، بلاک‌ها کوتاه‌تر است؛ اما نکته دیگری که مغفول مانده و مورد مطالبه راه‌آهن از شرکت‌های حمل‌ونقل باری ریلی است؛ موضوع تخلیه و بارگیری است. این کار در شبکه ریلی وظیفه کیست؟ در دنیا چه الگویی هست؟ آیا بخش خصوصی می‌ایستد که راه‌آهن زیرساخت‌های تخلیه و بارگیری را در محوطه اختصاصی آن‌ها هم انجام دهد؟ حرف من این است که ابتدا باید یک متدولوژی برای بررسی میزان بهره‌وری راه‌آهن ایجاد کرد. من مثال می‌زنم. شرکتی هست که بار را در واگن در محوطه بندری بارگیری می‌کند؛ اما به دلیل این‌که صاحب بار هزینه حمل را پرداخت نمی‌کند دو هفته واگن را پس از برنامه متوقف نگه می‌دارد. آیا راه‌آهن در این موضوع مقصر است. یا در منطقه ویژه خلیج فارس، واگن برگردانی هست که کنار این واگن، دو سکو ساخته شده و واگن با بیل مکانیکی به روش ابتدایی، تخلیه می‌شود. این کار وظیفه کیست؟ واقعیت این است که بر اساس آمارهای موجود، تقریباً دوسوم زمان واگن‌ها در سیر نیستند؛ و یک سوم در حرکت هستند یعنی زمان تلف‌شده دارند که بیش از ۷۰ درصد این زمان مربوط به مشکلات ناشی از تخلیه یا بارگیری است؛

بنابراین بهره‌وری در حوزه ریل، به‌مثابه بهره‌وری در حرکت، تخلیه و بارگیری است و این می‌تواند یک فرمول باشد. اگر قرار باشد که زمان تخلیه و بارگیری را هم به زمان سیر وصل کنیم و از راه‌آهن مطالبه کنیم و بگوئیم که چرا حمل‌کند صورت می‌گیرد درست نیست. آمارها نشان می‌دهد که واگن از زمان ثبت برنامه تا زمان رسیدن به مقصد یعنی در فرایند پیش از تخلیه و رسیدن به ایستگاهی که باید تفکیک شود، در محور شرق بیش از ۴۵۰ کیلومتر سرعت وجود داشته است. در محور جنوب، بیش از ۳۰۰ کیلومتر سیر وجود دارد؛ اما این عدد وقتی با میانگین زمان تخلیه و بارگیری با یکدیگر جمع می‌شود به‌شدت و تا سطح ۱۷۰ کیلومتر هم نزول می‌کند. برای شرق و محور هرمزگان به زیر ۳۰۰ کیلومتر سیر هم کاهش می‌یابد. در منطقه خواف و سنگان، شرکت‌های متعددی واگن‌ها را بارگیری می‌کنند و به خطوط تشکیل و تنظیم قطار اعزام می‌کنند. وقتی صحبت از بهره‌وری می‌شود یعنی یک قطار و لوکوموتیو که می‌تواند ۴۰ واگن حمل کند، با ۳۲ واگن به شبکه وارد نشود. در حالی که یک قطار باید با حداکثر تناژ ممکن حرکت کند تا بهره‌وری از سرمایه لوکوموتیو بخش خصوصی به دست بیاید. آیا اگر ۴۰ واگن متعلق به ۶ شرکت باشند، سه واگن اول برای یک شرکت، ۵ واگن متعلق به یک شرکت دیگر، دو واگن برای یک شرکت و ... کار مانور و تخلیه و بارگیری با چه سختی‌هایی باید انجام گیرد؟ این‌ها محوطه‌های اختصاصی و فنی مناسب برای بارگیری ندارند، ۴۰ واگن قطار متعلق به ۶ شرکت مختلف هستند. انجام مانور در محوطه تشکیل و تنظیم با این شرایط مستلزم این است که برای این قطار حداقل سه ساعت با یک لوکوموتیو مانور و چند خط مختلف وقت گذاشت. به‌طور مثال چند واگن اول در خط یک گذاشته شود،

لوکوموتیو برگردد به خط و سه واگن را در خط دو بگذارد و خط دو را مسدود کند و دوباره لوکوموتیو برود ۶ واگن را از شرکت سوم به خط سه بیاورد. بعد به خط یک برگردد تا دو واگن اول را کنار ۶ واگن به خط ۱ بیاورد و خودتان ببینید که کار مانور چقدر سخت می‌شود. غیر از این‌که بهره‌وری ناوگان پایین می‌آید بهره‌وری زیربنا هم کاهش می‌یابد. در صورتی که اگر محوطه‌ای مثل معدن سنگان که دولتی است و ۱۴ خط دارد و می‌تواند یک لوکوموتیو مانور اختصاصی داشته باشد ۲۰ واگن را بیرون بیاورد نصف واگن‌ها را هم راه‌آهن مانور می‌کند و قطار با حداکثر تناژ برای لوکوموتیوی که تناژ در این حد بهره‌ور می‌شود حرکت داده شده و به ایستگاه انشعاب در بندرعباس می‌رسد.

یعنی خود معدن که صاحب این بار است، واگن داشته باشد؟
نه من می‌گویم تعداد واگنی که متعلق به معدن است به‌طور یکسان به راه‌آهن بدهد تا یک قطار با دو یا سه شرکت حداکثر تناژ را بارگیری کند و به‌صورت پشت‌همدیگر، تشکیل شود. در ایستگاه انشعاب، این واگن‌ها باید تفکیک شود. و این تفکیک به شدت بهره‌وری را کاهش می‌دهد زیرا آرایش قطارها آشفته است. مشکل کمبود خط و زیرساخت وجود دارد. دو واگن در خط یک، سه واگن در خط ۲، شش واگن در خط سه است. دوباره لوکوموتیو باید به واگن اول برود که این واگن را بیاورد و این اتفاق موجب می‌شود تمام سه خط موجود که باید سه قطار از ایستگاه قبل از انشعاب پشت هم باشد اشغال شود. چون خطوط در اختیار مانور قطار دیگر است و در محوطه بارگیری محوطه اختصاصی برای مانور این واگن‌ها با یکدیگر وجود نداشته است. معدن دار با یک لودر بار خود را بارگیری می‌کند و آن را فروخته است. مشکل اینجا شروع می‌شود. با فرض آمدن دو پارت واگن ۲۰ تایی،

تخلیه با بیل مکانیکی و لودر انجام می‌شود. در حالی که واگن باید به محوطه بهره‌برداری برود و بچرخد یا از زیر درپچه باز شود و در محوطه‌ای که زیر آن کامیون است تخلیه شود و این بار جابجا شود.

خب بخش زیادی از مواردی که عنوان کردید به شرکت‌های فعال در حوزه ریلی ارتباطی ندارد و مشکلات زیرساختی است.

زیرساخت‌هایی که اشاره می‌کنم به‌عنوان راه‌آهن دنبال می‌شود؛ اما توجه کنید که محوطه منطقه خلیج فارس که زیر نظر شرکت ایمیدرو اداره می‌شود تا چه زمانی باید برای ۶۰۰ یا ۷۰۰ واگن که از مبدأ معادن خواف و سنگان، بیشه در چغارت و چادرملو به مقصد بندرعباس حرکت می‌کنند، ۲۰۰ واگن تخلیه شود؟ هر روز ۴۰۰ واگن رسوب می‌شود؛ بنابراین راه‌آهن یکسری خطوط تحت مانور که به‌عنوان خطوط کلینگر شناخته می‌شود را در اختیار شرکت‌ها می‌گذارد که باز هم پروسه تخلیه با لودر یا بیل مکانیکی انجام می‌شود. از راه‌آهن انتظار هست که به‌جای همه ارگان‌ها و نهادها کار کند اما چنین چیزی امکان‌پذیر نیست. اگر بهره‌وری نسبتی در نظر گرفته شود که از تعداد واگن بارگیری شده توسط یک شرکت در خطوط تشکیل و تنظیم راه‌آهن قرار می‌گیرد؛ باید دید زمان تخلیه این واگن‌ها در محوطه اختصاصی چقدر است؟ ۳۰ واگن واگذار می‌شود و با این بیل مکانیکی قرار است تخلیه شود. هر واگن نیم ساعت برای تخلیه وقت می‌برد. اگر مدت زمان کم‌تر شود، میزان تخلیه بالا می‌رود؛ اما چون محوطه ویژه این کار ساخته نشده، ۳۰ واگن واگذار می‌شود برای تخلیه و ۳ ساعت برای تخلیه زمان صرف می‌شود. لوکوموتیو مانور باید این واگن را به یک خط دیگر واگذار کند تا ۳۰ واگن دیگر جایگزین شود. مشکل اساسی در حوزه بهره‌وری



تخلیه و بارگیری ناوگان لبه‌بند است که به صورت دستی انجام می‌شود. البته من بخش مثبت را هم باید بگویم. در ایستگاه چادرملو روزانه ۴۰۰ تا ۴۵۰ واگن بارگیری می‌شود. واگن به زیر قیف می‌رود و هر قیف در ۴ دقیقه بارگیری می‌کند. تناژ قابل کنترل است؛ یعنی شرکتی که بارگیری می‌کند تضمین می‌دهد که تناژ دقیق تحویل می‌گیرد.

با چه ابزاری این کار انجام می‌شود؟

توزین به صورت کالیبره انجام می‌شود و استاندارد دارد. بیل مکانیکی برای تخلیه و بارگیری در کار نیست. در آن سو، واگن از معدن حرکت می‌کند و به فولاد مبارکه می‌رود و ۲۲۰ واگن کم‌تر از نصف روز تخلیه می‌شود. تفاوت این دو شیوه را ببینید. این زیرساختی است که در یک نقطه وجود دارد و در جای دیگر وجود ندارد. همین روش در فولاد خوزستان تکرار می‌شود. فکر می‌کنم مشکل اساسی در بهره‌وری واگن است. البته من نمی‌گویم که راه‌آهن مشکلی ندارد؛ اما دوسوم زمان سیر واگن در سال گذشته برای تخلیه و بارگیری و واگذاری به محوطه‌ها صرف شده و این نیاز به بررسی دارد. باید دید که چرا بارگیری در خواب و سنگان تا این حد طول می‌کشد؟ هر دو طرف تخلیه و بارگیری به صورت دستی انجام می‌شود. ۶ خط واگذار شده، بیل مکانیکی باید با بار در یک محوطه تخلیه کند. در محوطه‌های دیگر چهارپایه خرک درست شده و بیل مکانیکی روی آن قرار گرفته و واگن به زیر این خرک می‌رود تا تخلیه شود در کنار خط. بار دیگر یک لودر بارگیری کند به کامیون تا به یک محوطه دیگر برود تا از آنجا با نقاله به کشتی برای صادرات برود.

من هنوز پاسخ این سؤال را نگرفته‌ام که متولی این کار چه ارگانی است؟

وظیفه تخلیه و بارگیری به عهده راه‌آهن نیست. لوکوموتیودار یا

واگن‌دار بار را در محوطه اختصاصی تولیدکننده بار می‌برد تا بارگیری کند. بخش خصوصی این کار را انجام می‌دهد؛ اما معدن باید این زیرساخت را ایجاد کند. مسئولان راه‌آهن ۴ سال است که در جلسات مکرر با ایمیدرو، بحث تخلیه و بارگیری را پیگیری کرده‌اند و برای مسیر تخلیه و بارگیری برنامه‌ریزی خواسته‌اند. اگر قرار بر تعطیلی معدن است یک ماه قبل اطلاع داده شود تا ناوگان آن محور سبک‌تر شود. الان اتفاق می‌افتد که به یک‌باره قیف بارگیری شماره دو معدن چادرملو خراب می‌شود. ۴۰۰ واگن برای بارگیری رفته اما نصف آن خالی می‌ماند. خطوط اشغال می‌شود. یا واگن برگردان خراب می‌شود. ۲۰۰ واگن باید تا ایستگاه سیستان رسوب کند. از این طرف وقتی واگن تخلیه نشود نمی‌توان آن را برگرداند تا سیکل تخلیه و بارگیری کامل شود. با فرض این‌که این کار انجام شود ظرفیت شبکه برای یک قطار برنامه‌ریزی شده نه برای همه قطارها و سه روز عقب‌ماندگی و رفع این رسوب چند روز طول می‌کشد. من خواستم این موضوع را تأکید کنم که بهره‌وری با چه روشی باید مشخص شود؟ متدولوژی ما در تعیین شاخص‌های بهره‌وری چیست؟ شاید بتوان به این موضوع ورود کرد که بهره‌وری حوزه ریل با بهره‌وری حوزه تخلیه و بارگیری تفکیک شود؛ اما این‌ها مواردی است که بهره‌وری راه‌آهن را تشکیل می‌دهد. همین امروز که با هم صحبت می‌کنیم، ۲۳۴ هزار تن کیلومتر به ازای هر لکوموتیو بهره‌وری داشتیم؛ یعنی تعداد لکوموتیو که در شبکه موجود بوده، به تن کیلومتر تقسیم شده و به ازای یک لکوموتیو به دست آمده است.

این آمار باید در ابعاد مقایسه‌ای به دست بیاید و روند کار را دید که چه پیشرفتی کرده است. آمار مقایسه‌ای از این نسبت دارید؟

ما متوسط این عملکرد را از

ابتدای سال ۹۶ حساب کردیم که حدود ۲۴۰ تا ۲۵۰ هزار بوده است. این به «صورت» و «مخرج» کسر بستگی دارد؛ اما روی هم رفته، متدولوژی بهره‌وری نیاز به تعریف شاخص دارد. بدون شاخص و اقلیم نمی‌توان از بهره‌وری حرف زد. مثالی که ابتدای صحبت‌هایمان داشتم برای تعریف اقلیم بود. یک واگن از زمانی که از ایستگاه تشکيلات حرکت می‌کند و به ایستگاه تخلیه می‌رسد چند کیلومتر سیر می‌کند. گفتم که در محور جنوب این عدد بالای ۳۰۰ کیلومتر است و در محور شرق بالای ۴۵۰ کیلومتر است. برای واگن‌های ترانزیت این عدد نزدیک ۶۵۰ کیلومتر است؛ اما آیا کاری برای بهینه شدن روند تخلیه و بارگیری انجام شده است؟ آیا شرکت‌هایی که اقدام به تخلیه و بارگیری می‌کنند صرفاً دنبال درآمد اقتصادی هستند؟ در حوزه عملیات یک مواردی هست که جزو اقلیم راه‌آهن نیست. بنادر، حوزه اقلیم راه‌آهن نیست. راه‌آهن فقط می‌تواند کارها را تسریع کند. مثلاً زمین اجاره کند و در اختیار پیمانکار قرار دهد. این کار هم تا حدود زیادی انجام شده است. در حوزه بارگیری هم همین‌طور. جلسات مکرری هم با صاحبان معدن هم با سرمایه‌گذاران معدن هم با فولادسازها هم با ایمیدرو داشتیم.

مشکل در کجاست؟ آیا همان‌گونه که بیش‌تر بخش‌های اقتصادی کشور مشکل دارند، باز هم چالش کمبود بودجه مطرح است؟

هر چند که مشکل کمبود منابع مالی وجود دارد اما نه من اعتقادی به کمبود منابع مالی مشکل اصلی نیست. در حوزه معدن نقشه راهی برای این موضوع وجود ندارد. این را به‌صراحت می‌گویم. الان هدف‌گذاری شده که در افق برنامه ششم میزان ۶۰ میلیون تن فولاد تولید شود که خود این هدف نیاز به ۲۴۰ میلیون تن نهاده دارد؛ یعنی ۴ برابر این عدد باید کانه معدنی و

آهک و قراضه و زغال‌سنگ تأمین شود. کل بار کشور بر اساس برنامه حدود ۴۰۰ میلیون تن است. همین الان جاده‌های کشور با مشکل مواجه‌اند و در صورت اضافه شدن ۲۴۰ میلیون تن بار، شرایط سختی به وجود می‌آید. چون جاده‌ها کجش جایجایی این میزان بار را ندارند. راه‌آهن در تمام اظهارنظرهای خود هشدار داده است که معدن دار یا کارخانه‌های فولاد زمان زیادی برای تأمین زیرساخت‌های این هدف‌گذاری ندارد. باید کار کرد. راه‌آهن برنامه‌های توسعه‌ای شبکه ریلی کشور با مشارکت بخش خصوصی دنبال کرده است. توسعه خطوط ریلی انجام می‌شود اما آیا وظیفه راه‌آهن است که برای بخش تخلیه یک معدن یا بارگیری یک معدن سرمایه‌گذاری کند؟ چرا روش‌های سنتی کنار گذاشته نمی‌شوند؟ الان تفکری هست که می‌گوید راننده کامیون با لودر می‌تواند بارگیری کند که این درست نیست.

خود شما در جلساتی که داشتید چه راه‌کاری ارائه کردید؟

من اعتقاد دارم که در این حوزه صنعت فولاد باید جدی‌تر وارد شود. در سوئد معدنی هست که خود معدن دار واگن می‌خرد و مشکل تخلیه، از طریق چرخش کف واگن صورت می‌پذیرد. حمل‌ونقل، در چرخه تولید آهن و فولاد، باید دیده شود. متولی تولید آهن و فولاد این را جدی نگرفته است. ما خواستار همکاری در حوزه تخلیه و بارگیری هستیم. هشدار داده‌ایم که اگر بار به جاده منتقل شود به لحاظ ترافیک جاده‌ای مشکل ایجاد می‌کند. پارانه انرژی صرف می‌شود. در حالی که زیرساخت جاده‌ای به‌گونه‌ای احداث می‌شود که اگر این هزینه‌ها در حوزه ریلی صرف شود با توجه به پایین بودن میزان مصرف انرژی در حوزه ریلی و تأکیداتی که مقام معظم رهبری در اولویت بخش ریلی در



توسعه داشته‌اند، مزیت رقابتی ایجاد می‌شود. وقتی حمل‌ونقل انبوه نباشد و تخلیه و بارگیری به‌روز نباشد، چهار روز طول می‌کشد یک واگن برود و ۵ روز طول می‌کشد بیاید. در این صورت بهره‌وری سرمایه برای صاحب واگن پایین می‌آید؛ اما اگر پروسه تخلیه و بارگیری درست انجام بشود، میزان سیر بالا برود، بهره‌وری سرمایه بالا می‌رود و بازگشت سرمایه در فرمول‌های اقتصادی بهتر جواب می‌دهد. اگر راه‌آهن قصد توسعه شبکه داشته باشد نیاز به بودجه خواهد داشت. شرکت فولادی که باید کانه معدنی را مصرف کند اگر زیرساخت تخلیه داشته باشد، باید سرمایه‌گذاری کند. با این روش‌های نوین و بهینه، توسعه پایدار در کشور ایجاد شده. کامیون‌ها جمع‌آوری شده و سوخت کم‌تری مصرف می‌شود. این‌ها به بهره‌وری می‌انجامد و با این روش‌ها سرمایه‌گذاری برای کسی که قصد خرید لکوموتیو دارد اقتصادی می‌شود. چون لکوموتیو در روز هزار کیلومتر سیر می‌کند. نرخ بازگشت سرمایه بالاتر می‌رود و توسعه ریل در کشور اقتصادی می‌شود. نرخ سوخت بین کامیون و قطار یکسان است اما مشوق‌های حمل‌ونقل جاده‌ای بیش‌تر از ریلی است. راه‌آهن باید زیرساخت ریلی را نگهداری کند و به همین دلیل حق دسترسی از واگن دریافت می‌کند؛ اما از جاده حق دسترسی دریافت نمی‌شود. حفاظت و امنیت و نگهداری و راه‌دارخانه هزینه‌هایی دارد که دریافت نمی‌شود؛ بنابراین موضوعات حمل‌ونقل کشور نیاز به جامع‌نگری دارد. اقدامات خوبی هم صورت گرفته است. مثلاً بحث صفر کردن مالیات بر ارزش‌افزوده در حوزه ریلی.

