

دوماهنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته. شماره ۳۰. شهریور ۱۳۹۶

نمای حمل و نقل ریلی



تغییر قاعده بازی در جابجایی مسافر

راه آهن، به مثابه جاذبه گردشگری



تحقق خصوصی سازی ریلی با تعامل بین
حاکمیت و بخش خصوصی

حذف حق دسترسی امکان ناپذیر است

یک بام و دو هوا در انتقال بار ترافیکی از جاده به ریل



شرکت راه آهن کشش

بهره برداری و نگهداری نیروی کشش



دو گام تا راه اندازی همه لکوموتیو ها

برای اولین بار بهره برداری همزمان ۱۹ دستگاه لکوموتیو
از زمان تأسیس شرکت راه آهن کشش محقق گردید.

تعمیر و نگهداری و بهره برداری انواع لکوموتیو های
باری، مسافری و مانوری

آدرس: خیابان آزادی، خیابان اسکندری شمالی، خیابان طوسی، پلاک ۸۳ ساختمان پویا، طبقه اول، واحد ۶

web: www.rak.co.ir

email: info@rak.co.ir

تلفن: ۶۶۹۰۳۴۳۳ - ۶۶۹۳۹۴۴۰ فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸



ماهنامه حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی
شماره ۳۰

انتشار: شهریور ۱۳۹۶

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیرمسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

طراح و گرافیک:

کوروش جعفری

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: خاتم نو ۷۷۸۱۳۳۴۹

نشانی انجمن: تهران - خیابان توحید - خیابان

غلامرضا طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۱۶-۰۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

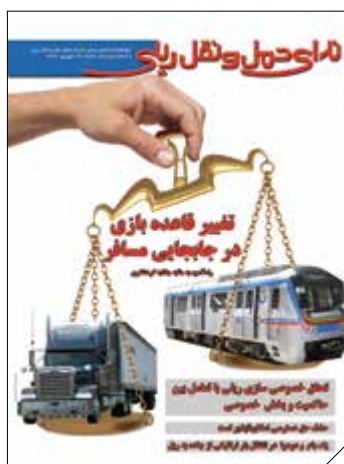
دوماهنامه «ندای حمل و نقل ریلی» آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و مقالات صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است. دوماهنامه «ندای حمل و نقل ریلی» در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است. مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.



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

سفرارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

۲	سرمقاله
۴	تغییر قاعده بازی در جابجایی مسافر
۱۴	هزینه‌های یک انتخاب
۱۵	متنی پرحاشیه از دوئل مدیران دولتی و خصوصی
۱۹	راه‌آهن حق دسترسی را از بودجه خود تامین کند
۲۰	پیش‌بینی جابجایی یک میلیون نفر تا پایان سال
۲۱	حذف حق دسترسی امکان‌ناپذیر است
۲۳	جایگاه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای
۲۴	یک بام و دوهوا در انتقال بار ترافیکی از جاده به ریل
۲۸	تحقق خصوصی سازی ریلی با تعامل بین حاکمیت و بخش خصوصی
۳۶	سرعت فرسایش ناوگان ریلی با تداوم تغییر دستور العمل‌ها
۳۸	قطار گردشگری و فرصتی کمرنگ
۳۹	راه‌آهن، به مثابه جاذبه گردشگری
۴۲	حضور بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها الزامی است



طرح روی جلد:
کوروش جعفری



بخش خصوصی کمترین نقش را در فرآیند سیاستگذاری و تصمیم‌سازی دارد

توسعه حمل و نقل ریلی با کدام ابزار محقق می‌شود؟

مجید بابایی



دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

– اقتصاد بیمار حمل و نقل خود زمینه بروز عدم اعتماد است: آنجا که با اتخاذ سیاست‌هایی نادرست توان و مزیت‌های رقابتی بخش ریلی تضعیف می‌شود و در مقابل بخش رقیب از حمایت‌های مستقیم و غیرمستقیم و پنهان و آشکار دولت برخوردار می‌گردد. دریافت نامتوازن حق دسترسی از بخش ریلی و جاده‌ای و یارانه پنهان چند برابری سوخت ارزان به بخش جاده‌ای از این دست سیاست‌ها است. چنین رویکردی فشار رقابت را بر شرکت‌های ریلی دو چندان نموده و عملاً کسب حاشیه سود منطقی را تحت الشعاع خود قرار داده است و چون شرکت راه آهن نیز بواسطه همین درآمد حق دسترسی می‌تواند هزینه‌های خود را پوشش دهد در نتیجه بستر تفاهم مشترک را تضعیف می‌نماید. هر چند در سالهای اولیه دولت یازدهم سیاست کاهش تعرفه دسترسی به شبکه ریلی اتخاذ شد اما به دلیل عدم تامین منابع مالی لازم از سوی دولت در سالهای بعد، از سرعت این روند کاسته شده است.

– اجرای ناقص مدل خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی: از همان ابتدای برنامه خصوصی سازی در سال ۸۴ مکرراً به مسولین و مدیران بخش دولتی گوشزد شده است که مرز و حدود مسوولیت‌های دولت و بخش خصوصی می‌بایستی تعیین گردد. آنگاه که برابر ماده ۸ آیین نامه اجرایی سهم بهینه بخش‌های دولتی و غیردولتی در فعالیت‌های راه و راه آهن تعیین گردیده است بخش عمده فعالیت‌هایی که هم اکنون دولت در بخش ریلی برعهده دارد می‌بایستی به بخش خصوصی واگذار می‌شد. عدم تمکین دولت در اجرای این آیین نامه شرایطی را مهیا نموده تا عملاً بخش خصوصی توان و امکان اداره بهره‌ور دارایی‌های خود را نداشته باشد. شرکت‌های حمل و نقل ریلی بویژه در بخش باری عملاً به مجموعه‌ای تدارکاتچی برای تامین ناوگان و ادوات آن تبدیل شده‌اند و نقشی موثر در سیر و حرکت بهینه قطارها، نظارت فنی بر عملکرد ناوگان در ایستگاه‌های مسیر و توزیع بهینه واگن به مراکز بارگیری و تخلیه ندارند. از مهمترین حوزه‌های قابل واگذاری که همچنان در اختیار دولت است می‌توان به عدم واگذاری حدود ۷۰ درصد لکوموتیوهای فعال در شبکه ریلی که در مالکیت شرکت راه آهن است اشاره نمود. همچنین در بخش ترافیک و سیر و حرکت نیز به شرکت‌های حمل و نقل ریلی هیچگونه مسوولیتی تاکنون واگذار نگردیده است.

– حضور کم رنگ بخش خصوصی در فرآیند سیاستگذاری و تصمیم‌گیری: علی‌رغم اینکه سابقه تشکیل انجمن صنفی شرکت

با گذشت نزدیک به یک‌ونیم دهه از شروع برنامه‌های خصوصی‌سازی در حمل و نقل ریلی کشور انتظار می‌رود چارچوب همکاری‌های مشترک دولت و بخش خصوصی از انسجام و قدرت لازم به منظور طرح مسایل فیما بین برخوردار باشد. تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی در سال ۱۳۸۴ و پس از آن با تاخیر چند ساله تصویب اغلب آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مربوطه (هر چند تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها به طور کاملاً یکطرفه و بدون مشارکت بخش خصوصی انجام شده است) طبیعتاً می‌بایستی تاکنون زمینه لازم جهت درک مشترک و تعامل حداکثری بین ذینفعان حمل و نقل ریلی را فراهم نموده باشد. بیش از یک دهه تجربه خصوصی‌سازی که حداقل عمر سه دولت نهم، دهم و یازدهم را در بر گرفته است این انتظار را ایجاد نموده که بازبگران دولتی و خصوصی در عرصه حمل و نقل ریلی حداقل پیرامون اصول اولیه همکاری‌های مشترک تجاری به رویکرد و دیدگاه یکسانی رسیده باشند. اینکه تحقق منافع خود را در تامین منافع طرف دیگر بدانند، اینکه با شروع دوران خصوصی سازی حاکمیت مطلق دولت نیز به پایان رسیده است و منافع همه ذینفعان می‌بایستی محترم شمرده شود و اینکه توسعه حمل و نقل ریلی مستلزم ایجاد چنین تفاهم و همکاری مشترکی بین دولت و بخش خصوصی است.

اما آنچه که در این بیش از یک دهه خصوصی سازی حمل و نقل ریلی در عمل رخ داده است نشان از عدم انسجام لازم و عدم شکل‌گیری آن‌گفتمان مشترک بین دولت و بخش خصوصی است و نتیجه اینکه در وهله اول نقصان در عملکرد کلان بخش ریلی کاملاً قابل مشاهده است. به طوری که طی این سالها حاکی از تغییرات نه چندان مطلوب در میزان جابجایی بار و مسافربوده و حتی در مقاطعی نیز کاهش سهم بخش ریلی را در پی داشته است. همچنین عدم تقویت بخش خصوصی ریلی و عدم تمایل جدی او در سرمایه گذاری‌های جدید را بایستی به حساب همان ضعف در گفت‌وگو و نقصان در درک صحیح الزامات خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی کشور گذاشت.

اما سوالی که بایستی امروز به آن هوشمندانه پاسخ داد ریشه‌های این عدم انسجام و علل ضعف در گفت‌وگو بین دولت و بخش خصوصی است. باید این وضعیت بدرستی عارضه‌یابی شود و نقش هر یک از عوامل در شکل‌گیری این سطح نازل از تعامل دولت و بخش خصوصی تعیین گردد. در اینجا می‌توان به بخشی از این عوامل اشاره کرد:



های ریلی شده است.

- نهاد تنظیم مقررات ریلی همچنان مهمترین حلقه مفقوده خصوصی سازی در بخش ریلی است: با وجود اینکه اهمیت حضور چنین نهادی در ارتقاء کمی و کیفی تعامل دولت و بخش خصوصی کاملا روشن است و از طرفی بستر قانونی برای تشکیل نهاد تنظیم مقررات ریلی در کشور مهیا می باشد لکن هیچکدام از دولت‌های نهم، دهم و یازدهم از تشکیل این نهاد استقبال نکرده‌اند و عملاً دست دولت را در اعمال سیاست‌های مورد علاقه‌اش در بخش ریلی باز گذاشته‌اند. خلا این نهاد رگولاتوری عاملی است برای تقویت فضای عدم اطمینان که خود زمینه‌ساز ضعف در تعاملات و همکاری غیرسازنده دولت و بخش خصوصی می باشد.

در مجموع به نظر می‌رسد برای برون رفت از این حلقه معیوب و بازگرداندن فرآیند خصوصی سازی بخش ریلی به مدار و طریق درست خود، نیازمند تغییر اساسی در نوع نگاه به امر خصوصی سازی هستیم. حال که خوشبختانه برنامه‌های دولت دوازدهم در راستای جهش و توسعه اساسی در شاخص‌های بخش ریلی کشور است، لازم است با عارضه‌یابی و بازنگری در رویه‌های ناکارآمد سالیان اخیر و اتخاذ سازوکارهای تجربه شده بین‌المللی بستر لازم جهت افزایش اعتماد در میان فعالان بخش ریلی را فراهم آوریم. البته این اصلاح و رفرم دو سویه است که یک سر آن نیز بنگاه‌های خصوصی هستند. طبیعتاً در این بخش نیز باید تغییرات و اصلاحات ساختاری اساسی متناسب با ویژگی‌های کسب و کارهای امروز صورت گیرد. توجه بیشتر بنگاه‌های ریلی به امر نوآوری با سرمایه‌گذاری متناسب در تحقیق و توسعه، اصلاح ساختار تشکیل شرکت‌های ریلی با توجه به میزان بهینه‌سازی و اندازه بنگاه‌های ریلی و تلاش در جهت ارتقاء علمی سرمایه‌های انسانی از جمله موضوعاتی است که می‌بایست بیش از گذشته مورد توجه شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی قرار گیرد.

"انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته" در این برهه زمانی می‌تواند نقشی سازنده در ایجاد انسجام فیما بین و هر چه بهتر گره زدن منافع دولت و بخش خصوصی متقبل گردد. انجمن بعنوان شاکله شرکت‌ها و بنگاه‌های خصوصی ریلی پذیرفته است که تامین منافع صنفی در تحقق منافع ملی و بالعکس متبلور خواهد شد و انتظار می‌رود دولت نیز این تغییر پارادایم در نوع همکاری دولتی و خصوصی را بپذیرد و در عمل نیز به آن متعهد باشد.

های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته به بیش از ۱۵ سال قبل باز می‌گردد اما این انجمن در طول این سالها نقش پررنگی در شکل‌گیری سیاست‌ها و اتخاذ تصمیمات اثرگذار بر حمل‌ونقل ریلی نداشته است. در حالی که نام انجمن به عنوان نماینده بخش خصوصی در معدود مواردی از قوانین، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مصوب بخش ریلی ذکر گردیده است اما شرایط به نحوی رقم خورده است که هیچگاه حضوری تاثیرگذار در تصمیمات بخش ریلی نداشته است. به نظر می‌رسد این عدم حضور بخش خصوصی در فرآیند سیاست‌گذاری حاصل همان نگاه از بالای دولت است به خصوصی سازی و اینکه بخش خصوصی را هنوز شریک تجاری خود نمی‌پندارد و یا حداقل بین گفتارها و رفتارها از این حیث فاصله بسیار است.

- حفظ امنیت شبکه ریلی، ناوگان و محمولات واگن‌ها بر عهده دولت است: برابر تبصره ۳ ذیل ماده ۸ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی مسوولیت حفظ و نگهداری ناوگان و تامین سلامت سیر آنان با شرکت راه آهن است. موارد بسیاری مبنی بر وارد آمدن خسارت به ناوگان شرکت‌های ریلی ناشی از سوء عملکرد عوامل شرکت راه آهن وجود دارد که علی‌رغم احراز آن بموقع مورد رسیدگی قرار نمی‌گیرد و هزینه‌های شرکت‌های ریلی را افزایش می‌دهد. همچنین سرقت از محمولات واگن‌های شرکت‌های ریلی در طول سیر در شبکه از موضوعاتی است که به دفعات اعلام شده اما مورد رسیدگی قرار نمی‌گیرند. جای تعجب دارد که حتی از پتانسیل قراردادهای شرکت راه آهن با صنعت بیمه هم در جهت پرداخت خسارات وارده به ناوگان و دارایی‌های بخش خصوصی به نحو مناسبی استفاده نمی‌گردد.

- عدم تلاش جدی دولت در بالفعل شدن ظرفیت‌های قانونی مرتبط با بخش ریلی: علی‌رغم وجود ظرفیت‌های قانونی مناسبی که برای توسعه بخش ریلی در نظر گرفته شده است لکن عملیاتی شدن این ظرفیت‌ها مستلزم پیگیری مجدانه شرکت راه آهن است که معمولاً از این ظرفیت‌ها در زمان خود استفاده لازم بعمل نمی‌آید. به عنوان نمونه می‌توان به اجرای ناقص بند (ب) ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه در خصوص حذف مالیات بر ارزش افزوده خدمات بخش ریلی و محاسبه آن با نرخ صفر اشاره کرد که علی‌رغم گذشت نیمی از سال اول برنامه ششم هنوز به نحو درستی اجرا نشده است و عملاً قانونی که می‌توانست کمک شایانی به ارتقاء توان رقابتی بخش ریلی نماید، با اجرای ناقص آن تبدیل به مرکز هزینه جدیدی برای شرکت

در نشست «بررسی چالش‌های سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل ریلی مسافری» مطرح شد

تغییر قاعده بازی در جابجایی مسافر



سهم حمل و نقل مسافری ریلی، در مقایسه با دیگر بخش‌های حمل و نقل، طی ۷ سال گذشته، روند نزولی داشته است. از سوی دیگر، شرایط رقابت با بخش‌های دیگر حمل و نقل مسافری نظیر جاده‌ای، هوایی و دریایی، در عرصه‌های مختلف، با مشکلاتی روبروست. آیا حمل و نقل مسافری ریلی می‌تواند سهم خود را از میزان مسافری که امروز از خودروی شخصی استفاده نمی‌کنند؛ بستاند؟ چه عواملی موجب کاهش سهم ریلی از جابجایی مسافران شده است؟ اگر چه روی کاغذ، عنوان می‌شود که بیش از ۸۰ درصد تقاضای سفر از طریق خودروی شخصی انجام می‌گیرد و مسافران ترجیح می‌دهند از خودروی خود برای مسافرت استفاده کنند؛ اما به نظر می‌رسد که سهم خواهی هر یک از بخش‌های حمل و نقل از آن ۲۰ درصد باقیمانده تقاضای سفر، با چالش‌های بزرگی مواجه باشد. در این میان، بخش ریلی از چالش‌هایی با جنس دیگر مواجه است که بخشی از آن‌ها، به نظر می‌رسد که به دلیل سیاست‌های حاکمیتی است. در شرایطی که سطح رقابت برای سهم خواهی از بازار حمل و نقل مسافر، بالا رفته و بازیگران این عرصه، تلاش می‌کنند تا دو متغیر کیفیت و قیمت را به نحو مناسبی در این تجارت وارد کنند؛ حمل و نقل مسافری ریلی چگونه می‌تواند در میان هزینه‌های بالا، سیاست‌گذاری نهاد حاکمیتی، سودده نبودن فعالیت‌های بخش خصوصی و ... در زمین بازی بماند؟

در ادامه نشست، علیرضا شیخ‌طاهری مدیرعامل شرکت راه آهن شرقی بنیاد، سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی مسافری را زیان ده نامید و گفت که «سرمایه اولیه‌ای که برای ایجاد و توسعه بخش ریلی مسافری در اوایل دهه ۸۰ ایجاد شد؛ با گذشت زمان و تغییر رویکردها، در دهه ۹۰ از بین رفت.» از این رو او به این موضوع تأکید کرد که «مشکلات و کوتاهی‌هایی نیز از سوی بخش خصوصی رخ داده است که اصلی‌ترین آن نگاه بخش خصوصی به دست دولت در تمام این مدت بوده است.» این نشست، با اظهارات غلامرضا اباذری رئیس انجمن صنفی شرکت‌های خدمات مسافرتی و جهانگردی استان تهران ادامه یافت که به نوعی نگاه مشتریان به عرصه مسافری ریلی را منعکس می‌کرد. اباذری در صحبت‌های خود به خلأ فرهنگ‌سازی در استفاده از امکانات ریلی در بخش مسافری اشاره کرد و این که ذائقه مردم تغییر کرده است. این موضوعی بود که شیخ‌طاهری مدیرعامل شرکت راه آهن شرقی بنیاد نیز به آن اشاره کرده و معتقد بود که راهکارهای گذشته و امتحان پس داده، دیگر جوابگو نیست و باید طرحی نو در انداخت. موسسوی معاون مسافری راه آهن نیز برای یافتن سازوکاری در تشویق سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به حضور در این بخش قول‌هایی داد و اعلام آمادگی کرد که راه آهن با روی باز و تعامل مستمر از شرکت‌های بخش خصوصی استقبال کند. محمد خان احمدی مدیرعامل شرکت سفیر ریل آسیا و علیرضا قادریان کارشناس امور ریلی دفتر سفر و گردشگری استان تهران نیز مباحثی را ارائه کردند.

اداره این جلسه به عهده مجید بابایی دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته بود.

نشست این شماره از دوماهنامه «ندای حمل و نقل ریلی» تلاش کرد تا به این سؤال‌ها در کنار یک سؤال اصلی پاسخ دهد که چه عواملی موجب ریزش مخاطبان و مشتریان بخش مسافری ریلی شده است؟ آیا سیاست‌های فعلی در حوزه جابجایی مسافران، به سمت وسوی بخش جاده‌ای متمایل است؟ عنوان این نشست، بررسی چالش‌های سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل ریلی مسافری بود؛ اما در آن مباحث کلانی مطرح شد تا مشخص شود، تا نقطه مطلوب فاصله زیادی وجود دارد. میر حسن موسوی، به عنوان عالی‌ترین مقام نهاد حاکمیتی در حوزه ریلی مسافری در این نشست از تلاش‌هایی گفت که در راه آهن جمهوری اسلامی برای حضور فعال بخش خصوصی در حوزه سرمایه‌گذاری انجام شده است.

در ادامه احمدرضا صبری دبیر کارگروه مسافری انجمن صنفی شرکت‌های ریلی و



سید حسن موسوی

مطالعاتی در راه‌آهن برای تقاضای سفر از استان‌های مختلف انجام شده است تا مشخص شود که استان به استان و به صورت بین شهری تا چه میزان تقاضای سفر وجود دارد و چقدر میل سفر با خط راه‌آهن وجود دارد



فکر می‌کنم شروع به کار همین امسال انجام می‌شود. دوم قطار سریع‌السیر تهران-قم اصفهان است که عملیات اجرایی آن آغاز شده است. نگاه راه‌آهن در این جهت برای راه‌اندازی قطار سریع‌السیر در برخی مسیرهایی است که تقاضای سفر در آن مسیرها زیاد است. این‌ها را از این جهت عرض کردم که مشخص شود راه‌آهن هم توجه جدی به جابجایی مسافر دارد و توجه دولت و مجلس را هم به این مسئله معطوف کرده است. از سوی دیگر زیربنای و ظرفیت‌های راه‌آهن نیز بر این اساس در حال تعریف است تا نقاط مختلفی که تقاضای سفر دارد، جوابگو باشد. این بحث کلی است که می‌خواستم یادآوری کنم؛ اما وضعیت حمل‌ونقل مسافری ریلی در حال حاضر چگونه است؟ باید بگویم که از سال ۱۳۸۹ رشد قابل توجهی در این بخش

داشته باشیم. من یکی دو مورد کلی در حوزه نگاه راه‌آهن به موضوع حمل‌ونقل مسافری ارائه می‌کنم و بعد از آن به اصل مطلب می‌پردازم و شرایط بخش مسافری را تشریح می‌کنم و امیدوارم بتوانیم راه‌کارهایی را برای ارائه بسته‌های حمایتی جهت سرمایه‌گذاری در بخش مسافری ریلی را تعریف نمایم. رویکرد راه‌آهن در بخش مسافری به نوعی است که منتج به نگاه حمایتی است. این نگاه حمایتی نیز با قوانین و مقررات دائمی و قانون برنامه ششم توسعه شروع شده است. در این زمینه نگاه مقام معظم رهبری را نیز معطوف کرده و توجه جدی به توسعه حمل‌ونقل ریلی کشور شده است. در این دولت نیز در لوایحی که به مجلس ارائه کرده‌اند و همچنین مجلس که قوانین دائمی خوبی را برای راه‌آهن در نظر گرفته است. ما هم در قانون برنامه ششم توسعه به‌ویژه در بخش مسافری چند ماده خیلی خوب و اثرگذار به تصویب رساندیم که مهم‌ترین آن‌ها مصوبه «ایجاد شرکت قطارهای حومه‌ای کشور» است که زیرمجموعه شرکت راه‌آهن محسوب می‌شود و اساسنامه آن نیز تنظیم شده و مراحل پایانی را می‌گذراند و در انتظار پایان تشریفات آن و تصویب نهایی آن در هیئت‌وزیران هستیم. با ایجاد این شرکت کارهای مربوط به قطار حومه‌ای به‌طور تخصصی پیگیری می‌شود. قوانین حمایتی از جمله قوانین مربوط به گردشگری نیز به تصویب رسیده است. از جمله این‌ها که سرمایه‌گذاری در راه‌آهن به نوعی سرمایه‌گذاری در گردشگری محسوب می‌شود و از امکانات آن بهره‌مند خواهد شد. چنین ظرفیت‌هایی نیز ایجاد شده که باید شناسایی و معرفی شوند. دو سه کار خوب هم در راه‌آهن آغاز شده و به سرانجام رسیده است. اول نهایی شدن پروژه برقی کردن راه‌آهن تهران مشهد است و



مجید بابایی

سیاست‌های حوزه حمل‌ونقل چالش‌برانگیز بوده است. سیاست‌هایی که بعضاً گرایش بیش‌تری به سمت جاده دارد و اصطلاحاً جاده‌پسند است. شرایط به‌گونه‌ای است که بخش عمده‌ای از بازار حمل‌ونقل مسافر را خودرو شخصی در اختیار دارد



بابایی: سهم حمل‌ونقل ریلی در بخش مسافری در سال‌های اخیر با کاهش روبرو بوده است. یکی از دلایلی که برای این موضوع مطرح می‌شود؛ بحث ناوگان و خروج بخشی از واگن‌های با سن بالا از حمل‌ونقل ریلی بوده که عملاً موجب کاهش ظرفیت حمل‌ونقل مسافر در بخش ریلی شده است. موضوعات دیگری نیز در این حوزه وجود دارد. از جمله وضعیتی که هم‌اکنون در بازار حمل‌ونقل مسافری یا رقابت کنونی موجود در بازار هست. ضمن این‌ها که سیاست‌های حوزه حمل‌ونقل نیز چالش‌برانگیز بوده است. سیاست‌هایی که بعضاً گرایش بیش‌تری به سمت جاده دارد و اصطلاحاً جاده‌پسند است. شرایط استفاده از خودرو شخصی



غلامرضا ابادری:

سیستم ریلی و سرآمد آن آقای موسوی و مجموعه ایشان باید گردشگری را راه اندازی کنند. شما باید فرهنگ سازی کنید که گردشگری ریلی جا بیفتد. در اروپا سفر ریلی طرفدار بیش تری دارد و به تبع آن سرمایه گذاری بیش تری دارد. ایرلاین های زیادی در اروپا رو به ورشکستگی هستند اما بلیت سفر ریلی به سختی پیدا می شود

دیده نشده است. به ویژه ناوگان با سن بالا در اختیار شبکه حمل و نقل ریلی بود که مستحضر هستید ۳۵۰ دستگاه واگن به دلیل ارتقای کیفیت در بخش خدمات مسافری از رده خارج شد و برنامه ریزی شده که سن ناوگان کاهش پیدا کند. پس ضرورت دارد که برای جایگزینی این واگن ها و واگن هایی که به مرز سن بالا می رسند برنامه ریزی شود. مطالعاتی در راه آهن برای تقاضای سفر از استان های مختلف انجام شده است تا مشخص شود که استان به استان و به صورت بین شهری تا چه میزان تقاضای سفر وجود دارد و چقدر میل سفر با راه آهن وجود دارد. با این مطالعات مشخص می شود که چه کسانی با ریل سفر می کنند و امروز چرا تمایلی به سفر وجود ندارد. اگر در بخش سرمایه گذاری در راه آهن بخواهیم وارد شویم، اول از همه علاقه مند هستیم که صحبت دوستان بخش خصوصی را در این زمینه بشنوم و به عنوان فردی که نزدیک به یک سال است در حال مطالعه روی راهکارهای اقتصادی شدن سرمایه گذاری در بخش مسافری ریلی هستم نقطه نظرات خود را ارائه می کنم. این که چه قوانین و مقرراتی می تواند به حمایت از سرمایه گذاران بپردازد و چه قوانینی ترمز بخش خصوصی و سرمایه گذاران را می کشد. همین الان هم بوروکراسی موجود در بخش مسافری راه آهن را شناسایی کرده ایم و سعی بر اصلاح این روندها داریم.