یکی از مواردی که در ابتدای صحبت‌هایتان مطرح کردید بهره‌وری در بخش نیروی انسانی بود. در این مورد توضیح می‌دهید؟

وقتی لکوموتیو و واگن به یک واحد قطار در ساعت به‌طور مثال ۴۰ کیلومتر یا ۵۰ کیلومتر به‌طور میانگین با زمان تخلیه و بارگیری حرکت کند؛ در مقابل ۱۰ کیلومتر، ۵ برابر نیروی انسانی بیش‌تری می‌خواهد. تمام نیروی انسانی به دلیل کندی سرعت لکوموتیو معطل می‌ماند و به‌جای این‌که در محوطه اختصاصی، واگن ده تا ده تا واگذار شود، دو تا دو تا واگذار می‌شود. آرایش نیاز دارد و لکوموتیو باید سوخت بسوزاند و خطوط را اشغال کند تا قطار آرایش شود. بعد که قطار حرکت کرد در طول خط هم همین اتفاقات تکرار می‌شود. در حوزه نیروی انسانی هم به این اعتقاد داریم که بهره‌وری پایین است. موضوعات زیادی هم بر این بهره‌وری پایین تأثیرگذار است. نیاز به جوان‌سازی و به‌روزآوری نیروی انسانی داریم چون ناوگان ریلی با گذشته تفاوت کرده است. قبلاً در کل شبکه راه‌آهن به‌صورت دستی جواز اعزام قطار موردقبول بود؛ اما الان قطار از تهران حرکت می‌کند و از طریق کنترل CTC به مشهد می‌رسد. تمام ایستگاه‌ها پیش از این ترافیک داشت اما شاید الان ده یا ۱۵ ایستگاه ترافیک نیروی انسانی داشته باشد و عمدتاً نیروی حفاظت فیزیکی حضور دارند؛ بنابراین آینده ریل در حوزه راهبری متفاوت از امروز است و نیاز به توانمند شدن نیروها دارد. از نظر فنی باید فربه شود تا بتواند مدیریت ترافیک را انجام دهد. قطعاً آموزش، انباشت تجربه و استفاده از سیستم‌های روزآمد بهره‌وری نیروی انسانی را بالا می‌برد. کما این‌که توأم با افزایش بهره‌وری، افزایش ایمنی هم به دست می‌آید؛ یعنی سرعت قطارها در حال افزایش است و دیگر نمی‌توان به چشم یک لکوموتیوران یا مامور راهبر با سرعت ۱۶۰ کیلومتر و بالاتر که قطار دارد اعتماد کرد.

در حوزه IT چطور؟ راه‌آهن در این حوزه چگونه توانسته به

افزایش بهره‌وری کمک کند؟

همه جای دنیا بهره‌وری با سیستم ITS پیاده می‌شود. کشور ما در این حوزه از خیلی کشورهای دیگر برتر است. الان گراف قطارها در کنترل مرکزی دریافت می‌شود که با ورود و خروج وسیله نقلیه رسم می‌شود و بدون دخل و تصرف دست انجام می‌گیرد. چون از سیستم ترانگ استفاده می‌شود. در هر گره که در این سیستم به وجود می‌آید نقطه ورود و خروج شناسایی می‌شود و با استفاده از مدار خط و سیستم فنی موجود در بلاک نمایش داده می‌شود. هم‌زمان با این سیستم، برداشت دستی هم وجود دارد و با ورود و خروج یک قطار به نقطه موردنظر ثبت می‌شود. مراکز کنترل ترافیک ۵ گانه این‌ها را ثبت و به سایت الکترونیکی مخابره می‌کنند و در کنترل مرکزی این‌ها دیده می‌شود. می‌توان گفت این دو سه نوع گراف کاملاً با یکدیگر همپوشانی می‌کند. البته در شروع کار خطاها زیاد بود و دخل و تصرف نیروی انسانی وجود داشت. با کار فرهنگی و آموزش، دیتاها به مناطق ارسال شد و به‌صورت آنلاین گراف‌ها دیده می‌شود. مأموران کنترل می‌کنند و حرکت قطار دیده می‌شود. دوم این‌که از نرم‌افزار شیشه‌ساز ثانیه استفاده می‌شود که بر اساس سرعت و زمان ورود و خروج به‌نوعی منحنی حرکت قطار را با گراف رسم می‌کند. از آخر مردادماه تمام قطارهایی که داخل شبکه هستند در مسیرهای پیش‌بینی شده حرکت کرده و زمان ورود و خروج آن‌ها مشخص خواهد بود. چون این مسیرها به‌صورت مجازی کشیده شده و امکان جابجایی مسیرها وجود دارد.

مسدودی خطوط هم در این گراف‌ها به شرکت‌ها اعلام می‌شود؟

۴ سال است که این سیستم در حال فعالیت و به‌روزرسانی است. با اطمینان می‌گویم که تمام مسدودی

خط در گراف‌ها دیده و از قبل برای آن برنامه‌ریزی می‌شود. این مواردی هم که اعلام نمی‌شود اتفاقی است. مثلاً یکجا به دلیل تفاوت دمای روز و شب ریل ممکن است بشکند. یا لکوموتیو خراب شود. قطعاً در برنامه‌های بعدی مسیر مجازی بعدی مورد استفاده قرار می‌گیرد. ما بیش از ۸۵ برنامه ثابت قطار باری برنامه‌ای داریم. این‌ها اتفاقی است که در شبکه افتاده است.

به‌عنوان فردی که در مجموعه راه‌آهن هستید؛ چه کاستی‌هایی در این فرایند می‌بینید؟

ما باید تلاش کنیم که ارتباط میان اجزا را قوی‌تر کنیم. یک قطار وقتی حرکت می‌کند توسط مدیریت ترافیک رصد می‌شود. از همان بارگیری و تخلیه رعایت زمان شروع می‌شود تا واگذاری برای تشکیل و تنظیم، حرکت، حرکت بلاک به بلاک، حرکت تراک به تراک تا به مقصد و پروسه تخلیه برسد. در این بخش باید دید که در کجا مشکل وجود دارد. شاید بهتر است بگویم چالش‌هایی هست که یا نخواستیم با آن‌ها روبرو شویم یا نخواستیم حل کنیم. قصد فرافکنی ندارم که بگویم این چالش‌ها در حوزه راه‌آهن نیست؛ اما بسیاری از این موارد در حوزه راه‌آهن نیست. اگر روند تخلیه و بارگیری درست شود ریزش مواد معدنی از واگن قطع می‌شود. ریزش مواد معدنی در سوزن‌های مسیر نمی‌افتد تا به خط آسیب نزنند. اگر بارگیری و تخلیه به‌موقع انجام شود برنامه زمان‌بندی راه‌آهن برای حرکت قطار در رفت و برگشت محقق می‌شود. اگر تخلیه و بارگیری مکانیزه باشد مشابه اتفاقی است که از معدن چادرملو به فولاد مبارکه و بارگیری معدن چغارت به ذوب‌آهن اتفاق می‌افتد و خرابی نخواهیم داشت. می‌توان با فروش ظرفیت بهره‌وری را بالاتر برد؛ اما اتفاقات دیگری هم هست. باید از نرم‌افزارهای پیشرفته‌تری استفاده کرد که بتوان گراف‌های



دقیق‌تری رسم کرد. در آینده ما با عدم قطعیت روبرو خواهیم بود. عدم قطعیت چالش اساسی بهره‌وری است. نه در سیستم ریلی بلکه در تمام سیستم‌ها. برای همین باید اقلیم تعریف کرد و متدولوژی و شاخص داشت. وقتی صحبت از عدم قطعیت برای آینده می‌شود یعنی قرار است یک قطار از نقطه A به نقطه B برسد. عدم قطعیت شامل کارکرد لocomotivo یا آماده به کاری واگن می‌شود. به‌طور مثال، بازدیدکننده می‌بیند که سرحمور واگن گرم است. انفعال همین یک واگن از قطار، چند ساعت عملیات را عقب می‌اندازد. اگر این اتفاق در ایستگاه طول خط نیافتد بهره‌وری را بالا می‌برد. ما این مشکلات را داریم. یکی از بزرگ‌ترین مشکلات و چالش‌ها، خرابی‌های طول خطوط ناوگان و خرابی‌های اتفاقی می‌باشد که در این زمینه مکاتبات مکرر انجام شده است.

مشکلات خود راه‌آهن و خط

تا چه حد تأثیرگذار است؟

خیلی کم. واگنی که ترمز می‌شود و به دلیل نقص فنی در سوپاپ سه‌قلوی واگن و به دلیل مشکل در عبور هوا از لوله سرتاسری واگن، ترمز آزاد نمی‌شود و کفش ترمز می‌سوزد این موضوع به خط ارتباطی ندارد. مشکلاتی در واگن هست که نبستن ترمز یا بستن و یا عدم کنترل ترمز در آن دخیل است که این بخش مربوط به مامورین سیرو حرکت است که ما در حال آموزش هستیم مانور انجام می‌دهیم یا پیگیری می‌کنیم راه‌حل این است که هر کسی کار خود را درست انجام بدهد. یک واگن چند بار می‌تواند مبتلا به یک مشکل شود؟ یک لocomotivo چند بار؟ نیروی انسانی چقدر مقصر است؟ آیا نیاز به تضمین کیفیت توسط مالک واگن یا لocomotivo نداریم؟

آیا راه‌حل تجمیع شرکت‌ها و ایجاد شرکت‌های بزرگ‌تر با تعداد واگن‌های بیش‌تر می‌تواند

به بهره‌وری بیش‌تر حمل‌ونقل ریلی کمک کند؟

من در مورد این موضوع اظهارنظر نمی‌کنم. شرکت‌ها هرچقدر که واگن داشته باشند اگر برنامه‌ریزی درست نگهداری و تعمیرات داشته باشد اگر نت به‌موقع داشته باشد موفق خواهند بود. من اعتقاد دارم که اگر شرکت‌هایی وجود داشته باشند که با بنیه مالی بهتر تعداد واگن بیشتری داشته باشند در جبهه برخورد، با ۵ شرکت طرفیم و کار راحت‌تر است؛ اما این راهکاری که گفتید می‌تواند یک بدیل برای آینده باشد. با این پیش‌زمینه شرکت‌هایی وجود داشته باشد که به لحاظ بنیه مالی قوی باشند و به لحاظ بنیه فنی از جمع شدن بنیه فنی ایجاد شده و بتوان این‌ها را در شبکه مدیریت کرد. شرکتی وجود دارد که مالک ۱۵۰۰ واگن است وقتی بین خطوط واگنی از سرویس خارج می‌شود فتر می‌شکند یا چرخ می‌بُرد یا سرحمور گرم می‌شود باید در اولین ایستگاه تعمیر شود. مجبور است که در خطوط تعمیر بماند. چه کسی تعمیر می‌کند؟ این‌ها در حوزه ناوگان است؛ اما می‌تواند به‌عنوان یک بدیل این موضوع بررسی شود و حتی پذیرفته شود که شرکت‌های قوی‌تر در حوزه بار داشته باشیم. در بازاریابی هم می‌توانند قوی‌تر باشند.

مطالعه‌ای در این باره انجام

شده است؟

مطالعه‌ای بر اساس الگوهای تطبیقی با کشورهای خارجی انجام شده که نشان می‌دهد که در بیش‌تر این کشورها، خرده شرکت وجود ندارد. شرکت‌هایی هستند که جامع و بزرگ هستند. شرکت هست که هم لocomotivo و هم واگن دارد. ظرفیت را می‌خرد. خودش حمل می‌کند.

آیا می‌توان گفت که خصوصی‌سازی ناقص در راه‌آهن شرایط کنونی را به وجود آورده است؟

من این را خصوصی‌سازی

ناقص نمی‌دانم. بلکه معتقدم ابتدا باید تجاری‌سازی انجام می‌شد. تجاری‌سازی یعنی بهره‌وری از سرمایه که همین موضوعات است؛ یعنی کل هزینه‌ها و درآمدها احصا شود و سود سرمایه‌گذاری مشخص باشد. خیلی از شرکت‌ها واگن خریده‌اند اما وقتی این واگن‌ها در جایی متوقف می‌شود اهمیتی نمی‌دهند. این‌که چرا واگن ۱۰ تا کمتر بارگیری کرده پیگیری نمی‌کنند. راه‌آهن پیگیری می‌کند. انتظار دارند که مشکل را راه‌آهن حل کند. در حالی که شاید اصلاً ارتباطی به راه‌آهن نداشته باشد. این‌که شرکتی با شرکت معدنی قرارداد می‌بندد که بار به بندرعباس برود. قرار بوده میانگین روزی ۵۰ واگن حمل کند. چرا ۴۶ واگن حمل شده است؟ اما اعتراض نمی‌کند. چرا در قراردادهای دوجانبه خسارت وارده را مطالبه نمی‌کند؟

این عدم پیگیری چه دلیلی دارد؟

ما به‌عنوان راه‌آهن برای اولین بار مصوبه‌ای از هیئت‌مدیره گرفته‌ایم که بر اساس آن جریمه قائل می‌شویم؛ و مکانیسم تشویقی هم در کار است. صاحب واگن اگر کانتینر حمل می‌کند با این زمان یک قیمت حساب می‌شود؛ اما اگر زمان بالاتر رفت یا پایین‌تر آمد از مکانیسم جریمه یا تشویق استفاده می‌شود. در واقع با فرمول بازار کار جلو می‌رود. انتظار داریم صاحب بار وقتی بار به حمل‌کننده نداد، اعتراض شود. خیلی از شرکت‌ها اعتراضی نمی‌کنند. باید دریافت خسارت کنند. یک ظرفیتی تعیین شده و با همان ظرفیت باید کار شود. در صورتی که برابر توافق، میزان بار روزانه واگذار شد باید خسارت ظرفیت تخصیص یافته جبران شود و این مهم باید توسط مسئول این کار صورت پذیرد.

جمع‌بندی شما از چالش‌ها و مشکلات پیش‌روی بخش برای رشد بهره‌وری چیست؟

شاخص بهره‌وری باید تعریف شود. بهره‌وری لocomotivo از شروع بارگیری تا انتهای تخلیه را شامل می‌شود. تعیین اقلیم مهم است. سپس شاخص باید پایش شود. مداخله‌گرهای مؤثر بر آن شاخص در هر اقلیم باید مدیریت شود. قابل شناخت و بحث باشد. من اعتقاد دارم که می‌توان به عوامل درونی و بیرونی هم تقسیم کرد. عوامل درونی در سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مشخص است. حاضر به کار بودن لocomotivo و واگن‌های باری و نیروی انسانی و سیستم‌های راهبری و شیوه‌های مدیریت است؛ اما در عوامل بیرونی دو نوع عوامل سخت‌افزاری هست که اولی ناشی از تغییراتی است که اتفاق می‌افتد. این‌که ایمیدرو می‌خواهد سرمایه گذاری کند؟ نگهداری کند؟ یا در نرم‌افزار بحث نیروی انسانی و سیستم‌های کنترل است. عوامل بیرونی در تعامل با راه‌آهن است و وقت زیادی از راه‌آهن می‌گیرد. دو گونه عامل بیرونی را باید اهمیت داد. اول تجهیزاتی که وجود دارد و دوم مکانیزه شدن این تجهیزات به‌عنوان روش‌های نوین تحت عنوان عوامل زیربنایی.

از نظر شما تا نقطه مطلوب

چقدر فاصله وجود دارد؟

به هر حال باید به آینده مطلوب نزدیک شویم چون همیشه اهداف روبه جلو و توسعه حرکت می‌کنند عملاً ما به آینده مطلوب خود را نزدیک می‌کنیم و در این خصوص تا آینده مطلوب راه داریم و باید تلاش کنیم به آن نزدیک شویم، برای دستیابی به آینده مطلوب باید برویم در موقعیت آن آینده بایستیم و به امروز نگاه کنیم. فاکتورهای کلیدی را احصاء کنیم و پیش‌رانه‌های هر فاکتور کلیدی اعم از پیش‌رانه‌های اقتصادی، اجتماعی، دانش و علم و فن آموری... را بشناسیم این که آینده بدیل دست نیافتنی است یک اصل است اما ما باید تلاش کنیم به آینده بدیل نزدیک شویم.



اهداف ریلی در برنامه ششم توسعه محقق می‌شود

پیچ و خم برنامه ریزی

خصوصی در جابجایی کالا در حمل‌ونقل ریلی حکایت دارد. در ارتباط با ظرفیت حمل بار نیز، اطلاعات موجود نشان می‌دهد که کل ظرفیت حمل بار واگن‌های باری در پایان اسفندماه ۱۳۹۲ معادل یک میلیون و ۴۲۲ هزار و ۲۴۲ تن بوده که با توجه به تعداد واگن‌های باری در گردش، متوسط ظرفیت حمل بار هر واگن باری معادل ۱۳ تن به دست می‌آید.

با توجه به نقش غالب بخش خصوصی در جابجایی بار در حمل‌ونقل ریلی، باید احکامی در رابطه با حمل‌ونقل درب تا درب و نیز برنامه منسجمی در رابطه با جذب بار بیشتر توسط راه‌آهن تنظیم گردد تا با ایجاد مشوق‌ها و افزایش راندمان، سهم حمل‌ونقل ریلی در جابجایی بار در سطح کشور، افزایش یابد.

با وجودی که حمل‌ونقل ریلی در کشور ما با حمل‌ونقل بار گره خورده است ولی با وجود تقاضا در برنامه حمل‌ونقل ریلی، نباید به حمل‌ونقل مسافر، به‌خصوص در مسافت‌های طولانی و به نقاط توریستی - زیارتی، کم‌توجهی شود. می‌توان با توجه به تاکیدی‌های برنامه ششم با استفاده از تجربیات متصدیان حمل‌ونقل مسافر در حمل‌ونقل ریلی و حضور بخش خصوصی در این فعالیت، راهکارهایی پیش‌بینی و زمینه افزایش سهم حمل‌ونقل مسافر در این شاخه حمل‌ونقلی را فراهم کرد.