بابایی: آقای موسوی صحبت هایی در مورد شرایط فعلی بخش مسافری ریلی داشتند؛ اما در نقاطی که صحبت از ریشه و علل بروز چنین شرایطی است باید بیش تر بحث شود. از سال ۱۳۸۹ که حدود ۲۸ میلیون نفر مسافر در خطوط ریلی جابجا شده اند؛ اما این رقم در سال

۱۳۹۵ به حدود ۲۳ میلیون نفر کاهش پیدا کرده است.

موسوی: البته استحضار داشته باشید که خوشبختانه امسال نسبت به سال گذشته، رشد ۳/۲ درصدی در جابجایی مسافر در بخش ریلی رخ داده است. مردادماه امسال نسبت به مردادماه سال گذشته نیز حدود ۸ درصد رشد اتفاق افتاده است. این عدد قابل توجهی است که نشان دهنده تلاش شرکت های حمل و نقل مسافری و موفقیت آمیز بودن این تلاش ها برای بهبود عملکرد دارد. گرچه سیاست های راه آهن هم تأثیرگذار است. راه آهن امسال سهم قطارهای گردشگری را بالا برده است و علاقه مند هستیم که با امتیازاتی که هیئت مدیره راه آهن برای این موضوع تصویب کرده است بتوانیم این روند را ادامه دهیم و سهم مسافری در بخش ریلی افزایش پیدا کند.

بابایی: به نظر می رسد برای باز کردن بحث باید از نگاه سرمایه گذاران نیز استفاده کرد. من از آقای صبری درخواست می کنم به عنوان مدیرعامل شرکتی که چندین سال تجربه در حوزه مسافری ریلی دارند و سرمایه گذاری هم برای خرید واگن داشته اند و شرایط را به خوبی دیده اند در این باره توضیح دهند که چرا امروز سهم مناسبی از حمل و نقل مسافری در بخش ریلی به وجود نیامده است؟ با این توضیح که اگر به نمودارهای موجود از روند حمل و نقل مسافری در بخش ریلی نگاه کنیم متوجه می شویم که نرخ رشد این بخش به صورت معمولی است و آن چنان رشد خیره کننده ای دیده نمی شود.

صبری: موضوعی که در بیان علت های چنین روندی باید به آن توجه کنیم را باید در توسعه ناوگان به طور مشخص جست و جو کرد. در مقطعی من گفته بودم

که پیش از انقلاب، طی مدت کوتاهی میانگین اضافه شدن به تعداد ناوگان مسافری، ۳۵ واگن در طول یک سال بوده است. در بعد از انقلاب این عدد به ۱۴ واگن رسیده بود. خب این دلایلی دارد که البته بخشی از آن به دولتی بودن راه آهن در سال های گذشته برمی گردد. بعد از این که بخش خصوصی به کمک دولت آمد؛ شرایط ناوگان قدری بهتر شد. از جمله شرکت بن ریل که قبل از آن هم رجا این کارها را کرده بود. در همین شرکت نورالرضا که از ابتدای تأسیس همراه شرکت بود؛ مشوق های زیادی برای شرکت ها وجود داشت. یکی از این مشوق ها ورود لوکوموتیو ارزان به ناوگان بود. یا وام کم بهره و یا حمایت های این چنینی که انجام می گرفت. این کمک ها آن زمان انجام می گرفت. به هر جهت این مشوق ها وجود داشت تا نورالرضا به عنوان اولین شرکت بخش خصوصی که به طور مستقیم واگن خریده بود کار مسافری را انجام دهد. این کار هم برای اولین بار انجام می گرفت. احساس من این است که دولت در مقطعی خود را متولی حمل مسافر نمی دانست. در حالی که در تمام دنیا یارانه هایی به بخش ریلی مسافری پرداخت می شود تا از جابجایی مسافر روی ریل حمایت انجام گیرد. من یادم است که در جلسه با دکتر پورسیدآقایی در پاسخ به این که «چرا باید برای زیان بخش مسافری یارانه پرداخت شود؟» عرض کردم «چون بخش ریلی از کم ترین توجهات و حمایت ها برخوردار است.» یک مثال می زنم. مسیر تهران اندیمشک پیش از انقلاب با اتوبوس ۱۶ ساعت زمان می برد. هم زمان با قطار هم این مسیر در همین مدت زمان طی می شد. الان قطار با همان مدت زمان می رود. چرا؟ چون ارتقایی در قطار وجود نداشته است؛ اما اتوبوس ده ساعته این مسیر را طی می کند. چون هم



شیخ طاهری: اگر بخواهم

خیلی صریح به این سؤال پاسخ دهم باید بگویم خیر. در حال حاضر سرمایه‌گذاری یا توسعه سرمایه‌گذاری‌های فعلی در بخش مسافری ریلی به هیچ وجه سودده نیست؛ اما مهم‌تر از آن، این که می‌تواند سودده باشد. اجازه می‌خواهم برای توضیح بیشتر این موضوع، در ارتباط با موضوع جلسه تحلیلی در خصوص افت درآمد و عملکرد بخش مسافری که طی ۵ سال گذشته اتفاق افتاده مطالبی را بیان کنم. اگر تحلیلی را از دوره آغاز سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنعت مسافری ریلی کشور انجام دهیم می‌بینیم که از ابتدای دهه ۸۰ این فعالیت به طور جدی آغاز و از شعار به عمل تبدیل شد به این معنا که آن زمان متولی بخش مسافری ریلی کشور شرکت رجاء متعلق به راه‌آهن بود؛ رفتاری از مجموعه دولتی بروز کرد که موجب جذب سرمایه‌گذار بخش خصوصی شد. من می‌خواهم این رفتار را قدری بیش‌تر باز کنم تا شاید در تحلیل این کاهش سهم مسافری ریلی تأثیرگذار باشد. در آن دوره با چراغ سبز راه‌آهن مدیرعامل وقت رجاء واحدی را برای جذب سرمایه‌گذاری در داخل رجاء به‌عنوان بخش درون‌سازمانی تأسیس می‌کنند؛ یعنی این را می‌پذیرد؛ اما چه تفاوتی بین آن دوره و این دوره هست؟ آیا الان در بخش سرمایه‌گذاری مسافری ریلی متولی خاصی در راه‌آهن داریم که جایگزین رجاء شده باشد. در رجاء وقتی بحث اعزام و راهبری و نظارت بر کیفیت قطارها حذف شد مابازای آن در راه‌آهن ایجاد شد اما آیا بخش جذب کننده سرمایه برای حمل‌ونقل مسافری ریلی در راه‌آهن هم ایجاد شد؟ پاسخ منفی است. در مقایسه دهه ۸۰ با دهه ۹۰ این بخش سردرگم و بلا صاحب بوده است. راه‌آهن متولی این بخش نیست و حداقل عملکرد

مسئولان راه‌آهن با شرکت‌های بخش خصوصی با روی باز استقبال کرده و با ما تعامل دارند؛ اما این تا زمانی است که مدیری عوض نشود. وقتی مدیران به سرعت تغییر می‌کنند، شرایط هم تغییر می‌کنند و تعامل با مدیران جدید، زمان‌بر است. تصور من این است که وقتی این نگاه‌ها وجود داشته باشد؛ کار جلو نمی‌رود. راه‌آهن و مسئولان آن باید خود را جای بخش خصوصی بگذارند. نکته دیگری نیز را می‌خواستم در مورد بخش کارگروه مسافری انجمن ارائه کنم. در سال‌های گذشته بخش مسافری انجمن حتی یک جلسه در طول سال تشکیل نمی‌داد؛ اما امسال ما به کمک راه‌آهن آمدیم. ما ۴ کمیته در این کارگروه تشکیل دادیم که بخش حقوقی و قراردادی با راه‌آهن اولین آن بود. یک اختلافی اگر با راه‌آهن به وجود بیاید باید حل شود و این گروه این کار را انجام می‌دهد. بخش دیگر راهبری و خدمات به شرکت‌هاست. بخش سوم بازرگانی و توسعه سهم بازار است که هدف ما افزایش سهم بازار ریلی در بخش مسافری است. بخش چهارم هم خدمات است. در هر یک از این گروه‌ها تعدادی کارشناس از بدنه شرکت‌ها حضور دارند و طرح‌های خود را ارائه می‌کنند. این نوعی اتاق فکر مسافری انجمن است که به تصمیم‌سازی‌ها کمک می‌کند.

بابایی: جناب موسوی به اقتصادی بودن سرمایه‌گذاری اشاره کردند. آقای شیخ طاهری، شما به‌عنوان یک فعال حوزه ریلی و قدیمی‌ترین شرکت خصوصی در بخش مسافری، فکر می‌کنید بخش مسافری ریلی، اقتصادی است؟ این که یک شرکت حمل و نقل ریلی مسافری واگن مسافری را به اشکال مختلف بخرد و به این بخش بیاورد سودده هست؟ اگر نیست چگونه می‌تواند این فعالیت را سودده کند؟

جاده ساخته شده و هم اتوبوس جدید آمده است؛ یعنی در بخش جاده‌ای کار بیش‌تری انجام شده است. اگر جاده توسعه پیدا نمی‌کرد کسی با خودروی نامنی مثل پراید جرئت نمی‌کرد در این مسیر برود. در بخش ریلی زیرساخت‌ها کمبود دارد. آقای موسوی هم این موضوع را بهتر از ما می‌دانند. به نظر من هم سرمایه‌گذاری زیادی می‌خواهد اما اگر راه‌آهن از بخش اتوبوس‌رانی الگوبرداری کند، جواب می‌گیرد. باید به این سؤال پاسخ داده شود که چرا بخش اتوبوس‌رانی موفق بود؟ چون این اعتماد به بخش خصوصی وجود داشت که ناوگان خود را توسعه دهد و شرکت‌های بخش خصوصی از حمایت‌های ویژه برخوردار شدند. همین الان برای خروج یک اتوبوس از چرخه فعالیت ۱۰۰ میلیون تومان به مالک اتوبوس پرداخت می‌شود. ۴۰۰ میلیون هم وام پرداخت می‌شود. این اتوبوس و این ناوگان هم نوسازی می‌شود. حالا در بخش ریلی، هزینه‌ها برای نوسازی بسیار سرسام‌آور است و حمایتی هم انجام نمی‌گیرد. این مسائلی است که پیش از این از کم‌توجهی رنج برده است. این‌ها یکی از مهم‌ترین مسائلی است که بخش مسافری ریلی با آن درگیر است. در هیچ دوران صنعت ریلی کشور این تفاهم موجود میان انجمن، راه‌آهن و بقیه بخش‌ها وجود نداشته است. این را باید قدر دانست و از فرصت به‌دست آمده استفاده کرد. این می‌تواند شروع کار ما و رشد میانگین بهره‌وری شرکت‌های مسافری ریلی باشد. شاید آن اتفاقی که نیفتاده و بخش مسافری ریلی از جاده عقب مانده است، به دلیل همین مسائل باشد. من همیشه می‌گویم «کسانی که قابل پیش‌بینی هستند قابل اعتماد هم هستند». این موضوع حساسی است که باید توجه کرد. راه‌آهن ایران کم‌تر قابل پیش‌بینی بوده است. این درست است که

محمد خان احمدی:

امروز در حوزه سرمایه‌گذاری شرکت‌های مشاور باید حضور داشته باشند که اگر سرمایه‌گذار وارد شد؛ چه آورده‌ای خواهد داشت و این آورده تا چند سال دیگر به چه عددی می‌رسد؟ من بعید می‌دانم چنین شرکتی در ایران وجود داشته باشد. متد سرمایه‌گذاری برای به‌روز کردن سالانه ناوگان چیست؟ من از آقای موسوی می‌پرسم که چقدر باید سرمایه‌گذاری شود و ظرف چند سال این ناوگان باید نوسازی شود؟





علیرضا شیخ طاهری:
بخش خصوصی درگیر مسائل راه آهن شده است. راه آهن مسائل بزرگی دارد اما در گذشته این مسائل به بخش خصوصی منتقل نمی شد. به همین دلیل که تغییر رفتار راه آهن در ابتدای دهه ۸۰ و ۹۰ باعث چنین روندی شد. بخش خصوصی هم باید به سمت بهره‌وری می رفت؛ اما نشد. یک کوتاهی هایی هم در حوزه بخش خصوصی بوده است. همیشه بخش خصوصی نگاه به دولت داشته است که باید اصلاح شود؛ اما همین اصلاح را هم راه آهن باید انجام می داد. راه آهن باید بخش خصوصی را راه می انداخت



مطلوبی نداشته است. نکته دوم در رجا این که بعد از ایجاد این واحد، شرکت رجا و راه آهن به خودشان تعهد دادند که رفتارشان را با بخش خصوصی استاندارد کنند و بخش خصوصی بداند که وقتی وارد سازمان می شود با چه کسی طرف است و به کجا باید برود تا پاسخ بگیرد و مطالبات خود را بداند. این الان در راه آهن به این جدیت وجود ندارد. نکته بعدی تعهدات سازمانی بود که در راه آهن در قبال سرمایه گذاری، رجا برای خود ایجاد کرد. همه می دانیم که حمل و نقل ریلی در هر دو بخش باری و مسافری خیلی سودده نیست. سرمایه گذار دنبال سود است. نمی توان توقع داشت که وظایف دولت که توجه به وجوه اجتماعی یک کار است بخش خصوصی به گردن بگیرد. چون بخش خصوصی متصل به منابع دولتی نیست و دخل و خرج خود را به دست دارد و مجبور است به دنبال سوددهی باشد. با علم این که در بخش ریلی سودی وجود ندارد. راه آهن در آن دوران از خودگذشتگی کرد و هزینه های که وجود داشت را پرداخت می کرد. یارانه می داد. زیرساخت برای راه آهن هزینه داشت اما برای توسعه بخش خصوصی، راه آهن هزینه ها را پرداخت می کرد. پس نتیجه می گیریم که دانسته، بخشی از هزینه ها در دهه ۸۰ توسط راه آهن به گردن گرفته شد. برعکس الان. در آن دوران سرمایه گذار در صورت ورود به کار تا ۹ سال خیلی از هزینه ها را به طور یارانه ای دریافت می کرد. الان این شرایط وجود ندارد. قطار اگر خالی هم تا مشهد برود، باید به راه آهن ۷ میلیون تومان پرداخت کند. دعوا بر سر این عدد نیست. اصل منطقی را باید دید. در آن زمان درصد تضمین شده اعمال می شد و مابه التفاوت خالی بودن قطار از سوی راه آهن پرداخت می شد. نتیجه چنین رویکردی که

با تضاد در سیاست ها همراه است؛ همین می شود. در دهه ۸۰ این سیاست ها موجب تیلور، ایجاد و توسعه حمل و نقل مسافری ریلی می شود و در دهه ۹۰ باعث کاهش سهم مسافری از حمل و نقل ریلی. نکته بعدی این که علاوه بر این موارد که شامل سردرگمی بخش خصوصی، عدم نگاه به منفعت مالی راه آهن بوده است؛ بخش خصوصی درگیر مسائل راه آهن شده است. راه آهن مسائل بزرگی دارد اما در گذشته این مسائل به بخش خصوصی منتقل نمی شد. به همین دلیل اگر بخواهم جمع بندی کنم؛ باید بگویم که تغییر رفتار راه آهن در ابتدای دهه ۸۰ و ۹۰ باعث چنین روندی شد. بخش دیگری هم هست. وظیفه بخش خصوصی هم در این حوزه باید دیده شود. بخش خصوصی باید به سمت بهره‌وری می رفت؛ اما نشد. یک کوتاهی هایی هم در حوزه بخش خصوصی بوده است. همیشه بخش خصوصی نگاه به دولت داشته است که باید اصلاح شود؛ اما همین اصلاح را هم راه آهن باید انجام می داد. راه آهن باید بخش خصوصی را راه می انداخت.

بابایی: به نظر می رسد از بخشی که نباید غافل شد؛ طرف تقاضا و مشتری است. باید دید نظر مشتریان ما نسبت به شرایط کنونی چیست؟ به هر حال مشتری هم انتظاراتی دارد. آقای ابادری در جایگاه انجمن صنفی خدمات مسافری استان تهران ارتباط هایی را با مشتری دارند. آقای خان احمدی نیز به واسطه این که مجموعه شرکت هایی برای خدمات فروش دارند ارتباط نزدیک با مشتری دارند. آقای ابادری از زاویه انجمن و نگاه شما به این حوزه، چه دیدگاهی نسبت به بخش مسافری ریلی دارید؟ فکر می کنید چرا شرایط کنونی به وجود آمده است؟ چرا

صندلی های قطارها حتی در برخی مواقع که پیک تقاضاست پر نمی شود؟ مشتریان چه نگاهی به قطار و مسافرت با قطار دارند؟

ابادری: من یک فرد تشکل گرا هستم و فکر می کنم انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی هم به خوبی دارد کار خود را انجام می دهد تا بخش خصوصی از سوی راه آهن نادیده گرفته نشود. متأسفانه نگاه تشکل گرایی در سیستم دولتی ما بسیار ضعیف است و سهم تشکل ها در بخش خصوصی هم کم تر در نظر گرفته می شود. من باید بگویم که مشکل فعلی ما با توجه به این که شما به درستی یکی از انواع چهارگانه حمل و نقل را حمل و نقل ریلی در حوزه مسافری می دانید و با گردشگری هم رابطه خوبی دارید؛ متأسفانه متولی گردشگری وظیفه خود را در این زمینه نمی داند. متولی گردشگری کشور باید سیاست های کلان کشور را در حوزه حمل و نقل مسافری هوایی جاده ای، دریایی و ریلی تبیین و حمایت کند. این که شما می رسید چه باید کرد که مخاطب و مشتری راضی باشد به عهده سیاست گذار گردشگری است. در همان سفر جاده ای سیاست گذاری برای توزیع سفر هم صورت نگرفته است. چه از نظر مکانی و جغرافیایی و چه از نظر استانداردها. چون زمان اندک است من حرف آخر را همین الان می گویم. سیستم ریلی و سرآمد آن آقای موسوی و مجموعه ایشان باید گردشگری را راه اندازی کنند. شما باید فرهنگ سازی کنید که گردشگری ریلی جا بیفتد. در اروپا سفر ریلی طرفدار بیش تری دارد و به تبع آن سرمایه گذاری بیش تری دارد. ایرلاین های زیادی در اروپا رو به ورشکستگی هستند اما بلیت سفر ریلی به سختی پیدا می شود. آن هم با شبکه ریلی بسیار گسترده شهری و بین شهری در اروپا. باید



احمد رضا صبری:

مسیر تهران اندیمشک
پیش از انقلاب با اتوبوس
۱۶ ساعت زمان می برد.
هم زمان با قطار هم این
مسیر در همین مدت زمان
طی می شد. الان قطار با
همان مدت زمان می رود. اما
اتوبوس ده ساعته این مسیر
را طی می کند. چون هم جاده
ساخته شده و هم اتوبوس
جدید آمده است؛ یعنی در
بخش جاده‌ای کار بیش تری
انجام شده است



دیگر خدمات نوین است. مثلاً قطار فدک یکسری خدمات ویژه ارائه می‌دهد. الان ۱۵۰۰ آژانس وجود دارد که راه‌آهن باید از این شبکه گسترده استفاده کند. قطارهای حومه‌ای پیشنهاد فوق‌العاده خوبی است اما بازاریابی و نوع نگاه و جایگاه آژانس‌ها متأسفانه در اینجا دیده نشده است. همه دوست دارند که کنار پل ورسک بایستند و عکس بگیرند. در واقع راه‌آهن خیلی امکانات تاریخی دارد که این پتانسیل استفاده نشده است. در حوزه سرمایه‌گذاری سیاست‌های تشویقی برای این کار، امروز چیست؟ آیا تداوم خواهد داشت یا خیر؟ به نظر می‌رسد که امروز در حوزه سرمایه‌گذاری شرکت‌های مشاور باید حضور داشته باشند که اگر سرمایه‌گذار وارد شد؛ چه آورده‌ای خواهد داشت و این آورده تا چند سال دیگر به چه عددی می‌رسد؟ من بعید می‌دانم چنین شرکتی در ایران وجود داشته باشد. مدت سرمایه‌گذاری برای به‌روز کردن سالانه ناوگان چیست؟ من از آقای موسوی می‌پرسم که چقدر باید سرمایه‌گذاری شود و ظرف چند سال این ناوگان باید نوسازی شود؟ در حوزه خودمان، یک مثال می‌زنم، مسیرهایی هست که از نظر زمانی برای مسافر غیراقتصادی است. با قطار ۱۲ تا ۱۴ ساعته می‌شود به تبریز رفت اما اتوبوس همین مسیر را ۷ ساعته طی می‌کند. چون از مراغه دور نمی‌زند. این مسیرهای جایگزین وجود دارد. سفر در ایران گران است چون رکود اقتصادی بر کشور حاکم شده و سید خانوار را کوچک کرده است. سال ۸۹ در آذرماه تور برای عید نوروز به فروش می‌رفت؛ یعنی جامعه متمول بوده است و آذرماه پول داشته تا برای گردش و تفریح در عید نوروز هزینه کند. الان دو سال است که تورهای نوروزی در اواخر اسفندماه مشتری تماش می‌گیرد و انتظار تور لحظه آخری

مذاکره کرد و بحث کارشناسی کرد تا به یک خروجی رسید که این مشارکت را مستقیم کرد. ما هم در خدمت شرکت‌های ریلی هستیم و همکاری می‌کنیم.

بابایی: انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی معتقد است که برخی از مسئولیت‌هایی که قبلاً به اشتباه حاکمیتی تصور می‌گردیده بایستی به نهادها سپرده شود. از جمله همین ارتباط با آژانس‌ها که هم‌اکنون انتخاب و تأیید دفاتر آژانس برای فروش بلیت قطار باید با تأیید راه‌آهن باشد. ما به عنوان انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی معتقدیم که این کار یک وظیفه حاکمیتی نیست و وظیفه‌ای است که باید توسط تشکل‌ها و انجمن‌ها انجام گیرد؛ اما من می‌خواهم از آقای خان‌احمدی سؤال کنم که با توجه به تقاضای بازار و توضیحاتی که آقای ابادری ارائه کردند؛ چرا در این نقطه هستیم و چه کارهایی برای بهبود این روند باید صورت بگیرد؟

خان‌احمدی: من پیش از این که به سؤال شما پاسخ دهم می‌خواهم ابراز امیدواری کنم که این جلسه به امروز ختم نشود و تداوم داشته باشد. اگر قرار باشد که مشکلات موجود حل و فصل شود این نیاز وجود دارد که جلسات این‌چنینی ماهیانه یک‌بار یا دو بار برگزار و نقطه نظرات گفته شود؛ اما می‌خواهم از بحث قیمت‌گذاری شروع کنم. الان شناورسازی قیمت آغاز شده که پروسه خوبی بود اما کامل نیست. نگاه ما به بازارهای منطقه‌ای صفر است. در جلسه‌ای که با آقای موسوی هم داشتیم این موضوع را گفتیم. همین الان از عراق از ما بلیت قطار می‌خواهند اما نمی‌توان قیمت واقعی عرضه کرد. در حالی که می‌توان از این محل کسب درآمد کرد. موضوع

برنامه‌ریزی شود که مخاطب شما تشویق به سفر گروهی و استاندارد شود. کار سازمان گردشگری و میراث فرهنگی است که باید این را دنبال کند. ما بارها گفته‌ایم و این را تکرار می‌کنم. الان دفاتر آمادگی این کار را دارند. الان دفاتر مسافرتی در سیرجان مقاصد جدید گردشگری را پیدا کرده‌اند تا تورهای گردشگری تعریف کنند. اگر سیستم ریلی امکانات خوب با شرایط خوب ارائه کند با استقبال هم مواجه می‌شود. بد نیست من یک گلایه قدیمی را هم مطرح کنم. البته ما از طرف انجمن زیاد به راه‌آهن رفته‌ایم و نقطه نظرات خود را ارائه کرده‌ایم؛ اما دو بار راه‌آهن و شرکت رجا زمانی که متولی مسافری در بخش ریلی بود با دفاتر خوب برخورد نشد. زمانی ۷۰ دفتر وجود داشت و فقط در ایستگاه‌ها بود. این ذهنیت باید از دفاتر برداشته شود و دفاتر بدانند که مثل هواپیمایی‌ها می‌توانند با متولی این کار برخورد کنند. اگر برنامه و نقشه راهی برای فروش خدمات به دفاتر یا توسط دفاتر، به‌طور مثال کارتینگ یا مقاصد جدید گردشگری وجود داشته باشد بهتر است. دفاتر نمونه ما که به دنبال «زنده» ماندن هستند دائم مترصد فرصتی برای مقاصد جدید هستند. چون مقاصد گردشگری هم نیاز به تنوع دارند و مقاصدی مانند اصفهان یا نمک‌آبرود و کیش و ... هم کهنه می‌شوند. اگر شرکت‌های ریلی این ذهنیت را داشته باشند که می‌توان تعامل داشت ما هم این آمادگی را داریم که این دفاتر را به‌عنوان حلقه واسط میان مشتری و طرف عرضه، به سر میز مذاکره بیاوریم. این را در نظر بگیرید که از نظر ناوگان جاده‌ای شرایط خیلی خوبی حاکم نیست. نقطه رقابت ریلی و جاده‌ای خیلی نزدیک است. وقتی اتوبوس مناسب توریست مشکل داشته باشد، می‌توان قطار را جایگزین کرد. به نظر من باید



علیرضا قادریان: من یادم هست که در هواپیمایی‌ها به آژانس داران خیلی احترام می‌گذاشتند. دلیلشان هم این بود که آژانس‌های هواپیمایی بال هواپیما هستند. تا این‌ها نباشد سیستم قادر به فعالیت نیست. این دیدگاه در رجا و راه‌آهن ۱۸۰ درجه برعکس بود. الان بحرانی وجود دارد که بر اساس آن، همه به دنبال صرفه اقتصادی هستند. همین مسیر مشهد هواپیمایی چارتر پیشنهادی می‌دهد که از قطار ارزان‌تر تمام می‌شود. قطعاً مردم از آن نرخ ارزان‌تر و به صرفه‌تر استقبال می‌کنند. به هر حال شرایط رقابتی است



دارد. بحث آخر هم فرهنگ‌سازی در حوزه ریلی به‌هیچ‌وجه اتفاق نیفتاده است. بدون فرهنگ‌سازی به جایی نمی‌رسیم. در سال ۲۰۱۸ تبریز شهر گردشگری معرفی شده است. راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برای این‌عنوان و این نام‌گذاری چه برنامه‌ای دارد؟

موسوی: من از مباحثی که مطرح شد تشکر می‌کنم. از حضور در این جلسات خیلی خوشحال می‌شوم و استفاده می‌کنم و از نقطه نظرانی که در ذهن ارکان فعال در این عرصه هست هم باخبر می‌شویم. به دلیل تعاملی که بین حوزه معاونت مسافری و آژانس‌ها و شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری بوده و این تعامل تقویت هم شده است؛ لازم است که تشکر کنم و این فرصت را مغتنم بدانیم که در این زمان بهترین بهره‌برداری را بکنیم. ما یکسری نقاط قوت داریم که در دهه ۸۰ و ۹۰ به دست آمده است. در همین سرمایه‌گذاری یا واگذاری واگن‌ها به بخش خصوصی این نقاط قوت بیش‌تر دیده می‌شود. در خصوصی‌سازی راه‌آهن باید به این نقاط قوت توجه داشت و بر آن پافشاری کرد. طبیعتاً یکسری نقاط ضعف هم وجود دارد که باید شناسایی شده و در برطرف کردن آن‌ها با هم همکاری داشته باشیم. به نظر من اصل موضوع در اقتصاد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در راه‌آهن است. علاقه‌مندم که این جلسات تداوم داشته باشد. چون نمی‌توان همه مباحث را یک جلسه‌ای حل‌وفصل کرد. اگر این جلسات تداوم داشته باشد می‌توان کارگروه‌هایی را هم در بخش‌های مختلفی که در راه‌آهن هم درگیر هستند فعال کنیم و کار بین بخش خصوصی و راه‌آهن با هماهنگی یکدیگر و تعاریف مشترک تقسیم شود تا بتوان برای موضوعاتی که فکر می‌کنیم مانع ایجاد کسب‌وکار است راه‌حل‌هایی پیدا کرد. من چند موضوع را باید بگویم. اول

این‌که در بخش مسافری راه‌آهن که طرف تقاضا ضعیف‌تر شده است؛ باید بگویم که در اتوبوس هم این رقم کم‌تر شده است. خوب این برمی‌گردد به این‌که یا تعداد مسافرت‌ها کاهش پیدا کرده یا این‌که خودروی شخصی جای وسایل حمل‌ونقل عمومی را گرفته است. من به‌عنوان نماینده دولت علاقه‌مندم بیش‌تر جاده را از خودروهای خصوصی خلوت کنم که بیش‌ترین سوانح و حوادث را در این بخش کشور شاهد هستیم. اگرچه بتوانیم در جاهای دیگر هم کمک کنیم؛ مایه خوشحالی است. چون باید سهم حمل‌ونقل ریلی در بخش مسافری افزایش پیدا کند. الان ۸۴ درصد سفرهای جاده‌ای توسط خودروهای شخصی انجام می‌گیرد و مابقی بین ریل و هوا و جاده و دریا تقسیم شده است و این هم باید مورد توجه جدی باشد. ما در زیرساخت‌های راه‌آهن به‌ویژه در دولت یازدهم، اعتبارات خوبی دریافت شده و هزینه‌های خوبی هم انجام شده است. در برخی از مسیرها مدت‌زمان سیر قطارها کاهش پیدا کرده است. ارتقای کیفیت که به نفع ما و شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری است، امسال هم خود را نشان داد. حرکتی که در شرکت‌ها و راه‌آهن انجام شد نباید نادیده گرفته شود. فعلاً در بخش مسافری هزینه دسترسی به شبکه راه‌آهن، صفر است و ریالی راه‌آهن از این بابت دریافت نمی‌کند. در بخش لوکوموتیو نیز باید به گذشته نگاه کرد و نقاط قوت را بررسی و نقاط ضعف را برطرف کرد. درست است که اتفاقات خوبی هم افتاده اما به همان اندازه که در آن دوره دهه ۸۰ ناوگان نو وارد بازار شد؛ در همین سه چهار سال گذشته، ناوگان نوسازی شده است؛ اما از دیدگاه من کافی نیست و حتماً باید سه برابر این ناوگان وارد می‌شد و حتماً باید روی بسته‌های حمایتی که دفتر سرمایه‌گذاری راه‌آهن تهیه

بابایی: برنامه‌ریزی برای افزایش سهم حمل‌ونقل مسافری ریلی به ۲۰ درصد با چه برنامه و الگویی دنبال می‌شود؟

می‌دانید که این اعداد برای رسیدن به سهم‌هایی که در برنامه ششم توسعه برای راه‌آهن پیش‌بینی شده است، در دولت و مجلس با یکدیگر متفاوت بود. در دولت عددی تصویب شد که در مجلس تغییر کرد. برای رسیدن به این عدد راه‌آهن برنامه تدوین شده‌ای دارد. در آن برنامه دو رویکرد وجود دارد که بخش کوچکی از مبلغ با توجه به وسع دولت در حوزه سرمایه‌گذاری حوزه ناوگان، توسط سرمایه‌گذاری دولتی صورت می‌گیرد. باز باید به این نقطه برگشت که چه باید کرد تا این بسته‌هایی که برای تحقق اهداف برنامه ششم توسعه تهیه شده است؛ چه حمایت‌هایی از طرف دولت با پیشنهاد راه‌آهن باید مدنظر قرار گیرد تا سرمایه‌گذاری بیش‌تر و بیش‌تر شود؟ صحبت شد که سرمایه‌گذاری زمانی فقط در بخش مسافری متولی مشخصی داشت. باید بگویم که همین الان هم معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل در راه‌آهن تشکیل شده است. یک بسته در این معاونت تهیه شده بود که مجدداً تجدید می‌شود. دفتر سرمایه‌گذاری به‌ویژه با آمدن آقای بیرانوند که متخصص



این موضوع هستند و خوش فکر و مثبت هستند؛ تحولات ویژه‌ای رخ داده است. خواهش من این است که مواردی که فکر می‌کنید در دستور کار دفتر سرمایه‌گذاری باید قرار گیرد یا زمان‌بر است به من بگویید تا پیگیری شود و اگر لازم باشد جلسات را در دفتر خودم برگزار می‌کنم. من از طرف آقای بیرانوند هم قول می‌دهم. ایشان نگاه بسیار خوب حمایتی دارند.

بابایی: ما قبلاً هم شاهد چنین بسته‌هایی بودیم؛ اما بخش خصوصی در بسیاری موارد از این بسته‌ها استقبال نکرده است. این نگرانی هست که باز هم این نگاه تکرار شود. تصور ما این است که در کنار این بسته‌ها لازم است اطمینان بخشی به بخش خصوصی هم مورد توجه باشد تا با این پالس مثبت بخش خصوصی به این نتیجه برسد که الان وقت سرمایه‌گذاری است. چه راهکاری می‌توان داشت که این اطمینان را به بخش خصوصی داد که رفتار دولت در حال تغییر است؟

موسوی: اجازه بدهید پیش از پاسخ به سؤال شما، چند نکته دیگر را بگویم. گردشگری را دوستان اشاره کردند و به‌طور جدی جزو دستور کار راه‌آهن قرار گرفته و هر شرکتی که بخواهد قطار گردشگری در مسیر خاصی راه‌اندازی کند، دستور کار دولت و راه‌آهن این است که حمایت جدی انجام دهد تا برای بخش خصوصی منفعت داشته باشد. همین الان قطارهای گردشگری به‌صورت برنامه‌ای در مسیر شمال راه‌اندازی شده است. عید نوروز هم این کار در مسیر لرستان انجام شد. می‌توان موانع کسب‌وکار را شناسایی کرد و راه‌های بهبود را پیدا کرد. در این بخش بازار جدید برای کشورمان ایجاد شده و آمادگی هرگونه همکاری را داریم؛ اما در مورد سؤال آقای بابایی باید بگویم

که به کاملاً درست است. شاید یکی از حسن‌های من این است که دانش‌آموخته حقوق و با این مباحث آشنا هستم. نباید سلیقه‌ای به این موضوع نگاه کرد. اگر از سرمایه‌گذاری حرف می‌زنیم باید مدت‌زمان طولانی را موردنظر قرار داد. اگر قصد تعامل داشته باشیم که باعث رونق بخش مسافری در بخش خصوصی شود؛ من خودم را عرض می‌کنم که آمادگی شناسایی موانع کسب‌وکار به‌ویژه در بخش مسافری در همین جلسه اعلام می‌کنم. هر دستورالعمل، مقررات یا مصوبه‌ای در راه‌آهن هست که بتوان در جلسات کارشناسی به آن رسید و از اختیارات ما هست و کسب‌وکار بخش مسافری را بهبود می‌دهد انجام می‌دهیم. اصلاح دستورالعمل‌ها را در دستور کار داریم. از انجمن بارها درخواست کرده‌ام که هر پیشنهاد یا انتقادی دارید بیاورید و با هم بر سر آن مذاکره می‌کنیم. علاقه‌مندی بنده و مدیرعامل محترم راه‌آهن در این است که از تمام ظرفیت بخش خصوصی در تمام مسائل مربوط به راه‌آهن کمک گرفته شود که در نهایت موجب رسیدن به اهداف راه‌آهن شود؛ اما اشاره‌ای هم شد به بخش خصوصی و نقش شرکت‌های حمل‌ونقل که می‌خواهم بگویم که باید در میان کار باشند. نگاه ما در بخش بازرگانی و مسافری باید تغییر باید؛ یعنی این‌گونه نیست که سرمایه‌گذاری در برخی مسیرها سودده نیست، پس دولت باید یارانه دهد. ممکن است که برای برخی مسیرهای زیان‌ده این روش استفاده شود اما روش‌های زیادی وجود دارد. من لازم است تشکر کنم از برگزاری نخستین گردهمایی ایده‌های نوین در بخش مسافری ریلی که انجمن صنفی برنامه‌ریزی کرده است. ما در ده سال گذشته ابتکار نو در بخش مسافری نداشته‌ایم. به‌صورت سنتی مسافران ما بلیت می‌خریدند

و باید در این بخش هم کار کرد. من می‌خواهم به سه موضوع دیگر اشاره کنم. اول جابجایی «خرده بار» است. در بخش جاده‌ای زمانی که مسافر کم است اتوبوس‌ها برای خرده بار در مسیر تردد می‌کنند. در راه‌آهن اعلام آمادگی کرده‌ایم که هیچ محدودیتی برای هیچ شرکتی به ویژه شرکت‌های مسافری برای سرمایه‌گذاری و جابجایی بار خرد در کنار قطار مسافری برای شهرهای مختلف وجود ندارد. این یک بسته قابل توجهی است که بازار خوبی هم دارد. مورد دوم احداث ایستگاه‌های TOD است. الان وزیر راه و شهرسازی بحث شهرسازی ریل پایه را مطرح کرده‌اند. به‌طور جدی پیگیر هستند. در حوزه TOD برای چند ایستگاه مثل خراسان، تهران، اهواز، قزوین، ورامین مطرح است. این‌ها محل درآمد برای شرکت‌هاست. سرمایه‌گذاری با تضمین پروژه‌هایی تعریف می‌شود که بازگشت سرمایه وجود دارد. مورد سوم هم ابتکارات خاصی است که اشاره هم شد. مثل همان سریال و فیلم که اخیراً برای ۹۰ سالگی راه‌آهن برنامه‌هایی را هماهنگ کردیم. بنده پیشنهاد دادم که مدت‌هاست فیلم یا سریال در مقطع زمانی پربیننده و مثبت باشد وجود نداشته است. مذاکراتی هم با بهترین تهیه‌کننده‌ها انجام شده است. مشکلات ما در یک موضوع خلاصه نمی‌شود. ما چند موضوع داریم که این پازل‌ها کنار هم چیده شود که دولت امیدوار باشد که این کار درست جلو می‌رود و در طرف مقابل شرکت‌های خصوصی اطمینان داشته باشند که سرمایه‌گذاری مطمئن است. من معتقدم که هر صحبتی که می‌شود و هر مسیری که به سرمایه‌گذاری ختم می‌شود قرارداد منطقی و خوب برای شرکت‌ها تنظیم شود که ابعاد حقوقی داشته باشد و با تغییر مدیران تغییری در بندهای آن وجود نداشته باشد. سعی

می‌کنیم این جلسه را تجدید کنیم و اگر دیدیم که دستور کار خوبی مهیاست از آقایان بیرانوند و احمدی هم دعوت می‌کنیم و در همان جلسه سعی می‌کنیم که خروجی جلسه به کارگروه یا کمیته‌ای ختم شود. نمی‌توان گفت که سرمایه‌گذار برای یک مسیر پربازده می‌خواهیم. خیلی از مسیرهای طولانی و کم‌ربندی وجود دارند که سودده هستند. بسیاری از مسیرها هم زیان‌ده هستند؛ بنابراین باید در آن پازل همه این مسیرها را دید؛ اما تضمین برگشت سرمایه هم وجود داشته باشد.

بابایی: فکر می‌کنم وقتی به مجموعه پازلی که آقای موسوی گفتند نگاه می‌کنیم، متوجه می‌شویم که اوضاع و احوال بخش خیلی خوب نیست؛ اما بارقه‌های امید هم وجود دارد که قرار است اتفاقاتی بیفتد که می‌تواند حاصل فرصت ایجاد شده از ثبات مدیریتی در بخش ریلی باشد.

اباذری: متأسفانه در سال‌های گذشته در حوزه فروش، کانتر قطار ضعیف‌ترین بخش بود. به‌واسطه فروش بلیت قطارهای فدک و شیوه‌های نوین بازاریابی انقلابی به وجود آمد که شرکت‌ها، ارزش گذاشتند و کانترها یک «کسوت» پیدا کردند. «کسوت» را من از نظر «کلاس» عرض می‌کنم. وقتی از اروپا حرف می‌زنیم باید توجه کنیم که پرستیژ فروش بلیت قطار در این منطقه، بسیار بالاست. اما در کشور ما این‌گونه نیست یا خیلی کم است و دیده نشده است. اشاره کردم که می‌توان فیلم کوتاه یک‌دقیقه‌ای در این‌باره ساخته شود. شرکت‌های مسافری ریلی ناشناخته هستند. شناسایی این شرکت‌ها هم کار انجمن است نه دفاتر گردشگری. راه‌آهن باید با صداوسیما جشنواره برگزار کند تا این بخش به مردم شناسانده شود. یک آژانس وظیفه فرهنگ‌سازی و معرفی ندارد. این



وظیفه رسانه است. اگر دولت در زمینه راه آهن به این وظیفه خود عمل کرده و فرهنگ سازی کند، گردشگری هم رونق پیدا می کند. اگر معاونت مسافری این کار را انجام دهد، بازار را برای راه آهن ایجاد کرده است. یک مثال در این حوزه، فیلم «بودن یا نبودن» آقای کیانوش عیاری را ببینید. این فیلم جزو بهترین فیلم های ایران است و داستان آن در مورد اهدای عضو بود. بعد از اکران این فیلم، اهدای عضو در ایران به یک فرهنگ تبدیل شد. راه آهن خیلی سفت و سخت است. خیلی خشن برخورد می کند. شاید این ماهیت صنف است. اگر قرار بر ورود به این بخش باشد، باید از مجرای فرهنگ باشد. قصه پل ورسک را همه دوست دارند. تونل کندوان را همه دوست دارند. همه «سه خط طلا» را دوست دارند. اما باید فرهنگ سازی شود. سال ۲۰۰۰ در معاونت گردشگری سازمان میراث فرهنگی، یک تشکل مردم نهاد تحت عنوان «کاج» ایجاد شد؛ اولین شرکتی که راهبری قطار را گرفت ما بودیم. در آن دوره ۹۸ درصد مشتریان از ما اعلام رضایت کردند. ما فردی را داشتیم با مدرک دکترا که با لباس پیشاهنگی مهماندار قطار بود. بعد به شرکت های خصوصی دادند. در این حوزه ها می توان فرهنگ سازی کرد.

بابایی: آقایان قادریان قبل و بعد از خصوصی سازی در این حوزه حضور داشتند و از ایشان هم خواهش می کنم که نظر خودشان را در مورد مسائل مطرح شده در این نشست ارائه کنند.

به آژانس داران خیلی احترام می گذاشتند. دلیلشان هم این بود که آژانس های هواپیمایی بال هواپیما هستند. تا این بال ها نباشد سیستم قادر به فعالیت نیست. این دیدگاه در رجا و راه آهن ۱۸۰ درجه برعکس بود. البته مرحوم سعادت در راه آهن این بحث را پذیرفتند و خیلی هم به آژانس ها حرمت می گذاشتند. اما آن زمان رجا یا راه آهن نیازی به بازاریابی برای کالا نداشت. چون مشتری زیاد و متولی انحصاری بود.

بابایی: یعنی محدودیت ظرفیت وجود داشت؟

قادریان: بله. در بسیاری موارد پیش می آمد که مدیری درخواست کوپه اختصاصی داشت و این کوپه فراهم نبود.

بابایی: شاید آن زمان نرخ کاملاً کنترل شده و سطح تقاضا بیش تر از عرضه بوده است؟

قادریان: بله نرخ به گونه ای تعیین می شد که همه به دلیل ارزان بودن بلیت به سفر می رفتند. حدود ۱۰ روز پیش، مدیر حراست جایی که مشغول کار هستم با من تماس گرفت و درخواست کرد که قیمت یک کوپه ۶ نفره و ۴ نفره زاهدان را با هزینه حمل خودرو بدهم. من سؤال کردم و متوجه شدم که فقط ۴ تخته در این مسیر وجود دارد و ۲۳۰ هزار تومان قیمت دارد. حمل خودرو هم ۱۹۵ هزار تومان هزینه داشت. این آقا گفت که «صرف نمی کند و با خودروی خودم بروم بهتر است.» الان بحرانی وجود دارد که بر اساس آن، همه به دنبال صرفه اقتصادی هستند.

همین مسیر مشهد هواپیمای چارتر پیشنهاده می دهد که از قطار ارزان تر تمام می شود. قطعاً مردم از آن نرخ ارزان تر و به صرفه تر استقبال می کنند. به هر حال شرایط رقابتی است.

بابایی: البته چارتر سه هم زیادی از بازار ندارد و مقطعی است.

اباذری: این سیستم شناورسازی است که ایرلاین ها انجام می دهند. اگر بلیت برای سه ماه بعد رزرو شود، ارزان تر از بلیتی است که برای فردا خریده می شود. این اتفاق در راه آهن هم افتاد اما ادامه پیدا نکرد. ضمن این که در هواپیماها تنوع وجود دارد که قیمت ها بر اساس نوع هواپیما و فرودگاه تغییر می کنند. یا زمانی که پرواز انجام می گیرد در قیمت تأثیرگذار است. قطار نتوانسته این گونه عمل کند. همین الان عراق دنبال نمایندگی از طرف ایران است. اما حق قیمت گذاری بالاتر از نرخ هایی که الان در داخل اعمال می شود نداریم. در حالی که این یک درآمد دلاری است و به نفع کشور است. هم بخش خصوصی و هم کلان اقتصاد. ضریب اشغال راه آهن برای سفر بیش تر از ۷۰ درصد نخواهد شد. باید به دنبال راه های جدید بود. مثل فروش اعتباری بلیت که باید ایجاد شود. ما بانک این کار را هم پیدا کردیم اما با رجا به نتیجه نرسیدیم.

بابایی: اجازه بدهید آقای خان احمدی در مورد این سیستم شناور توضیح دهند.

خان احمدی: الان یکی از بحث هایی که بیش تر آژانس ها دارند، در تخفیف است که بستگی به نوع قطار دارد. آژانس می گوید که سود این کار به ما نمی رسد. وقتی قیمت پایین بیاید چیزی به آژانس نمی رسد اما ضریب اشغال بالا می رود. آژانس های حمل و نقل درصدی از این تخفیف را می خواهند. برخی از شرکت های ریلی این کار را می کنند. البته از نظر اقتصادی به نفع آژانس و از سوی دیگر به نفع شرکت ریلی است. من می خواهم بگویم که این مسائل در بازار ریلی مسافری هست. حتی تا ۵۰ درصد هم برخی از شرکت ها تخفیف می دهند. ما دو مدل قرارداد با راه آهن داریم. برخی از همکاران لوکوموتیو ثابت

به راه آهن می دهند و اختیار در دست شرکت است و می تواند با هر تخفیفی بلیت را بفروشد. اما در برخی قراردادهای شرکت ها چون مشارکت در هزینه لوکوموتیو دارند، فقط اجازه ۳۰ درصد تخفیف دارند. البته این پدیده سابقه نداشته است و جدید است. ما در استان تهران به زودی فروش اعتباری را آغاز می کنیم. به طور مستقیم خودمان با آژانس ها کار می کنیم.

بابایی: من در پایان از آقای شیخ طاهری می خواهم جمع بندی نقطه نظرات خود را از این نشست بیان کنند.

شیخ طاهری: من فکر می کنم اگر هر جلسه ای را به یک موضوع اختصاص دهیم به نتایج بهتری دست پیدا می کنیم. اگر بخواهیم چالش های حوزه سرمایه گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی مسافری را بررسی و جمع بندی کنیم نقش دو بازوی اصلی یعنی بخش خصوصی و راه آهن باید دیده شود. راه آهن باید از دو دهه گذشته عبرت بگیرد و ببیند که وقتی رفتارش با سرمایه گذار، منطقی و معقول بوده نیازی به بسته های تشویقی نبوده است. بخش خصوصی انقدر باهوش هست که مسیر خود را پیدا کند. اگر ظرف ۵ سال ۵ مدیرعامل بیایند و هر کدام سیاست خودشان را پیاده کنند و در راه آهن برنامه های شتاب زده اجرا شود همین نتیجه را خواهیم دید. می توان بهانه هایی آورد و گفت که رکود هست. اما سهم راه آهن را باید در نظر گرفت. مجموعه آقای موسوی و کاظمی منش در راه آهن دغدغه دارند و این موضوع را به طور ویژه پیگیری می کنند و ما هم این را حس می کنیم. اما یک مقدار دیر است و امیدواریم که تسریع شود. در آن سو، بخش خصوصی هم نگاه جدی و جدیدی به بازار نداشته اند. بازاریابی مقوله مهمی است که در آن رفتن به سمت نیاز مشتری یک اصل است. بزرگ ترین



قطار فدک یکی از پرطرفدارترین قطارهای مسافری است

بابایی: در پایان امیدوارم با موضوعات بخش مسافری به مرور علمی تر و منطبق بر بازار حمل و نقل رفتار داشته باشیم. بویژه توجه بخش خصوصی به موضوع نوآوری می تواند خیلی به حل مسائل جاری بخش کمک کند. وضعیت بازار حمل و نقل مسافری به نحوی است که شرکت های خصوصی برای ادامه فعالیت و سرمایه گذاری در بخش نمی توانند روی افزایش تعرفه حمل حساب جدی باز کنند بلکه با ارائه خدمات نوآورانه و خلاقانه جدید بایستی مشتری را علاقمند به استفاده از خدمات بخش ریلی نمود. البته دولت هم بایستی به مسولیت های حاکمیتی خود در این بخش بهتر از گذشته عمل نماید و نباید نقش دولت بویژه در بخش سرمایه گذاری کم رنگ گردد.

طاهری بین بن ریل فعلی و بن ریل قبلی انجام دهم. شرکتی دو سال قبل در مزایده راهبری نورالرضا شرکت کرد. معیار ما مبلغ بود. یک شرکت درجه ۵ برنده شد. من به این شرکت کمک کردم. در جلسه ای گفته شده بود که این شرکت درجه ۵ که سالها ترک کار هم کرده بود با نورالرضا کار کرد و برند اول شد. اما در مجموع می خواهم بگویم در بن ریل اتفاقات خوبی افتاد. چون دیدگاه این شرکت این بود که تا می توانید باید کم تر هزینه کنید. الان بن ریل رقیب بزرگ ما هم هست و ما هم از این موضوع خوشحال هستیم. من در دوره فعالیتیم چندین مدیر و معاون در راه آهن دیده ام و رفتارها را بررسی کرده ام. نگاه راه آهن و نحوه تعامل با بخش خصوصی به خوبی تغییر کرده است و این جای امیدواری دارد که شرایط را تغییر دهد.

نوع نگاه راه آهن باید به آن دوره ای برگردد که موفق بوده است با این نگاه کنونی قطعاً توسعه ای در راه آهن به ویژه بخش مسافری به وجود نمی آید.

بابایی: آقای شیخ طاهری نکته خوبی را اشاره کردند. شرکت راه آهن شرقی بنیاد کار ارزشمندی را شروع کردند و از یک مشاور رتبه بالای بین المللی دعوت کردند و چند ماه بازار مسافری را بررسی کرد و راهکارهایی را داد. این کار جدید است و بقیه بخش خصوصی هم باید الگو بگیرد و مشتری باید مورد توجه قرار گیرد. شرکت نورالرضا هم نگاه مدیریتی خصوصی داشته است. و به خوبی شکل گرفته است. آقای صبری شما هم جمع بندی خودتان را بفرمایید.

صبری: من یک مقایسه ای می خواهم با اجازه آقای شیخ

شرکت های خدماتی دنیا هم اگر به دنبال ذائقه مشتری نروند حذف می شوند. به همین دلیل بخش خصوصی هم نباید با این بهانه ها خود را گول بزند و واقعیت ها را نبیند. بخش خصوصی باید ذائقه مشتری را پیدا کند. پارچ آب در دو دهه قبل تبدیل شد به آب معدنی. اما امروز بعد از ۲۰ سال چه نوآوری و خلاقیتی در حوزه خدمات ایجاد شده است؟ تا کی باید انتظار داشت که مردم به ما التماس کنند و ما لطف کنیم که بلیت قطار به آنها بدهیم. این بازی تمام شده است و بخش خصوصی اگر می خواهد زنده بماند باید خدمات خود را متناسب با ذائقه مردم تنظیم کند. به نظر من این چالش هم برای بخش خصوصی است که باید روش و نگاه و شیوه خدمت رسانی خود را تغییر دهد. برای راه آهن هم اگر به دنبال جذب سرمایه گذاری جدید است شیوه کار با بخش خصوصی و



رویکردهای حمایتی در بخش حمل و نقل تا چه حد به سود بخش ریلی است؟

هزینه‌های یک انتخاب



عباس فرزانة‌بیگ
عضو هیئت‌مدیره شرکت آذرخش ریل آریا

از سوی دیگر در بخش ریلی از سال ۸۴ حق دسترسی به شبکه ریلی در ایران بر اساس تن کیلومتر تعریف شده که موجب کم شدن انگیزه مالکین ناوگان به رعایت محدودیت‌های ریلی به‌ویژه ظرفیت خطوط می‌گردد که خود عاملی برای افزایش قیمت تمام‌شده هزینه ریلی و تمایل بیشتر صاحبان بار به استفاده از حمل‌ونقل جاده‌ای می‌شود.

برای رفع این مشکل کشورهای اروپایی بخشی از حق دسترسی را برحسب قطار کیلومتر تعریف کرده‌اند تا با این کار تمایل بخش خصوصی به افزایش تناژ قطارهای باری افزایش یابد که به‌عنوان نمونه در مطالعه ریکاردو حق دسترسی به شبکه ریلی کشورهای عضو اتحادیه اروپا برای قطارهای ۱، ۲ و ۳ هزار تنی در کشور آلمان در خطوط اصلی یکسان بوده که موجب ترغیب بخش خصوصی به تشکیل قطارهای سنگین‌تر و استفاده بیشتر از ظرفیت خطوط می‌شود و به‌علاوه تعرفه حمل هر واگن در آلمان تا وزن حدود ۱۴ تن در مسافت ۱۰۰ و هزار کیلومتر از ۷۰۹ به دو هزار و ۷۳ یورو می‌رسد که تمایل صاحبان بار را به حمل ریلی در مسافت‌های طولانی بیشتر می‌نماید.