بیش از ۱۰ هزار کیلومتر رسیده است در صورتی که عملکرد احداث و تحویل خطوط از متوسط ۲۵۰ کیلومتر در سال در شاخه حمل‌ونقل ریلی تجاوز نکرده است. با توجه به آنچه گفته شد و در فضای محدودیت اعتبار و تأکید بر جریان عادی حمل‌ونقل ریلی موجود، باید دید در برنامه ششم توسعه تا چه میزان در آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها بر نگهداری، بهسازی و بازسازی خطوط موجود موفق خواهد بود. باید دید آیا طرح‌های در دست اجرای این شاخه حمل‌ونقلی نظیر حمل‌ونقل جاده‌ای، طرح‌های در دست اجرا در برنامه حمل‌ونقل ریلی مورد بازبینی قرار می‌گیرد و از ادامه عملیات اجرایی طرح‌های غیرضروری که نقش آن چنانی در تقاضای حمل‌ونقل ندارند، جلوگیری می‌شود؟

در سال ۱۳۹۲ در مجموع معادل ۳۳ میلیون تن کالا در حمل‌ونقل ریلی در سطح کشور جابجا شده است. در همین سال تعداد واگن‌های باری در گردش ۲۲ هزار و ۵۶۲ دستگاه بوده که از این تعداد، معادل ۲۰ هزار و ۷۹۸ دستگاه یا ۹۳ درصد آن در سرویس بوده و تعداد ۱۷۶۴ دستگاه یا ۸ درصد آن منتظر تعمیر بوده است. بخش خصوصی با مالکیت ۹۵ درصد واگن‌های باری در این سال، معادل ۲۹ میلیون تن از کل بار حمل شده با راه‌آهن یعنی حدود ۸۸ درصد آن را جابجا کرده است که این امر از نقش غالب بخش

به خطوط و شبکه اصلی ریلی را بر عهده دارند. نظیر آنچه در زیربنای حمل‌ونقل جاده‌ای آورده شد در برنامه حمل‌ونقل ریلی نیز نگهداری و بهسازی از خطوط موجود که جریان عادی و موجود حمل‌ونقل در این شاخه را بر عهده دارند از اهمیت زیادی برخوردار است. با نگاهی به سال ساخت و بهره‌برداری از محورهایی از خطوط موجود دیده می‌شود که محور تهران - بندر ترکمن در سال ۱۳۱۱ و محور تهران - بندر امام در سال ۱۳۱۰ و گرمسار - مشهد در سال ۱۳۳۱ به بهره‌برداری رسیده و سرپا نگه‌داشتن این محورها و نیز محورهایی با طول عمر بالا تنها از طریق نگهداری، بهسازی و بازسازی به‌موقع امکان‌پذیر است.

با وجود اهمیت بالای نگهداری، بهسازی و بازسازی از خطوط موجود، اطلاعات موجود نشان می‌دهد که عملکرد بهسازی خطوط موجود راه‌آهن در سال ۱۳۳۲ معادل ۱۲۲ کیلومتر، عملکرد بازسازی معادل ۱۱۳ کیلومتر و عملکرد نگهداری ۲۳۱ کیلومتر در این سال بوده است. در کنار طول عمر بالا و عملکرد ناچیز در زمینه نگهداری، بهسازی و بازسازی خطوط آهن موجود کشور لازم است به حجم تعهدات در برنامه حمل‌ونقل ریلی در زمینه گسترش خطوط نیز توجه شود. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که حجم تعهدات در زمینه احداث خطوط جدید تا سال ۱۳۳۲ به

در سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه، توجه ویژه‌ای به حوزه حمل‌ونقل ریلی شده است. در بند ۲۴ این سیاست‌ها آمده است: بخش ریلی در توسعه حمل‌ونقل و ایجاد مزیت رقابتی برای آن در سال‌های اجرای برنامه ششم در اولویت است. همچنین بند ۲۵ این سیاست‌ها بر «توسعه حمل‌ونقل ریلی باری با اولویت تجهیز شبکه و پایانه‌های باری و اتصال شبکه به مراکز بزرگ اقتصادی، تجاری و صنعتی و مبادی ورودی و خروجی مهم کشور و شبکه‌های ریلی منطقه‌ای و جهانی به‌ویژه کریدور شمال - جنوب با هدف توسعه صادرات و ترانزیت بار» تأکید کرده است.

در حال حاضر زیربناها در حمل‌ونقل ریلی شامل خطوط اصلی، خطوط مانوری و خطوط فرعی راه‌آهن است و اطلاعات موجود نشان می‌دهد که طول خطوط آهن کشور در سال ۱۳۹۲ در مجموع ۱۳ هزار ۲۴۱ کیلومتر بوده که از این رقم ۱۰ هزار و ۴۱۰ کیلومتر یا ۷۸/۶ درصد آن را خطوط اصلی، ۱۸۸۳ کیلومتر یا ۱۴/۳ درصد آن را خطوط مانوری و بالاخره ۳۴۱ کیلومتر یا ۷/۱ درصد آن را خطوط فرعی (صنعتی - تجاری) تشکیل می‌دهد.

در حمل‌ونقل ریلی، خطوط اصلی راه‌آهن استخوان‌بندی حمل‌ونقل در این شاخه حمل‌ونقلی را تشکیل می‌دهند و خطوط فرعی، اتصال مراکز تولید و مصرف



بررسی الزامات برنامه ششم توسعه در بخش ریلی:

مطالبات ریلی از برنامه بالا دستی

مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام و بر پایه محورهای سه‌گانه «اقتصاد مقاومتی»، «پشتتازی در عرصه‌ی علم و فناوری» و «تعالی و مقاوم‌سازی فرهنگی» تنظیم شده است. صراحتاً در سرفصل امور اقتصادی بخش‌های حمل‌ونقل ریلی مورد توجه قرار گرفته است. توسعه حمل‌ونقل ریلی از محورهای اساسی در برنامه ششم توسعه کشور است و این مهم نیز از سوی مقام معظم رهبری تأکید

چشم‌انداز و سیاست‌های کلان توسعه کشور قرار داشته باشد. از آنجا که این سند، راهنمای عمل بخش‌های مختلف و ملاک تدوین برنامه‌های خردتر قرار می‌گیرد، دقت در تدوین آن از لحاظ شکلی و نیز پوشش محتوایی جامع آن بر اساس نیازمندی‌ها، اقتضانات و اولویت‌های کشور، اهمیت بسیاری دارد به نحوی که در مجموعه سیاست‌های ابلاغی برنامه ششم که پس از بررسی‌های فراوان و

فعالیت‌های کشاورزی، صنعتی، بازرگانی و خدماتی در سطح ملی و بین‌المللی می‌دانند. به همین دلیل این موضوع همواره در برنامه‌های توسعه‌ای مورد توجه جدی قرار گرفته است. سند چشم‌انداز و برنامه‌ریزی بلندمدت حمل‌ونقل ریلی، تبلور اهداف، جهت‌گیری‌ها، اولویت‌ها و برنامه‌های توسعه این حوزه در یک دوره زمانی نسبتاً بلندمدت به شمار می‌رود. چنین سندی علی‌القاعده باید در امتداد

در جهان امروز، حمل‌ونقل از جمله بخش‌های زیربنایی اقتصاد است که فرآیند توسعه اقتصادی را تحت تأثیر قرار داده و اساس مبادلات بازرگانی و کلید توسعه اقتصادی و اجتماعی است. برخی متخصصان حمل‌ونقل بر این باورند که بین‌کارایی در بخش حمل‌ونقل و کارایی عمومی اقتصاد و رشد اقتصادی، رابطه‌ای مستقیم وجود دارد و حمل‌ونقل را واسطه میان



و توصیه شده است. در سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در برنامه ششم توسعه در حوزه راه و شهرسازی، نیز بر اولویت بخش ریلی و توجه به حوزه‌های راهبردی حمل‌ونقل تأکید شده است. پیش‌تر نیز معاون اول رئیس‌جمهوری با تأکید بر اینکه توسعه حمل‌ونقل ریلی یکی از اولویت‌های دولت در برنامه ششم توسعه است، گفته بود: دولت برنامه‌های متعددی در زمینه ایمنی راه‌های کشور دارد که توسعه حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین برنامه‌ها مطرح است و در برنامه ششم توسعه نیز، دولت توسعه حمل‌ونقل ریلی را جزو اولویت‌های خود قرار داده است. اسحاق جهانگیری با بیان اینکه ارتباط میان شهرهای اطراف کلان‌شهرها و به‌خصوص تهران باید از طریق خطوط ریلی انجام شود گفت: میزان فعلی تردها از طریق جاده مناسب نیست و لازم است با توسعه خطوط ریلی، از میزان حوادث و مصرف زیاد سوخت جلوگیری شود. بر این اساس، اولویت بخش ریلی در توسعه حمل‌ونقل و ایجاد مزیت رقابتی برای آن در بند ۲۴ ابلاغیه سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه آمده است و در بند ۲۵ بر توسعه حمل‌ونقل ریلی باری با اولویت تجهیز شبکه و پایانه‌های باری و اتصال شبکه به مراکز بزرگ اقتصادی، تجاری و صنعتی و مبادی ورودی و خروجی مهم کشور و شبکه‌های ریلی منطقه‌ای و جهانی به‌ویژه کریدور شمال - جنوب با هدف توسعه صادرات و ترانزیت بار تأکید شده است. اگر نگاهی به میزان تحقق اهداف برنامه‌های توسعه‌ای بیندازیم متوجه خواهیم شد علی‌رغم همه مزیت‌های موجود و تدوین برنامه‌های توسعه‌ای فاصله وضع موجود با وضع مطلوب پیش‌بینی شده زیاد است. بر همین اساس باید گفت، تحقق اهداف

برنامه ششم توسعه مستلزم توجه به موانع تحقق اهداف و تقویت نقاط ضعف در برنامه‌های گذشته است. به عبارتی گذشته باید چراغ راه آینده گردد. راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با برنامه‌ریزی‌هایی که انجام داده، هدف‌گذاری کرده تا سال ۱۴۰۰ شمسی میزان جابجایی مسافر از ۲۶ میلیون نفر به ۶۴ میلیون نفر افزایش یابد. همچنین سهم راه‌آهن در حمل بار طبق قانون باید به ۳۰ درصد جابجایی بارهای کشور و در حمل مسافر به ۱۸ درصد ارتقا یابد که البته سهم مسافری ریلی با احتساب قطارهای حومه‌ای به ۲۴ درصد افزایش می‌یابد. در واقع اگر بخواهیم ایران کشوری توسعه‌یافته باشد و در افق ۱۴۰۴ در قله کشورهای منطقه قرار گیرد چاره‌ای جز توسعه حمل‌ونقل ریلی نداریم. اما به‌منظور بررسی وضعیت توسعه حمل‌ونقل ریلی در کشور و عملیاتی شدن دستورالعمل‌هایی که در برنامه ششم توسعه در رابطه با حمل‌ونقل ریلی آمده است با به سراغ چند تن از نمایندگان مجلس رفته‌ایم تا نظرات آن‌ها را درباره این موضوع مهم جویا شویم.

هزینه پایین شبکه ریلی برای مصرف‌کنندگان

سید حسین افضلی عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، با اشاره به سهم ناچیز حمل‌ونقل ریلی از جابجایی مسافر و بار در کشور، گفت: باید برنامه‌ریزی منسجم طی ۱۰ سال آتی سهم شبکه ریلی در جابجایی کالا و مردم نسبت به جاده افزایش یابد تا به این ترتیب سوانح رانندگی زیاد ایران را در بین کشورهای مختلف صدرنشین نکند. نماینده مردم اقلید در مجلس شورای اسلامی، با بیان اینکه توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی با توجه به ایمن نبودن جاده‌ها و بسیاری از وسایط حمل‌ونقل بهترین گزینه است،

افزود: تنها راه رونق شبکه ریلی در کشور سرمایه‌گذاری در این حوزه و استفاده از فناوری روز دنیا است. وی اظهار کرد: شبکه حمل‌ونقل ریلی هزینه کمتری نسبت به سایر وسایل حمل‌ونقل عمومی از جمله هوایی برای مردم دارد. افزایی با تأکید بر اینکه بازدهی سرمایه در شبکه حمل‌ونقل ریلی تضمین شده است، ادامه داد: در حال حاضر محدودیت منابع در بخش توسعه ناوگان ریلی در کشور مشکلات بسیاری از جمله فرسودگی واگن‌ها، نبود خطوط ریلی در برخی استان‌ها و همچنین اتصال شبکه ریلی به بندرها را رقم زده است. این نماینده مردم در مجلس دهم، با بیان اینکه استفاده از توان بخش خصوصی می‌تواند رونق شبکه ریلی کشور را رقم بزند، تصریح کرد: ارائه مشوق‌ها و معافیت‌های مختلف می‌تواند حضور بخش خصوصی برای توسعه شبکه ریلی کشور را تسهیل کند. وی ادامه داد: در صورتی که شبکه ریلی ما در سراسر کشور وجود داشته و بتواند طبق قانون برنامه ششم توسعه در سال‌های آتی سهم جابجایی مسافر و بار را افزایش دهد رغبت مردم به استفاده از ناوگان ریلی بیشتر خواهد شد. این نماینده مردم در مجلس دهم، با بیان اینکه رشد و توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی و ایجاد کریدور شمال به جنوب و شرق به غرب می‌تواند منبع درآمد پایداری برای کشور باشد، افزود: گسترش شبکه ریلی می‌تواند از دیدگاهی اقتصادی، امنیتی و سیاسی آثار مثبتی برای کشور داشته باشد. وی با تأکید بر اینکه باید صنایع مرتبط با شبکه ریلی از جمله ساخت واگن و ریل در کشور تقویت شود، گفت: با تقویت صنایع مرتبط در این حوزه اشتغال پایدار در کشور را شاهد خواهیم بود. عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، یادآور شد: برنامه‌ریزی

برای استفاده از جذب فاینانس خارجی در حوزه تقویت شبکه ریلی کشور اهمیت بسیاری دارد.

ایجاد ۲۵ هزار کیلومتر خطوط ریلی تا افق ۱۴۰۴

نماینده مردم شرق استان گلستان در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه در برنامه ششم به توسعه حمل‌ونقل ریلی تأکید بسیاری شده است، گفت: در افق ۱۴۰۴ باید ۲۵ هزار کیلومتر راه‌آهن ریلی در کشور ایجاد شود. شهرام کوسه‌غراوی، با اشاره به لایحه بودجه سال آینده اظهار کرد: در افق ۱۴۰۴ در حوزه ریلی بخش حمل باری باید به ۳۰ درصد و بخش مسافری باید به ۱۸ درصد برسد وی افزود: ما در افق ۱۴۰۴ باید ۲۵ هزار کیلومتر راه‌آهن ریلی در کشور داشته باشیم. شهرام کوسه‌غراوی با ابراز امیدواری از توسعه حمل‌ونقل ریلی، گفت: همان‌طور که در برنامه ششم توسعه نیز به این مهم تأکید شده امیدواریم شاهد رشد و توسعه در این حوزه باشیم. وی تصریح کرد: امید است برنامه ششم توسعه به اهداف خود دست یابد و با توجه به سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری که توجه به سیاست‌های اقتصاد مقاومتی، اصلاح نظام اداری و صرفه‌جویی در هزینه‌ها بوده برنامه ششم توسعه نسبت به برنامه‌های قبلی بهتر و کامل‌تر اجرایی و محقق شود. کوسه‌غراوی گفت: نمایندگان مردم در خانه ملت مصوب کردند ۲۰ درصد قیمت نفت گاز (گازوئیل) به استثنای مصارف بخش کشاورزی به‌عنوان عوارض توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران محاسبه و هزینه توسعه و بهسازی خطوط و ناوگان شبکه حمل‌ونقل ریلی شود. وی تصریح کرد: به‌منظور نگهداری راه‌های کشور و تلاش در جهت تثبیت تعرفه حق دسترسی شبکه ریلی



شهرام کوسه غراوی



سید حسین افزلی

باهداف صرفه جویی در مصرف سوخت، کاهش آلاینده‌گی محیط زیست و کاهش تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای، ۲۰ درصد قیمت نفت گاز (گازوئیل) به استثنای مصارف بخش کشاورزی به عنوان عوارض توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران محاسبه و دریافت می‌شود



باید که باید سازوکارهای بودجه‌ای آن تعبیه و در عمل برای آن برنامه‌ریزی شود. وی با بیان اینکه در برنامه ششم توسعه تصویب شده است که راه‌آهن مشمول قانون توسعه گردشگری شود، افزود: اینکه ما نگاه خود را تغییر دهیم و به ایستگاه‌های راه‌آهن به‌عنوان اماکنی که در چرخه گردشگری قرار دارند، نگاه کنیم، می‌تواند ما را به هدف نزدیک کند، چراکه ایستگاه‌های راه‌آهن در سطح کشور در مرکز شهرها قرار گرفته است و این ایستگاه مختصاتی دارد که می‌تواند کارکرد فرهنگسرا داشته باشد، مراسم‌ها و مناسبت‌های فرهنگی و هنری در آن برگزار شود و تعامل مردم با ایستگاه‌ها بیشتر باشد و این کار در اروپا و کشورهای دیگر اتفاق

و ۲۵ سیاست‌های کلی ابلاغی برنامه ششم، دولت پیشنهادها را بسیار خوبی در لایحه برنامه ششم ارائه کرد و با کمک مجلس امروز مصوبات بسیار خوبی در برنامه ششم برای توسعه حمل و نقل ریلی وجود دارد که اگر ظرفیت‌های قانونی به وجود آمده عملیاتی شود، موجب اشتغال پایدار و رونق تولید خواهد شد، چراکه حمل و نقل ریلی به دلیل کاهش هزینه‌های حمل و نقل که بخش عمده‌ای از هزینه‌های تولید است موجب می‌شود که قیمت تولیدات داخلی قابلیت رقابت پیدا کند. وی همچنین خاطرنشان کرد: در برنامه ششم توسعه کشور احکامی که به تصویب رسیده که می‌تواند زمینه انقلابی در حمل و نقل ریلی باشد به شرطی که هم ما در راه‌آهن قدر این ظرفیت را بدانیم و هم مراجعی که باید از ما حمایت کنند، در این مسیر ما را همراهی کنند. رسولی افزود: یکی از این احکام این بود که در برنامه ششم تصویب شد هرگونه سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی مشابه سرمایه‌گذاری در مناطق محروم است که این باعث ایجاد مزیت در حمل و نقل ریلی شده و برای سرمایه‌گذار جاذبه ایجاد می‌کند. همچنین در برنامه ششم مصوب شد که یک درصد از درآمدهای نفت و گاز کشور به توسعه حمل و نقل ریلی اختصاص

انقلابی در حمل و نقل ریلی کشور ایجاد کند گفت: هر چه به توسعه حمل و نقل ریلی در بعد کمی و کیفی توجه کنیم موجب تقویت اقتصاد ملی می‌شود. وی افزود: بر اساس بررسی‌هایی که مؤسسات مختلف در سطح دنیا انجام داده‌اند و شاخص‌های مختلف نشان می‌دهد که با کاهش این هزینه‌ها که در هر تن کیلومتر ۸۱۰ ریال برآورده می‌شود صرفه جویی بسیار خوبی اتفاق می‌افتد که اگر این عدد را در میزان حمل بار و مسافر که در سال اتفاق می‌افتد ضرب کنیم عدد قابل توجهی به دست می‌آید که مستقیماً به جیب اقتصاد کشور برمی‌گردد. رسولی با تشریح دستاوردهای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در حوزه اقتصاد مقاومتی با بیان اینکه ویژگی‌های ذاتی حمل و نقل ریلی بسیار نزدیک و مرتبط با چشم‌اندازهای اقتصاد مقاومتی است، اظهار کرد: با توجه به ویژگی‌های راه‌آهن و حمل و نقل ریلی به‌خصوص در کاهش مصرف سوخت، کاهش آلاینده‌گی‌های زیست‌محیطی و همچنین کاهش تلفات جاده‌ای می‌توان گفت که توسعه حمل و نقل ریلی تبلور اقتصاد مقاومتی است. عضو هیئت‌مدیره راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به اینکه پس از حمایت‌های همه‌جانبه مقام معظم رهبری از توسعه حمل و نقل ریلی و تبلور آن در بندهای ۲۴

در صورتی که شبکه ریلی مادر سراسر کشور وجود داشته و بتواند طبق قانون برنامه ششم توسعه در سال‌های آتی سهم جابه‌جایی مسافر و بار را افزایش دهد رغبت مردم به استفاده از ناوگان ریلی بیشتر خواهد شد



و کمک به احداث، توسعه ظرفیت و بهسازی خطوط، ناوگان و شبکه حمل و نقل ریلی برون‌شهری و نگهداری راه‌های کشور با هدف صرفه‌جویی در مصرف سوخت، کاهش آلاینده‌گی محیط زیست و کاهش تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای، ۲۰ درصد قیمت نفت گاز (گازوئیل) به استثنای مصارف بخش کشاورزی به عنوان عوارض توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران محاسبه و دریافت می‌شود.