رویکرد دریافت هزینه‌های جانبی حمل‌ونقل نه‌فقط برای کاهش تلفات بلکه برای کاهش فشار مالی دولت و شهرداری‌ها بسیار مؤثر و مجرب بوده و با تجهیزات و دوربین‌های نصب‌شده در اغلب جاده‌ها می‌تواند در زمان بسیار کوتاه عملیاتی شود که البته باید بر اساس شدت حادثه‌آفرینی، آلاینده‌گی، ترافیک زایی و خسارات بار زیرساخت محاسبه و دریافت شود.

(CFIT) با مقایسه چهار کشور اروپایی متوسط ارزش جان را در پروژه‌های ریلی بیش از یک‌میلیون یورو برآورد کرده است. این کمیسیون، ارزش وقت را ۱۰ یورو بر ساعت منظور نموده است و سازمان آزادراه‌های دولتی آمریکا ارزش اقتصادی جان را در سال ۲۰۰۴ معادل ۳ میلیون دلار محاسبه کرده است.

دریافت هزینه‌های جانبی از استفاده‌کنندگان هر روش یکی از راهکارهای مدیریت این هزینه‌ها است. برای نمونه عوارض دسترسی به اتوبان برای یک مسیر مساوی در آمریکا ۰،۷ فرانسه ۲۵ و در ژاپن ۱۰۰ دلار است. همین سیاست منجر به بالاترین سهم بخش ریلی در ژاپن به میزان ۳۴ درصد در مقابل ۱۰ درصد در فرانسه شده است و در آمریکا موجب شده سهم بار ریلی در سال ۲۰۰۷ به ۴۳ درصد در مقایسه با سهم ۳۱ درصد برای کامیون برسد (مطالعات MIT در سال ۲۰۱۱)

با نگاهی به قیمت سوخت در کشورهای جهان و حتی همسایگان مشاهده می‌شود قیمت بنزین در ایران کمتر از یک‌پنجم و قیمت گازوئیل به‌صورت نسبی یک‌پانزدهم این کشورها است که همین عامل موجب عدم تمایل مالکان برای تعویض کامیون‌های قدیمی شده و علاوه بر بالا بردن مصرف سوخت موجب تلفات سنگین جاده‌ای شده است. قانون هدفمند کردن یارانه‌ها دولت را مکلف به رساندن حداقل قیمت سوخت به ۹۰ درصد قیمت فروش در عرشه کشتی تا پایان برنامه پنجم کرده که این کار برای بنزین انجام شده، اما برای گازوئیل با وجود نتیجه قابل‌اغماض در قیمت تمام‌شده حمل‌ونقل برون‌شهری و قیمت تمام‌شده محصولات، همچنان متوقف بوده و علاوه بر تحمیل پرداخت یارانه، کشور را از درآمد قابل‌توجهی محروم و چالش‌های فراوانی را ایجاد می‌کند.

سهم ۴ درصد برای خسارات اقتصادی تولید ناخالص داخلی از تلفات جاده‌ای ملاحظه می‌شود به ازای کشته شدن هر نفر در تصادفات بیش از ۵ میلیون دلار به اقتصاد کشور خسارت وارد می‌شود و چنانچه سهم ۷ درصد را برای خسارات مربوطه در نظر بگیریم خسارت وارده شده نزدیک به ۹ میلیون دلار خواهد رسید. (البته هزینه درمان و ازکارافتادگی مجروحین باید از دو عدد کسر گردد ولی برای سهولت از این روش استفاده شده است)

این هزینه‌ها و هزینه‌های آلودگی هوا، ترافیک و ... در جهان امروز با عنوان هزینه جانبی حمل‌ونقل (External Cost) معرفی می‌شوند که کل جامعه در تحمل این خسارات مشارکت دارند.

در سال ۲۰۱۴ نسخه نهایی کتاب مرجع هزینه جانبی حمل‌ونقل به سفارش اداره کل حمل‌ونقل اتحادیه اروپا و توسط Ricardo-AEA تهیه و در آن روش محاسبه هفت حوزه اصلی هزینه جانبی حمل‌ونقل (ترافیک، تصادفات، آلودگی هوا، آلودگی صوتی، گرم شدن زمین، بخش‌های بالادستی و پایین‌دستی و تخریب زیرساخت) تشریح شده است.

بر اساس مطالعات INFRAS/IWW ۲۰۰۴ هزینه جانبی حمل‌ونقل جاده‌ای در ۱۵ کشور عضو اتحادیه و سوئیس و نروژ ۶۹۸ میلیارد یورو (۷/۸ درصد درآمد ناخالص ملی در سال ۲۰۰۰) و در همین مدت برای بخش ریلی ۶/۲ میلیارد یورو بوده، در مقایسه نسبی این هزینه به ازای هر هزار تن کیلومتر در جاده پنج برابر و در هوا ۱۵ برابر ریلی بوده است.

بر اساس مطالعات INFRAS/IWW ۲۰۰۰ متوسط هزینه اجتماعی حمل‌ونقل در اروپا به ازای هر هزار نفر کیلومتر مسافر خودرو سواری ۸۷ یورو، اتوبوس ۳۸ و برای هر مسافر ریلی ۲۰ یورو برآورد شده بود. کمیسیون حمل‌ونقل ترکیبی انگلیسی

رهبر معظم انقلاب در بخش پایانی بیانات خود در مراسم دانش‌آموختگی دانشجویان دانشگاه علوم انتظامی در تاریخ بیست و ششم شهریور ماه امسال، به نکات مهمی به شرح زیر در خصوص حوادث جاده‌ای اشاره فرمودند:

«یک مسئله‌ی اساسی این است که نقاط حساس را، نقاط ضعف را، جستجو کنید و پیدا کنید. فرض بفرمایید قضیه‌ی جاده‌ها را و تصادف‌هایی که در جاده‌ها پیش می‌آید. سهم نیروی انتظامی در جلوگیری از حوادث جاده‌ای چقدر است؟ این را باید بررسی کرد. البته عوامل گوناگونی و دستگاه‌های مختلفی در این زمینه سهم دارند؛ سهم نیروی انتظامی، سهم وزارت راه، سهم دستگاه‌های گوناگون صنعتی دیگر در این حادثه چه اندازه است؟ کاری کنیم که مردم عزیز ما این بخش حادثه‌خیز و تلخ و دردناک را در زندگی خود نداشته باشند.»

با نگاهی به رسانه‌ها با کلیدواژه سوانح و تولید ناخالص ملی، گزارش‌ها و اخبار متعددی در مورد نقش تصادفات، در تباہ کردن تولید ناخالص ملی یافت می‌شود و فقط برای تصادفات جاده‌ای بر اساس نظرات موجود سالانه بین ۴ درصد تا ۷ درصد از تولید ناخالص ملی کشور در این بخش تباہ می‌شود.

برای لمس بهتر اهمیت این عدد به فرمایشات جناب آقای دکتر نوبخت در تاریخ ۲۸ آذرماه سال گذشته در مجلس شورای اسلامی در خصوص الزامات رشد ۸ درصد در برنامه ششم اشاره می‌شود که سرمایه‌گذاری سالانه موردنیاز برای تحقق آن‌ها ۷۳۴ هزار میلیارد تومان اعلام نمودند که با فرض ارزش هر دلار به عدد ۱۸۳ میلیارد دلار بالغ می‌گردد که با اعداد اعلام‌شده سایر متخصصین و صاحب‌نظران نزدیک است.

با احتساب ۱۸ هزار کشته در جاده‌ها و خیابان‌های کشور (که چندین برابر آن زخمی باید منظور شود) و در نظر گرفتن



نگاهی به چالش‌های موجود در بحث حق دسترسی به ریل:

متنی پر حاشیه از دوئل مدیران دولتی و خصوصی

حمل‌ونقلی به شدت نمایان می‌شود و حمل‌ونقل ریلی توجیه بیشتری خواهد داشت.

قیاس مزایا و معایب حمل‌ونقل ریلی با حمل‌ونقل جاده‌ای در ایران به‌طور قطع می‌تواند نتایج مفیدی را برای حوزه حمل‌ونقل کشور به همراه داشته باشد اما نباید از ذکر این نکته مهم غافل شویم که ایران در طول یک قرن گذشته همیشه واردکننده ریل بوده است اما فناوری ساخت ریل به‌شرط اراده محکم به‌سادگی قابل دریافت بوده به‌ویژه پس از بحران‌های اقتصادی در اروپا و ورشکستگی بسیاری از بنگاه‌های اقتصادی از جمله تولیدکنندگان ریل در این قاره، می‌شود به این فناوری دست پیدا کرد و چند سال پیش نیز در راستای اقتصاد مقاومتی و توجه ویژه به توانایی‌های داخلی، پروژه ریل ملی کلید خورد که هنوز این پروژه به فرجام مشخصی نرسیده است.

پیمانکاران ایرانی نیازمند حمایت دولت

در واقع بعضی از شرکت‌های ایرانی فعال در صنعت حمل‌ونقل ریلی، در صورت توجه دولت قادر خواهند بود قطار ملی را با فناوری روز دنیا و استانداردهای بین‌المللی از صفر تا صد تولید کنند و در

برای شرکت‌های ریلی رایگان نیست بلکه شرکت‌ها باید تحت عنوان ((حق دسترسی)) تمام هزینه‌های ساخت، نگهداری و توسعه ریلی را خود بپردازند و وقوع این اتفاق گاهی تا ۷۰ درصد درآمد شرکت‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل ریلی را از آنان می‌گیرد و همین موضوع باعث شده است تا رقابت‌پذیری بین این دو شیوه حمل‌ونقلی کمرنگ شود.

هزینه سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی بسیار بالاتر از حمل‌ونقل جاده‌ای است، بنابراین به دلیل دوره طولانی‌مدت بازگشت سرمایه در حمل‌ونقل ریلی سرمایه‌گذاری در این شیوه با ریسک بالایی انجام می‌شود و همین امر باعث شده در اولویت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی قرار نگیرد اما در حمل‌ونقل جاده‌ای ریسک سرمایه‌گذاری به دلیل نیاز به سرمایه کم و بازگشت مناسب سرمایه کم خواهد بود.

به دلیل پرداخت یارانه سوخت به خودروهای حمل‌ونقل جاده‌ای، تفاوت ۱/۷ مصرف سوخت در شیوه حمل‌ونقل ریلی چندان تأثیری در رقابت‌پذیری این دو شیوه ندارد. در صورتی که قیمت سوخت واقعی باشد شکاف بین قیمت تمام‌شده مصرف سوخت در این دو شیوه

و اقتصادی‌ترین شیوه حمل‌ونقلی به‌شمار می‌رود، اما قیاس بین این شیوه حمل‌ونقلی با حمل‌ونقل جاده‌ای می‌تواند راهگشای حل بسیاری از معضلات در بخش گسترده حمل‌ونقل ایران باشد.

از گذشته تا به حال توسعه جاده‌ها و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌عنوان یک عملکرد ملموس عمرانی کشور به‌شمار می‌رفت و استفاده‌کنندگان آن از قبیل خودروهای سواری، عمومی و ترانزیتی همه از این عملکرد بهره می‌بردند و شاید به‌عنوان یک اتفاق مهم برای یک رویداد کاری برای همه مردم قابل لمس بود اما در راه‌اندازی مسیرهای ریلی به دلیل اینکه استفاده‌کنندگان آن در ظاهر شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی محدود هستند کمتر مورد توجه قرار گرفته‌اند، در صورتی که ذینفعان آن شاید بیشتر از حمل‌ونقل جاده‌ای باشند.

در حمل‌ونقل جاده‌ای، دولت زیرساخت‌ها را آماده می‌کند و سپس توسعه و نگهداری جاده را وظیفه خود می‌داند، بنابراین جاده به‌صورت رایگان در اختیار استفاده‌کنندگان قرار می‌گیرد، در حالی که در حمل‌ونقل ریلی اگرچه زیرساخت‌ها توسط دولت فراهم می‌شود، اما استفاده از آن

قرار گرفتن ایران در بین ۱۵ کشوری که در واقع مرکز چهارراه جهانی ترانزیت به‌شمار می‌روند به لحاظ اتصال به کریدورهای جنوب به شمال و شرق به غرب در داخل ایران، افغانستان و کشورهای CIS بسیار مهم است. برخورداری ایران از چنین ویژگی‌های منحصر به فردی در صنعت حمل‌ونقل ریلی، سبب تأکید مقام معظم رهبری بر گسترش خطوط ریلی در نقاط مختلف کشورمان شده است. البته این موقعیت فقط متعلق به ایران است و بنابراین توسعه حمل‌ونقل و ترانزیت در کشور، ضمن اینکه می‌تواند نقش اساسی در اجرای اقتصاد مقاومتی ایفا کند در تولید ثروت برای کشورمان مؤثر خواهد بود که وقوع این اتفاق در قدرتمند شدن توسعه حمل‌ونقل ریلی ایران در بین کشورهای جهان تأثیر بسزایی خواهد داشت. به نظر می‌رسد با بهره‌مند بودن ایران از بهترین ویژگی‌ها و مزیت‌های ریلی، دولت باید با افزایش خطوط ریلی از ۱۰ هزار به ۱۰۰ هزار کیلومتر و رفع گلوگاه‌های ترانزیتی ریلی بر شعارهای خود در توسعه حمل‌ونقل ریلی جامه عمل بپوشد.

مزیت‌های حمل‌ونقل ریلی

بر هیچ‌کس پوشیده نیست که حمل‌ونقل ریلی امن‌ترین، سبزترین



ابوالقاسم سعیدی عضو سابق هیئت مدیره انجمن ریلی

عین حال ناوگان مسافری، باری و مترو را طراحی و تولید و قطارهای فرسوده را نیز نوسازی کنند. اگرچه موانع بسیاری در گشایش اعتبار، دریافت تسهیلات ارزان قیمت، ورود اقلام موردنیاز و تجهیزات ضروری تولید ناوگان با تعرفه‌های گمرکی کمرشکن و قوانین سخت گمرکی وجود دارد که در این شرایط با توجه به فرامین مقام معظم رهبری و پیاده‌سازی اقتصاد مقاومتی تمام تولیدکنندگان ناوگان همچنان منتظر دریافت سفارش از شرکت‌های مسافری و باری ریلی هستند اما نحوه ارائه تسهیلات از سوی برخی از نهادها به گونه‌ای است که برخلاف ارزان تر بودن ۲۰ درصدی تولید داخل نسبت به تولیدات خارجی، همچنان شاهد توجه به واردات و آسان تر بودن منابع مالی ارزی نسبت به منابع ریلی هستیم اقدامی که منجر به خروج ارز در شرایط دشوار کنونی، از بین رفتن تولید و ورشکستگی بنگاه‌های اقتصادی داخلی می‌شود؛ بنابراین یکی از راه‌های برون رفت از مشکلات کنونی کاهش تعرفه واردات قطعات، ارائه تسهیلات ارزان قیمت به تولیدکنندگان داخلی و توجه به توان داخلی به جای واردات محصولات خارجی است.

عملکرد سال‌های گذشته نشان می‌دهد پیمانکاران حوزه ریلی از توانمندی‌های بسیار بالایی برخوردارند و در این زمینه مشکلی

وجود ندارد، چنانچه پیچیدگی‌های فنی خاصی در بعضی موارد ضروری باشد که سابقه‌ای نداشته، شرکت‌های مهندسی و پیمانکاران قادر خواهند بود با انتقال فناوری موردنیاز از منابع خارجی کار را به انجام برسانند. آنچه در گذشته باعث شده تا در پروژه‌های ریلی شرکت‌ها دچار ضعف شوند، تأخیر در انجام تعهدات متولیان بوده که این تعهدات بیشتر تعهدات مالی یا گشایش اسناد اعتباری بوده که با عدم تأمین منابع موردنیاز و یا عدم پرداخت به موقع دیون، این شرکت‌ها از مسیر طبیعی انجام تعهدات به دلیل کمبود نقدینگی خارج شدند.

راهکارهای پیشنهادی

هزینه‌های توسعه حمل و نقل ریلی به ویژه در زیرساخت‌ها بسیار بالاست و دولت‌ها بیشتر در قالب یارانه و یا وظایف حاکمیتی می‌پردازند و بخش خصوصی نیز با توجه و حمایت ویژه دولت‌ها به سرمایه‌گذاری ناوگان می‌پردازد.

راه‌اندازی زیرساخت اگرچه هزینه‌بر است اما از آنجا که از وظایف حاکمیتی بوده و رشد و شکوفایی را به همراه دارد و موجب رونق اقتصادی، صنعتی و حتی توسعه فرهنگی بخش‌های مختلف کشور می‌شود و از آنجا که استهلاك ریل نسبت به جاده کمتر است و بهره‌برداری در آن طولانی‌تر است، دولت‌ها به این سمت گرایش پیدا کرده‌اند؛ اما باید دولت برای رقابت‌پذیری حمل و نقل ریلی و جاده‌ای سیاست‌های هوشمندانه‌ای را در پیش گیرد که از جمله آن‌ها می‌توان به مواردی چون کاهش ریسک سرمایه‌گذاری، کاهش هزینه‌های حق دسترسی برای حمل و نقل ریلی و ارائه تسهیلات و مشوق‌های مناسب به سرمایه‌گذاران ریلی اشاره داشت. رفع گلوگاه‌های ریلی در مبادی ورودی و خروجی بار، تدوین قوانین مؤثر برای استفاده

مطلوب از ریل و ایجاد مطلوبیت در سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی و بهبود برای بازگشت سرمایه از دیگر مواردی است که منجر به تغییر در نگاه به بخش حمل و نقلی خواهد شد. به طور مثال می‌توان الزاماتی برای جابجایی بار برای بیش از ۵۰۰ کیلومتر از طریق ریل در نظر گرفت و به جای اینکه کامیون از بنادر جنوبی تا مرزهای شمالی به جابجایی بار بپردازد قطار جای آن را بگیرد که این امر با حذف هزینه‌های حق دسترسی، بهره‌مندی شرکت‌های سرمایه‌گذار از تخفیفات مالیاتی، ارائه تسهیلات بلندمدت با نرخ‌های ترجیحی در راستای توسعه، خرید و تجهیز ناوگان، توسعه زیرساخت‌ها و رفع موانع و گلوگاه‌های خطوط ریلی و واقعی سازی نرخ حامل‌های انرژی در حمل و نقل جاده‌ای نیز به عنوان سیاست‌های اصلی دولت، قابل تحقق است.

ترانزیت ریلی کلید توسعه و رونق اقتصادی

در واقع اگر ایران بتواند به درستی از ظرفیت‌های ترانزیتی خود استفاده کند می‌تواند به درآمدی معادل دو برابر فروش نفت ۴ میلیون بشکه در روز در شرایط عادی کشور دست پیدا کند، درآمدی که مانند نفت پایان پذیر نیست و خود باعث افزایش نقش منطقه‌ای ایران خواهد شد که ریل به عنوان ستون فقرات ترانزیت در ایران می‌تواند سهم به سزایی در رسیدن به این سطح از درآمد را ایفا کند. البته اهمیت این موضوع به قدری برای کشور زیاد است که در تبیین سیاست‌های اقتصاد مقاومتی که مقام معظم رهبری ابلاغ فرموده‌اند یک بند از ۸ بند مورد نظر در این مدل اقتصادی به جغرافیای کشور و هم‌جواری با ۱۵ کشور اختصاص دادند و اینکه ترانزیت و استفاده از ظرفیت‌های ترانزیتی تا چه حد در اقتصاد مقاومتی و افزایش توان داخلی مثر ثمر خواهد بود. حال برای رسیدن به این توسعه نیازمند توجه ویژه به حمل و نقل ریلی در زیرساخت،

بافت سنتی راه آهن چالش صنعت ریلی

ابوالقاسم سعیدی عضو سابق هیئت مدیره انجمن صنفی حمل و نقل ریلی با اشاره به اینکه بافت سنتی موجود در راه آهن به رغم به اصطلاح خصوصی سازی در این بخش، همچنان چالشی بزرگ در صنعت ریلی است می‌گوید: متأسفانه روش خصوصی سازی در راه آهن اساساً خصوصی سازی نبوده و تنها انتقال بخشی از سرمایه‌های ریلی از دولتی به بخش خصوصی بوده و مدیریت همچنان برون سپاری نشده است اگرچه این روش در ۱۰ سال گذشته در بخش ریلی جاری بوده و به نظر می‌رسد در سال‌های اخیر مدیران راه آهن به شدت به دنبال اصلاح روال گذشته و ایجاد روزهایی برای ورود پررنگ بخش خصوصی هستند اما متأسفانه روال پیشین به چالشی بزرگ برای فعالان خصوصی این بخش بدل شده است. وی می‌افزاید: قوانین و مقررات قدیمی برآمده از بافت سنتی راه آهن این روزها دست و پای بخش خصوصی را برای انجام فعالیت بسته و برای این مجموعه‌ها موانع و مشکلاتی ایجاد کرده است و متأسفانه بخش خصوصی در مدیریت حمل و نقل ریلی متناسب



سعید رسولی عضو هیئت مدیره راه آهن جمهوری اسلامی ایران

۱۰ سال، کاهش هزینه‌های دوره بهره‌برداری، کاهش ریسک و افزایش درآمد دوران بهره‌برداری را مدنظر قرار داده‌ایم. معاون امور ناوگان راه آهن گفت: برای اقتصادی کردن فعالیت‌های ریلی بخش خصوصی، کاهش تعرفه، هزینه سرمایه‌گذاری، قرارداد مشارکتی و وجوه اداره شده جهت تسهیلات کم‌بهره از ابزارهای مورد استفاده راه آهن بود. وی اظهار می‌کند: تلاش کردیم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه ریلی را تضمین کنیم و سیر روزانه ۱۲۰۰ کیلومتر برای لocomotives بخش خصوصی را تضمین کردیم و اگر این هدف محقق شد، غرامت می‌دهیم.

رشد چشم‌گیر ترانزیت ریلی طی ۴ سال گذشته

سعید رسولی عضو هیئت مدیره راه آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به اینکه در سند تفصیلی برنامه ششم و طبق مصوبه مجلس مبنی بر افزایش سهم حمل بار ریلی به ۳۰ درصد و سهم حمل مسافر به ۲۰ درصد باید در سال جاری حجم جابه‌جایی کالا از طریق ریل به ۶۲ میلیون تن برسد در حالی که در سال ۱۳۹۵ این رقم بیش از ۴۰/۲ میلیون تن بوده است. وی تأکید می‌کند: باید بر اساس برنامه ششم توسعه در سال ۱۴۰۰ به رقم ۲۰۳ میلیارد تن کیلومتر (مجموع تن کیلومتر و نفر کیلومتر) دست یابیم که برای رسیدن به این هدف ۸۳



بابک احمدی معاون ناوگان راه آهن

حذف کردیم. بعد از پایان دوره آزمایشی نتایج حاصله این بود که حذف تعمیرات نیمه اساسی منجر به افزایش وقوع تعمیرات ویژه شد بنابراین مدل جدیدی را تعریف کردیم که بر اساس آن تعمیرات هر ۳ سال یکبار و با حذف تعمیرات نیمه اساسی انجام شود. مطالعات اقتصادی راه آهن نشان می‌دهد در هزینه‌های بخش خصوصی تغییر محسوسی ایجاد نشده است. اگرچه هزینه تعمیرات اساسی حدود ۲۰ درصد، ناشی از کاهش زمان ۴ به ۳ سال افزایش داشته اما کاهش هزینه‌های تعمیرات ویژه و به تبع آن کاهش عدم‌النفع توقف واگن‌ها برای تعمیرات مزبور که عمدتاً در سال چهارم اتفاق می‌افتاد افزایش هزینه تعمیرات نیمه اساسی را پوشش داده و نهایتاً تغییر محسوسی در سرجمع هزینه‌های شرکت حمل‌ونقلی ایجاد نمی‌کند.

احمدی می‌افزاید: تأمین لocomotives یاری و واگن‌های باری و مسافری بر عهده بخش خصوصی و تأمین لocomotives مانوری، لocomotives مسافری، قطار سریع‌السیر، قطار حومه‌ای و سازمان امداد و نجات سنگین و سبک بر عهده راه آهن خواهد بود البته راه آهن منع قانونی خرید واگن ندارد. وی با تأکید بر اینکه باید سرمایه‌گذاری در راه آهن برای شرکت‌های خصوصی اقتصادی باشد، افزود: تأمین بازده داخلی ۳۰ درصدی در دوره ۷ تا

که با محاسبه‌های ساده امروز باید این حق دسترسی بالغ بر ۴۵۰ ریال محاسبه می‌شد، اما راه آهن برای به صرفه و اقتصادی کردن فعالیت در این صنعت امروز ۱۹۶ ریال حق دسترسی برای هر تن کیلومتر به‌عنوان سهم شبکه دریافت می‌کند. همچنین تصویب بند ق قانون بودجه ۹۳ و ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید که به موضوع صرفه‌جویی در سوخت مربوط است نیز گام دیگری در این مسیر است، چراکه بر اساس آن سرمایه‌گذاران در حمل‌ونقل ریلی می‌توانند مابه‌التفاوتی را که به نسبت حمل‌ونقل جاده‌ای در سوخت صرفه‌جویی کرده‌اند دریافت کنند و این در حالی است که نسبت مصرف سوخت در حمل‌ونقل ریلی به جاده‌ای یک‌هفتم است. معاون ناوگان راه آهن کشور می‌گوید: به‌رحال فهم این موضوع که کسب‌وکار ریلی در ایران به نسبت جاده‌ای هنوز اقتصادی و مقرون‌به‌صرفه نیست، موضوعی غیرقابل انکار است و تمام تلاش ما نیز رساندن رقابت این دو بخش به نقطه تعادل است؛ به این منظور با توجه به اینکه حمل‌ونقل جاده‌ای تنها ۳ درصد از درآمد خود را به‌عنوان عوارض پرداخت می‌کند و این در حالی است که هزینه نگهداری جاده‌ها، ایمنی و... همگی بر عهده دولت است. احمدی می‌افزاید: ما نیز تلاش کردیم تا سهم شرکت‌های ریلی فعال را در پرداخت عوارض به راه آهن از ۵۷ درصد از درآمد، به کمتر از ۳۰ درصد (تاکنون) کاهش دهیم و بنا بر ادامه این روند تا دستیابی به نقطه تعادلی با حمل‌ونقل جاده‌ای فاصله داریم. وی درباره موضوع تغییر زمان تعمیرات اساسی واگن‌ها از ۴ سال به ۳ سال نیز می‌گوید: در ابتدا هر ۴ سال تعمیرات اساسی واگن انجام می‌شد و در این بین هر ۲ سال تعمیرات نیمه اساسی انجام می‌شد که با درخواست بخش خصوصی راه آهن تعمیرات نیمه اساسی را به‌صورت آزمایشی و برای یک دوره

با موضوع فعالیت‌ها چندان توفیقی نداشته است و ماهیت این بخش همچنان با ساختار دولتی در حال ادامه حیات است و هنوز شاهد کاهش حیطه فعالیت‌های دولتی در بخش مدیریتی نیستیم. وی تصریح می‌کند: به اعتقاد من اگر مسیری ایجاد شود که در آن راه آهن تنها به وظایف حاکمیتی خود بپردازد و وظایف مدیریتی را نیز برون‌سپاری کند، به نظر می‌رسد که فضای کسب‌وکار ریلی نیز در کشور متحول شود.

ضرورت تعادل بخشی بین جاده و ریل در توسعه حمل‌ونقل

بابک احمدی معاون ناوگان راه آهن کشور می‌گوید: آنچه این روزها نیاز و ضرورت صنعت ریلی در ایران است اصلاح و ترمیم مدل اقتصادی موجود است تا بر این اساس بتوان این کسب‌وکار را برای بخش خصوصی سودده و پررونق کنیم. وی تصریح می‌کند: راه آهن نمی‌تواند از استانداردهای فنی که مطابق با استانداردهای جهانی و تعیین‌شده سازمان بین‌المللی راه آهن‌های دنیا (UIC) است، عدول کند تا شاید بتواند نظر بخش خصوصی را در زمینه سودده بودن این کسب‌وکار تغییر دهد. مصداق این حرف مانند این است که بگوییم برای سودده بودن صنعت هوایی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی اجازه ورود هواپیماهای فرسوده و با عمر بالا را به این ناوگان بدهیم. وی اضافه می‌کند: در راه آهن نیز به اعتقاد ما باید حداقل‌های فنی مطابق استانداردها رعایت شود اما برای سودده کردن این کسب‌وکار باید تغییرات و اصلاحاتی در مدل اقتصادی موجود ایجاد کنیم که خوشبختانه این اقدامات چند سالی هست که شروع شده است. احمدی تأکید می‌کند: به‌عنوان مثال راه آهن در سال ۹۱ مبلغ ۲۹۷ ریال حق دسترسی به ازای هر تن کیلومتر به‌عنوان سهم شبکه دریافت می‌کرد



به جایی هستند. وی می‌افزاید: به‌عنوان نمونه بحث حق دسترسی خواسته همه شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی است و توقع می‌رود که عزیزان راه‌آهن هرچه زودتر تصمیماتی در خصوص آن بگیرند تا هرچه زودتر مسئله حق دسترسی برطرف شود. مدیرعامل توکاریل اظهار می‌کند: حل شدن بحث حق دسترسی هم می‌تواند در قیمت تمام‌شده ما تأثیر نزولی داشته باشد و این کاهش سبب می‌شود که صاحبان بار به سمت شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بار متمایل شوند و با اطمینان بار خود را به دست شرکت‌های باری ریلی بسپارند که این موضوع می‌تواند درآمدزایی داشته باشد، سرعت را بالا ببرد و خدمات‌دهی را افزایش دهد.

نتیجه‌گیری:

بنابراین با عنایت به صحبت‌های فعالان بخش خصوصی راه‌آهن کشور از یک‌طرف و مدیران دولتی راه‌آهن کشور از طرف دیگر به‌جرت می‌توان به این نکته مهم اشاره کرد که خصوصی‌سازی واقعی در صنعت حمل‌ونقل ریلی ایران به یک چالش جدی تبدیل شده است به طوری که این معضل در ایجاد اختلاف بین شرکت‌های خصوصی حمل‌ونقل ریلی و بخش دولتی راه‌آهن کشور در موضوع‌های مختلف از جمله مسئله حق دسترسی شرکت‌ها به ریل تأثیر بسزایی داشته است که برای برطرف کردن این مشکل باید از سوی مدیران دولتی و خصوصی صنعت حمل‌ونقل ریلی چاره‌اندیشی شود. از طرف دیگر پیشی گرفتن حمل‌ونقل جاده‌ای از حمل‌ونقل ریلی در بخش‌های مختلفی همچون مسافری و ریلی از دیگر نقطه‌ضعف‌های حوزه حمل‌ونقل در ایران است که امید می‌رود همان‌گونه که در برنامه ششم توسعه ذکر شده است اجرای درست سیاست‌های ریلی در کشور در انتقال تدریجی بار و مسافر از حمل‌ونقل جاده‌ای به حمل‌ونقل ریلی تأثیر مثبت و سازنده‌ای داشته باشد.

سال ۱۳۹۲ راه‌آهن با رشد ترانزیت روبرو شده است و مقایسه ترانزیت راه‌آهن با دیگر حوزه‌های ریلی در سال ۱۳۹۵ حاکی از آن است که درآمد ما از حمل بار داخلی ۷ برابر حمل مسافر و این رقم در ترانزیت ۱۶ برابر است.

حل موضوع حق دسترسی شرکت‌ها به ریل، اولویت نخست

شنیدن دغدغه‌های فعالان بخش خصوص راه‌آهن کشور در بخش‌های مختلف از عدم توجه و نیاز حوزه‌های مختلف راه‌آهن کشور به سرمایه‌گذاری تا حق تعرفه دسترسی به ریل خالی از لطف نیست به طوری که مدیرعامل بزرگ‌ترین شرکت حمل‌ونقل ریلی و باری کشور اظهار می‌کند: حل شدن بحث حق دسترسی هم می‌تواند در قیمت تمام‌شده ما تأثیر نزولی داشته باشد و این کاهش سبب می‌شود که صاحبان بار به سمت شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بار متمایل شوند و با اطمینان بار خود را به دست شرکت‌های باری ریلی بسپارند که این موضوع می‌تواند درآمدزایی داشته باشد، سرعت را بالا ببرد و خدمات‌دهی را افزایش دهد. مدیرعامل توکاریل با بیان اینکه توکاریل به‌عنوان یکی از شرکت‌های موفق توکافولاد بوده و در مجموعه راه‌آهن نیز به‌عنوان بزرگ‌ترین شرکت حمل باری که در راه‌آهن کشور فعالیت می‌کند شناخته می‌شود اظهار می‌کند: توکاریل هم‌اکنون بیشترین تعداد واگن را در سطح کشور دارد و بیشترین میزان بار را نیز در کشور حمل می‌کند. حسن سعیدبخش با اشاره به مشکلات و چالش‌های توکاریل خاطرنشان می‌کند: به گمان من چالش خاصی که فقط صرفاً توکاریل با آن مواجه باشد وجود ندارد و مسائل مختلف، موضوعات کلی است که همه شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی به آن دچار هستند و توقعاتی دارند که به نظر من همه آن‌ها توقعات

به راه‌آهن پرداخت شود. رسولی با اشاره به میزان حمل بار در تناژ از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۵ گفت: این آمار از ۳۱ میلیون تن تا زیر ۳۵ میلیون تن بوده است که در سال ۹۵ با کاهش حق دسترسی شرکت راه‌آهن از شبکه ریلی موفق به حمل ۴۰/۵ میلیون تن حمل بار شدیم و در سال ۹۶ نیز اهداف شرکت در زمینه حمل بار محقق خواهد شد. عضو هیئت‌مدیره شرکت راه‌آهن با بیان این‌که ما امروز به رشد ۱۴ درصدی حمل بار رسیده‌ایم، گفت: سهم ریل از حمل‌ونقل زمینی با توجه به اینکه راه‌آهن در همه جای کشور دارای خط و شبکه و ایستگاه نیست از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۲ یک روند نزولی داشته، اما از سال ۱۳۹۲ با تلاش‌های انجام‌شده روند رشد را در پیش گرفته است. وی با بیان اینکه در این دوره حدود ۲۱۱ میلیون تن بار را راه‌آهن جابه‌جا کرده است، تصریح می‌کند: اما حدود ۲۴۲ میلیون تن باری که می‌توانست از طریق راه‌آهن حمل شود از طریق جاده حمل شده است و اگر با شاخص مجموع سه عایدی مصرف سوخت، آلاینده‌گی و تلفات به ازای هر تن کیلومتر محاسبه شود در صورت حمل ۲۴۲ میلیون تن مذکور با ریل، برای کشور ۳۵۱ میلیارد تومان عایدی در برداشت که هدررفته است. به گفته رسولی، از

هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری نیاز است. عضو هیئت‌مدیره شرکت راه‌آهن بیان می‌کند: اگر این رقم بین زیربنا و ناوگان تقسیم شود، حدود ۱۵ درصد سهم بخش خصوصی و ۳۵ درصد دولت در بخش زیرساخت‌ها و ۳۳ درصد بخش خصوصی و ۱۴ درصد دولت در بخش ناوگان خواهد بود. رسولی با اشاره به مزیت‌های حمل‌ونقل ریلی می‌گوید: منافع حاصله توسعه حمل‌ونقل ریلی شامل ۳۰ میلیارد و ۹۱۸ میلیون تومان بر اساس میزان صرفه‌جویی در مصرف سوخت، ۹ هزار و ۴۵۲ میلیارد تومان منافع ناشی از کاهش آلاینده‌گی و ۷ هزار و ۹۱۹ میلیارد تومان منافع ناشی از کاهش تلفات جاده‌ای است که در مجموع ۴۸ هزار و ۲۹۰ میلیارد تومان در اقتصاد ملی تزریق خواهد کرد و این رقم در سال‌های بعد ثابت خواهد ماند. رسولی تصریح می‌کند: سهم شرکت راه‌آهن در ازای کاهش تعرفه حمل‌ونقل ریلی برای اقتصادی کردن حمل ریلی برای بخش خصوصی و صاحبان کالا از ۷۶ درصد به ۲۳ درصد رسیده است و این مسئله باعث شد که در حقوق و مزایا و خرید سوخت، شرکت با مشکل مواجه شود. البته در ازای آن سازمان برنامه بودجه مصوب کرده که پارانهای به مبلغ ۶۲۰۰ میلیارد تومان در طول برنامه

گفت و گو با مدیرعامل «ریل پرداز سیر»

راه آهن حق دسترسی را از بودجه خود تامین کند



فرهنگ طلوعی مدیرعامل شرکت «ریل پرداز سیر» یکی از شرکتهایی است که در حوزه حمل و نقل بار فعالیت می‌کند و به نوعی، بزرگ‌ترین هولدینگ حمل و نقل ریلی کشور محسوب می‌شود. او در این گفت‌وگو به چالش‌های موجود در حوزه شرکت‌های باری می‌پردازد که بخشی از آن از دیدگاه او، به موضوع دریافت «حق دسترسی به ریل» بازمی‌گردد. او معتقد است که رابطه درستی بین راه آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی تعریف نشده است از این رو، راه آهن باید به این باور برسد که منافع بخش خصوصی و خودش وابسته به همدیگر است. طلوعی در این گفت‌وگو به اثرات دریافت حق دسترسی ریلی می‌پردازد و معتقد است که در آمد نزدیک به ۵۰۰ میلیارد تومانی راه آهن به عنوان نهاد حاکمیتی و اصطلاحاً رگولاتوری از این منبع، آن قدر زیاد نیست که وابستگی خاصی ایجاد کند و الزامی به دریافت آن باشد. او به تأثیر این سیاست راه آهن بر فعالیت‌های شرکت‌های ریلی به ویژه در بخش بار اشاره کرده و معتقد است که «شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران باید تعاملاتی را انجام دهد تا حق دسترسی خود را در قالب بودجه دریافت کرده و راهگشای صنعت حمل و نقل ریلی باشد.»

ریلی از طریق جذب و گسترش سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز و ارتقاء بهره‌وری و ارائه خدمات مطلوب به مشتریان با حفظ مالکیت دولت بر شبکه ریلی به شرکت‌های حمل و نقل ریلی خصوصی و تعاونی و شرکت‌ها و مؤسسات معتبر در ارائه خدمات وابسته به آن اجازه داده می‌شود تا از شبکه حمل و نقل ریلی و تأسیسات و امکانات مربوطه با رعایت این قانون و مقررات و ضوابط مربوطه بهره‌برداری کنند.» اما در تبصره یک ماده ۶ همان قانون آمده است که «نرخ بهره‌برداری از شبکه ریلی بایستی به گونه‌ای تعیین شود که ضمن تأمین هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل و نقل دارای مزیت باشد.» در حال حاضر چنین رویه‌ای در سازمان رگولاتوری حمل و نقل ریلی دیده نمی‌شود و از این رو حمل و نقل ریلی در اولویت‌های بعدی صاحبان کالا قرار می‌گیرد. چون هزینه تمام‌شده شرکت‌های

ناوگان حمل و نقل ریلی به نسبت سایر مشوق‌ها خواهد شد. البته با تکیه بر یک مؤلفه نمی‌توان افزایش قیمت‌ها در این ناوگان حمل و نقل را توجیه کرد؛ اما نمی‌توان از تأثیر آن در حق دسترسی و تعیین آن در مقاطع کوتاه مدت بر حمل و نقل ریلی چشم پوشید.

موضوع دریافت حق دسترسی چقدر رقابت با بخش جاده‌ای را برای حمل و نقل ریلی با چالش مواجه می‌کند؟

البته تلاش کردم که در گفته‌های اولیه خودم، این موضوع را هم توضیح دهم؛ اما برای روشن تر شدن موضوع باید گفت؛ عدم دریافت حق دسترسی در حمل و نقل جاده‌ای خود باعث تنگ شدن عرصه رقابت بر حمل و نقل ریلی شده و باعث می‌شود که اولویت اول انتخاب صاحبان کالا در حمل کالاهای خود حمل و نقل جاده‌ای باشد در ماده یک قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی آمده است: «به منظور افزایش سهم حمل و نقل

تقریباً یک سوم از کل کرایه حمل و نقل در مسیرهای مختلف را به خود اختصاص می‌دهد. ناگفته نپایست که این امر بالا رفتن هزینه حمل و نقل به تبع آن افزایش قیمت تمام‌شده کالا و خدمات را در پی خواهد داشت و در نتیجه شرکت‌های حمل و نقل ریلی قدرت چانه‌زنی کمتری در جذب بار و محمولات خواهند داشت که طبیعتاً قدرت رقابت‌پذیری آن‌ها را نیز کاهش خواهد داد؛ به گونه‌ای که کمترین کاهش یا تغییر قیمت کالا موجب از دست رفتن توجیه اقتصادی و افزایش قیمت‌ها در

در برنامه ششم توسعه به اقتصاد حمل و نقل ریلی توجه ویژه‌ای شده است. با توجه به این که در رقابت با بخش جاده‌ای، شرکت‌های ریلی الزام پرداخت حق دسترسی به ریل دارند، این موضوع چقدر اهداف در نظر گرفته شده برای برنامه ششم توسعه را در بخش ریلی دچار خدشه می‌کند و چه تأثیری بر فعالیت‌های این شرکت‌ها از یک سو و کلیت اقتصاد حمل و نقل ریلی می‌گذارد؟ هزینه حق دسترسی در راه آهن



ریلی برای حمل بار بسیار بالاتر از هزینه تمام شده حمل و نقل جاده‌ای است.

شرکت‌های بخش خصوصی با این شرایط با چه کمبودها و مشکلاتی در سطوح مختلف روبرو هستند؟ آیا می‌توان دریافت حق دسترسی که به‌عنوان امور حاکمیتی انجام می‌پذیرد را نوعی «دست‌انداز» برای بخش خصوصی فعال در زمینه حمل و نقل ریلی دانست؟

درباره موضوع مطرح شده، لازم است نکاتی را متذکر شوم؛ وضعیت نقدینگی بسیاری از بنگاه‌های تولیدی نیز همه بخش‌های اقتصادی فعال در تولید بخصوص فولاد و محصولات فولادی در شرایط کنونی که عمده‌ترین خریداران خدمات حمل و نقل ریلی هستند، رضایت‌بخش نبوده و مطالباتشان در مواردی حتی با وقفه ۶ ماهه و گاه

حتی بیشتر وصول می‌شود. این در حالی است که شرکت‌های حمل و نقل ریلی می‌بایست حق دسترسی خود و پرداخت آن را به شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران طی تنفس دو ماهه انجام دهند که این خود موجب بروز مشکلات عدیده‌ای در تأمین سرمایه در گردش موردنیاز شرکت‌های حمل و نقل ریلی می‌شود. فکر می‌کنید با توجه به شرایطی که راه‌آهن جمهوری اسلامی به‌عنوان نهاد بالادستی و حاکمیتی دارد و اصطلاحاً رگولاتور حمل و نقل ریلی محسوب می‌شود؛ چگونه می‌توان یک الگوی مناسب برای هم‌رسانی دو بخش جاده‌ای و ریلی برای حمل و نقل بار و حتی حمل و نقل مسافر ایجاد کرد؟ نکته مهم این است که راه‌آهن باید در جایگاه حاکمیتی و نظارتی خود باقی مانده و از حالت اصطلاحاً

شریک تجاری خارج شوند. در حال حاضر رابطه درستی بین راه‌آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی تعریف نشده است از این‌رو، راه‌آهن باید به این باور برسد که منافع بخش خصوصی و خودش وابسته به همدیگر است. اگر ریل و راه‌آهن را به‌عنوان سرمایه‌گذاری دولت‌ها در بخش زیرساخت‌های حمل و نقل در نظر بگیریم بنابراین دریافت حق دسترسی از بخش ریلی ظلم بزرگی به این ناوگان خواهد بود. چرا که میزان سرمایه‌گذاری دولتی در بخش حمل و نقل جاده‌ای (ساخت اتوبان و بزرگراه) بسیار بیشتر از ناوگان حمل و نقل ریلی است با این وجود بخش حمل و نقل جاده‌ای عوارض کمتر به نسبت ریلی پرداخت می‌کنند؛ بنابراین لازم است که شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تعاملاتی را انجام دهد تا حق دسترسی خود را در قالب بودجه

دریافت کرده و راه‌گشای صنعت حمل و نقل ریلی باشد. آیا می‌توان گفت که درآمد حاصل از حق دسترسی ریلی برای راه‌آهن که بودجه دولتی نمی‌گیرد و به‌عنوان شرکت خصوصی فعالیت می‌کند، مهم است و از این‌رو باید دریافت شود؟

درآمد کلی حاصل از حق دسترسی برای شرکت جمهوری اسلامی ایران در بهترین شرایط بیش از ۵۰۰ میلیارد تومان نیست از این‌رو فراهم شدن آن در قالب بودجه برای شرکت مزبور می‌تواند مزیت رقابتی بزرگی برای شرکت حمل و نقل ریلی در مقابل ناوگان حمل و نقل جاده‌ای ایجاد کند. امیدواریم با تأکيدات مقام معظم رهبری بارها از روی جاده‌ها به بخش ریلی منتقل شود و شاهد تحقق تأکيدات و مصوبات برنامه ششم توسعه در بخش ریلی باشیم.

مدیرعامل «ریل ترابر سبا» عنوان کرد:

پیش‌بینی جابه‌جایی یک میلیون نفر تا پایان سال

غلامرضا جهانبخش مدیرعامل شرکت «ریل ترابر سبا» در گفتگو با مجله «ندای حمل و نقل ریلی» اظهار داشت: شرکت «ریل ترابر سبا» با هدف ارائه خدمات حمل و نقل ریلی متمایز و همچنین به دنبال کمک به کاهش سوانح و حوادث حمل و نقل جاده‌ای در کشور و ارائه مناسب خدمات به آحاد مردم به ویژه بسیجیان پس از اخذ مجوزهای لازم از مراجع ذی‌ربط در شهریور ۱۳۸۸ تاسیس شد.

وی ادامه داد: این شرکت در اولین گام با خرید ۵۰ دستگاه واگن مسافری اقدام به جابه‌جایی مسافران در مسیرهای تهران - مشهد و تهران - اهواز کرد و طی ۲ سال اقدام به بازسازی کامل واگن‌های مذکور نمود تا سطح کیفیت خدمات را ارتقا دهد.

مدیرعامل ریل ترابر سبا افزود: از ابتدای سال ۹۲ شرکت ریل ترابر سبا اقدام به وارد نمودن ۲۸ دستگاه واگن اتوبوسی از کشور

کره جنوبی کرد و طی عقد قرارداد با شرکت واگن سازی ایریکو جهت بازسازی آن‌ها اقدامات اساسی انجام داد که در این طرح همه قطعات، نیروی متخصص و منابع و شرکت‌های داخلی به‌کارگیری شدند که باعث ایجاد اشتغال و کمک به تولید ملی گردید.

جهانبخش ادامه داد: تا پایان سال ۹۴ پروژه تعمیرات واگن‌های کمرای به پایان رسیده و بهره‌برداری شد.

مدیرعامل «ریل ترابر سبا» افزود: از ابتدای سال ۹۳ همچنین طی قراردادی با شرکت واگن پارس در راستای تحقق اقتصاد مقاومتی و اهداف تبیین شده توسط مقام معظم رهبری قراردادی جهت ساخت ۲۷ دستگاه واگن پارس چهار تخته با شرکت واگن پارس منعقد کرد که تاکنون با تحویل ۲۷ دستگاه واگن با تکیه بر توان متخصصان داخل تولید و تحویل این شرکت شده و با نام قطارهای غدیر مورد بهره‌برداری قرار گرفته است.

جهانبخش ادامه داد: در حال حاضر «ریل ترابر سبا» ظرفیت جابه‌جایی یک میلیون و هفتصد هزار مسافر در سال را دارا است که با توجه به عملکرد سال گذشته پیش‌بینی می‌شود در سال جاری قریب به یک میلیون نفر را در سیستم حمل و نقل ریلی جابه‌جا خواهد نمود.

مدیرعامل «ریل ترابر سبا» افزود: «ریل ترابر سبا» در نظر دارد خدمات خود را به‌صورت متمرکز و ویژه به زائران مشهد مقدس و مناطق عملیاتی ۸ سال دفاع مقدس (ارادهای راهیان نور) ارائه کند و در این راه رعایت اصول مشتری‌مداری و کیفیت در سرلوحه کار است.

جهانبخش ادامه داد: این شرکت ریلی با وجود مشکلات فراوان در صنعت حمل و نقل ریلی مسافر و عدم حمایت لازم توسط راه‌آهن ج.ا. ضمن افزایش ناوگان معدل سنی ناوگان خود را کاهش داد و لوکس‌ترین

قطارهای موجود کشور را به خدمت گرفت این در حالی است که با توجه به عدم کشش بازار گردشگری و جابه‌جایی مسافر وضعیت اقتصادی فعلی همچنین رقابت تنگاتنگ صنعت ریلی با صنعت هوایی بازگشت سرمایه‌گذاری انجام شده با وضعیت فعلی متصور نیست.

وی بیان کرد: شرکت‌های حمل و نقل ریلی در صورت عدم حمایت کافی دولت قطعاً با مشکل مواجه خواهند شد و توانایی نو شوندی مستمر و خدمات باکیفیت و ایمن را از دست خواهند داد. بنابراین با توجه به اعلام برنامه‌های وزیر محترم راه در دولت جدید از دولت و مجلس انتظار داریم با حمایت از صنعت حمل و نقل پاک و ایمن از شرکت‌های ریلی حمایت نمایند و از زیان‌های ناشی از آن که موجب آسیب به اقتصاد و اشتغال جوانان می‌شود جلوگیری کنند و امید است که آینده روشنی پیش روی این صنعت قرار گیرد.



گفت و گو با نورالله بیرانوند معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

حذف حق دسترسی امکان‌ناپذیر است

معاون اقتصادی راه‌آهن می‌گوید نمی‌توان حق دسترسی به ریل را از مجموعه برنامه‌های موجود در حوزه حمل‌ونقل ریلی حذف کرد. نورالله بیرانوند دلایل راه‌آهن را برای این موضوع برمی‌شمارد و معتقد است که این موضوع در تمام دنیا اعمال می‌شود و مختص ایران نیست. او مشکل بزرگ رقابت بین بخش ریلی و جاده‌ای در دو حوزه بار و مسافر را موضوع قیمت سوخت می‌داند نه حق دسترسی به جاده یا ریل. از دیدگاه این مقام مسئول در راه‌آهن «اگر این مسئله برای بخش ریلی حل شود با ایجاد درآمد لازم برای تأمین هزینه‌های راه‌آهن به خودی خود حق دسترسی نیز کاهش خواهد یافت.» بیرانوند اظهار امیدواری می‌کند که با توجه به تأکیدات مقام معظم رهبری مبنی بر انتقال بار و مسافر از جاده به ریل، می‌توان روند استفاده از این بخش را مثبت ارزیابی کرد تا به نوعی آمادگی فرهنگی برای توسعه این بخش از ناوگان حمل‌ونقل کشور ایجاد شود.

تمام شده حمل بار را نیز افزایش دهد، اما اعمال قانون اخیر توانسته وضعیت رقابتی این بخش از ناوگان حمل‌ونقل به نسبت سایر بخش‌ها تأمین شود.

بخش خصوصی معتقد است حق دسترسی باید توسط بخش‌های دیگر ناوگان حمل‌ونقل باید پرداخت شود چرا که گفته می‌شود که بخش خصوصی تنها موظف به سرمایه‌گذاری و ایجاد شرایط پویای سرمایه‌گذاری است؛ آیا شما این استدلال را می‌پذیرید؟

نخست اینکه هزینه‌های که شرکت‌های خصوصی بابت حق دسترسی به جاده می‌پردازند از ۳ درصد به ۴ درصد افزایش پیدا کرده است؛ دوم اینکه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تلاش کرده حق دسترسی حمل‌ونقل ریلی به گونه‌ای اعمال شود که مزیت رقابتی ناوگان حمل‌ونقل را کاهش ندهد و سعی شده است که میزان حق دسترسی ریلی و جاده‌ای تفاوت چندانی با هم نداشته باشند؛ اما

بر اساس قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی؛ بر اساس برنامه ششم راه‌آهن موظف است که برای این ناوگان در مقابل سایر ناوگان‌های حمل‌ونقل ایجاد مزیت رقابتی کند. بر این اساس آنچه می‌توانست ایجاد مزیت رقابتی کند، کنترل و یا کاهش حق دسترسی بود. با پرداخت حق دسترسی توسط بخش خصوصی امروز شاهد حق دسترسی ۲۶ درصدی در این بخش از ناوگان حمل‌ونقل کشور هستیم. از آنجا که توسعه حمل‌ونقل ریلی ارتباطی تنگاتنگ با توسعه اقتصادی کشورها دارد بنابراین افزایش حق دسترسی می‌تواند قیمت

در نظر گرفته نمی‌شود تا چه حد می‌تواند به زیان بخش خصوصی باشد؟

حق دسترسی به ریل، در تمام نقاط جهان از سوی شرکت‌هایی که از ریل استفاده می‌کنند؛ پرداخت می‌شود و در واقع منبع اصلی تأمین بخشی از هزینه‌های راه‌آهن هم محسوب می‌شود. با این منطق، این موضوع یک مقررات بین‌المللی است و قابل حذف شدن نیست؛ اما آنچه در این بین اعتراضاتی را به دنبال داشته است در تعیین مبلغ آن است که در سال ۹۳، ۵۷ درصد بوده است.