انقلاب ریلی با اجرای برنامه ششم توسعه

عضو هیئت‌مدیره راه‌آهن جمهوری اسلامی با بیان اینکه در برنامه ششم توسعه کشور احکامی به تصویب رسیده است که می‌تواند



سعید رسولی

در ارتباط با حوزه مسافری
در برنامه ششم حکمی
مصوب شد که در آن
راه آهن جمهوری اسلامی
ایران مکلف شد شرکت
قطارهای حومه را تشکیل
دهد



بر اینکه باید موانع موجود برای تخصیص بودجه بانگبری و رفع شود، افزود: لازم است ارزیابی دقیق از میزان اختصاص بودجه به بخش حمل و نقل و درخواست دولت از تحقق اهداف مورد نظر بررسی شود؛ دولت باید سیاست و برنامه ریزی مدونی را برای حمل و نقل کشور به خصوص حوزه ریلی پیاده سازی کند و وزارت راه و شهرسازی را در جریان برنامه های خود قرار دهد. این عضو کمیسیون عمران مجلس اظهار کرد: کمیسیون عمران مجلس طبق برنامه ششم توسعه، از ابتدا به دنبال رفع موانع برای توسعه راه آهن بوده است، اعضای کمیسیون عمران آمادگی کامل را برای حمایت از بخش ریلی دارند، اما دولت نیز باید سیاست های خود را در جهت

زیادی پروژه نیمه تمام هستیم که میزان بودجه در نظر گرفته برای آن ها بسیار محدود است. وی بیان کرد: در حال حاضر وضعیت تخصیص بودجه و اعتبارات لازم به بخش های زیرساختی کشور مناسب نیست، زیرا کلنگ زنی های زیادی در کشور صورت گرفته و قدم هایی برداشته شده است، اما برای تحقق کامل آن ها فاصله بسیار است. ملک شاهی راد با بیان اینکه میانگین طول عمر ساخت پروژه ها بالا رفته است، گفت: این موضوع به نفع کشور نیست، اما کمیسیون عمران در مجلس جدید، برای همه حوزه های ریلی، جاده های و تأمین زیرساخت ها جهت تولید و اقدامات اقتصادی گام های بزرگی برداشته است؛ کمیسیون عمران درصدد است جلسات متعددی با وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور برگزار کند و در این جلسات برنامه ها و سیاست های مربوط به بخش حمل و نقل کشور به ویژه راه آهن و توسعه خطوط ریلی تا سال ۱۴۰۴ مشخص شود. عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: در حال حاضر نمایندگان مردم استان ها و شهرهای مختلف در مجلس، به دنبال مطالبات مردم یعنی ساخت راه آهن، قطار و مرمت و نگهداری راه ها هستند و تحقق این اهداف با بودجه محدود امکان پذیر نیست. وی با تأکید

مسافر ناوگان موجود در اختیار بخش خصوصی است و شرکت ها هستند که خدمات را ارائه می کنند و ما تنها نقش حاکمیتی داشته و به عنوان دستگاه بهره بردار بر کار آن ها نظارت داریم. عضو هیئت مدیره راه آهن جمهوری اسلامی ایران همچنین در پاسخ به سؤالی در خصوص سرنوشت طرح عملیاتی کردن قطارهای سریع السیر و برقی در کشور گفت: توسعه و تعمیق فناوری حمل و نقل از موضوعاتی است که همیشه در دستور کار راه آهن بوده و به طور جدی به آن توجه داریم و از این رو، برای مسیریایی که با پایتخت فاصله کمتری دارند اگر سرعت قطارها به گونه ای شود که رفت و آمد اقتصادی شده و زمان بسیار کمتری به خود اختصاص دهد طبیعی است که این اتفاق، باعث رونق اقتصادی خواهد شد.

تداوم طرح های نیمه تمام ریلی در سایه محدودیت منابع مالی

محمد رضا ملک شاهی راد عضو کمیسیون عمران مجلس با بیان اینکه تخصیص اعتبار به بخش زیرساختی همچون راه آهن مناسب نیست از افزایش میانگین زمان ساخت طرح ها انتقاد کرد و گفت: بسیاری از طرح های نیمه تمام ریلی هستند که بودجه در نظر گرفته برای آن ها محدود است. وی اظهار کرد: دولت به منظور دستیابی به راه ها و ریل های ایمن، باید با وزارت راه و شهرسازی به تعامل بیشتری دست یابد. ملک شاهی راد افزود: رقم محدودی در توزیع اعتبارات سال ۹۵ برای پروژه های عمرانی وزارت راه اختصاص یافته است و این نشان از کم توجهی دولت به حوزه راه سازی و خطوط راه آهن دارد. عضو کمیسیون عمران مجلس اضافه کرد: در حال حاضر در بخش حمل و نقل کشور به خصوص حوزه ریلی، شاهد وجود تعداد

می افتد. رسولی با اشاره به اینکه در ارتباط با حوزه مسافری در برنامه ششم حکمی مصوب شد که در آن راه آهن جمهوری اسلامی ایران مکلف شد شرکت قطارهای حومه را تشکیل دهد، گفت: امسال شاهد تشکیل سازمان و شرکت قطار حومه ای در راه آهن جمهوری اسلامی ایران هستیم و از آنجایی که برای شهرهای بزرگ و کلان شهرها یکی از معضلات اصلی تردد ساکنان شهرهای اقماری است که برای کار و تلاش روزانه مجبورند به شهرهای بزرگ مراجعه کرده و دوباره به محل سکونت خود برگردند، این موضوع را در دستور کار قرار داده و از سال ۹۳ به طور جدی به این مسئله پرداختیم. وی تصریح کرد: در حال حاضر در مسیر کرج به صورت ۴ خطه اقدام کرده و در مسیر گرمسار نیز این کار با سه خط انجام شده که کار خط سوم به پایان رسیده است؛ همچنین در مسیرهای اهواز - خرمشهر، اهواز - اندیمشک، تهران - کرج و تهران - قزوین - هشتگرد - اسلامشهر - پاکدشت و ورامین قطار حومه ای راه اندازی کرده ایم که استقبال خوبی از آن صورت گرفته و با نرخ بسیار کم این کار انجام می شود. وی افزود: شبکه حمل و نقل ریلی مسافری باید رقابتی و قیمت آن به گونه ای تنظیم شود که برای مردم قابل استفاده باشد و آن ها به سهولت بتوانند دسترسی داشته باشند و با جذب مسافر از جاده به ریل ضمن مزایایی که برای اقتصاد ملی ایجاد می کنیم، از تلفات جاده ای پیشگیری کرده و از هدر رفت انرژی و سوخت نیز جلوگیری می کنیم که این بخش باید از سوی دولت به طور مستقیم حمایت و به آن یارانه پرداخت شود، چرا که طبق قانون اصل ۴۴ تصدی گری در راه آهن جمهوری اسلامی به طور کامل واگذار شده و در حال حاضر در حمل بار و حمل



محمد رضا ملکشاهی راد

نمایندگان مردم استان‌ها
و شهرهای مختلف در
مجلس، به دنبال مطالبات
مردم یعنی ساخت راه آهن،
قطار و مرمت و نگهداری
راه‌ها هستند و تحقق این
اهداف با بودجه محدود
امکان‌پذیر نیست



سخن آخر
بنابراین تدوین برنامه ششم توسعه به گونه‌ای بوده است که احکامی در رابطه با حمل و نقل درج تا درج و نیز برنامه منسجمی در رابطه با جذب بار بیشتر توسط راه آهن در این برنامه آمده است تا سهم حمل و نقل ریلی در جابه‌جایی بار در سطح کشور افزایش یابد. در واقع اجرای برنامه ششم توسعه در حوزه ریلی می‌تواند نتایج مفید و درخور توجهی برای حمل و نقل ریلی کشورمان و همچنین مردم عادی داشته باشد هر چند نباید از ذکر این نکته مهم غافل شویم که توسعه خطوط ریلی در سراسر کشور از یک سو و انتقال ترافیک از حمل و نقل جاده‌ای به خطوط ریلی از سوی دیگر باید به نحوی انجام شود که تمام قشرهای جامعه اعم از فقیر و غنی توان استفاده از خطوط ریلی به لحاظ اقتصادی را داشته باشند.

یادآور شد: به نظر می‌رسد دولت باید برای بخش ریلی بیش از این گام بردارد، زیرا حمل و نقل ریلی ایمن، روان و پاک است که در کنار حفاظت از محیط زیست، استفاده بیشتر از آن موجب کاهش تصادفات رانندگی می‌شود.

توسعه خطوط برداشته شده، اما مشخص نشده است برای توسعه این زیرساخت مهم چه میزان بودجه اختصاص داده خواهد شد و این امر مشکلات را دوچندان می‌کند. ملکشاهی راد با اشاره به اینکه در سال‌های گذشته شاهد ضعف عملکرد در اختصاص بودجه مورد نیاز پروژه‌های عمرانی بودیم،

تحقق اهداف مورد نظر آن اعلام کند و این امر بستگی به متقاعد کردن دولت توسط وزیر راه و شهرسازی دارد. این نماینده مجلس تأکید کرد: جهت دریافت اعتبارات از دولت برای توسعه ریلی، لازم است وزیر راه و شهرسازی بتواند دولت را متقاعد کند، گام‌هایی در برنامه ششم توسعه برای راه آهن و

دستیابی به ارتباط برد-برد میان سرمایه‌گذاران و بخش ریلی

و بر اساس ماده ۶۷ قانون الحاق ۲، مورد حمایت راه آهن نیز بوده است؛ اما در قرارداد اخیر که از طریق خرید اوراق استصناع انجام شده، بانک مسکن از طریق فروش اوراق در فرابورس، منابع مالی را به صورت اجاره در اختیار شرکت سرمایه‌گذار قرار می‌دهد که به موجب آن اگر شرکت سرمایه‌گذار پس از ساخت و سیر واگن‌ها در مسیر پیش‌بینی شده، تصمیم گرفت واگن‌ها را بخرد باید اصل پول اجاره را به بانک برگرداند یا اینکه با پایان یافتن زمان قرارداد، بهره‌برداری از واگن‌ها را به بانک واگذار کند. در همین رابطه، هم‌اکنون با توجه به ایجاد بستر قانونی لازم در حوزه حمل و نقل و بر اساس ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید، با وضع قوانین جدید همچون معافیت مالیات از ارزش افزوده در بخش ریلی و تعلق یک درصد از درآمد حاصل از فروش نفت به راه آهن، شاهد افزایش سرمایه‌گذاری در سال‌های بعد و توجه بیشتر به حمل و نقل ریلی خواهیم بود.

«افزایش سهم ریل از بار» به حدود ۲۸ درصد و تامین هزار واگن باری تا انتهای آن برنامه، شرکت سرمایه‌بانک مسکن قصد دارد تأمین ۳۰۰ دستگاه واگن باری را بر عهده گیرد و به انجام برساند.

وی ادامه داد: در همین راستا راه آهن نیز اعلام کرده که از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی نیز حمایت لازم را برای سرمایه‌گذاری در این بخش به عمل خواهد آورد. همان‌طور که پیش از این نیز در خبرها آمده بود که قراردادی تحت عنوان ساخت شش هزار واگن باری توسط بخش خصوصی با روسیه منعقد شده که بر اساس آن ۴۹۰۰ واگن باری با مشارکت سازنده داخلی ساخته خواهد شد و این اقدام از طریق تضمین سرمایه‌گذاری

حوزه ریلی از مباحث بسیار مهمی است که چگونگی انجام آن، خود به امری اثرگذار و حیاتی بخش برای این صنعت تبدیل شده است. با توجه به حجم کم سرمایه‌گذاری در سال‌های گذشته در حوزه ریلی، این بخش برای تأمین مالی پروژه‌های خود به سرمایه‌گذاری‌های «اقتصادی شده‌ای» نیاز دارد که سرمایه‌گذاران را به سمت سرمایه‌گذاری در این حوزه ترغیب کند.

هم‌اکنون، با کاهش نرخ سود بانکی، میل به افزایش سرمایه‌گذاری در بورس و خرید اوراق بهادار افزایش پیدا کرده است. در همین رابطه سعید رسولی، معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن ج.ا. عنوان کرد: با توجه به اهداف برنامه ششم توسعه مبنی بر

مزیت رقابتی در حوزه ریلی نسبت به سایر حوزه‌های حمل و نقل، از طریق محاسبه متغیرهای قابل اندازه‌گیری بالاتر است. چند سالی است که بخش ریلی، با توجه به مزیت رقابتی‌اش با سایر انواع حمل و نقل - که در ادامه آن‌ها را خواهیم شمرد - توجه کارشناسان و مسئولان مربوط به این حوزه را به خود معطوف داشته است. حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از بهترین انواع حمل کالا، هم از لحاظ امکان حمل در حجم بیشتر، هم به لحاظ توجه به مسائل زیست‌محیطی و جلوگیری از آلوده شدن آن و همچنین ایمنی بالای کالا در حمل ریلی، ضرورت داشتن نگاه کارشناسانه به این حوزه را ایجاب می‌کند. بر همین مبنای سرمایه‌گذاری در



رقابت بر سر جذب مسافر

محمود فخرانی گشتی، حمید علیپور صبحی، فرزانه نظری زاده، فاطمه اسمعیلی*

صحیحی برخوردار باشد می‌تواند به‌عنوان عاملی مؤثر در توسعه تجارت، تثبیت قیمت‌ها، توسعه منابع کمیاب، افزایش رقابت، توزیع مناسب و بهینه نیروی کار و گسترش و توسعه صنعت گردشگری ظاهر شود. یکی از بخش‌های اصلی حمل‌ونقل در سیستم زمینی و ریلی جابجایی مسافر می‌باشد. حمل‌ونقل ریلی کشور با دارا بودن قابلیت‌های بالا و داشتن ظرفیت مناسب و توان بالقوه در زمینه جابجایی مسافر، می‌تواند به‌عنوان شیوه مناسب و ایمن در زمینه حمل‌ونقل مسافر مطرح گردد. با توجه به تنگناهای ذکر شده پیش روی راه آهن در حوزه ی بودجه ی جاری و عمرانی به نظر می‌رسد بار هزینه‌ها به مشتریان این حوزه منتقل و باعث افزایش هزینه ی استفاده از این سیستم شده و به تبع آن کاهش قدرت رقابت و سهم مسافر در مقایسه با سایر شقوق حمل و نقل در بخش مسافری خصوصا صنعت هوایی و جاده‌ای را در پی دارد. جهت افزایش سهم راه آهن در بازار حمل

زمینه‌ها نظیر محیط زیست، مصرف سوخت و ایمنی در بلند مدت قابل مشاهده است که به علت نامحسوس بودن آن، سبب کم توجهی دولت به این بخش شده است. راه آهن به منظور جذب مسافر نیازمند ارائه ی راهکارهای متعددی است تا شرکت های فعال در این صنعت سهم خود را با جذب مسافر افزایش دهند در این خصوص شناسایی عوامل جذب مسافر در شبکه ی ریلی بسیار حائز اهمیت می باشد فلذا بایستی سیاست های کلان با در نظر گرفتن بسته های حمایتی در این حوزه ی مهم تدوین و سپس اجرا گردند.