در سال‌های اخیر و پس از خصوصی‌سازی در راه‌آهن جمهوری اسلامی، موضوع سیاست‌های جاده پسند در کلان اقتصادی کشور و نبود سیاست‌های حمایتی در بخش ریلی بیش از پیش مورد انتقاد قرار گرفته است. یکی از این موارد انتقادی در حوزه حق دسترسی به ریل است که از جانب نهاد سیاست‌گذار یعنی راه‌آهن دریافت می‌شود. از دیدگاه شما این موضوع چه تأثیری در صنعت ریلی در بر خواهد داشت با توجه به اینکه برای جاده‌ها این حق دسترسی



روند استفاده از این بخش را مثبت ارزیابی کرد که به نوعی آمادگی فرهنگی برای توسعه این بخش از ناوگان حمل و نقل کشور است. ما هم به دنبال این هستیم که ظرفیت‌های این بخش در سال‌های آتی به‌طور کامل تکمیل شود. بحث برقی سازی خطوط، مهم‌ترین برنامه‌ای است که در دستور کار قرار داده‌ایم. در شرایطی که ما تنها ۳۰ کیلومتر خط برقی راه‌اندازی کرده‌ایم برای ایجاد ۲ هزار و ۵۰۰ کیلومتر خط دیگر قرارداد بسته‌ایم. خطوط پرسرعت نیز از دیگر برنامه‌های ماست که اولین خط آن از تهران به مقصد قم و اصفهان با قراردادی با ایتالیایی‌ها به سرانجام رسیده و قرار است راه‌اندازی شود. در نظر داشته باشید که راه‌اندازی خطوط پرسرعت چه پویایی را در نقل و انتقالات جمعیت شهرها با شهرهای اطراف می‌تواند در پی داشته باشد. درباره نوسازی واگن‌ها نیز باید گفته شود که روش‌های تأمین مالی آن در دست بررسی است.

تفاوت‌های فاحش بین حق دسترسی ناوگان ریلی و جاده‌ای است نگرش بنگاهی به این بخش از حمل و نقل است؛ چرا که ایجاد زیرساخت‌های لازم برای بخش ریلی به مراتب هزینه‌برتر از جاده‌ای است. با توجه به بیانات مقام معظم رهبری که تأکید کرده‌اند که جمل بار از جاده‌ها باید به ریل منتقل شود؛ ارزیابی شما از روند رشد استفاده از این ناوگان را در چند سال آینده چگونه است؟

خوشبختانه توسعه ناوگان ریلی به‌عنوان پیش‌ران توسعه سایر بخش‌های اقتصادی همواره مورد توجه بوده است. به‌خصوص در شرایط کنونی که به‌عنوان یکی از زیرساخت‌های اصلی توسعه اقتصادی محسوب می‌شود که این توجه را در تأکیدات مقام معظم رهبری تا رئیس‌جمهوری و تا تکاپوی مجلس برای توسعه این بخش می‌توان به‌روشنی دریافت کرد. بر اساس این رویکرد می‌توان

کشورها در این بخش از کشوری به کشور دیگر متغیر است.

تجربیات سایر نقاط جهان در سیاست‌گذاری‌های حق دسترسی جاده‌ای و ریلی بر اساس چه مؤلفه‌هایی تعیین می‌شود و چه تفاوت‌هایی با نحوه سیاست‌گذاری‌ها در ایران دارد؟

در بیشتر کشورهای جهان هزینه‌های تأمین و نگهداری زیرساخت به‌طور کامل توسط دولت پرداخت می‌شود و این هزینه‌های زیرساخت مکمل حق دسترسی است که به شبکه ریلی تزریق می‌شود. در این کشورها راه‌آهن به‌عنوان یکی از ارکان رفاه اجتماعی محسوب می‌شود که مزایایی چون صرفه‌جویی در سوخت و حفظ محیط‌زیست و کاهش تصادفات جاده‌ای را در پی دارد؛ اما در کشورهایی مثل ایران با وجود این که مزیت‌های رفاه اجتماعی ناوگان ریلی در نظر گرفته می‌شود اما آنچه باعث ایجاد

در نظر داشته باشید جدای از مسئله حق دسترسی مهم‌ترین مسئله‌ای که این مزیت رقابتی ما بین ناوگان حمل و نقل جاده‌ای و ریلی را مخدوش کرده است نرخ سوخت است. قیمت سوخت برای ناوگان حمل و نقل جاده‌ای یک‌دهم ریلی است. از طرف دیگر مزیت اصلی حمل و نقل ریلی صرفه‌جویی در سوخت است؛ به‌گونه‌ای که در هر تن کیلومتر حمل و نقل ریلی ما صرفه‌جویی بالغ بر ۱ سی‌سی در مصرف سوخت داریم. این در حالی است که مصرف سوخت جاده‌ای به نسبت ارزان‌تر بوده و از صرفه‌جویی کمتری برخوردار است؛ بنابراین به نظر می‌رسد که اگر این مسئله برای بخش ریلی حل شود با ایجاد درآمد لازم برای تأمین هزینه‌های راه‌آهن به‌خودی‌خود حق دسترسی نیز کاهش خواهد یافت اما این که تصور کنیم که می‌شود حق دسترسی را حذف کرد باید بگوییم که این امر ممکن‌ناپذیر است؛ کما اینکه مبلغ آن طبق سیاست‌گذاری



شرکت فولاد ریل جنوب در یک نگاه

شرکت فولاد ریل جنوب در تاریخ ۸۳/۰۴/۲۲ تحت شماره ۲۲۶۳۹۴ تاسیس گردیده است. هدف از تاسیس شرکت تجهیز و توسعه ناوگان ریلی و انجام فعالیتهای حمل و نقل ریلی و جاده ای بمنظور تأمین مواد اولیه و توزیع محصولات شرکت های فولاد ساز در داخل کشور می باشد. شرکت فعالیت خود را از آذرماه ۸۳ با بهره گیری از ۵۲۶ دستگاه واگن لبه بلند معدنی به شرکت فولاد خوزستان و تعدادی از واگن های متعلق به راه آهن جمهوری اسلامی ایران در قالب مدیریت حمل به منظور حمل مواد اولیه و محصولات شرکت فولاد خوزستان و سایر شرکت های فولاد ساز آغاز نمود.

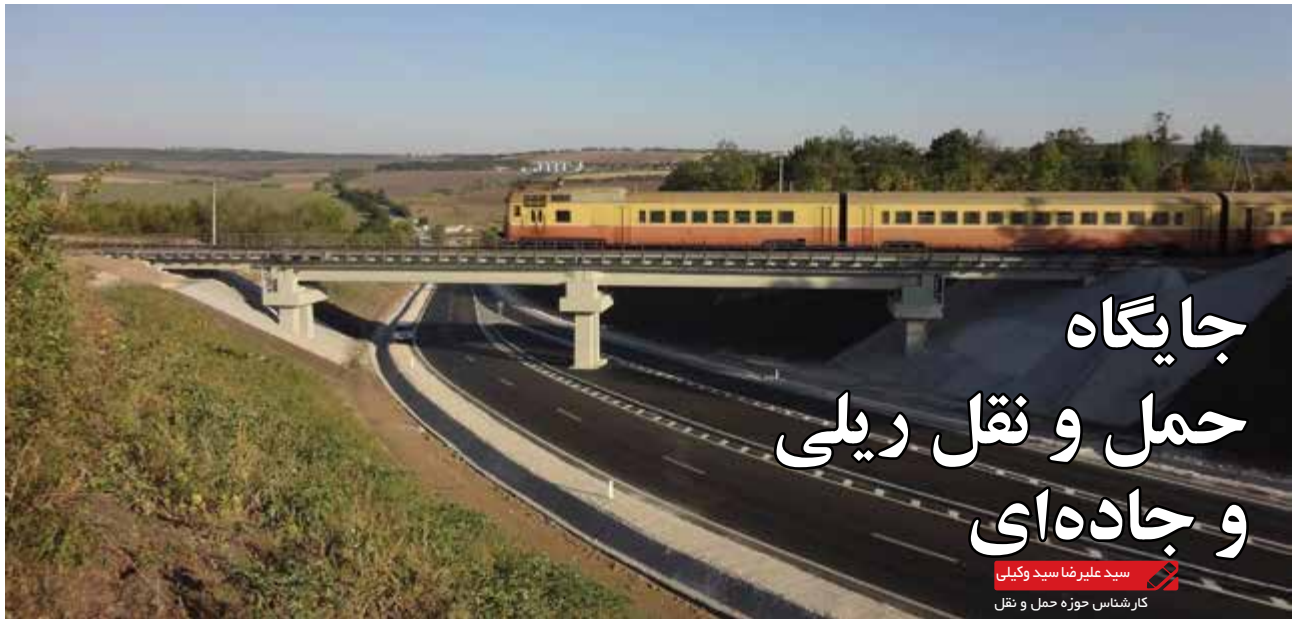
استعداد ناوگان

در حال حاضر ناوگان واگن ایسن شرکت مشتمل بر ۱۱۵۰ دستگاه واگن لبه بلند حمل مواد و ۲۰۱ دستگاه واگن لبه کوتاه جمعاً به میزان ۱۳۵۱ دستگاه می باشد. ضمناً ۵۲۶ دستگاه واگن ملکی شرکت فولاد خوزستان در قالب مدیریت سیر در ناوگان این شرکت فعال می باشد.

جایگاه شرکت فولاد ریل جنوب

شرکت فولاد ریل جنوب با بهره گیری از کارشناسان و پرسنل مجرب حداکثر بهره وری از واگن ها فعالیت نموده و در سال ۱۳۹۵ بر اساس نظر راه آهن ج.ا. در رتبه دوم شرکت های سالک واگن های لبه بلند معدنی از نظر بهره وری قرار گرفته است. بر اساس گزارشات راه آهن ج.ا. شرکت فولاد ریل جنوب از نظر تن کیلومتر حمل بار در رتبه سوم قرار داشته و از جایگاه مناسبی برخوردار می باشد.





جایگاه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای

سید علیرضا سید وکیلی
کارشناس حوزه حمل و نقل

ریلی بهره محدودی از آن داشته است. نبود فناوریهای جدید در نظام بهره برداری بخش ریلی به شدت در بهره وری این حوزه موثر بوده است. و اما سخن آخر این که تمامی عوامل فوق خود را در پایین بودن سهم حمل و نقل ریلی چه در بخش باری و چه در بخش مسافری نشان داده است. متوسط فاصله حمل بار ریلی و جاده ای با یکدیگر برابر است و در بخش مسافری تنها ۲۰۰ کیلومتر تفاوت دارد. در صورتی که ذات حمل و نقل ریلی برای مسافتهای بلند یا حجم زیاد و ذات حمل و نقل جاده ای برای مسافتهای کوتاه یا حجم کم شکل گرفته است. ما می بایست از حمل و نقل جاده ای در جای درست و از حمل و نقل ریلی نیز در جای درست استفاده نماییم. چنانچه از هر شیوه حمل و نقل در جایی که مزیت ذاتی آن است استفاده کنیم، مصالح ملی را رعایت کرده ایم. در غیر اینصورت بهره وری استفاده از منابع کشور کاهش خواهد داشت.

امیدواریم با عزم راسخی که مسئولین کشور بر جبران نقایص توسعه حمل و نقل ریلی بسته اند به جایگاه لازم برای این بخش برسیم تا منابع میهن عزیزمان به بهترین شکل مصروف گردد.

مستقیم ریلی در حدود ۲۰ برابر جاده ای برآورد شده است. به همین علت سرمایه گذاری دولت در بخش ریلی چشمگیر تر و خصوصی سازی در آن کم رنگ تر است.

ارزیابی نظام حمل و نقل کشور حاکی از آن است که کمترین توسعه، در بخش توسعه زیربنای ریلی اتفاق افتاده است. در ۱۵ سال گذشته ۲۰/۰۰۰ کیلومتر راه ساخته شده است در صورتی که تنها ۳۰۰۰ کیلومتر راه آهن توسعه یافته است. توسعه موازی بین خطوط ریلی و جاده ای در یک محور مشترک انجام شده است. نوسازی و روسازی راه ها و راه های روستایی به میزان قابل توجهی توسعه داشته اما بازسازی خطوط ریلی قدیمی بسیار کند انجام شده است. ناوگان جاده ای با ورود شرکت های متعدد خودرو ساز داخلی و خارجی گسترش یافته است اما در بخش ریلی محدودیتهای بسیاری در مسیر توسعه لکوموتیو و واگن وجود داشته است. نظام بهره برداری در بخش جاده ای کارایی بسیار بهتری نسبت به بخش ریلی دارد زیرا توسعه فناوری در آن بخش بیشتر بوده است. سیستمهای هوشمند حمل در بخش جاده ای از سابقه ۲۰ ساله برخوردار است اما بخش

توسط دولت یا بخش غیر دولتی انجام می شود. بخش زیربنا معمولا توسط دولتها سرمایه گذاری می شود اما بخش ناوگان توسط بخش غیر دولتی شکل می گیرد. در بخش ریلی و جاده ای بیش از دو بخش دیگر است. ساخت و نگهداری زیربنای حمل و نقل جاده ای و ریلی از دیرباز ماموریت مهم دولت بوده است و اصل ۴۴ قانون اساسی نیز بر آن صراحت دارد.

در بین دو بخش حمل و نقل ریلی و حمل و نقل جاده ای معمولا بخش جاده ای توپولوژی گسترده تری دارد. زیرا تنوع استفاده کنندگان و تواتر استفاده از بخش جاده ای بسیار بیشتر است. بخش ریلی بعنوان شاهراه توسعه، علاوه بر ایجاد ظرفیت بالای حمل و نقل نسبت به زمین اشغال شده، اثرات متقابل زیادی در توسعه اقتصادی دارد. مقایسه درونی دو بخش ریلی و جاده ای حاکی از آن است که بازدهی مالی بخش جاده ای بالاتر از بخش ریلی است، لذا خصوصی سازی در بخش جاده ای وسیعتر از ریلی مشاهده می شود. بازدهی اقتصادی بخش ریلی تفاوت بسیار قابل توجهی با بخش جاده ای دارد. بنحوی که هزینه های غیر

اقتصاد دانان، حمل و نقل را یک تقاضای مشتق شده از فعالیتهای اقتصادی می دانند. هر گاه حمل و نقل انجام شود دلالت بر وجود یک فعالیت اقتصادی دارد که علت موجهه آن بوده است. بطور متقابل فعالیتهای اقتصادی از کیفیت و کمیت حمل و نقل متأثر می شود. سودآوری، روان سازی، قابلیت اطمینان، هزینه های غیر مستقیم و از همه مهمتر تقاضای القایی اقتصادی از جمله این اثرات متقابل است. یکی از عواملی که نگاه به جهان امروز را نظیر نگاه به یک دهکده بزرگ کرده، سهولت در حمل و نقل است. دو نسل قبل از ما مسافت ۱۰۰ کیلومتر را در ۱۰ ساعت طی می کردند و ما در ۱ ساعت حداکثر ظرفیت حمل قایقها چند تن بیشتر نبود اما هم اکنون کشتی ۱۰۰ هزارتنی وجود دارد. پس نظام حمل و نقل در دنیا تحولات مهمی پیدا کرده است.

نظام حمل و نقل در یک برش طولی شامل دو بخش اصلی زیربنا و ناوگان و در یک برش عرضی شامل چهار شیوه مختلف ریلی، جاده ای، هوایی و دریایی است. بسته به میزان بازدهی اقتصادی و بازدهی مالی هر بخش، سرمایه گذاری و تولی آن



با وجود برنامه ریزی برای گسترش راه آهن در برنامه ششم توسعه تا سال ۱۴۰۰ دیده می شود:

یک بام و دو هوا در انتقال بار ترافیکی از جاده به ریل

ماجرایی است که دولتمردان و تشکل های صنفی بخش خصوصی طی سال های اخیر بارها و بارها به آن اشاره کرده اند. برخی از فعالان بخش خصوصی حوزه ریلی از کمبود تسهیلات لازم در این حوزه و مشکلات مربوط به تعرفه حق دسترسی در راه آهن و اینکه حوزه جاده ای از سوخت ارزان قیمت استفاده می کنند، سخن می گویند و از طرف دیگر، فعالان حوزه جاده ای معتقدند از آنجا که حمل و نقل جاده ای سهم بالایی در تردد مسافر و بار کشور دارد، باید تسهیلات بیشتری به آن ها اختصاص داده شود. به اعتقاد کارشناسان، لزوم سرمایه گذاری کمتر در جاده ها، خدمات درب به درب، ارائه خدمات به مناطق روستایی، انعطاف پذیری خدمات،

هزینه سفرهای جاده ای یکی از بزرگ ترین دلایل عموم مردم برای تن دادن به ناامنی های احتمالی است. به همین جهت بین ۳ روش جابه جایی مسافران که جاده، ریل و هوا است، جاده ها با بیشترین آمار سوانح و تلفات همچنان در رأس انتخاب مردم قرار دارند. بر این اساس، با استناد به آمار چشمگیر سوانح و تلفات جاده ای این انتظار وجود دارد که به جای صرف هزینه های هنگفت برای توسعه مسیرهای جاده ای، سرمایه گذاری در حمل و نقل ریلی هدف قرار داده شود. به گفته کارشناسان ریلی، با وجود حمایت از صنایع ریلی از سال ۸۹ تاکنون آمار مسافران ریلی روند کاهشی را طی کرده است. البته قهر و آشتی بین جاده و ریل،

برای موفقیت حمل و نقل ریلی بار و ترانزیت کالا از طریق خطوط آهن باشد. در ایران میزان استقبال برای انتقال بار و ترانزیت آن از طریق حمل و نقل ریلی بسیار زیاد است به طوری که به گفته مسئولان سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی بار از ۸ به ۱۲/۵ درصد در دولت یازدهم افزایش یافته است. در واقع تصادفات جاده ای تاکنون تعداد زیادی از مردم کشور را به کام مرگ کشیده است. جاده هایی که روزانه سیل عظیمی از جمعیت مسافران در آن جاری می شود، آخرین تصاویر زندگی را برای عده زیادی رقم زده اند و تکرار این اتفاق تاسف بار به حدی است که اخبار سوانح جاده ای در ایران دیگر هیچ کس را شوکه نمی کند. پایین بودن

استفاده از شیوه های مختلف حمل و نقل برای انتقال و ترانزیت کالا سابقه ای بس طولانی در ایران دارد. وجود جاده ابریشم برای انتقال کالاهای مختلف یکی از نمونه های بارز قدیمی بودن ترانزیت کالا در ایران است اما در بین تمام انواع حمل و نقل در کشورها، حمل و نقل ریلی به دلیل آنکه کمترین آسیب را به محیط زیست وارد می کند، طرفداران بسیار زیادی دارد. ایران نیز به دلیل برخورداری از موقعیت جغرافیایی فوق العاده و قرار گرفتن در بین کریدورها و جاده های بین المللی مختلف جایگاه مناسبی برای ترانزیت کالا بین کشورهای منطقه دارد اما تنها قرار گرفتن در موقعیت مناسب و چشمگیر نمی تواند دلیلی کافی



علی اصغر افصلی

بار ترافیکی به ریل را یک ضرورت می‌داند و می‌گوید: معرفی قطارهای حومه‌ای تهران به مردم در استفاده بیشتر آن‌ها از این قطارها مؤثر خواهد بود.

وی با اشاره به حجم زیاد ترافیک جاده‌ای در ورودی‌های پایتخت می‌افزاید: انتقال به ریل بخشی از این بار ترافیک جاده‌ای در معابر ورودی پایتخت بسیار مهم است به طوری که روزانه ۱۱۷ هزار خودرو فقط از سمت کرج به تهران می‌آیند که کاهش این تعداد خودرو به‌منظور ورود به پایتخت ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است.

وی ادامه می‌دهد: حمل‌ونقل ریلی یک حمل‌ونقل سبز، سازگار با محیط‌زیست، کم‌هزینه و ایمن و سریع است و از تمام جهات به نفع کشور است که به سمت سرمایه‌گذاری در این حوزه حرکت کند؛ البته نباید از ذکر این نکته مهم غافل شویم که توسعه قطارهای حومه‌ای در اطراف کلان‌شهر تهران در کاهش آلودگی هوا نیز می‌تواند بسیار مناسب باشد.

گروسی با تأکید بر اتصال قطار حومه‌ای به متروی تهران گفت: طبق برنامه اعلام شده از سوی وزارت راه و شهرسازی قرار است با احداث زیرگذری سکوی ایستگاه راه‌آهن تهران به سکوی مترو متصل شود تا مسافران قطار



حسین گروسی

افزایش درآمد‌های حاصل از آن در ترانزیت، گردشگری، صادرات و غیره تأمین منابع مالی است.

طبق گزارش‌های رسمی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، بخش حمل‌ونقل ریلی کشور برای دستیابی به اهداف راه‌آهن در برنامه ششم توسعه (تا سال ۱۴۰۰) به ۸۳ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری نیاز دارد. بر اساس سند برنامه ششم توسعه و طبق مصوبه مجلس در طول چهار سال آینده سهم حمل بار ریلی به ۳۰ درصد و سهم حمل مسافر از طریق راه‌آهن باید تا ۲۰ درصد افزایش پیدا کند.

اما با توجه به اینکه در برنامه ششم توسعه و تا سال ۱۴۰۰ توجه ویژه‌ای به بخش حمل‌ونقل ریلی شده است به نظر می‌رسد نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی به‌منظور تحقق بخشیدن به میزان انتقال بار و مسافر پیش‌بینی شده از بخش حمل‌ونقل جاده‌ای به حمل‌ونقل ریلی در برنامه ششم توسعه تصمیم‌های جدید و سازنده‌ای را گرفته‌اند که پای صحبت‌های چند تن از آن‌ها نشستیم.

ضرورت معرفی قطارهای حومه به مردم

حسین گروسی نماینده مردم شهریار- شهر قدس و ملارد در مجلس شورای اسلامی انتقال

از ۹۰۰ کیلومتر راه‌آهن جدید در استان‌های مختلف کشور به بهره‌برداری می‌رسد. بر اساس این اظهارات امسال دوره طلایی راه‌آهن است چراکه با افتتاح این حجم از پروژه‌های ریلی می‌توان گفت معادل عملکرد پنج‌ساله دولت‌های قبل در این حوزه، کار انجام شده است.

در واقع از ابتدای شروع به کار دولت یازدهم ساخت ۷۰۰ کیلومتر خط آهن قطارهای حومه‌ای در اطراف کلان‌شهرها در دستور کار شرکت راه‌آهن قرار گرفت که بخشی از این پروژه در تهران، اصفهان و غیره به اجرا رسید. اما در کنار توسعه زیربنای راه‌آهن برای تحقق برنامه‌های دولت، پروژه نوسازی ناوگان ریلی هم آغاز شد و با دستور وزیر راه و شهرسازی واگن‌های مسافری بالای ۵۵ سال و ۴۵ سال در دو سال گذشته از رده خارج شدند و قرار بر این است که آذرماه امسال هم نسبت به از رده خارج‌سازی واگن‌های مسافری بالای ۳۵ سال اقدام شود.

نکته قابل توجه این است که واگن‌های تولید ایران جایگزین این ناوگان فرسوده می‌شوند که این خود عامل اشتغال‌زایی در کشور است. البته قراردادهایی هم با شرکت‌های صاحب‌نام اروپایی در تولید واگن برای تأمین ناوگان ریلی کشورمان منعقد شده که بر اساس توافق‌ها، کنسرسیومی متشکل از شرکت‌های ایرانی و خارجی اقدام به ساخت واگن در ایران می‌کنند که مهم‌ترین مزیت این قراردادها انتقال فناوری به ایران است.

البته نباید از ذکر این نکته مهم غافل شد که سیاست‌گذاری‌ها در بخش زیربنای حمل‌ونقل کشور نشان از اولویت برنامه‌های ریلی در اجرای پروژه‌ها دارد و قطعاً یکی از ابزارهای تحقق سیاست‌های دولت برای توسعه راه‌آهن و

مناسبت جاده برای مسافت‌های کم، کاهش ریسک آسیب‌پذیری در ترانزیت، صرفه‌جویی در هزینه بسته‌بندی، سرعت بیشتر، هزینه کمتر و خصوصی بودن وسیله حمل‌ونقل جاده‌ای از جمله مزیت‌های جاده نسبت به ریل است.

البته یکی از اصلی‌ترین محورهای برنامه‌ریزی در عرصه حمل‌ونقل رشد جایگاه راه‌آهن در جایجایی بار بوده تا جایی که بر اساس برنامه ششم توسعه راه‌آهن به دنبال آن است که امکان جایجایی ۳۰ درصد کل حجم بار در ایران به خود اختصاص داده و از ۴۰ میلیون تن فعلی به حدود ۱۹۵ میلیون تن عملکرد خود را افزایش دهد.

هرچند بر اساس برآوردهای صورت گرفته از سوی بسیاری از کارشناسان در این موضوع تردیدی نیست که انتقال کالاها از عرصه جاده‌ای به حوزه ریل می‌تواند دستاوردهای قابل توجه اجتماعی و اقتصادی داشته باشد، اما همچنان نبود زیرساخت‌های لازم باعث شده صاحبان بار به همان روش سال‌های قبل خود عمل کنند. تکمیل نشدن شبکه ریلی در بعضی از استان‌ها، عدم دسترسی به نقاط اقتصادی مدنظر برای راه‌آهن، سرعت پایین و تک‌خطه بودن بسیاری از محورهای ریلی از جمله اصلی‌ترین دلایلی هستند که باعث شده صاحبان بار به جای استفاده از ریل به‌طور گسترده همچنان از جاده بهره‌برداری کنند.

طبق گفته خیرالله خادمی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل در بخش زیربنای ریلی، زیرسازی و ریل‌گذاری حدود ۲ هزار کیلومتر راه‌آهن جدید راه‌اندازی شد و تا پایان سال جاری بیش



فرج الله رجبی

حومه‌ای برای استفاده از مترو به سطح خیابان نیابند. وی تصریح می‌کند: در شرایط کنونی ایراد بزرگ قطارهای حومه‌ای معرفی آن به مردم است و متأسفانه بسیاری از مردم در جریان راه‌اندازی این قطار حومه‌ای نیستند. این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی با اشاره به هزینه‌های بالای ساخت خطوط ریلی افزود: برای اطلاع‌رسانی عمومی با نشریات محلی، صداوسیما و سایر رسانه‌ها مذاکراتی شده که البته نیاز است صداوسیما به شکل ویژه‌ای به این مسئله بپردازد و علاوه بر تبلیغ مزایای استفاده از حمل‌ونقل ریلی، ساعات حرکت قطارها و میزان سیر آن‌ها به اطلاع عموم برسد.

تأکید رهبر انقلاب بر حمل‌ونقل ریلی در اقتصاد مقاومتی

سید حسین افضلی، عضو کمیسیون عمران مجلس درباره اهمیت ایجاد زیرساخت‌های ریلی و اتصال شبکه‌های ریلی با کشورهای همسایه می‌گوید: پروژه‌های ریلی به‌طورکلی از نظر اقتصادی توجیه بسیار بالایی دارند چراکه از یک‌سو زیرساخت‌های ریلی نتیجه مفید بسیار بالایی دارند و از سوی



صدیف بدری

دیگر ارتباطات بین‌المللی برای هر کشوری ایجاد می‌کنند. وی می‌افزاید: ایجاد ارتباطات ریلی با کشورهای همسایه علاوه بر اینکه میزان صادرات و واردات را افزایش داده و از هزینه‌های حمل‌ونقل می‌کاهد، امکان دسترسی سریع به کشورها را ممکن می‌کند و همچنین ایجاد زیرساخت‌های ریلی بر ارتباطات اجتماعی میان مردم و نیز ارتباطات سیاسی می‌افزاید.

وی تصریح می‌کند: حمل‌ونقل ریلی منبع پایداری برای ایجاد درآمد است که ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی که دارد باید بر این صنعت توجه ویژه‌ای داشته باشد. این نماینده مجلس اقدامات دولت در زمینه توسعه زیرساخت‌های ریلی را مثبت ارزیابی می‌کند و می‌گوید: رهبر معظم انقلاب در بحث اقتصاد مقاومتی تأکید ویژه‌ای بر حمل‌ونقل ریلی داشته‌اند و دولت و مجلس نیز در این راستا همکاری مناسبی دارند. امروز سرمایه خوبی به بخش ریلی اختصاص یافته است به‌طوری‌که در برخی از بخش‌های ریلی شاهد افزایش ۶۰۰ درصدی سرمایه‌گذاری نسبت به سال‌های گذشته هستیم و با این حال سرمایه‌گذاری‌ها باید به اجرای سریع و منظم و نیز علمی و با کیفیت پروژه‌ها منجر شود تا از هدررفت سرمایه‌ها

جلوگیری شود. افضلی تأکید می‌کند: با وجود همه این اقدامات، سرعت در اجرای این طرح‌ها نیازمند عزمی کلی در سراسر کشور است و ایجاد راه‌های بین‌المللی از ارتباطات پویای برون‌مرزی نشأت می‌گیرد که در این زمینه وزارت امور خارجه باید رایزنی داشته باشد. وی اضافه می‌کند: البته امروز در کشورهای همسایه مشکلی جدی برای توسعه راه‌های ریلی وجود ندارد که اگر مشکلی نیز وجود داشته باشد وزارت امور خارجه مسئولیت دارد با رایزنی‌های خود این مهم را ممکن کند. نماینده مردم شهرستان اقلید در مجلس شورای اسلامی تصریح می‌کند: درحال حاضر سرعت اجرای پروژه‌های ریلی در کشور سریع است و ما باید زیرساخت‌های ریلی را برای ارتباط با کشورهای همسایه و ریل برخوردارند افزایش دهیم و همچنین مناسب است که حتی برای ایجاد زیرساخت‌های ریلی در کشورهای همسایه که از برخورداری نیستند نیز برنامه‌ریزی داشته باشیم چراکه بیشتر تولیدهای ملی ما به این کشورها صادر می‌شود.

اهمیت اتصال راه‌آهن ایران به کشورهای شمالی

فرج‌الله رجبی عضو دیگر کمیسیون عمران مجلس نیز معتقد است نگاهی جامع و استراتژیک در زمینه اتصال خطوط ریلی با کشورهای همسایه وجود ندارد و پروژه‌هایی در دست اجراست اما همچون سایر پروژه‌های عمرانی دچار کمبود اعتبارات هستیم که این پروژه‌ها را دچار محدودیت کرده است. وی می‌افزاید: اتصال خطوط ریلی به عراق، ترکیه و کشورهای شمالی ازجمله جمهوری آذربایجان اهمیت بسیار بالایی دارد چراکه ایجاد این زیرساخت‌ها جایگاه

خصوصی‌سازی نیاز امروز توسعه صنایع ریلی

صدیف بدری نماینده شهر اردبیل و عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی می‌گوید: راه‌آهن یکی از مهم‌ترین وسایل حمل‌ونقل کالا و مسافر است که در کشورهای پیشرفته بسیار مورد استفاده قرار می‌گیرد، کشور ما نیز از این حمل‌ونقل نزدیک به ۸۰ سال است که بهره‌مند شده و بعد از



اسدالله قره خانی

مسافران جاده‌ها به‌سوی استفاده از قطار اعلام می‌کنند. وی از حمایت مجلس برای تصویب مصوبه، مسائل قانونی و همچنین تخصیص اعتبارات به بخش ریلی خبر داد.

سخن آخر

بنابراین با توجه به نظرهای مختلف نمایندگان مجلس شورای اسلامی درباره اهمیت توسعه خطوط ریلی در کشور از یک‌طرف و انتقال بار ترافیکی انسانی و کالایی از جاده به ریل بر اساس سند چشم‌انداز برنامه ششم توسعه تا سال ۱۴۰۰ از طرف دیگر به نظر می‌رسد اقدامات اجرایی و تشویقی به‌منظور تحقق این موضوع مهم هنوز به‌طور کامل انجام نشده است به‌طوری‌که بدون شک توسعه حمل‌ونقل ریلی در کشور افزایش پویایی حمل‌ونقل، بهبود الگوی کاربری‌ها، اشتغال‌زایی، کاهش و بهینه‌سازی مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا، آب و محیط‌زیست و رشد اقتصادی جوامع را به دنبال دارد. در حقیقت مزایای صنعت حمل‌ونقل ریلی نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای باید در بین مردم و جامعه اطلاع‌رسانی شود تا با فرهنگ‌سازی مناسب و ایجاد زیرساخت‌های درست به تدریج حمل‌ونقل انسانی و کالایی از جاده به ریل منتقل شود.

مزایای مهم برای حمل‌ونقل ریلی به شمار می‌رود، اظهار می‌کند: در هر منطقه‌ای که صنایع فولاد، سیمان و پتروشیمی حجم بار عمده دارند، بهتر است حمل‌ونقل ریلی جایگزین جاده‌ای شده و بارهای آنان را جابجا کند.

وی تأکید می‌کند: صاحبان کالا بایستی یک مدلی برای حمل‌ونقل خود ارائه داده و بارهای خود را از طریق راه‌آهن به دلیل صرفه‌جویی در سوخت، امنیت و مهم‌تر از همه کاهش آلودگی جابجا کنند.

قره‌خانی اظهار می‌کند: اگر پالایشگاه و یا شرکت ملی فولادی جدیدی در هر منطقه‌ای بخواهد احداث شود بایستی در بندهای موافقتی خود و یا با موافقت وزارت راه و شهرسازی، بحث اتصال و نزدیکی به راه‌آهن را در برنامه‌های خود قرار دهد.

وی می‌گوید: سرمایه‌گذاری اولیه برای جانمایی و احداث کارخانه و یا شرکت‌های فولادی در نزدیک خطوط ریلی بهتر است از سوی صاحبان شرکت و یا کارخانه‌ها صورت گیرد.

این نماینده مجلس با اشاره به اینکه در مسیرهای منتهی به تهران روزانه یک‌میلیون و ۲۰۰ هزار نفر تردد می‌کنند، می‌گوید: این در حالی است که تنها ۳ درصد مسافران از طریق قطار برای جابجایی خود به کلان‌شهر تهران استفاده می‌کنند.

نماینده مردم علی‌آباد کتول در مجلس تصریح می‌کند: مجلس و به‌ویژه کمیسیون انرژی در برنامه ششم توسعه یک درصد از درآمد فروش نفت و گاز را به توسعه راه‌آهن اختصاص خواهند داد که این نشان از نگاه ویژه مجلس به توسعه صنعت ریلی است.

عضو کمیسیون انرژی اضافه می‌کند: مجلس و کمیسیون انرژی آمادگی خود را برای حمایت از حمل‌ونقل ریلی به دلیل جایگاه راه‌آهن و هم حمل بار و هدایت

گفته این عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی جابجایی کالا از سوی راه‌آهن برای صادرات داخلی و خارجی بسیار به‌صرفه است، ارزان بودن هزینه انتقال کالا و ایمن بودن جابجایی کالا باعث به وجود آمدن درآمد برای شرکت راه‌آهن و رضایت بازرگانان و از سوی دیگر ایجاد اشتغال ثابت می‌شود. وی می‌افزاید: در حال حاضر ۱۱ درصد حجم جابجایی مسافر و کالای کشور از سوی شرکت راه‌آهن صورت می‌گیرد، طبق برنامه چهارم که چشم‌انداز راه‌آهن ترسیم شده است باید ۲۵ تا ۳۰ درصد حجم جابجایی کالا و مسافر از سوی شرکت راه‌آهن صورت بگیرد، که متأسفانه هنوز در حوزه ساخت ریل که در برنامه چهارم توسعه گنجانده شده محقق نشده است. این نماینده مردم اردبیل در مجلس شورای اسلامی می‌گوید: خط راه‌آهن اردبیل بیش از ۱۲ سال است که کار ساخت آن آغاز شده اما هنوز مورد بهره‌برداری قرار نگرفته و در حال حاضر پیشرفت ۴۵ درصدی داشته است.

کاهش سوخت و آلودگی هوا دو مزیت مهم حمل‌ونقل ریلی

اسدالله قره‌خانی عضو هیئت‌رئیس کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه رویکرد کشورهای در حال توسعه نسبت به راه‌آهن تغییر کرده است، می‌گوید: طی ۲۰ تا ۳۰ سال گذشته رویکردها همانند امروز نبود، اما در حال حاضر شاهد رونق حمل‌ونقل ریلی در همه زمینه‌ها به‌خصوص حمل بار و ترانزیت و کشورهای در حال توسعه به دلیل ایمنی بالا سمت‌وسوی راه‌آهن را در پیش گرفته‌اند. قره‌خانی با اشاره به اینکه ایمنی بالا و کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی از

پیروزی انقلاب اسلامی اقدامات بسیار خوبی صورت گرفته است و در سند برنامه توسعه چهارم، پنجم و ششم اقدامات مناسبی در نظر گرفته شده است، اما متأسفانه در اجرای برنامه چهارم که چشم‌انداز راه‌آهن مشخص شده است بسیار عقب هستیم و برای جبران این عقب‌ماندگی سالانه بیش از یک هزار کیلومتر راه‌آهن باید ساخته شود که این حجم ریل‌گذاری بسیار بالاست و در حال حاضر توان این میزان ساخت ریلی در کشور وجود ندارد. این نماینده مجلس شورای اسلامی در ادامه می‌افزاید: در سال جاری اعتبار خوبی برای فعالیت عمرانی ریلی کشور در بودجه در نظر گرفته‌ایم، اما ۹۰ درصد بودجه کشور در حوزه امورات جاری دولت هزینه می‌شود و تنها ۱۰ درصد بودجه صرف فعالیت‌های عمرانی کشور می‌شود که این ۱۰ درصد نیز برای انبوهی از فعالیت‌های عمرانی در نظر گرفته می‌شود و از سوی دیگر در حوزه ریل‌گذاری به دلیل بالا بودن هزینه ساخت اعتبار بسیار زیادی را می‌طلبد. وی می‌گوید: ساخت راه‌آهن و ریل‌گذاری نیازمند اعتبار بسیار زیاد است و درآمدزایی آن در بلندمدت اتفاق می‌افتد، به همین دلیل دولت‌ها توان اجرای تمام قسمت‌های ریل‌گذاری و توسعه راه‌آهن را ندارند، به همین منظور طبق اصل ۴۴ (خصوصی‌سازی) باید از بخش خصوصی استفاده شود، یعنی به شکل مشارکت در ساخت از بخش خصوصی کمک گرفت و حتی در این حوزه می‌توان از سرمایه‌گذاری کشورهای دیگر استفاده کرد، به این شکل که بخش خصوصی وارد کار شود و به‌جای هزینه‌ای که برای ریل‌گذاری و توسعه راه‌آهن انجام می‌دهد درآمد بهره‌برداری در مدت‌زمان مشخص را در اختیار بخش خصوصی قرار دهیم. به



مهندس صادق افشار:

تحقق خصوصی سازی ریلی با تعامل بین حاکمیت و بخش خصوصی

عکس: سعید عامری

مهندس صادق افشار از نسل اول آن‌هایی است که به قول خودش از سال ۱۳۵۶ با دیدن یک آگهی استخدام به راه آهن رفته و در آن ماندگار شده است. تا آذرماه ۱۳۶۴ که با تصویب هیئت وزیران به‌عنوان رئیس کل راه آهن جمهوری اسلامی ایران معرفی شد و پس از سال‌ها فعالیت در این سازمان دولتی، در سال ۱۳۷۶ به وزارت راه و ترابری رفت و معاون توسعه شبکه راه آهن و بعدها ساخت زیربنای حمل و نقل در این وزارتخانه شد. امروز و از پس سال‌ها فعالیت به بهانه آغاز بخش «تاریخ شفاهی راه آهن» در نشریه ندای حمل و نقل ریلی با او در دفتر یکی از هولدینگ‌های شرکت سرمایه گذاری تامین اجتماعی که خود اداره می‌کند ملاقات کردیم. با خوش رویی پذیرفت که از خاطرات خود از دوران فعالیت در راه آهن طی جنگ تحمیلی و سال‌های سازندگی پس از آن صحبت کند. تلاش کرد تا در مدت زمان گفت‌وگو از همکاران و دوستانی بگوید که در شرایط سخت جنگ تحمیلی به‌طور شبانه‌روزی و جهادی کار می‌کردند تا خط مسدود نباشد و فعالیت‌های حمل و نقل ریلی ادامه پیدا کند. از نقش راه آهن به‌عنوان یک سازمان پیش رو در جریان دفاع مقدس گفت که از همان روزهای ابتدایی جنگ چگونه فعالیت کرده است. در جایی به تشریح چگونگی تشکیل دانشکده راه آهن در دانشگاه علم و صنعت اشاره می‌کند و در جای دیگر، تجربه افزایش بهره‌وری در سازمان راه آهن را طی دوران مدیریت خود به تصویر می‌کشد. او مدبری عمل‌گرا بوده که معتقد است امروز هم خصوصی‌سازی را باید در بستر مهندسی مجدد و یکپارچه سازی جست‌وجو کرد. گفت‌وگوی «ندای حمل و نقل ریلی» را با این مدیر پیشین مجموعه راه آهن بخوانید.



پیش از اینکه بحث را شروع کنیم میخواستیم قدری از سوابق و تاریخ فعالیت شما در راه آهن بیروسم در کدام دانشگاه مدرک گرفتید؟

دانش آموخته دانشگاه علم و صنعت در رشته مهندسی برق هستم. سال ۱۳۵۶ از طریق آگهی که توسط راه آهن منتشر شده بود به عنوان کارشناس برق و تاسیسات بصورت کارمند پیمانی وارد مجموعه راه آهن شدم البته قبل از آن در بخش خصوصی (شرکت کنتورسازی آبر) بعنوان مدیر فنی کارخانه شاغل بودم. با پیروزی انقلاب اسلامی بعنوان عضو شورای اسلامی کارکنان انتخاب شدم در عین حال با انجمن اسلامی کارکنان همکاری داشتم. در آن زمان نشریه ندای حر توسط انجمن اسلامی منتشر میشد.

بعدها مسئولیت سرپرستی دفتر مرکزی، معاونت طرح و بررسیها و معاونت فنی و بهره برداری بعهده بنده گذاشته شد. بالاخره در سال ۱۳۶۴ در زمان وزارت آقای مهندس سعیدی کیاعلیرغم میل باطنی واکراه از پذیرش مسئولیت به عنوان رئیس کل راه آهن جمهوری اسلامی انتخاب شدم. پذیرش مسئولیت مستلزم پاسخگویی است پاسخگویی در این دنیا بهر حال می گذرد اما پاسخگویی در آن دنیا سخت است.

در سال ۱۳۷۶ بعنوان معاون ساخت و توسعه شبکه راه آهن به وزارت راه منتقل شدم. پس از شهادت دکتر دادمان حدود چهار ماه سرپرست وزارت راه بودم و سالهای پایانی خدمتم در وزارت راه هم بامسئولیت مدیریت شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل در خدمت همکاران عزیزمان به ساخت راه و راه آهن و آزادراه و بندر و فرودگاه

سپری شد.

کارکنان راه آهن در زمان انقلاب چه نقشی داشتند

همزمان با شروع انقلاب اسلامی کمیته اعتصابات در راه آهن تشکیل شد که ضمن مدیریت اعتصابات کارکنان، جابجائی نیازهای اساسی مردم از جمله سوخت و کالاهای اساسی را بر حسب ضرورت و با هماهنگی انقلابیون هدایت میکرد.

بعدها اعضاء فعال این کمیته نسبت به تشکیل انجمن اسلامی کارکنان، کمیته انقلاب اسلامی، سپاه راه آهن، بسیج، صندوق های قرض الحسنه، نهضت های سوادآموزی و تشکلهای مردمی جهت پشتیبانی از دفاع مقدس اقدام نمودند.

از جمله همکاری که در تمام مواردی که ذکر شد نقش فعال داشت شهید نوری بود که تا قائم مقامی لشکر ۲۷ حضرت رسول (ص) پیش رفت و نهایتاً در حالیکه با اصرار فراوان این جانب واکراه ایشان حکم معاونت فنی راه آهن برای ایشان صادر شده بود در سال ۱۳۶۵ بعد از عملیات کربلای ۵ در حالیکه یک دست خود را در سال ۶۱ در عملیات والفجر ۱ تقدیم انقلاب کرده بود به شهادت رسید.

در آن زمان شرایط جنگ چه مشکلاتی را برای راه آهن ایجاد کرده بود؟

راه آهن به اعتبار این که نقش اساسی در پشتیبانی جبهه داشت، از نقاط حساس کشور محسوب می شد و همیشه در معرض حملات دشمن بود. به ویژه در محور جنوب کشور که راه آهن پشتیبانی جنگ را به طور مؤثر بعهده داشت. در دوره جنگ تحمیلی راه آهن در کنار فعالیت های جاری مرتبط با حمل بار و مسافر، پاسخگویی به نیازهای حمل و نقلی رزمندگان را به عنوان

دغدغه اصلی در پیش رو داشت. البته علاوه بر وظایف حمل و نقلی با توجه به توانایی های فنی و برخورداری از نیروهای متعهد و متخصص و همچنین تجهیزات و ماشین آلات موجود در سازمان نقش موثر و تعیین کننده ای در پشتیبانی های فنی جبهه های جنگ به عهده داشت. از جمله ارسال مستمر ترانس های چوبی برای احداث سنگر، ارسال ماشین آلات، اجرای پروژه های راهسازی در مناطق جنگی یا ساخت اردوگاه جهت اسکان ساکنان مناطق درگیر جنگ، احداث پناهگاه ها و پشتیبانی فنی پادگان ها و پایگاه های نظامی مثل پایگاه ابودر، پادگان دوکوهه، کوزران و پادگان شهید نوری. البته در آن شرایط سخت مشکل تامین قطعات یدکی هم به علت تحریم و کمبود ارز مزید بر علت بود.

اصلاً سنگر سازی در جبهه های جنگ در ابتدای دفاع مقدس، متکی بر ترانس های چوبی فرسوده راه آهن بود. مدیران نواحی با کمک همکاران این ترانس های چوبی را بار می کردند و به منطقه می رفت و در سنگر سازی استفاده می شد.

اهمیت و گستردگی فعالیت های مرتبط با جنگ تحمیلی ایجاد سازمان مرتبط با پشتیبانی جنگ راه آهن را در پی داشت. از جمله فعالیت های شاخص همکاران سخت کوش راه آهن در این دوره را که میتوان از آن یاد کرد، بازسازی خطوط پل ها و تاسیسات مورد حمله هوایی و موشکی دشمن می باشد. زیرا پل ها و تاسیسات حساس راه آهن مرتباً مورد حمله هوایی و موشکی دشمن قرار میگرفت که برای برقراری ارتباط و تداوم حمل و نقل در اسرع وقت توسط همکارانمان ترمیم و بازسازی می شد. از جمله

مهمترین آنها می توان بازسازی پل تله زنگ در ناحیه لرستان و یا بازسازی راه آهن اهواز - خرمشهر و بازسازی پل قطور در ناحیه راه آهن آذربایجان را نام برد.

بازسازی محور اهواز - خرمشهر در زمان مسولیت آقای علیزاده با بسیج نیروها از همه نواحی راه آهن در اکیپ های مختلف ظرف ۱۰۰ روز در حالیکه کارکنان در تیررس دشمن قراردادشان تمام شد.

دهانه اصلی پل «تله زنگ» به طول ۷۲ متر توسط دشمن تخریب شد و باتلاش شبانه روزی همکاران در اداره کل خط وابنیه و کارخانجات و ناحیه لرستان و نیروهای بسیجی این پل ظرف چهار ماه بازسازی شد.

پل «تله زنگ» بارها مورد حملات هوایی قرار میگرفت، زمانی که دهانه های کوچک بمباران می شد همکارانمان ظرف ۱۲ ساعت این مسیر را باز می کردند؛ اما دهانه اصلی که ۷۲ متری بود، بازسازی اش حدود ۴ ماه طول کشید. من یادم است که همکاران ما در شب عید و سال تحویل هم در کارخانجات راه آهن وهم در محل عملیات ترمیم پایه ها و جوش کاری دماغه و تیرها را بدون وقفه ادامه می دادند، زیرا نیاز به کار شبانه روزی داشت. در این فاصله هم با احداث پل موقت عابرواستقرار اکیپ هایی از بسیج و انجمن اسلامی و فراهم نمودن امکانات لازم جابجائی رزمندگان از طریق قطار در دو طرف پل انجام گرفت.

اماد مورد پل قطور در مسیر راه آهن ترکیه در نزدیکی مرز رازی که بعلا ارتفاع و طول دهانه زیاد اهمیت استراتژیک در حمل و نقل آن محور دارد، باید بگویم، به علت شدت عملیات در خلیج فارس و مشکل تردد کشتیهای تجاری بخش عمده ای از کالاهای مورد نیاز از ترکیه



اعتقاد بنده این است که کار خاصی را انجام نداده‌ام. کار مثبت را همکاران انجام داده‌اند. اگر مدیر بتواند مشارکت همکاران را به کار بگیرد و بیشترین خوشحالی و دستاورد را برای خود خواهد داشت. اگر بتواند این اصل را جاری کند موفق است. من همیشه فکر می‌کردم که دوستان جلوتر از من بودند. با این نگاه قدر تلاش همکاران را می‌توان دید



بعد از پیروزی انقلاب اسلامی به کار گرفته شد.

بومی کردن ساخت بسیاری از قطعات خط و ناوگان که قبلاً از خارج وارد می‌شد. مثل پیچ، رولپلاک، فنرهای پاندربول و وسلو و بخشی از قطعات واگن و لوکوموتیو و تجهیزات علائم الکتریکی راه آهن.

سازمان جهاد خودکفایی راه آهن در اوایل انقلاب به عنوان یک واحد مستقل قبل از مسئولیت اینجانب جهت اجرای این مأموریت ایجاد شده بود. از جمله اقدامات دیگر تطویل خطوط و بازگشایی ایستگاه‌ها به منظور افزایش ظرفیت محورهای مختلف، احداث دپوی تعمیرات لوکوموتیو بافق، طراحی و احداث کارخانجات تعمیرات اساسی لوکوموتیو در کرج، طرح راه آهن بافق - بندر عباس که در حوزه معاونت ساخت راه آهن در وزارت راه پیگیری میشد به عنوان نمونه ای از این اقدامات می‌توان مثال زد.

مطالعه و اصلاح شکل حقوقی و ساختار راه آهن (تبدیل آن به شرکت دولتی)، تدوین اساسنامه

آهن با هدایت و فرماندهی شهید نوری جز اولین رزمندگانی بودند که در منطقه سوسنگرد حضور یافتند.

البته این گوشه ای از تلاش‌ها و ایثار کارکنان راه آهن در دوران دفاع مقدس هست. لازم به یادآوریست که در طول جنگ تحمیلی اگرچه دغدغه اصلی مدیران و کارکنان هدایت امکانات در راستای این مأموریت اساسی بوده ولی فعالیت‌های متعارف جاری در بخش‌های برنامه ریزی و آموزش، اصلاح ساختار، اجرای طرح‌های بهسازی هم‌علیرغم محدودیت منابع، با اتکا بر توانایی‌های فنی و تخصصی پرسنل و روحیات و انگیزه‌های انقلابی تداوم داشته است.

نمونه‌هایی از آن را می‌توانید مثال بزنید؟

به عنوان مثال تکمیل عملیات اجرایی برقی کردن راه آهن تبریز جلفا که قرارداد آن قبل از انقلاب منعقد شده بود یا به کارگیری تکنولوژی جوش طویل و حذف درز ریل در بازسازی خطوط و خطوط جدید ریلی برای اولین بار

ماشین‌سازی اراک در این مکان طراحی و نصب شد که با تقلیل سرعت واگن حرکت می‌کرد و البته این موقت بود و در نهایت پل بازسازی شد. در واقع این نیروها سرمایه اصلی راه آهن بودند.

احداث راه آهن سربندر- شادگان و پل سه راهی شادگان بمنظور حمل و تخلیه مصالح راهسازی در مناطق عملیاتی بصورت جهادی و ضریتی هم یکی دیگر از تلاش‌های ارزشمند مدیران و کارکنان در پشتیبانی از دفاع مقدس بود با توجه باینکه حمل شن و ماسه بطور مستمر از ایستگاه دوکوهه به ایستگاه حمیدوشادگان انجام میشد.

ساخت پل‌های شناور در هانگارهای موجود در محوطه کارخانجات تهران توسط کارکنان نیز یکی از اقدامات شاخص همکاران در رابطه با پشتیبانی از جنگ می‌باشد.

حضور مستمر همکاران در جبهه‌های جنگ تحمیلی به عنوان رزمنده و با نیروهای پشتیبانی فنی و خدماتی، به طوری که به صورت ویژه جمعی از پرسنل راه

ومرز جلفا وارد کشور میشد، بهمین جهت همواره تراکم کالا درسهلان وجود داشت بهمین جهت جلسهای در ایستگاه «سهلان» جهت هماهنگی و برنامه ریزی برگزار شد مقارن با همان جلسه حمله دشمن به دهانه اصلی و یکی از پایه‌ها صورت گرفت. راه آهن ترکیه به راه‌آهنهای اروپا تلکس زد و بمباران این پل را خبر داد و خواست که واگن‌ها به این خط نفرستند. جلسهای تشکیل و قرار بر این شد که واگن‌های باردار و خالی در دو سمت پل با ایجاد سکوبصورت حمل و نقل ترکیبی مبادله شوند. بلافاصله به راه آهن ترکیه تلکس زده شد که خط مسدود نیست. شهید صنیع‌خانی در آن زمان مسئول ترابری سنگین سپاه بود. با بسیج نیروها و امکانات مرکز و ناحیه و ستاد پشتیبانی جنگ راه آهن و کمک سپاه جاده دسترسی در زیر پل آماده شد حضور جدی همکاران موجب شد که در طول یک ماه و اندی انسداد این خط، بیش از مدت مشابه سال قبل، واگن جایجا شود. بعدها یک پل روستایی تقویت شده با کمک



آن که به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید در همین مقاطع به دست همکارانمان انجام گردید.