عوامل مؤثر بر جابه‌جایی مسافر

صنعت حمل و نقل ریلی توانسته فرآیند توسعه ی پایدار را در کشور تحت تاثیر قرار دهد و در این جریان خود نیز طبیعتا با پیشرفت تکنولوژی و تغییر تقاضا دچار تحول شود. اگر صنعت حمل‌ونقل از مکانیزم اجرایی

یک وسیله ایمن و با صرفه ارتباطی شناخته می‌شود. ویژگی‌های منحصر به فرد راه‌آهن در کنار نگاه جامعه پسندی که افراد نسبت به این حوزه دارند موجب شده تا دست‌اندرکاران مربوطه در طول سال‌های اخیر بنا را بر تدوین اهداف کلان قرار دهند و به سمتی سوق یابند که این حوزه نقش پررنگ تری را در عرصه اقتصادی، صنعتی و اجتماعی ایفا نماید. ویژگی حمل‌ونقل ریلی از لحاظ مصرف سوخت و حفظ محیط زیست سبب سیاست های حمایتی کشورهای جهان شده از آن است. در ایران نه تنها سیاست حمایتی از راه آهن صورت نگرفته بلکه سعی شده تا به رقیب این بخش یعنی جاده، یارانه مصرف سوخت تعلق گیرد و امکان رقابت از حمل‌ونقل ریلی سلب شود. غیر واقعی و پایین بودن قیمت انرژی در مقایسه با بازارهای جهانی و استفاده از سوخت ارزان توسط جاده توان رقابت راه آهن را کاهش می‌دهد. مزایای بخش حمل‌ونقل ریلی در بسیاری

حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از بخش‌های مهم سیستم حمل و نقل، نقش عمده‌ای در عرصه اقتصادی، صنعتی و اجتماعی کشورها ایفا می‌نماید و به واسطه ی مزایای خاص و نسبی که در مقایسه با سایر بخش‌های حمل و نقلی از جمله هوایی، جاده‌ای و دریایی دارد، توانسته سهم قابل توجهی را در حوزه حمل و نقل به خود اختصاص دهد. در این خصوص راه آهن با در نظر گرفتن مزیت های رقابتی خود درصدد افزایش سهم بازار خود در صنعت حمل و نقل می‌باشد تا از این طریق بتواند علاوه بر جذب مسافر در راستای رسالت خود گام بردارد. در ادامه ی مقاله، عمده عوامل مؤثر در جذب مسافر در شبکه ی ریلی پرداخته می‌شود. استفاده از راه آهن به منظور حمل و نقل بار و مسافر در مسافت‌های طولانی با مزایایی همچون ظرفیت انبوه، مصرف انرژی و آلودگی کم، نرخ کرایه پایین و ایمنی بالا نسبت به سایر شقوق حمل و نقل، به عنوان



با آن را اتخاذ نموده و بدین ترتیب باعث حفظ و نگهداری مشتریان گردد. لازم به ذکر است در اقتصاد مرحله حفظ مشتری بسیار مهم تر از جذب مشتری بوده و در مرحله حفظ مشتری است که هر مشتری می تواند به عنوان یک مجری تبلیغاتی بالقوه عمل نموده و باعث افزایش جذب مشتری گردد. برای جذب و نگهداری مشتریان باید اقداماتی صورت پذیرد تا مشتری یک سیستم از حالت مشتری عادی به مشتری وفادار تبدیل گردد. هزینه برای تبدیل مشتری به مشتری وفادار هزینه نبوده بلکه یک نوع سرمایه گذاری می باشد و تمام این هزینه ها با فروش خدمات خصوصا در ایام غیر پیک که با کاهش مسافرت و ظرفیت خالی در ناوگان ریلی رخ می دهد قابل جبران بوده و در کمترین زمان مستهلک می شود. از شیوه های جذب مشتریان که باعث افزایش و ایجاد حس وفاداری در مشتریان می گردد می توان به موارد زیر اشاره نمود: ۱- در نظر گرفتن تخفیف برای مسافرینی که برای اولین بار از یک شرکت حمل و نقل ریلی استفاده می نمایند (این امر مستلزم داشتن یک بانک اطلاعاتی کامل از مسافرین می باشد). ۲- ارسال پیامک به مسافرین در ایام و اعیاد خاص مانند سالروز تولد، اعیاد مذهبی، عید نوروز و ... ۳- در نظر گرفتن وسیله ایاب و ذهاب یا امکانات پارکینگ در ایستگاه راه آهن برای مسافرینی که به کرات از سیستم حمل و نقل ریلی استفاده می نمایند. ۲- توسعه استانداردهای ارائه خدمات شرکت از طریق فعالیت تحت لیسانس یک شرکت معتبر بین المللی در حوزه جابجایی مسافر: داشتن یک برند قوی برای هر شرکتی، برگ برنده ای است که می تواند روند رشد و توسعه آن شرکت را سرعت بخشد. در حال حاضر در صنعت حمل و نقل ریلی موجود در کشور هیچ شرکتی نتوانسته یک برند قوی و معتبر را در این حوزه کسب نموده و امکان رقابت را در بین سایر شرکتها فراهم نماید. می توان از

مسافر حداکثر نمودن رضایتمندی با توجه به درآمد محدودش باشد، همزمان با افزایش بهای حمل و نقل ریلی لزوما باید سفرهای خود را کاهش دهد. همچنین قیمت انواع دیگر سیستم های حمل و نقل، می تواند بر تقاضای حمل و نقل ریلی اثرگذار باشد. چرا که در بسیاری از موارد روش های دیگر حمل و نقل مسافر می تواند جایگزین این سیستم حمل و نقل شود. (ب) مسافت بین مبدا و مقصد: در اقتصاد حمل و نقل، مسافت بین مبدا و مقصد جزء هزینه های سفر محسوب گشته و تاثیر منفی بر حجم سفر می گذارد. (پ) مدت زمان سفر: در ادبیات حمل و نقل، کاهش زمان سفر برابر با کاهش هزینه های فرصت حمل و نقل می باشد. با توجه به موارد ذکر شده فوق می بایست عوامل بالقوه موثر در افزایش سهم راه آهن در بازار حمل و نقل را شناسایی و نسبت به تقویت آن اقدام نموده تا علاوه بر تشویق سرمایه گذاری در این بخش و توسعه ی آن با انتقال ترافیک از جاده به ریل از مزایای ذکر شده ی آن بهره برد.

راههای افزایش سهم بازار

یکی از نکات حائز اهمیت در صنعت حمل و نقل ریلی، افزایش سهم بازار می باشد. حال سوال اینست که چگونه سهم خود را در بازار افزایش دهیم. ۱- تعیین سهم بازار: برای افزایش سهم بازار می بایست ابتدا مشخص گردد که سهم راه آهن از بازار حمل و نقل به چه میزان می باشد. بازار فعالیت راه آهن مسافری در صنعت حمل و نقل در حوزه ی جابجایی مسافر است. فقدان اطلاعات از اندازه ی بازار قدرت اتخاذ استراتژی مناسب را از متولیان این حوزه سلب می نماید. مشتریان را می توان در چهار گروه زیر طبقه بندی نمود: ۱- مشتریان وفادار ۲- مشتریان فعال ۳- مشتریان جاری ۴- مشتریان جدید. طبقه بندی مشتریان این امکان را فراهم می آورد که برای هر گروه مشتریان استراتژی متناسب

و نقل مسافر، نخست شناسایی عمده عوامل موثر در جذب مسافر دارای اهمیت می باشد. عوامل موثر بر جابجایی مسافر را می توان به دو دسته تقسیم کرد: ۱- عوامل جذب و تولید: منظور عواملی هستند که منجر به افزایش جابجایی مسافر در بلندمدت می شود. این عوامل به شرح زیر مطرح می شوند: الف) جمعیت: جمعیت یکی از مهمترین عوامل مؤثر در تولید و جذب سفر می باشد که به لحاظ نظری رابطه مثبت با حجم سفر دارد. از شاخص مهم تولید و جذب سفر در یک منطقه می توان به چگونگی پراکندگی جمعیت در مناطق مختلف، بافت جمعیت و بعد خانوار اشاره کرد. (ب) درآمد: درآمد یکی دیگر از متغیرهای موثر بر جابجایی مسافر است. در الگوهای تقاضای حمل و نقل، درآمد نه تنها نشان گر قدرت خرید مسافر است بلکه سطح فعالیت های اقتصادی که باعث ایجاد سفر می شوند را نیز نشان می دهد. (ج) اشتغال: یکی دیگر از عوامل مؤثر بر تولید و جذب سفر اشتغال است. با افزایش اشتغال از یک طرف تعداد سفرهای کاری افزایش می یابد و از طرف دیگر درآمد افراد زیاد شده و در نتیجه انگیزه برای سفر زیاد می شود. لذا در کل می توان نتیجه گرفت که افزایش اشتغال منجر به افزایش تعداد مسافر خواهد شد که این مسئله بر حجم جابجایی مسافر در بلندمدت اثرگذار خواهد بود. (د) کیفیت ارائه خدمات: تامین آسایش، ارائه خدمات با تجهیزات ایمنی و جلب اعتماد مشتریان تاثیر مهمی بر افزایش سطح جابجایی مسافر دارد. ۲- عوامل بازدارنده از سفر: منظور عواملی هستند که منجر به کاهش جابجایی مسافر در بلندمدت می شوند. این عوامل به شرح زیر هستند: الف) قیمت خدمات حمل و نقل: در میان بسیاری از عوامل تاثیرگذار بر جابجایی مسافر قیمت، یک عامل مهم و معنی دار به شمار می رود. همانند هر تابع تقاضای متعارف، قیمت خدمات حمل و نقل رابطه عکس با تقاضای آن خدمات دارد. بنابر این اگر هدف

استراتژی فعالیت تحت لیسانس یک برند معتبر بین المللی مانند DB آلمان، SNCF فرانسه و ... استفاده نموده و با بکارگیری استانداردهای مورد استفاده در این شرکتها نسبت به افزایش سهم خود در بازار حمل و نقل مسافر اقدام و از مزایای برند شرکت های مالک برند استفاده نمود اما نکته ای که باید مورد توجه قرار داد این است که نباید نام برند از کیفیت خدمات و محصولات آن برند بیش از اندازه فاصله بگیرد. برای این کار باید ساختاری طراحی کنند تا سیر صعودی و نزولی بودن برند را دائما پایش نمایند. ۳- ابتکار در ارائه خدمات موجود در قطارها: شرکتهای حاضر در صنعت حمل و نقل ریلی باید بتوانند برای ارائه ی خدمات موجود شیوه های جدید عرضه نمایند و با تغییرات کوچک و حداقل هزینه ممکن تعریفهای جدید خلق کنند به عنوان مثال توزیع پکیجهایی شبیه آنچه



آنچه در مورد کارت منزلت در حال اجرا بوده با این تفاوت که در کارت سفر جامعه هدف تمام شاغلین در دستگاههای دولتی، بازنشستگان صندوقهای تامین اجتماعی، صندوق نیروهای مسلح، خدمات کشوری، کمیته ی امداد، بهزیستی و ... بوده و هدف از آن اختصاص تخفیف بهای بلیت به عنوان کمک هزینه سفر می باشد. مزایای توزیع کارت سفر عبارتند از: ۱- توسعه خدمات رفاهی کارمندان شاغل در بخش دولتی ۲- افزایش ضریب اشتغال در مناطق گردشگری کمتر توسعه یافته ۳- توسعه ی مراکز اقامتی، تفریحی، خدماتی در مراکز گردشگری کمتر توسعه یافته.

نتیجه گیری

هدف از تمام روشهای فوق کاهش هزینه های جاری شرکتهای حاضر در صنعت حمل و نقل ریلی بوده تا بدین ترتیب قیمت بلیت کاهش و باعث تقویت کشش تقاضا، افزایش ضریب اشغال قطارها، افزایش بهره وری ناوگان و در نهایت افزایش سهم راه آهن از بازار حمل و نقل مسافر گردد.

منابع

Transport Research Laboratory 1- (TRL2004). The Demand for Public Transport: A Practical Guide. Crowthorne, TRL report 593

- ۱ کارشناس مسئول برنامه ریزی و نظارت بر کنترل، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران
fakhraei.mp@gmail.com
- ۲ رئیس گروه برنامه ریزی و تحلیل سیر قطارهای مسافری، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران
hamidalipoursobhi@gmail.com
- ۳ کارشناس برنامه ریزی و کنترل، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران
nazarizadeh_f@rai.ir
- ۴ کارشناس برنامه ریزی و کنترل، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران
elham.esmaeilikia@gmail.com



آهن) ساختمان ایستگاه و تاسیسات جانبی) می باشد. به هزینه های مذکور می توان هزینه تامین ناوگان جدید با امکانات مبتنی بر تقاضای مسافری و به روز نمودن ناوگان موجود را اضافه نمود. برای کاهش قیمت بلیت دولت می بایست به عنوان سیاست گذار وارد عمل شده و از ابزارهایی جهت کاهش قیمت استفاده نماید. یکی از ابزارهایی که دولت می تواند جهت کاهش قیمت بلیت به منظور کمک به سیستم حمل و نقل ریلی استفاده نماید تخصیص یارانه از محل صرفه جویی سوخت می باشد. یارانه سوخت میتواند صرف اقدامات زیر گردد: ۱- اعطای وام جهت نوسازی ناوگان به شرکتهای حمل و نقل ریلی با سود کم، دوره تنفس بالا و بازپرداخت بلند مدت ۲- اعطای تخفیف به شرکتهای مالک در هزینه های جاری از قبیل حق دسترسی و تامین نیروی کشش ۳- تهیه و توزیع کارت سفر شبیه

برای مسافرینی می گردد که زمان مراجعت آنها مشخص نبوده و عموماً برای مسافرتها شغلی کاربرد دارد. ۲- ایجاد باجه های چاپ بلیت که به صورت اینترنتی خریداری شده است با پراکندگی در سراسر شهر همانند دستگاههای خودپرداز. ۳- سهولت در تغییر ساعت حرکت و سازمان قطار به دلخواه مسافر بدون پرداخت هزینه (هزینه استرداد). ۴- توسعه سیستم ارائه بلیت از روش کاغذی به روشهای دیگر از قبیل ارائه موبایل، دریافت کارت سفر در قبال ارائه شناسه بلیت که به هنگام خرید بلیت اینترنتی ارائه گردیده و ... که باعث سهولت در تهیه بلیت می گردد. یکی از عواملی که باعث تاثیر در تقاضای سفر می شود قیمت بلیت می باشد. قیمت بلیت تابعی از هزینه دسترسی به خطوط ریلی، هزینه نیروی کشش، هزینه تعمیر و نگهداری ناوگان، هزینه جاری پرسنل، هزینه ی ابنیه و تاسیسات راه

که در هتلها و مراکز تفریحی توزیع می گردد، ارائه غذاهای رژیمی برای مسافرین بیمار، ارائه بازی و سرگرمی در داخل کوپه یا رستوران قطار برای گروههای مختلف سنی، فراهم نمودن امکان جابجایی دوچرخه برای علاقه مندان به استفاده از آن در مسافرت، برقراری امکان استحمام در قطارهای بلند مسیر و ... می تواند به عنوان یک مزیت در برابر سایر شرکتهای استفاده نماید. ۴- راه اندازی سیستمهای جدید فروش بلیت: یکی از دغدغه های مسافرین برای تهیه بلیت شبیه بلیت می باشد تجربه نشان داده که هرچه شیوه های ارائه محصولات و خدمات متنوع تر باشد به همان میزان فروش محصولات و خدمات نیز افزایش می یابد. از روشهای پیشنهادی برای تهیه بلیت میتوان به موارد زیر اشاره کرد: ۱- برقراری سیستم open برای تهیه بلیت که باعث ایجاد حس اطمینان



گفت و گو با رئیس کارگروه مسافری و خدمات به مشتریان در انجمن صنفی شرکت های ریلی

«تجمیع» شرکت ها، راهکار بهبود خدمات مسافری است

و اقساط تسهیلات آن‌ها را متقبل می‌شود؛ اما بعد از ۱۰ سال مشکلات یک شرکت تازه بروز می‌کند و خود را نشان می‌دهد و یارانه هم قطع می‌شود. این موضوع در بخش خرید لوکوموتیو بیش‌تر دیده می‌شود. شرکت‌های ریلی به کمک دولت رفته‌اند و بخشی از بار حمل‌ونقل کشور را از طریق روش‌هایی که به محیط‌زیست آسیب نمی‌رساند و مقرون‌به‌صرفه‌تر است، به عهده گرفته‌اند. دولت وظیفه دارد حمل‌ونقل عمومی کشور را سامان بدهد. در غیر این صورت فعالیت در بخش ریلی اقتصادی نیست و برای سرمایه‌گذار جذاب نیست.

به‌طور کلی سرمایه‌گذاری در بخش مسافری ریلی چقدر به‌صرفه است؟

سرمایه‌گذاری در این بخش اقتصادی نیست. بخش خصوصی برای فعالیت الزامی دارد که اصلی‌ترین آن‌ها، بر مبنای تحلیل هزینه-فایده است. در حال حاضر شرکت‌های بخش خصوصی در این حوزه، به‌طور کامل خصوصی نیستند و دولت در آن‌ها حضور دارد. به عبارتی واژه «خصوصی» برای آن‌ها صدق می‌کند. فقط یک شرکت کاملاً خصوصی وجود داشت که آن‌هم از رده خارج شد. آن‌قدر این فعالیت غیراقتصادی است که تمام واگن‌های این شرکت متوقف شد. این شرکت‌ها، در واقع از سوی یک ارگان یا نهاد دولتی حمایت می‌شوند و گر نه قدرت ماندن در این بازار را ندارند. شرکتی که ۳۰۰ میلیارد تومان سرمایه دارد در سال

احمدرضا صبری، رئیس کارگروه مسافری و خدمات به مشتریان انجمن شرکت‌های ریلی، در این گفت‌وگو به بخشی از چالش‌های موجود در حوزه مسافری اشاره می‌کند. از دیدگاه او، فرایند کار به‌گونه‌ای است که نیاز به یک «اجماع» در سطح کلان تصمیم‌گیری‌ها دیده می‌شود. صبری همچنین از «تجمیع» شرکت‌های فعال در این حوزه به‌عنوان راهکار نهایی و موردقبول بخش ریلی مسافری نام می‌برد و معتقد است که با این راهکار، خدمات‌دهی شرکت‌ها نیز بهبود می‌یابد.

قادر است که از دولت درخواست ردیف بودجه کند؛ اما در حال حاضر این اتفاق نمی‌افتد. سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان یک «سازمان» فعالیت می‌کند و بودجه دارد. انواع سازمان‌هایی که در مجموعه دولت وجود دارند، بودجه‌هایی را دریافت می‌کنند که این سازمان‌ها را قادر می‌سازد تا به زیرمجموعه‌های خود یارانه بپردازند و شرایط را بهبود بدهند؛ اما یک «شرکت» نمی‌تواند این کار را بکند. حتی در بخش جاده‌ای و شهری هم یارانه پرداخت می‌شود. در تمام دنیا برای رونق اقتصاد، حمل‌ونقل ارزان باید انجام گیرد. اگر یارانه در بخش حمل‌ونقل توزیع شود، قیمت تمام‌شده انواع کالا و خدمات کاهش یافته و اقتصاد به‌طور کلی رونق پیدا می‌کند.

راه‌آهن در ایران یارانه‌ای به زیرمجموعه‌ها پرداخت نمی‌کند؟

در ده سال اول که یک شرکت ریلی تأسیس می‌شود هزینه‌هایی دارد که از طریق یارانه تأمین می‌شود؛ اما بعد از ۱۰ سال که شرکت با مشکلات بیش‌تری مواجه می‌شود این یارانه‌ها قطع می‌شود. بسیاری از شرکت‌ها قراردادی بسته‌اند که در ده سال اول، راه‌آهن با یارانه بخشی از بدهی‌ها

هزینه‌ها جبران شود. در بخش ریلی، در تمام دنیا یارانه به بخش مسافری تعلق می‌گیرد؛ اما در ایران نه تنها یارانه پرداخت نمی‌شود؛ بلکه بخش دولتی متولی راه‌آهن بخشی از هزینه‌ها را نیز از بخش خصوصی تأمین می‌کند. حدود دو سه سال قبل، وزارت نفت به دلیل بدهی بالای شرکت‌های هوایی، اعلام کرد که از این پس فقط به‌صورت نقدی، سوخت به ایرلاین‌ها می‌فروشد؛ اما ایرلاین‌ها زیر بار این تهدید نرفتند و دست‌آخر وزارت نفت بود که عقب‌نشینی کرد. در بخش ریلی، از زمانی که راه‌آهن جمهوری اسلامی به‌عنوان یک شرکت خصوصی آغاز به فعالیت کرد، فقط عریض و طویل‌تر و با هزینه‌های بالاتر اداره شد. این هزینه هم از جیب بخش خصوصی تأمین شد. لوکوموتیو در مقطعی با یارانه‌ای که به شرکت‌های ریلی پرداخت می‌شد، در اختیار آن‌ها قرار می‌گرفت، اما برنامه‌ریزی‌ها به سمتی رفت که بخش خصوصی زبان بیش‌تری دید. اگر خصوصی‌سازی راه‌آهن با «کوچک‌سازی» این سازمان همراه بود، نتیجه بهتری عاید شرکت‌های بخش خصوصی می‌شد. ضمن این‌که باید توجه داشت اگر شرکت راه‌آهن، به‌عنوان یک «سازمان» فعالیت کند،

فرایند قیمت‌گذاری دستوری در حوزه مسافری چه مشکلات و چالش‌هایی برای بخش به وجود آورده است؟

البته بلیت قطار تقریباً بنا به تشخیص شرکت‌های فعال در حوزه مسافری فروخته می‌شود. مثل بلیت هواپیما آزادسازی صورت نگرفته است اما شرکت‌ها بر اساس خدماتی که ارائه می‌کنند می‌توانند قیمت‌ها را کاهش یا افزایش دهند. راه‌آهن هنوز به این نتیجه نرسیده که قیمت‌ها در این بخش آزادسازی شود. اگر این سیاست انجام گیرد، شرایط بهتری حاکم می‌شود. زمانی که بلیت هواپیما به‌صورت دستوری تعیین می‌شد، کیفیت خدمات هم در سطح مطلوبی نبود؛ اما شرایط فعلی به‌گونه‌ای است که حتی تا پایین‌تر از بهای فعلی تمام‌شده قطار هم قیمت‌ها را کاهش دهد و به‌نوعی رقابت سختی ایجاد شده است. در حال حاضر بلیت‌هایی با ارقام عجیب‌وغریب هم برای هواپیما ارائه می‌شود که در نوع خود کار رقابت را سخت می‌کند. مثلاً در مواردی دیده شده که بلیت رفت‌وبرگشت به جزیره کیش ۶۵ هزار تومان عرضه شده است. چون برای بخش هوایی، این سیکل مسافرگیری باید تداوم پیدا کند تا



۱۰۰ میلیارد تومان فروش دارد و سود این کار یک میلیارد است، آیا به نظر شما، این فعالیت اقتصادی است؟ اما چون این گونه شرکتها به سازمان یا ارگانی وابسته هستند، سکوت می‌کند و به فعالیت ادامه می‌دهد.

دلیل اقتصادی نبودن این فعالیت چیست؟ آیا پاسخ این سؤال را باید در عدم حمایت‌های دولتی یافت؟

به این دلیل که هزینه‌های مرتبط با این کار بالاست.

این هزینه‌ها در همه بخش‌های حمل‌ونقل از جمله زمینی یا هوایی هم وجود دارد.

بله؛ اما من یک مثال می‌زنم. خرید یک اتوبوس برای یک شرکت حمل‌ونقل جاده‌ای، نزدیک ۸۰۰ میلیون تومان هزینه دارد. ۱۵ درصد از درآمدی که یک اتوبوس دارد، عاید سامانه‌ای می‌شود که انجام امور بازاریابی و مسافری را به عهده دارد. هزینه‌هایی هم برای خود اتوبوس و راننده مترتب است. وزارت راه و شهرسازی متولی آماده‌سازی جاده‌ها برای عبور و مرور است؛ اما برای آماده‌سازی زیرساخت‌های فعالیت حمل‌ونقل جاده‌ای، هزینه جدیدی برای شرکتها ایجاد نمی‌کند؛ اما در بخش ریلی این‌گونه نیست. بسیاری از شرکت‌های این حوزه، بیش از ۵۰ درصد از درآمد خود را به راه‌آهن پرداخت می‌کنند.

این هزینه‌ها برای چه چیزی پرداخت می‌شود؟

برای لوکوموتیو ۳۰ درصد درآمد پرداخت می‌شود. خدمات ایستگاهی که از سوی راه‌آهن ارائه می‌شود ۵ درصد درآمد را شامل می‌شود. راه‌آهن هزینه انواع خدماتی را که ارائه می‌کند از شرکتها دریافت می‌کند. در واقع راه‌آهن باید امکانات زیرساختی را ایجاد کند تا شرکتها بتوانند فعالیت کنند؛ اما هزینه این امکانات زیرساختی از بخش خصوصی دریافت می‌شود. چیزی به نام «خدمات ایستگاهی» در قراردادهای دوطرفه میان شرکت‌های

مسافری ریلی و راه‌آهن نباید وجود داشته باشد؛ اما راه‌آهن این هزینه را دریافت می‌کند. این هزینه در بلیت منظور می‌شود و قیمت تمام‌شده سفر را بالا می‌برد؛ اما در این بخش هم تناقضاتی در نحوه رفتار راه‌آهن با شرکتها دیده می‌شود. به‌طور مثال ممکن است همین رقم برای یک شرکت، یک عدد و برای شرکتی دیگر، عددی بالاتر باشد.

این تفاوت ارقام چرا ایجاد می‌شود؟

این تفاوت قیمتی به دلیل ارزش واگنی است که در شرکتها مشغول به کار است. وقتی کیفیت یک واگن بالاتر باشد، میزان این عدد هم بالاتر می‌رود. در حالی که این پول، متعلق به شرکتی است که با سرمایه‌گذاری بالاتر، توانسته چنین واگنی را در ناوگان خود داشته باشد. این اقدامها با فشار نهاد بالادستی اجرا می‌شود. جمله‌ای هست که می‌گوید «کسانی که قابل پیش‌بینی هستند؛ قابل اعتمادند.» راه‌آهن، قابل پیش‌بینی هست؟ کدام ارگان یا نهاد دولتی قابل پیش‌بینی است؟ بخش خصوصی دست به سرمایه‌گذاری می‌زند؛ هزینه می‌کند و با یک سیستم مدیریتی در دولت وارد چانه‌زنی و مذاکره می‌شود. مدیران بالادستی تغییر می‌کنند و کل قرارداد به هم می‌خورد. این موضوع باید در راه‌آهن نهادینه شود که سرمایه‌گذاری که واگن می‌خرد و وارد شبکه می‌کند، باید سود داشته باشد؛ یعنی این تضمین به بخش خصوصی داده شود که مثلاً ۱۰ درصد از سرمایه‌ای که وارد می‌شود، به‌عنوان سود، در دست بخش خصوصی بماند.

در حال حاضر چه الگویی می‌توان برای زیان ده نشدن یک شرکت فعال در این حوزه داشت؟

به‌طور کلی شرکت‌هایی که در ده سال اول فعالیت خود به سر می‌برند، زیان ده نیستند چون برای فعالیت خود یارانه دریافت می‌کنند.

فارغ از مباحث زیرساختی و کلان که شرکت‌های مسافری با

آن مواجه‌اند؛ در بحث فنی چرا بخش ریلی در رقابت با دیگر بخش‌ها، به سازوکار فناوری روی نیاورده است؟ به‌طور مثال قطارهای پرسرعت گزینه بسیار مناسبی برای استقبال طرف تقاضا هستند که کفه ترازو را در رقابت با بخش جاده‌ای، به سمت ریل سنگین می‌کنند. چرا این سازوکار که مبتنی بر فناوری است در ایران پیاده نشده است؟

تصورم این است که این کار نیاز به یک «جماع» دارد که هنوز شکل نگرفته است. به‌طور مثال این اجماع قبلاً در انرژی هسته‌ای ایران یا پرتاب ماهواره و فعالیت‌های دانش‌بنیان و مربوط به هوافضا، یا ساخت موشک اتفاق افتاد.

در مورد سیاست‌های بخش ریلی هم شاید این اجماع ابتدا به وجود بیاید؛ اما در ادامه کار، زمانی که مدیران تغییر می‌کنند، سلیقه‌ها هم تغییر می‌کنند و برنامه‌ها و سیاست‌ها مسیر دیگری را می‌روند. اگر یک سند بالادستی مدون، برای این سیاست‌ها وجود داشته باشد که دولت را به‌عنوان نهاد حاکمیتی خدمات حمل‌ونقل عمومی مجبور به پیگیری آن کند، شرایط بهتری حاکم خواهد شد. اگر این سند بالادستی وجود داشته باشد، می‌توان در جزئیات، برنامه‌هایی را پیش‌بینی کرد. یکی از این برنامه‌ها، می‌تواند قطار سریع‌السر باشد. چندین سال است که قرار شده در مسیر اصفهان-تهران خط سریع‌السر راه‌اندازی شود. در ابتدا پیش‌بینی شده بود که قطار با سرعت ۳۵۰ کیلومتر در ساعت در این مسیر راه‌اندازی شود. الان به ۲۵۰ کیلومتر در ساعت کاهش یافته است. هنوز هم مشخص نیست که این قطار چگونه و از چه مسیری و با چه بودجه‌ای قرار است راه‌اندازی شود؟ هر سال مسیرها تغییر کرده است. چون یک نگاه «بخشی‌نگر» وجود داشته که منافع بخشی از نهادها را باید تأمین کند. این کار نیاز به یک برنامه کلان و بالادستی دارد. حدود یک دهه پیش، رکود اقتصادی دنیا با اتفاقاتی که در بازارهای جهانی افتاد، به وجود آمد.

در آن زمان خرید واگن از چین در دستور کار قرار گرفت چون استدلال شرکتها این بود که به دلیل رکود، قیمت واگن خریداری شده از چین بسیار ارزان‌تر است؛ اما وقتی مذاکرات با شرکت‌های چینی آغاز شد، متوجه شدیم که شرکتها اقدام به فروش واگن نمی‌کنند و از فرصت رکود اقتصادی دنیا برای بازسازی زیرساخت‌های ریلی خود استفاده کرده‌اند. در چین سرعت‌های بالاتر از ۳۵۰ کیلومتر در ساعت برای بخش ریلی وجود دارد. این به دلیل راه‌اندازی زیرساخت‌های مورد نیاز بوده است. آیا چنین ترفندی، هم‌اکنون که کشورمان درگیر رکود است، در ایران قابل انجام است؟

به نظر شما چرا این زیرساخت‌ها، فراهم نمی‌شود؟ این به دلیل نبود فناوری در ایران است؟

اگر هم مشکل نبود فناوری باشد، این قابل خرید است. بودجه راه‌اندازی زیرساخت‌های لازم برای قطار سریع‌السر، در مقایسه با بودجه‌هایی که اهداف موردنظر را محقق نمی‌کنند، رقم چندانی نیست. باید بازده کل فعالیت‌ها را دید. بخشی نگری در تصمیمات وجود دارد. زمانی که سلیقه در تصمیم‌گیری وجود داشته باشد، قطار سریع‌السر باید در نقاط مختلف توقف کند که برای هیچ شرکتی مقرون‌به‌صرفه نیست. به نظر من باید یک مجموعه فکری بدون دغدغه، با اجماع کلی در سطح کلان کشور در حوزه ریلی ساختارها را اصلاح کند. ساختار کنونی، همین‌الان که دولت در حال تغییر و تحول است، با تغییراتی روبرو خواهد بود؛ اما این بستگی به مدیران جدیدی دارد که احتمالاً سر کار خواهند آمد؛ یعنی یک سیاست بالادستی برای پیگیری اهداف وجود ندارد. ضمن این که سطح علمی مدیران راه‌آهن یا شرکت‌های فعال ریلی نیز باید افزایش پیدا کند. من تجربه خودم را می‌گویم. نزدیک ۳۰ سال پیش به آلمان رفته بودم و برای آشنایی با آداب و رسوم این کشور، کتابی را مطالعه کرده بودم. در



بازسازی ناوگان، دستورالعملی هست که به‌طور مثال، تأییدیه ۵ شرکت مورد نیاز است. البته این کار خوبی است؛ اما برای خرید واگن، شرکت‌ها ملزم به تأمین بخشی از ناوگان از تولید داخلی هستند. بخش زیادی از مواد اولیه و قطعات واگن‌های ساخت داخل از خارج کشور تأمین می‌شود چون امکان تولید آن‌ها در ایران نیست. چرا ساخت واگن در ایران پا نمی‌گیرد؟ چون سرمایه در گردش بالایی نیاز دارد. یک واگن سه میلیارد تومان قیمت دارد. ۱۰۰ واگن ۳۰۰ میلیارد تومان هزینه دارد. در بخش مسافری، شرکت‌ها باید ۵۰ واگن مسافری داشته باشند که نیاز به ۱۵۰ میلیارد تومان سرمایه برای خرید واگن است. باید پذیرفت که شرکت‌ها برای موفقیت و بهره‌وری سرمایه نیاز به «تجمیع» دارند. باید یک شرکت واحد به وجود بیاید تا بنیه قوی مالی داشته باشد. اگر سه شرکت بزرگ از تجمیع شرکت‌های کنونی ایجاد شود، نحوه خدمات‌دهی و کیفیت هم افزایش می‌یابد. این الگویی است که در بخش‌های مختلف صنعت به‌ویژه خودرو هم باید اجرا شود.

برای راه‌آهن تعریف کرد. در مورد فعالیت‌های کارگروه مسافری انجمن توضیح دهید. این کارگروه تا چه حد توانسته اهداف بخش مسافری ریلی را تأمین کند؟ این کارگروه به‌عنوان «مسافری و خدمات پشتیبانی مسافری» فعالیت می‌کند؛ یعنی تمام شرکت‌هایی که در حوزه خدمات مسافری هستند و همچنین شرکت‌های مالک واگن در بخش مسافر این کارگروه را تشکیل داده‌اند و برنامه‌ریزی بر این است که یکسری کارگروه‌ها در بخش‌های مختلف خدمات بهتری ارائه کنند و برنامه‌های جذب مسافر داشته باشند. در همین راستا، اخیراً گردهمایی برای نخستین بار برای این کارگروه پیش‌بینی شده است.

در بحث ناوگان چگونه می‌توان تحولی در بخش مسافری ایجاد کرد؟

۵ سال پیش، دستورالعمل‌ها برای واردات واگن به‌صورت CKD بود. بعد از آن عنوان شد که فقط به‌صورت CBU وارد شود. پس از آن قرار شد که به‌صورت SKD واگن وارد شود؛ یعنی قوانین تغییر می‌کند. برای

به‌طور واقعی به «ایزو» و الزامات آن پایبندند؟ این همان وظیفه‌ای است که من به عهده اتاق فکر می‌دانم.

به نظر می‌رسد که بخش ریلی مسافری تا زمانی که به سمت سرعت بالاتر حرکت نکنند قادر به رقابت با بخش جاده‌ای و یا هوایی نیست.

البته تا حدود زیادی مبحث سرعت در بخش مسافری بهبود یافته است. ضمن این‌که خط تهران-مشهد چندین سال است که قرار است برقی شود که این کار هزینه‌ها را کاهش و سرعت را افزایش می‌دهد. مدیران راه‌آهن نیاز به آموزش دارند و این روند آموزشی با همان برنامه‌ریزی از سوی اتاق فکر باید ایجاد شود. به‌عنوان مثال انجمن صنفی شرکت‌های ریلی، هم در بخش باری و هم در بخش مسافری فعالیت می‌کند. بخش دیگر فعالیت‌های انجمن، خدمات ریلی است. در حال حاضر رویکرد انجمن، به‌گونه‌ای است که هر سه بخش به‌طور یکسان مطالبات موجود را پیگیری می‌کنند. من امیدوارم که ظرف یک سال آینده، بازخورد فعالیت‌های کنونی انجمن دیده شود و بتوان برنامه‌های مناسبی

رستوران پیش‌خدمتی که مسئول سرو غذا بود، از دوستی که همراه ما بود سؤال می‌کرد که آیا از شرایط رستوران راضی بوده یا این‌که چیزی نیاز دارد یا خیر. من برایم سؤال ایجاد شده بود که چرا از او این سؤال را می‌پرسد و از من نمی‌پرسد. به من گفت که شما قاشق و چنگال خود را کنار هم گذاشته‌اید و این در فرهنگ ما به معنای این است که غذا کیفیت و کمیت خوبی داشته و مشکلی نیست؛ اما دوست شما قاشق و چنگال خود را از هم جدا گذاشته و این به معنی ایرادی است که به غذا دارد. این فرهنگی است که از دوران کودکی به فرد در آلمان آموزش داده می‌شود. در آلمان، فرهنگ رانندگی به‌گونه‌ای است که برای نابینایان و یا معلولان، سر چهارراه‌ها سامانه‌ای تعبیه شده که چراغی را روشن می‌کند تا خودروها بایستند و فرد موردنظر عبور کند. این‌گونه فرهنگ‌سازی‌ها در بسیاری از کشورها ایجاد شده است؛ اما در ایران این‌گونه نیست. با این‌که چندین سال است فتاوری به ایران آمده است؛ اما فرهنگ‌سازی برای استفاده از فتاوری وجود ندارد. تمام شرکت‌ها گواهینامه ایزو دریافت می‌کنند؛ اما کدام‌یک



چالش‌های حمل و نقل مواد معدنی در سیستم ریلی

محمد ساطعی
مشاور صنعت حمل و نقل و مدیرعامل ابرسوتر

حمل ریلی کاهش یافته است.

وضعیت حمل و نقل مواد معدنی ایران از طریق سیستم ریلی

۱- حدود ۲۰ درصد معادن کشور که نزدیک به ۹۰ درصد از محصولات معدنی را تولید میکنند به راه آهن متصل هستند.

۲- در حال حاضر ۷۵ درصد ظرفیت ریلی به حمل سنگ آهن اختصاص یافته است.

۳- در حوزه معادن و صنایع معدنی، هزینه حمل و نقل حجم قابل ملاحظه‌ای از قیمت تمام شده را تشکیل می‌دهد.

۴- بزرگترین گلوگاه حمل ریلی برای صادرات بخصوص از معادن خصوصی را می‌توان در انتهای خط

انجام پروژه‌های حمل حجیم فقط به روش ریلی اقتصادی است و در مسیرهای کوتاه‌تر از ۵۰۰ کیلومتر بدلیل افزایش ۲۰ درصدی حق دسترسی از سوی راه آهن، حمل ریلی در مسیر اقتصادی نیست.

نکته ۱ «استفاده از حمل و نقل جاده‌ای برای مسافتهای کمتر از ۵۰۰ کیلومتر با صرفه است که متأسفانه بدلیل نبود زیر ساخت‌های مناسب این میزان تا هزار کیلومتر افزایش یافته است، همچنین روش حمل و نقل دریایی برای مسافتهای ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ کیلومتری توجیه اقتصادی دارد و در روش دریایی، مسافتهای بیش از ۱۰ هزار کیلومتر توجیه اقتصادی خواهد داشت.

نکته ۲ «در سال ۹۳ به جهت رقابت با جاده، حاشیه سود نرخ

می‌شوند.

نکته ۱ «سیستم حمل و نقل ریلی هم از نظر مصرف انرژی و هم ایمنی و حفظ محیط زیست در اولویت استفاده قرار داد.

نکته ۲ «گازوئیل مصرف شده در بخش ریلی کشور در سال ۹۲ به میزان ۳۹۵ میلیون کمتر بوده است.

نکته ۳ «برای هر کیلومتر خط راه آهن بطور میانگین ۲ میلیون دلار سرمایه‌گذاری لازم است.

نکته ۴ «یکی از علل مصرف بالای حامل‌های انرژی در ایران، پایین بودن بهای آنها است.

توجیه اقتصادی استفاده از حمل و نقل ریلی

در فواصل طولانی مخصوصاً اگر فاصله بیش از ۸۰۰ کیلومتر باشد،

هزینه حمل و نقل مواد معدنی در حوزه معدنکاری رقم قابل ملاحظه‌ای از قیمت تمام شده را تشکیل می‌دهد، انتقال مواد معدنی و هزینه‌ای که به این منظور پرداخت می‌شود، اثر بسیاری روی قیمت تمام شده محصول دارد که سیستم حمل و نقل ریلی در مقایسه با انواع سیستم‌های حمل و نقل، هم از نظر مصرف و هم بالا بودن راندمان ایمنی و حفظ محیط زیست و همچنین از نظر حمل انبوه با قیمت مناسب، دارای توجیه فنی و اقتصادی است.

تقسیم بندی سیستم‌های حمل و نقل

سیستم‌های حمل و نقل در چهار دسته حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی تقسیم بندی



اصلی در بخش حمل مواد معدنی، موضوع است.

پیشنهادهای و راهکارها

۱- با توجه به این که ظرفیت مسیرها نیز محدود است به همین دلیل استفاده همزمان از قطارهای طولی و ایجاد تسهیلات به منظور استفاده از لکوموتیوهای خصوصی، احداث مسیر ریلی اختصاصی حمل بار و همچنین خصوصی کردن بهره برداری از مسیرهای ریلی، عملکرد حمل ریلی را در این حوزه توسعه داد.

۲- در راستای افزایش سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی بار، کارگروهی تشکیل از دولت، شرکت راه آهن و مالکان واگنهای لبه بلند ویژه حمل محصولات معدنی تشکیل شده که در این کارگروه ضمن بررسی راههای بهبود سیستم حمل ریلی، مقدر شده تا اتصال شبکه ریلی به چشمه های باری معادن که به آن خطوط فرعی گفته می شود بهبود یابد و افزایش تعداد سیستم های تخلیه باری در کشور و توسعه ناوگان شود.

عملیات وسیع است. ۵- در شرایط فعلی، عمدتاً تجهیزات موجود از ظرفیت کافی بمنظور تخلیه و بارگیری برخوردار نیستند و یا بدلیل خرابی های طولانی، عملکرد مناسبی ندارند.

۶- یکی از مشکلاتی که در بکارگیری حمل و نقل جاده ای به جای ریلی وجود دارد، نبود خطوط فرعی راه آهن در نزدیکی معادن و چشمه های بار است.

نکته «بر اساس گزارشهای آماری در سال ۹۲ از ۲۲۵۶۲ واگن موجود ۹۶۳۰ واگن لبه بلند وجود دارد که صرفاً بمنظور حمل مواد معدنی مورد بهره برداری قرار میگیرند. یعنی ۴۳ درصد کل واگن های موجود، همچنین با استفاده از واگن های لبه کوتاه که تعداد آن ۳۵۳۲ بوده نیز حمل مواد معدنی صورت گرفته است. باید توجه داشت تعداد ناوگان عمدتاً بر اساس ظرفیت مسیر، ظرفیت ایستگاه، ظرفیت تخلیه و بارگیری مشخص می گردد، می توان ناوگان را افزایش داد اما اینکار مشکلی را حل نمی کند چون گلوگاه

۵- بدنه اصلی حمل و نقل ریلی را ۳ بخش مالکین واگن، مالکین لکوموتیو و مالکین شبکه زیربنایی تشکیل می دهند.

مشکلات و چالش های موجود در بخش ریلی حمل و نقل

۱- اصلی ترین مشکل مربوط به حمل و نقل مواد معدنی در کشور، مربوط به تسهیلات بارگیری و تخلیه و کمبود ایستگاههایی با قابلیت انجام عملیات وسیع است.

۲- عمدتاً تجهیزات موجود از ظرفیت کافی بمنظور تخلیه و بارگیری برخوردار نمی باشند و یا بدلیل خرابی های طولانی، عملکرد مناسبی ندارند.

۳- ظرفیت مسیرها محدود است به دلیل استفاده همزمان از قطارهای باری و مسافری، ظرفیت حمل بار محدود شده است.

۴- یکی دیگر از مشکلات مهم به حمل مواد معدنی در کشور مربوط به تسهیلات بارگیری و تخلیه و کمبود ایستگاههایی با قابلیت انجام حجم

تخلیه دانست، به جرأت می توان گفت در کشور تنها یک ایستگاه تخلیه واگن در منطقه ویژه خلیج فارس وجود دارد که مانور تخلیه آن حداکثر ۳۵۰ واگن در روز است که هفتاد درصد آن جهت تخلیه برای فولاد هرمزگان و فولاد کار جنوب است.

حمل و نقل مواد معدنی در کشورهای مختلف از طریق سیستم ریلی:

ردیف	کشور	درصد انتقال مواد معدنی توسط ریل
1	آفریقا	85
2	چین	60
3	روسیه	50
4	آمریکا	45
5	ایران	7

ایتالیایی‌ها قطار سریع‌السیر اراک قم را می‌سازند



در اجلاس مشترک راه‌آهن ایران و ایتالیا، توافق‌نامه سرمایه‌گذاری ایتالیایی‌ها برای ساخت و راه‌اندازی قطار سریع‌السیر قم - اراک به امضای روسای راه‌آهن‌های دو کشور رسید. این خط آهن به طول ۱۲۵ کیلومتر قرار است بین دو شهر قم و اراک راه‌اندازی شود و به گفته مدیرعامل شرکت راه‌آهن ایران، سرعت اولیه این قطار ۲۵۰ کیلومتر در ساعت برنامه‌ریزی شده و قرار است تا سطح ۳۰۰ کیلومتر در ساعت نیز افزایش پیدا کند. در ماه فوریه (بهمن ماه سال گذشته)، ایران و ایتالیا توافق ابتدایی را برای توسعه سامانه‌های ریلی کشورمان امضا کرده بودند. بر اساس این توافق‌ها ایتالیا موظف بود ۵ میلیارد یورو اعتبار برای توسعه حمل‌ونقل ریلی ایران تأمین کند. اما آن‌گونه که مدیرعامل شرکت راه‌آهن ایران به خبرنگار ما در مورد تفاهم‌نامه‌های امضا شده میان راه‌آهن ایران و ایتالیا می‌گوید: «مرحله اول احداث این خط سریع‌السیر ریلی سال آینده آغاز می‌شود و مطابق برنامه پیش‌بینی شده تا ۴ سال به طول می‌انجامد.» راتو ماتزونچینی مدیرعامل راه‌آهن دولتی ایتالیا نیز در مورد امضای این تفاهم‌نامه و زمان‌بندی اجرای این پروژه در ایران چنین توضیح داد که «همکاری‌های ریلی میان ایران و ایتالیا در خصوص قطار سریع‌السیر از دیدگاه فنی به پایان رسیده و تنها جنبه مالی آن باقی مانده است و طی ماه‌های آینده این قرارداد نهایی و چهارچوب مالی آن نیز مشخص می‌شود.»

با این‌که مطابق تفاهم‌نامه راه‌آهن‌های ایران و ایتالیا، قرار است ایتالیا ۱/۲ میلیارد یورو برای احداث خط و تأمین ناوگان

دولت ایران به صورت مستقیم در توسعه ریلی سرمایه‌گذاری شده است. برنامه ششم توسعه دولت را موظف کرده که یک درصد فروش نفت و گاز ایران را به توسعه ریلی اختصاص دهد.

مدیرعامل راه‌آهن بیان کرد: «همچنین برای حمایت دولت از بخش خصوصی ریلی ۷/۵ میلیارد دلار تضمین سرمایه‌گذاری، مصوبه شورای اقتصاد داریم.»

به گفته محمدزاده «در ۴ سال گذشته برنامه‌ریزی برای احداث ۲ هزار و ۵۰۰ کیلومتر خطوط دوم و سوم ریلی در حال اجرا بوده است که امسال ۸۰۰ کیلومتر افتتاح می‌شود.»

وی گفت: «در سال جاری ۵ مرکز استان به ریل متصل می‌شود و نخستین سفر ریلی همدانی‌ها در شبکه ریلی به‌تازگی آغاز شده است.»

مدیرعامل راه‌آهن بیان داشت: «امیدواریم همکاری با راه‌آهن ایتالیا در زمان کوتاهی به مراحل اجرایی و نتیجه برسد.»

محمدزاده گفت: «از قدم‌های بزرگ توسعه ریلی ایران توجه به دانش و تحقیق در حوزه راه‌آهن است، دانشکده مهندسی راه‌آهن در یکی از دانشگاه‌های ایران راه‌اندازی شده و ۲۰ سال سابقه فعالیت دارد.» به گفته وی «یکی از بندهای تفاهم‌نامه ایران و ایتالیا توسعه همکاری‌های سه‌جانبه راه‌آهن

ایران، راه‌آهن ایتالیا و دانشگاه علم و صنعت است.»

مدیرعامل راه‌آهن دولتی ایتالیا نیز در این مراسم گفت: «ما در ماه ژوئن سال مالی خود را بستیم و در بهترین شرکت راه‌آهن اروپایی از نظر درآمدسازی شناخته شدیم.»

راتو ماتزونچینی افزود: «درآمد ما در سال مالی مذکور چنان مطلوب بود که وزیر راه ایتالیا از ما کمک مالی خواست و توانستیم ۳۰۰ میلیون یورو به آن‌ها کمک مالی دهیم.»

وی ادامه داد: به‌تازگی کمیسیون میان‌وزارتخانه‌ای ایتالیا تصمیم خود را برای توسعه راه‌آهن تندرودر ایتالیا بین میلان تا ونیز به مسافت ۸۰ کیلومتر با اعتبار ۲ میلیارد یورو نهایی کرده است.»

مدیرعامل راه‌آهن دولتی ایتالیا، گفت: «بسیاری از کشورها گام‌های استواری برای توسعه خطوط تندرودر برداشته‌اند که حداقل سرعت در آن‌ها ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت است ضمن آنکه ترکیه و مراکش هم به تازگی در این حوزه سرمایه‌گذاری کردند.»

به گفته وی «هرگاه شبکه راه‌آهن توسعه یابد اشتغال، توسعه اقتصادی و پیشرفت را به همراه دارد.» مدیرعامل راه‌آهن دولتی ایتالیا، افزود: «فشرده‌ترین شبکه‌های ریلی جهان در قاره اروپا هستند، مجموعه کشورهای اروپایی ۸۰۰ میلیارد یورو برای توسعه ریلی و خطوط تندرودر اختصاص داده‌اند.»

دبیر انجمن صنفی شرکت های ریلی خبر داد

ایده های نوین ریلی در بخش مسافری، تجاری سازی می شوند

حمل و نقل، توجه به شرکت های فعال در حوزه، فعال شدن برنامه کلان خدمات ریلی و ارتقا تخصصی بنگاه های فعال را در دستور کار خود قرار داده است. بابایی با بیان اینکه «۳۰ درصد لکوموتیو ناوگان ریلی متعلق به بخش خصوصی بوده و ۷۰ درصد باقی مانده متعلق دولت است» تصریح کرد: «۲۴ هزار واگن باری و ۲ هزار واگن مسافری در ناوگان ریلی کشور وجود دارد که در سال ۹۵ این تعداد واگن، ۴۰ میلیون تن بار و ۲۵ میلیون مسافر در کشور جابجا کرده اند.»

حمل و نقل ریلی از قبیل جابجایی انبوه، صرفه جویی سوخت و .. تصریح کرد: «توسعه بخش ریلی در برنامه ششم از جمله اولویت ها بوده و این امر با مشارکت بخش خصوصی و حمایت دولت در مسیر شکوفایی و پیشرفت قرار خواهد گرفت.» دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته افزود: «انجمن صنفی به منظور توسعه این بخش ۶ سیاست ارتقای کیفی خدمات و سطح رضایتمندی مشتریان، اعتلای جایگاه انجمن در مجامع رسمی، افزایش سهم حمل و نقل ریلی از مجموعه

فناوری مورد استفاده، راهکارهای افزایش درآمد، شیوه های فروش و کنترل بلیت و محصولات جدید در حوزه ریلی مسافری خواهد بود.» مجید بابایی با بیان این که «بخش مسافری ویتترین راه آهن محسوب می شود» افزود: «به همین دلیل، بخش مسافری نسبت به باری از اهمیت بیشتری برخوردار است و با برنامه ریزی هایی که بخش دولتی و خصوصی در تعامل با هم انجام می دهند انتظار می رود در بخش مسافری شاهد وضعیت بهتری نسبت به گذشته باشیم.» بابایی با اشاره به مزیت های

نخستین گردهمایی ایده های نوین در بخش ریلی مسافری ۲۵ مهرماه سال جاری برگزار می شود. جذب ایده های جدید جهت ارتقا خدمات مسافری، خلاقیت و نوآوری در بخش مسافری، همچنین تجاری سازی این صنعت از جمله اهداف برگزاری این گردهمایی است. به گفته دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته «ایده های نوین حول ۶ محور ارتقای کیفی خدمات سفر، ارتباط با مشتریان، بهبود

۶ سیاست راهبردی انجمن برای اعتلای حمل و نقل ریلی



بررسی مشکلات واگن‌های لبه کوتاه و کانتینربر



ماه گذشته جلسه بررسی عملکرد شرکت‌های مالک واگن‌های لبه کوتاه و کانتینربر، در محل اداره کل بازرگانی و بازاریابی راه آهن برگزار شد. در این جلسه که با حضور مدیرکل و کارشناسان دفتر بازرگانی و بازاریابی راه آهن، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، نماینده اداره کل سیر و حرکت، مدیران عامل و نمایندگان شرکت‌های مالک واگن‌های لبه کوتاه و کانتینربر و مهندس چشم جهان از خبرگان فعال در حمل و نقل ترکیبی و کانتینری برگزار شد پیرامون نقاط قوت و ضعف و چالش‌های پیش روی این بخش از واگن‌ها بحث و گفتگو انجام گرفت.

در ابتدای جلسه گزارشی آماری از وضعیت عملکرد واگن‌های لبه کوتاه و کانتینربر به تفکیک هر یک از شرکت‌ها توسط اداره کل بازرگانی ارائه شد. در دوره سه ماهه اول سال ۹۶ در مقایسه با مدت مشابه سال ۹۵ معادل ۲۹/۴ درصد افزایش تناژ و ۵/۳ درصد کاهش تن کیلومتر جایجا شده برای این بخش از واگن‌ها ثبت گردیده است. آمار مذکور حاکی است که سهم واگن‌های لبه کوتاه و کانتینربر در سال ۹۶ از مجموع حمل و نقل ریلی، تناژی معادل ۱۴ درصد و تن کیلومتری معادل ۱۳ درصد است. در مقایسه سال ۹۶ با ۹۵ سهم واگن‌های لبه کوتاه و کانتینربر در سال ۹۶ بالغ بر ۲ درصد از نظر تناژ افزایش داشته است اما این واگن‌ها از مجموع حمل و نقل کاهش یافته است.

در خصوص عملکرد بخش کانتینری، از نظر تناژ سال ۹۶ نسبت به مدت مشابه سال ۹۵ بالغ بر ۶/۵ درصد کاهش ملاحظه می‌گردد. این شاخص برای تن کیلومتر بالغ بر ۹/۷ درصد کاهش نشان می‌دهد.

در سه ماهه اول سال ۹۶ در مجموع ۲۶ هزار و ۳۰۳ TEU کانتینر توسط شرکت‌های حمل و نقل ریلی جایجا شده است که بالغ بر ۱۴ درصد آن از کانتینرهای ۴۰ فوت و ۸۶ درصد از کانتینرهای ۲۰ فوت بوده است. اهم پیشنهادهای مرتبط با این دست از واگن‌ها به این شرح اعلام شد:

با توجه به اهمیت رشد بارهای ویژه واگن‌های لبه کوتاه، موضوع کسری وزن بار در مقایسه با ظرفیت اسمی واگن‌ها (معمولاً امکان تنظیم بار دقیقاً معادل ظرفیت واگن نیست) که منجر به پرداخت هزینه دسترسی بیشتر از توافق با صاحبان کالا به راه آهن می‌گردد، لازم است از سوی راه آهن مدلی جهت تعدیل آن و سیاست برد-برد برای راه آهن و شرکت‌ها طراحی و اجرا گردد.

با توجه به بارگیری مناسب کانتینرهای ۴۰ فوت، در آینده ترجیح در به کارگیری واگن‌های ۲۶ متری است.

در خصوص توسعه بخش کانتینری برخی موضوعات حائز اهمیت است: پیش‌بینی سال جاری برای

جایجایی کانتینر حدود ۲,۵ میلیون TEU است که برای حدود ۱,۷ میلیون TEU بخش ریلی فرصت حمل را داراست. این در حالی است که در سال ۹۶ بر اساس روند فعلی حداکثر ۱۰۰ هزار TEU توسط ریل جایجا خواهد شد. بالغ بر ۱/۲ میلیون TEU مربوط به مسیر بندرعباس به تهران است. لازم است بخش ریلی تمرکز مناسبی بر این مسیر کانتینری داشته باشد.

سهم حمل و نقل ریلی کانتینری در سه ماهه اول سال ۹۶، تناژی بالغ بر ۳ درصد (سال ۹۵ معادل ۳/۶ درصد) و تن کیلومتری بالغ بر ۶,۲ درصد (سال ۹۵ معادل ۷ درصد) از کل حمل و نقل ریلی است. (با توجه به اهمیت حمل و نقل کانتینری و ظرفیت رو به رشد این بخش در کشور، سهم فعلی ریلی بسیار پائین است و نیازمند تدابیر جدی در جهت ارتقاء بخش کانتینری است.

حمل و نقل ریلی کانتینری به سمت بندرعباس (صادرات) در سه ماهه اول ۹۶ معادل ۱۱ درصد کاهش نسبت به مدت مشابه ۹۵ نشان می‌دهد.

حمل و نقل ریلی کانتینری از

بندرعباس (واردات) در سه ماهه اول ۹۶ معادل ۱۵ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه ۹۵ نشان می‌دهد.

مهم ترین مشکلات بخش ریلی در حمل کانتینری

از مشکلات بخش ریلی در حمل کانتینری می‌توان به طولانی بودن زمان سیر، توقف‌های متوالی در مسیر، انقباض بخشی از کانتینرها در ایستگاه‌های مسیر، نبود برنامه سراسری، مشکلات گمرک و ... اشاره کرد.

در حمل و نقل کانتینری ریلی بخش انتهایی مسیر (Last Miles) که نهایتاً محل تحویل کانتینر به صاحب کالا است (مثل گمرک شهریار) بیشترین مشکلات و زمان طولانی را در مقایسه با جاده دارد.

اسامی شرکت‌های فعال در حوزه واگن‌های لبه کوتاه و کانتینربر شامل شرکت ترکیب حمل و نقل، شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی، شرکت آسیا سیر ارس، شرکت برادران مجد پور، شرکت بهتاش سپاهان، شرکت حمل و نقل چندوجهی سایپا، شرکت سمنند ریل و شرکت فولاد ریل جنوب می‌شود.



یک مقام مسئول در شرکت راه آهن اعلام کرد؛

افت چشمگیر عملکرد برخی شرکت‌های ریلی باری

راه‌آهن اعلام کرد: طرح افزایش حجم بار ماهانه نسبت به متوسط ماهانه مدت مشابه سال قبل هر شرکت را با اعمال تسهیلاتی از قبیل افزایش مدت اعتبار بازپرداخت حق دسترسی و اعمال تخفیف ویژه جهت جذب بارهای جدید بالأخص در مسیرهای کم ترافیک را در دست مطالعه و تصویب دارد. برای جلسه‌های آتی مقرر شد عملکرد شرکت‌های حاضر در جلسه در قالب سربرگ عملکرد هر شرکت به تفکیک مشتری (صاحبان کالا)، نوع کالا، نوع واگن، سهم از بازار در درآمد، تناژ و تن - کیلومتر مورد ارزیابی دقیق‌تری قرار گیرد.

بازرگانی، برنامه‌ریزی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی برای خروج سریع‌تر واگن‌های تعمیراتی از خطوط تعمیرات و اجرای برنامه سالانه تعمیرات اساسی از جمله تصمیم‌هایی بود که در این جلسه گرفته شد. مدیرکل بازرگانی و بازاریابی داخلی راه‌آهن اضافه کرد: طی این جلسه مقرر شد شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تدابیر لازم جهت تقویت بخش بازرگانی و بازاریابی خود و بارهای جدید به‌ویژه در مسیرها و محورهای کم ترافیک که اداره کل بازرگانی و بازاریابی اعلام داشته، اتخاذ کنند. این مقام مسئول در شرکت

وی با بیان اینکه سیاست ارتباط مستمر با شرکت‌ها و ارزیابی بازار ریلی از ابتدای سال با انجمن صنفی در دستور کار این اداره کل قرار گرفته است، بیان کرد: در جلسه فوق، مهم‌ترین مشکلات پیش روی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی شامل کاهش حجم بار، افت چشمگیر عملکرد برخی شرکت‌ها، بالا بودن نرخ تعرفه ریلی در مقایسه با جاده و مشکلات مالی شرکت‌ها بررسی شد.

علی‌احمدی اظهار داشت: کنترل تعرفه ریلی در مقایسه با جاده در مسیرهای مهم موجود و برای بارهای جدید توسط اداره کل

مدیرکل بازرگانی و بازاریابی داخلی راه‌آهن اعلام کرد: شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تدابیر لازم را جهت تقویت بخش بازرگانی خود به‌ویژه حمل بار در مسیرها و محورهای کم ترافیک اتخاذ کنند.

سید مرتضی علی‌احمدی با اشاره به موضوع ارزیابی عملکرد حمل بار توسط شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی عنوان کرد: در این جلسه دلایل کاهش حمل بار ریلی از مبادی حمل و راهکارهای افزایش حمل بار از ابتدای سال تا دوازدهم خردادماه سال جاری بررسی و عملکرد نسبت به مدت مشابه سال گذشته مقایسه و مورد بحث قرار گرفت.

مدیرعامل توکاریل عنوان کرد:

رقابت نابرابر ریل و جاده

می‌شود. اگر هزینه‌های این بخش کاهش پیدا کند صاحبان بار رغبت پیدا می‌کنند که بار خود را به بخش ریلی بسپارند.

مدیرعامل توکاریل در پایان اظهار داشت: همچنین در بند «ق» ماده ۱۲ که مربوط به مبحث صرفه جویی در مصرف سوخت است امیدواریم که تحقق پیدا کند و هزینه آن به شرکت‌هایی که واگن نو وارد ناوگان می‌کنند، پرداخت شود. این موارد قطعاً بی‌تاثیر نخواهد بود و کمک خواهد کرد که حمل بار ریلی با کاهش هزینه مواجه شود و صاحبان بار به این سمت بیایند.



کنند و این موضوع شدنی است گفت: طبق قانون اگر کسی واگن نو خریداری کند و در ناوگان حمل بار وارد کند تا ۴۲ ماه از حداقل حق دسترسی برخوردار خواهد بود و یا به تعبیری دیگر این حق دسترسی به اندازه ای است که تقریباً معاف

ریلی این حق دسترسی موجب زیان شرکت‌های ریلی می‌شود. وی با تأکید بر اینکه درخواست ما از مسئولان راه آهن این است که این حق دسترسی را به حداقل برسانند و حتی اگر برای آنها امکان دارد این حق دسترسی را حذف

مدیرعامل توکاریل گفت: برای اینکه صنعت ریلی در کشور بتواند به سرعت حرکت جاده برسد و به اقتصاد ملی کمک کند لازم است که هزینه‌های آن به حداقل برسد و این راهکاری است که در همه کشورهای پیشرفته در صنعت حمل و نقل پی گرفته شده است.

محسن سعیدبخش با اشاره به نابرابری شرایط حمل جاده ای و ریلی ادامه داد: هنگامی که حمل بار از طریق جاده انجام می‌گیرد، صاحبان شرکت‌های باری و مسافری هیچ هزینه‌ای را بابت استفاده از جاده پرداخت نمی‌کنند، این در حالی است که در بخش

حذف مالیات بر ارزش افزوده شرکتهای ریلی



معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل راه‌آهن، از برنامه‌های این شرکت برای افزایش سهم بخش خصوصی در تأمین ناوگان و سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی خبر داد. نورالله بیرانوند با بیان اینکه شرکت راه‌آهن به عنوان شرکت حاکمیتی، یکی از استراتژی‌های اصلی خود را حداکثرسازی مشارکت بخش خصوصی در حوزه حمل‌ونقل ریلی می‌داند، گفت: بر اساس قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، کل عملیات بار و مسافر از طریق بخش خصوصی انجام می‌شود. وی افزود: بر این اساس، ما تمام واگن‌های مسافری را به بخش خصوصی واگذار کردیم. معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به برنامه‌های راه‌آهن در طول سال‌های گذشته، برای توسعه فعالیت بخش خصوصی و افزایش سهم این بخش در حمل‌ونقل ریلی گفت: در حال حاضر نیز برنامه‌هایی داریم تا سهم بخش خصوصی را در تأمین ناوگان ریلی افزایش دهیم؛ به شرط آنکه بخش خصوصی این آمادگی را داشته باشد. بیرانوند تصریح کرد: خوشبختانه راه‌آهن از نظر قانونی با خلاء مواجه نبوده و تمام توان خود را برای جذب بیشتر بخش خصوصی و مشارکت این بخش در بخش‌های ریلی به کار گرفته است. وی اضافه کرد: یکی از مطالبات بخش خصوصی، اصلاحات قانونی است که با اقدامات در دست اجرای راه‌آهن، اصلاحات لازم و موردنیاز در

موارد قانونی صورت گرفته است. معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل راه‌آهن تأکید کرد: مشارکت بخش خصوصی در حوزه ریلی مستلزم حمایت‌های دولت و ایجاد بسترهای لازم است.

بیرانوند اظهار داشت: خوشبختانه بسترهای خصوصی این موضوعات فراهم است و با مالکیت‌هایی که در اختیار بخش خصوصی قرار داده‌ایم، در تلاشیم تا نظام مدیریت و بهره‌برداری را با همکاری بخش خصوصی به شکلی اصلاح کنیم که نقش‌آفرینی این بخش در راه‌آهن بیشتر شود.

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل راه‌آهن عنوان کرد: در حال حاضر مشوق‌های زیادی برای بخش خصوصی در نظر گرفته شده است که در این میان، مشوق‌هایی همچون مالیات بر ارزش افزوده از جمله مواردی است که منافع آن به بخش خصوصی می‌رسد.

بیرانوند گفت: تضمین خرید خدمات نیز یکی دیگر از مشوق‌هایی است که برای سرمایه‌گذاری در راه‌آهن در نظر گرفته‌ایم، بر این اساس افرادی که در بخش زیربنایی راه‌آهن خدماتی را تولید می‌کنند و ظرفیت‌های جدیدی را در حوزه خطوط جدید و تجهیزات تخلیه و

بیرانوند با بیان اینکه رویکرد استراتژیک راه‌آهن برای افزایش سهم بخش خصوصی در صنعت ریلی است، گفت: این امر یک راهبرد بلندمدت اجرایی است. وی همچنین با اشاره به تشکیل لیزینگ ریلی، گفت: صندوق توسعه ملی نیز در این زمینه اعلام آمادگی کرده است که تشکیل این شرکت و تأمین منابع آن برای تأمین ناوگان بوده و شامل زیربنا نمی‌شود. بیرانوند، یکی از اقدامات اصلی راه‌آهن را استفاده از ظرفیت بازار بورس اعلام کرد و گفت: تأمین مالی از بازار سرمایه نسبت به سایر شقوق تأمین مالی بیشتر است که امیدواریم با کمک و حمایت بورس و بازار سرمایه، توانمندی‌های بخش ریلی بیش‌ازپیش توسعه یابد. بیرانوند افزود: راه‌آهن ابزارهای خوبی برای ورود به بازار سرمایه دارد تا بتوانیم از این بازار برای توسعه خدمات ریلی استفاده کنیم. معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل راه‌آهن در پایان گفت: بر اساس برنامه توسعه راه‌آهن، شکاف عمیقی برای تأمین سرمایه وجود دارد که این شکاف بایستی با حضور پررنگ بخش خصوصی و حمایت بازار سرمایه از بین برود.

رشد ۴۴ درصدی ترانزیت راه‌آهن

حرکت راه‌آهن افزود: رشد ترانزیتی ایجاد شده ناشی از افزایش میزان حمل‌گوگرد و کود بوده و با حمل ۸۸ هزار تن گوگرد و ۱۰۵ هزار تن انواع کود به ترتیب به ۱۵۸ و ۹۸ درصد رشد دست یافته‌ایم. محمدی در ادامه بیشترین رشد ترانزیت کالا را از مرزهای سرخس و رازی عنوان کرد و گفت: به زودی صادرات میوه و محصولات کشاورزی توسط کانتینرهای یخچال دار از مرز اینچه برون آغاز می‌شود.

معاون بهره‌برداری و سیر حرکت راه‌آهن از رشد ۴۴ درصدی عملکرد ترانزیتی راه‌آهن از ابتدای سال جاری تا ۳۰ تیر ماه سال جاری خبر داد. به گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی به نقل از روابط عمومی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، ابراهیم محمدی درباره عملکرد ترانزیت راه‌آهن از ابتدای سال جاری تا ۳۰ تیرماه، گفت: طی ۴ ماهه اخیر با حمل ۴۰۵ هزار و ۳۵۴ تن بار ترانزیت، نسبت به مدت مشابه سال گذشته (۲۸۲ هزار و ۲۷۳ تن) با رشد ۴۴ درصدی مواجه هستیم. وی عامل اصلی این رشد را گسترش ارتباطات بین‌المللی، فعال شدن کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب، امضای تفاهم‌نامه‌های متعدد با راه‌آهن‌های کشورهای همسایه و ایجاد روابط ترانزیتی مناسب عنوان کرد. معاون بهره‌برداری و سیر



آهن ریل کاران
مدیرعامل:
حسن منجزی پور
تلفن: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹
نمابر: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹



آسیا سیرارس
مدیرعامل:
منوچهر هادی
تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶-۸
نمابر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸



ریل سیرکوثر
مدیرعامل:
سیدحسین هاشمی
تلفن: ۸۸۱۹۳۷۶۲-۴
نمابر: ۸۸۶۶۰۹۱۳



قطارهای مسافری و باری جوپار
مدیرعامل:
محمد کریمی
تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰
نمابر: ۴۴۲۸۱۶۱۳



راه آهن حمل و نقل
مدیرعامل:
عباد... فروزش
تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰
نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶



توکا کشش
مدیرعامل:
مهرداد روشن
تلفن: ۰۳۱۳-۹۵۰۱۹۹۲۸-۹
فکس: ۰۳۱۳-۶۲۹۵۹۶۸



توکا ریل
مدیرعامل:
محسن سعیدبخش
تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۲
نمابر: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۵



ترکیب حمل و نقل
مدیرعامل:
سبحان نظری
تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸
نمابر: ۶۶۹۱۳۹۲۴



شرکت پرسی ایران گاز
پرسی ایران گاز
مدیرعامل:
حمیدرضا حدادی
تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷
نمابر: ۸۸۹۰۴۰۵۳




بهتاش سپاهان
مدیرعامل:
محمدحسین حاجی مرادخانی
تلفن: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰
نمابر: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰



QESHM ULTIMATE
Container & Logistics Services Co. (L.L.C.)
بیکران قشم
مدیرعامل:
عباس مهرایی
تلفن: ۸۸۸۵۰۵۴۲
فکس: ۸۸۸۵۰۸۷۰



حمل و نقل چندوجهی سایپالجستیک
مدیرعامل:
محمدباقر نوفلی
تلفن: ۴۴۱۸۱۶۱۱
نمابر: ۴۴۵۲۷۸۰۳



توسعه حمل و نقل بین‌المللی پاریسیان
مدیرعامل:
ناصر بختیاری
تلفن: ۸۴۰۱۳۰۰۰
نمابر: ۸۸۶۲۶۶۴۰



IRISL MTC
حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.ا.
مدیرعامل:
علی حسین فرخی
تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰
نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳



حمل و نقل بین‌المللی کشتیرانی برادران مجد پور
مدیرعامل:
مجید مجد پور
تلفن: ۸۸۳۴۷۴۵۲-۵
نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱



سمنند ریل
مدیرعامل:
امیررضا طاهریان
تلفن: ۴۴۱۸۰۱۹۵
نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹



ریل ابریشم پارس
مدیرعامل:
میثم نقدی نژاد
تلفن: ۸۸۳۲۴۳۳۴
نمابر: ۸۸۳۲۴۳۳۵



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



ریل پرداز سیر
مدیرعامل:
فرهنگ طلوعی
تلفن: ۸۸۷۲۷۲۵۳-۸
نمابر: ۸۸۷۲۷۰۳۳



ریل تراب فجر
مدیرعامل:
سید احمد مجتبائی
تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶
نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹



RAJA RAIL TRANSPORTATION CO.
حمل و نقل ریلی رجاء
مدیرعامل:
محمد رجبی
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمابر: ۸۸۳۴۳۴۰



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



فولادریل جنوب
شرکت فولادریل توس
مدیرعامل:
غلامرضا میلانلو
تلفکس: ۰۵۱۳-۸۴۴۱۲۹۲-۳



فولادریل جنوب
مدیرعامل: حافظ نظری
تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سینا ریل پارس
مدیرعامل:
علی اصغر مظفری فرد
تلفن: ۸۸۷۱۶۰۷۷
نمابر: ۸۸۷۱۱۱۶۳



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



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



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



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




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



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



پیروز حمل ونقل
مدیرعامل:
احمدرضا احمدخانی
تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶
نمابر: ۸۸۵۴۵۶۲۸



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



**گروه صنعتی لیما
LIMA Industrial Group**
مدیرعامل:
یوحنا دانل زاده
تلفن: ۸۶۰۱۴۱۲۵
نمابر: ۸۶۰۱۴۱۳۴



گهر ترابر سیرجران
مدیرعامل:
محمد انجم شعاع
تلفن: ۸۸۹۸۴۱۸۲-۳



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



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



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

 <p>کالا و خدمات پاسارگاد مدیرعامل: افشین آرین تلفن: ۰۱۳۴۴۴۲۵۹۶ نمبر: ۰۱۳۴۴۲۵۳۷۳</p>	 <p>شرکت سیر بهره برداری بن ریل Bon Rail Transportation Co. سیر و بهره برداری بن ریل مدیرعامل: جمشید فراهانی تلفن: ۲-۸۸۵۲۲۱۹۱ نمبر: ۸۳۳۰۵۹۰۷</p>	 <p>رهیویان سینا تجارت ابریشم (رستا) مدیرعامل: سیدجلیل سیدحسینی تلفن: ۰۳۵۳۸۲۷۶۱۱۲ نمبر: ۰۳۵۳۸۲۷۶۱۱۳</p>	 <p>ریل پرداز نوآفرین مدیرعامل: محمد حسین مدهوشی طوسی تلفن: ۹۵۱۱۹۴۱۱ نمبر: ۴۳۸۵۳۷۵۵</p>	 <p>سپهر زاوه توس مدیرعامل: نورالله یاراحمدی تلفن: ۰۳۵۱-۷۱۲۶۳۷۱ نمبر: ۰۳۵۱-۷۱۲۷۴۵۰</p>	 <p>فنی و مهندسی کیان صنعت شهباز مدیرعامل: مهدی شرفی تلفن: ۵۵۱۲۵۸۲۳ نمبر: ۵۵۱۲۵۸۲۳</p>
---	--	--	--	---	---



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

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

۱ - چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در پشت جلد نشریه (جلد پایانی) با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۶/۸۰۰/۰۰۰ ریال

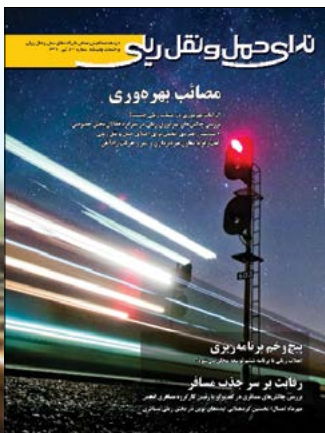
۲ - چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در دوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۴/۴۰۰/۰۰۰ ریال

۳ - چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در سوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۴/۰۰۰/۰۰۰ ریال

۴ - چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت یک رو و چهاررنگ در صفحات داخلی نشریه با کاغذ گلاسه و طرح ارائه شده از سوی متقاضی، ۹/۶۰۰/۰۰۰ ریال

۵ - حضور در صفحات ویژه معرفی شرکت ها در کادر ۳×۵ cm برای هر نوبت ۲/۵۰۰/۰۰۰ ریال که بصورت اشتراک سالیانه و برای ۶ شماره بطور یکجا دریافت می گردد.

۶- چاپ آگهی یک دوم صفحه ۴/۸۰۰/۰۰۰ ریال و چاپ آگهی یک چهارم صفحه ۲/۴۰۰/۰۰۰ ریال و هزینه طراحی یک صفحه ۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال و هزینه طراحی یک دوم صفحه ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال می باشد.





برخی از
سرویس ها
وامکانات

قطار تشریفات

The VIP/CIP Train



ارائه‌ی راهکارهای گروهی و چارتری قطار، با کمترین قیمت و بهترین کیفیت در کمترین زمان ممکن برای همه‌ی قطارها
ارائه‌ی تسهیلات گروهی برای همه‌ی قطارها
(تخفیف تا سقف ۲۰ درصد در قالب طرح آینده‌سازان و طرح میدان)

♦ تلفن: ۱۵۳۹
♦ خرید بلیت گروهی و چارتری: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۰۲۷
♦ پیامک: ۳۰۰۰۱۳۹
♦ پست الکترونیک: info@raja.ir
♦ وبسایت: www.raja.ir

سامانه ارتباط
با مشتریان



Travel
in BONRAIL Style



Headquarter: No.20, 13th Alley, Ahmad Qasir St. Argentina Sq., Tehran, Iran
Tel: +98 21 88716405 | **Fax:** +98 21 88101172 | **Sale:** +98 21 88109397

www.bonrailco.ir