شما از مدیران با سابقه راه آهن هستید که سه دوره مختلف دفاع مقدس، سازندگی و اصلاحات را تجربه کرده‌اید. از این دیدگاه چه نگاهی در زمان‌های مختلف بر موضوع حمل‌ونقل ریلی حاکم بود؟

کمیاب منابع و درآمد در مقایسه با هزینه‌ها همواره از مشکلات اساسی راه آهن بوده و فرسودگی خط و تجهیزات و ناوگان از آثار و توابع آن است. پس از پیروزی انقلاب اسلامی با رسمی شدن پرسنل طرح‌ها به موجب مصوبه شورای انقلاب تعداد پرسنل راه آهن به بیش از ۴۲۰۰۰ نفر افزایش یافت. درآمد راه آهن صرفاً کمتر از پنجاه درصد هزینه‌های جاری را پوشش می‌دهد به طوری که سازمان در پرداخت حقوق پرسنل هم دچار مشکل بود و یکی دو نوبت ناگزیر از قرض گرفتن از هواپیمایی جمهوری اسلامی شدیم. با توجه به شرایط جنگ و محدودیت‌های موجود امکان کمک‌های دولت هم بسیار محدود بود. راه آهن به صورت یک سازمان دولتی اداره می‌شد که بعداً با تصویب مجلس شورای اسلامی تبدیل به یک شرکت دولتی شد.

مدیریت هزینه‌ها و افزایش درآمد به عنوان راهبرد اصلی شرکت در نظر گرفته شد و بر این اساس بهبود بهره‌وری در راس برنامه‌های راه آهن قرار گرفت. تاسیس مرکز تحقیقات راه آهن و مطالعات برنامه ریزی راهبردی از جمله اقداماتی است که در راستای ایجاد تحول در سازمان صورت گرفت.

شاخص‌های عملکرد در ابعاد مختلف نیروی انسانی، خط، ناوگان در مقایسه با استانداردهای

متعارف سایر راه آهن‌ها و uic مورد ارزیابی قرار گرفت و بر اساس آن برنامه‌های عملیاتی در شاخه‌های مختلف تنظیم شد.

در بعد نیروی انسانی ورود پرسنل جدید به شدت تحت کنترل قرار گرفت و ممنوع شد به طوری که علیرغم بازنشستگی‌های سالیانه، نیروی جدید جایگزین نمی‌شد و با برقراری دوره‌های آموزشی در مرکز آموزش راه آهن، از نیروهای موجود جهت رفع نیازهای سیر و حرکتی استفاده می‌شد به طوری که پرسنل راه آهن از ۴۲۰۰۰ نفر در سال ۶۴ به ۲۸۰۰۰ نفر در سال ۷۶ تقلیل یافت که پرسنل شرکت‌های جدید التاسیس رجا و تراورس و بالاست را هم شامل می‌شد. البته این تعدیل نیرو صرفاً با بازنشستگی طبیعی پرسنل و پیشگیری از استخدام جدید به وقوع پیوست. این اقدام تاثیر قابل ملاحظه‌ای در بهبود وضعیت مالی شرکت داشت به طوری که امکان اجرای نظام هماهنگ پرداخت و تامین رضایت نسبی پرسنل و متناسباً بهبود بهره‌وری نیروی انسانی فراهم شد.

تقویت توان کارشناسی با جذب نیروهای دانشگاهی و تاسیس دانشکده راه آهن و همچنین برقراری دوره‌های کاردانی راه آهن در مرکز آموزش از جمله اقدامات دیگری بود که در حوزه مدیریت نیروی انسانی مورد توجه قرار گرفت.

در مورد تاسیس دانشکده راه آهن توضیح بیشتری دهید.
دانشکده راه آهن بر اساس توافق نامه‌ای که بین دانشگاه علم و صنعت و شهید بهرامی به عنوان معاونت ساخت و توسعه راه آهن و اینجانب به عنوان مدیر عامل راه آهن مبادله شد، از محل اعتبارات طرح راه آهن بافق بندرعباس احداث شد. هدف از تاسیس هم

تامین نیروهای متخصص مورد نیاز صنعت ریلی کشور بوده است.

در مورد بهبود حمل بار چه اقداماتی صورت گرفت؟

از جمله راهبردهای اساسی شرکت اولویت دادن به حمل بار بود به خصوص پس از اتمام جنگ تحمیلی دو رقمی شدن رشد سالیانه بار مورد تاکید مدیران مجموعه قرار گرفت به طوری که در سه سال آخر منتهی به سال ۷۶ تحقق این هدف تاثیر بسزایی در بهبود وضعیت مالی راه آهن ایجاد کرد. البته علیرغم اینکه قرارداد ساخت حدود ۳۰۰۰ واگن باری با واگن پارس منعقد شده بود، لیکن تاکید عمده بر استفاده بهینه از واگن‌های موجود بود، به طوری که حمل بار در راه آهن از نه میلیون تن به بیست و پنج میلیون تن در سال ۷۶ افزایش یافت که این حمل و نقل با ۱۲۰۰۰ واگن باری محقق شد. استفاده بهینه از واگن‌های باری عملاً هزینه تمام شده حمل بار را کاهش می‌دهد.

آیا طرح خاصی برای تحقق این امر اجرا شد؟

برای دستیابی به این هدف مهم که فکر می‌کنم جزو اولویت‌های امروز راه آهن نیز هست، تصمیمات مختلفی اتخاذ شد.

در وهله اول اراده مدیران ارشد راه آهن و عزم جدی آنان است که این موضوع در جلسات هماهنگی ماهیانه با حضور مدیران ستادی و نواحی مرتباً ارزیابی و مورد تاکید قرار می‌گرفت، علاوه بر آن پیگیری موضوع در دستور کار روزانه مدیر عامل و معاونین شرکت قرار داشت. ثانياً دستورالعمل پرداخت کارانه به نواحی در مقابل افزایش حمل بار تدوین و به صورت ماهیانه بر اساس اعلام عملکرد هر ماه توسط معاونت بهره‌برداری راه آهن به نواحی پرداخت می‌شد که متناسباً بین پرسنل ذی‌سهم در رشد بار

توزیع می‌شد و این پرداخت باعث ایجاد انگیزه بیشتر در بهبود سیر و حرکت قطارها و جذب بار به راه آهن می‌گردید. البته اقداماتی هم در زمینه افزایش ظرفیت محورها با تطویل خطوط و افزایش راندمان استفاده از لوکوموتیو‌ها و بازسازی خطوط در چارچوب برنامه‌های سالیانه بهسازی توسط ادارات کل انجام می‌شد.

در زمینه حمل و نقل مسافری چه اقداماتی انجام شد؟

بعد از پایان جنگ نگاه به مسافری ریلی عموماً بر محور بهبود کیفی خدمات به جای توسعه کمی استوار شد. تلاش بر این بود که ضمن کاهش هزینه‌های مسافری، کیفیت سرویس دهی بهبود یابد. بر این اساس در نشست‌های هفتگی با مدیران مرتبط، طرح قطارهای ویژه مسافری با پیشنهاد همکارانمان ارائه شد، که بر طبق آن مامور پذیرایی جایگزین مامور سالن می‌شد و خدمات پذیرایی و نظافت و نگهداری سالن‌ها کلاً به سازمان بوفه رستوران‌ها محول شد، که پس از آموزش مامورین ذیربط و بازسازی واگن‌های مسافری طبق برنامه تعیین شده به تدریج قطارها تحت پوشش این طرح اعزام شدند. پذیرایی مسافری در داخل کوپه‌ها انجام می‌شد، سالن‌ها به مامورین پذیرایی تحویل شد که این تصمیم حفاظت بیشتر از تجهیزات واگن را در پی داشت. در مقابل برای ایجاد انگیزه بیشتر در مامورین درآمدهای فروش داخل سالن در صورت رضایتمندی از خدمات مامور به وی پرداخت می‌شد.

همزمان با بازسازی واگن‌ها بسته‌های خواب هم با طراحی جدید و مناسب ارائه شد که رضایت مسافرین را تامین کرد و در آن زمان به عنوان تحول قابل



ملاحظه ای در خدمات مسافری تلقی می شود موجب رضایتمندی مسافرین راه آهن گردید. عملاً با اجرای این طرح هم تعداد نیروی انسانی داخل قطار کاهش یافت و هزینه های مترتب بر آن کم شد و هم سطح خدمات ارائه شده ارتقاء یافت. لازم به ذکر است که در این مرحله از رنگ های متنوع برای رنگ آمیزی واگن های مسافری به جای رنگ یکنواخت قبلی در واگن های مسافری استفاده شد.

در بخش مسافری همزمان با بهبود کیفیت خدمات، افزایش سرعت و کاهش زمان سیر هم در محورهای مختلف در دستور کار قرار گرفت. ابتدا قطار مسافری و اتوبوسی تهران-زنجان با زمان سیر دو ساعت و پنجاه و پنج دقیقه و بعد قطار مسافری تهران-میانه.

در مورد اصلاح ساختار راه آهن اشاره ای داشتید، چه اقداماتی در این زمینه انجام شد؟

در مرحله اول راه آهن جمهوری اسلامی به شرکت سهامی خاص تبدیل شد که اساسنامه آن در سال ۱۳۶۶ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و در قالب شرکت سهامی خاص ضمن تدوین آیین نامه های مالی و اداری و استخدامی، اصلاحاتی متناسب با اهداف و راهبردهای جدید در حوزه معاونت ها و کارخانجات انجام شد. از جمله تبدیل اداره کل جریه و کارخانجات به سه اداره کل باری و مسافری و نیروی کشش بود و یا تشکیل مرکز تحقیقات راه آهن که نقش موثری در تهیه طرح های تحول به عهده گرفت.

بعداً با توجه به اصلاحات ساختاری که در راه آهن های دنیا در دست انجام بود با تشکیل گروه های کارشناسی مطالعاتی در این زمینه به عمل آمد که تفکیک برخی از فعالیت ها از ساختار راه

آهن حاصل این بررسی ها بود که پس از تصویب در هیئت مدیره بر طبق آن، مجموعه های تولید بالاست و تراورس در قالب شرکت های سهامی خاص دولتی تشکیل شدند و همچنین بخش مسافری هم در قالب شرکت رجا به صورت سهامی خاص شکل گرفت. در بخش باری هم قرار بود یک شرکت باری ریلی مستقل مشابه رجا ایجاد شود. در اساسنامه راه آهن تشکیل صندوق پس انداز کارکنان هم پیش بینی شد. بعد از آن شرکت هائی باهدف واگذاری بخشی از فعالیتها در کنار صندوق تشکیل شد.

واگذاری اداره انبارهای توشه و جذب خرده بار به شرکت راه آهن حمل و نقل از جمله اولین اقدامات در راستای خصوصی سازی بود. ضمناً خطوط جدید مثل بافق- بندرعباس هم نگهداری خط به شرکت هائی که توسط کارکنان بازنشسته تشکیل شده بود واگذار شد.

بعد از پایان جنگ چه پروژه هائی در جهت توسعه و بازسازی انجام گرفت

باتوجه به گشایش مالی ایجاد شده، طرح های توسعه و بازسازی سرعت بیشتری گرفت که البته بخش عمده آن متکی بر درآمدهای راه آهن و توانمندی های موجود در شرکت بود.

اصل تحول و تغییر در راستای بهبود، نصب العین مدیران شد و با این رویکرد، تحرک قابل ملاحظه ای در جهت سازندگی با اعمال روشهای ابتکاری بوجود آمد.

تفویض اختیار ب مدیران نواحی و سپردن پروژه های بهسازی به نواحی و اصلاح جایگاه ادارات کل ستادی از اجراء، به سیاستگذاری و پشتیبانی و نظارت، نقش بسزائی در سرعت گرفتن اجرای پروژه ها

داشت. جلسات هماهنگی مستمر در سطح مدیران همراه با نظارت و پی گیری هم در دستور کار قرار گرفت.

در مرکز، بازسازی ایستگاه و کارخانجات تهران با همان سیاست عدم تمرکز در دستور کار قرار گرفت. بازدید هفتگی از کارهای در دست اجراء توسط مدیران منجر به ایجاد تحول اساسی در همه بخشها شد، از احداث بلوار راههای دسترسی و تبدیل فضاهای خالی به چمن و فضای سبز تا بازسازی ساختمان های قدیمی در محوطه کارخانجات و...

هر یک از ادارات کل مسئولیت بازسازی و بهسازی ابنیه مربوط به خود را عهده دار شدند. در نتیجه کلیه فعالیت ها در زمان کوتاهی انجام شد. بیان جزئیات اقدامات انجام شده در حوصله این گفتگو نیست، همکاری که وضعیت محوطه کارخانجات را قبل از اجرای طرح ها دیده اند تفاوت وضعیت فعلی را به خوبی حس خواهند نمود.

طرح توسعه و بازسازی ساختمان ایستگاه تهران هم از جمله اقدامات مهم و ضروری بود که به همت مدیران وقت انجام شد. در آن زمان اکثر قسمت های ایستگاه در اشغال واحدهای اداری و انتظامی قرار داشت که با تخلیه و انتقال آنها بازسازی و توسعه فضاهای مرتبط با خدمات مسافری انجام شد و به موازات آن سکوهای مسافری ایستگاه تهران هم به تدریج افزایش یافت. لازم به یادآوریست که انتقال فعالیت های باری از ایستگاه تهران به ایستگاه آپرین با اجرای طرح توسعه ایستگاه آپرین و کمر بندی های آپرین-بهرام و آپرین-ملکی در طرح ها پیش بینی شد.

خلاصه ای از اقدامات نواحی راه آهن را بیان کنید.

مدیران نواحی راه آهن بر اساس

برنامه های مصوب و با نظارت اداره کل خط و ابنیه آن زمان، بازسازی ایستگاه های تشکیلاتی و مسافری را آغاز کردند.

ساخت و توسعه نمازخانه در ایستگاه های بین راه نیز از جمله اقداماتی بود که مدیران کل نواحی با پشتیبانی و نظارت ادارات کل ستادی به انجام رسانیدند، به طوری که همه ی نواحی درگیر تعدادی از این پروژه ها بودند. البته برخی از پروژه های بزرگ هم مستقیماً توسط مجریان مستقل و یا ادارات کل ستادی انجام میشد. مثل پروژه ی احداث کارخانجات تعمیرات اساسی لوکوموتیو در کرج و یا احداث دپوی لوکوموتیو بافق و یا احداث ایستگاه جدید خرمشهر.

تطویل خطوط ایستگاهها به منظور افزایش ظرفیت بار محورهای راهن هم از جمله پروژه هایی بود که در بعضی از نواحی مورد اجرا قرار گرفت.

مدیران کل نواحی بعضاً در احداث خطوط جدید هم با حوزه ی معاونت ساخت همکاری مینمودند، مثل زیر سازی تعدادی از قطعات راهن کرمان-زاهدان.

در مورد احداث خط دوم تهران مشهد هم توضیح دهید.

راهن تهران-مشهد که سال ها قبل احداث شده بود نیاز به بازسازی داشت که از سال های ابتدای انقلاب جزء برنامه های اداره کل خط و ابنیه قرار گرفت و ابتدا توسط قسمت ریل گذاری و بعداً توسط شرکت تراورس پیگیری شد، لیکن به علت افزایش تعداد قطار های مسافری و اشباع ظرفیت محور و توقف قطارها به علت تلاقی در ایستگاهها و تاخیرات ناشی از آن، دو خطه شدن این راه آهن ضروری بود.

قبلاً دو خطه تهران-گرمسار در طرح های عمرانی منظور شده بود



که آن هم با سرعت بسیار پایین در فاصله ی تهران-ری در دست اجرا بود.

در سال ۷۲ تصمیم بر این شد که که با پشتیبانی اداره کل خط وانبیه، نواحی راه آهن خراسان، شمال شرق و تهران با تشکیل اکیپ های اجرایی، دو خطه کردن محور را در حوزه ی استحفاظی ذیربط ناحیه خود انجام دهند. بنابراین با بازسازی ماشین آلات راهسازی که از مناطق جنگی عودت داده شده بود، توسط قسمت موتوری و تجهیز اکیپ های عملیاتی زیر سازی شروع شد و با سرعت بالایی عملیات دوخطه کردن ادامه یافت به طوری که این محور با هزینه ی بسیار پایین و در زمان کوتاه دو خطه شد. در این رابطه خوب است از شهیدمهندس بهرامی معاونت ساخت و توسعه راه آهن وقت هم

که باتامین بخشی از ماشین آلات وبعنوان کارفرما از این طرح حمایت کردند، یادکنیم.

از دلایل مزایای اقتصادی این روش عدم نیاز به تجهیز کارگاه مستقل باتوجه به امکانات ناحیه در ایستگاهها و نیروی انسانی و امکانات موجود و دسترسی به پیمانکاران محلی با هزینه کمتر و همچنین سهولت هماهنگی عملیات اجرایی با نیرو حرکت قطارها می توان نام برد.

احداث خط دوم بجای بازسازی خط در مناطق غیر کوهستانی

تجربه احداث خط دوم تهران- مشهد توسط نواحی تعریف جدیدی از بازسازی خطوط قدیمی در مناطق جلگه ای رارقم زدوان هم احداث خط دوم بجای قراردادن ریل و تراورس جدید روی

خاکریز قدیم بود، زیرا در این صورت هزینه زیرسازی با عدم النفع ناشی از توقف قطارها در مسدودی جهت تعویض خط و تقلیل سرعت بعد از ریلگذاری و عدم النفع ناشی از استفاده ناقص از ظرفیت کارگاه ریلگذاری (حدود یکصد متر بجای یک کیلومتر) جبران میشود، ضمن اینکه با وجود ایستگاه ها در فواصل بیست کیلومتر و اجرای کار توسط ناحیه هزینه تجهیز کارگاه هم کاهش می یابد.

در این صورت در فرصت مناسب می توان خط قدیم را هم بدون ایجاد اختلال در سرو حرکت قطارها بازسازی نمود.

ناحیه راه آهن جنوب و ناحیه راه آهن اراک به ترتیب یک بلاک از اهواز به اندیشک و گارمانوری به قم شروع کردند. الان شرایط راه آهن را چگونه

می بینید

باتوجه به اینکه از سال ۷۶ از راه آهن خارج شده ام شاید نتوانم اظهار نظر دقیقی داشته باشم ولی بنظر می رسد در حال حاضر راه آهن از پشتوانه خوب نیروهای کارشناسی برخوردار است و رویکرد دولت محترم هم بر اولویت حمل و نقل ریلی قرار گرفته است که هر دو فرصت مناسبی را برای راه آهن ایجاد می کند.

اجرای نیمه کاره و بعضا اشتباه واگذاری ها، رشد متعارف حمل و نقل ریلی به خصوص در زمینه باررانی سال های گذشته تحت تاثیر قرار داده است.

تقدم رشد مسافر نسبت به بارمشکلات مالی راه آهن را بیشتر کرده که خوشبختانه طی دوسه سال اخیر بارویکرد جدید در حال اصلاح است.



راه آهن در دوران جنگ نقش پررنگی در هر دو بخش تجهیزات و ناوگان و حمل مسافر داشت

در مورد خصوصی سازی با هدف اصلاح و یا تکمیل اقدامات هم ضروری به نظر می رسد. تشکیل شرکت های باری و مسافری مالک واگن منجر به جذب سرمایه جدید و توسعه ناوگان شده ولی آیا شاخص بهره وری واگن را هم افزایش داده است. فکر می کنم هماهنگی ناوگان، نیروی کشش و مدیریت بهره برداری و نگهداری خط که در قالب شرکت های متعدد با ساختارهای دوگانه ی خصوصی و دولتی سازماندهی شده امر دشواری است و تحقق بهره وری را هم مشکل می کند.

به نظر شما خصوصی سازی یکی از راه های بهبود حمل و نقل ریلی است

واگذاری تصدی امور اجرایی به مردم و بخش خصوصی قطعا یکی از راه های نجات اقتصاد کشور و همین طور راه آهن است لیکن تنوع و تعدد فعالیت ها در حمل و نقل ریلی که عموما هم توسط دولت اداره میشده، اقتضا میکند که این امر با برنامه ریزی دقیق به طوری مدیریت شود که با حفظ یکپارچگی فعالیت ها، تداوم رشد سازمان برقرار بماند.

امروز که راه آهن در میانه راه خصوصی سازی قرار دارد فکر می کنم ایجاد یک کارگروه جامع

تعدد و گستردگی عوامل ذی‌مدخل در فعالیت سازمان، مبحث گسترده ای است. و در هر بخش مستلزم برنامه ریزی خاص میباشد.

اجمالا ساختار (سازماندهی) مناسب، آیین نامه و ضوابط مطلوب و نیروی انسانی مجرب و با انگیزه، زمینه بکارگیری مناسب و بهینه تجهیزات را فراهم میکند. در سازمان های بزرگ، عدم تمرکز در اجراء باعث چابکی و سرعت می شود، بنابراین تفویض اختیار به نواحی به عنوان یک راهکار کوتاه مدت و موثر توصیه می شود.

برقراری سیستم های تشویقی و پاداش بهره وری در امور مهم از جمله حمل بار که می تواند اقتصاد راه آهن را متحول کند ضروری است. مدیریت بهینه سیرو حرکت قطارها از جمله اعزام قطارهای مستقیم باری نیز از جمله اقداماتی است که در بهبود شاخص بهره وری واگن های باری اثرگذار خواهد بود. در هر صورت برنامه ریزی جهت رشد مستمر بهره برداری از خط، ناوگان و نیروی انسانی مستلزم تشکیل گروه هایی مرکب از مدیران ذی ربط و کارشناسان ویی گری مستمر این امر مهم می باشد.

البته علاوه بر برنامه های جاری، بازنگری مجدد اقدامات انجام شده

تاخیر اجرای پروژه های بهسازی و رفع گلوگاه های شبکه (دو خطه کردن) در سال های گذشته نیز از دیگر مسائل پیش روی راه آهن است که بنظر میرسد در سال های اخیر در دست پیگیری و جبران قرار گرفته است.

افزایش بهره وری کماکان از دغدغه های اصلی راه آهن تلقی می شود که قاعدتا بایستی مورد توجه ویژه مدیریت باشد. زیرا بدون بهبود عملکرد خط و ناوگان نمی توان قیمت تمام شده را کاهش داد، نتیجتاً رقابت با حمل و نقل مشکل می شود و در غایت بخش خصوصی هم جهت مشارکت کاهش می یابد البته با فرض رفتار مشابه در ریل و جاده در خصوص تامین هزینه های زیرساخت توسط دولت.

باتوجه به محدودیت منابع، اولویت بندی طرح های توسعه و بهسازی متناسب با تاثیر اقتصادی آن هادر عملکرد شبکه و ناوگان و یا مدیریت بهینه منابع نیز یکی از ضرورت های حال حاضر راه آهن است.

در مورد بهره وری توضیحاتی دادید. فکرمی کنید چه اقدامی برای افزایش بهره وری باید انجام شود

بهره وری در راه آهن باتوجه به

در خلیج فارس جنگ بود و واردات و سوخت گیری و بارگیری کالا از جنوب کشور فلج شده بود. در این سو، بیش تر بار از سمت جلفا یا ترکیه وارد کشور می شد. در جلسه ای که در ایستگاه «سهلان» برگزار شد خواسته شد که حمل بار مدیریت شود. یک دفعه آ زیر قرمز کشیده شد و با خبر شدیم که پل «قطور» بمباران شده است. آقای قراگوزلو در آن زمان مدیر کل ناحیه بود. با ایشان به پای پل رفتیم و شرایط را بررسی کردیم. قرار بر این شد که واگن های بار به این دو سمت پل بیایند تا از دو طرف، سکو ایجاد شود و تریلرها و کامیون های تیتان واگن های بارگیری شده را بار بزنند و به آن طرف ببرند





افتتاح راه آهن بافق - بندرعباس در دوران سازندگی



بازسازی پل تله‌زنگ در دوران جنگ

هرمدیری اگر براساس برنامه کار کند فقط سلب توفیق از پی گیری برنامه ها ممکن است او را متاثر کند بخصوص اگر سازمان در مسیر رشد و رفع مشکلات قرار گرفته باشد. البته اینجانب اعتقاد دارم آنچه که انجام شده حاصل زحمات همکاران سخت کوشمان در راه آهن بوده است و بدون مشارکت جمعی ایشان قطعاً کاری پیش نمی رفت و اینجانب توفیق برخورداری از این همکاری را یافته ام. البته امروز هم حضور این نیرو ها در راه آهن بزرگترین سرمایه شرکت است.

باتوجه به سوالی که مطرح کردید می خواهم احساسم رانسبت به مسئولیت های گذشته این طوری بیان کنم که باوجود احساس مطلوبی که از کارهای انجام شده درانسان به وجودمی آید اما عدم توانائی پاسخگوئی درپیشگاه الهی درقبال قصور کوتاهی ها هم موجب نگرانی می شود، لذا درهمین جا از کلیه ذی الحقوقین اعم از همکاران و مردم خوبمان که درتصمیمات و اقدامات ما ذینفع بوده اند خاضعانه تقاضای بخشش دارم تا اگر نیتان خدمت به مردم در نظام مقدس جمهوری اسلامی بوده باشد انشاء الله مشمول رحمت خداوند متعال واقع شویم.

سازي بوده ام، اما بطورکلی فکر می کنم تحول در صورتی در یک سازمان نهادینه میشود که هر کار ساده و انجام شدنی که به رشد مجموعه کمک می کند فارغ از ملاحظات داخلی و بیرونی اجرا شود. فکر می کنم بطور معمول همواره موضوعات فراوانی (بخصوص در مورد جایب مثل راه آهن) که توسط مدیران و کارشناسان احصاء شده و بعضاً هم ممکن است به منابع مالی نیاز نداشته باشد که اجرای آن حرکت سازمان را در مسیر رشد تسهیل خواهد کرد.

البته طبیعی است که اگر مجموعه اقدامات در قالب یک طرح کلی که مسیر حرکت و هدف نهایی را مشخص می کند منطقی است. در مورد مجموعه عظیمی مانند راه آهن اظهار نظر در مورد جزئیات برنامه ها مستلزم بررسی کارشناسی است و امروز صنعت ریلی کشور از پشتوانه قوی کارشناسی برخوردار است. امیدوارم باتوجهی که دولت محترم به صنعت ریلی دارد شاهد شکوفایی این صنعت زیربنایی و مهم کشور باشیم.

در دوران فعالیت تان در راه آهن چه کار نکرده ای وجود داشت که دوست داشتید انجام دهید

برای هدایت کار بطوریکه این هدف را تامین کند ضروری است. تعامل منطقی و روان بخش های مختلف در زنجیره فعالیت ریلی "حاکمیتی و تصدی گری" از لوازم اصلی موفقیت در ادامه راه است. برای تحقق این مهم ممکن است مجموعه ای از اقدامات در زمینه چابک سازی بخش های دولتی و ایجاد یکپارچگی بیشتر در بخش خصوصی با اصلاح ساختاری و یا مدیریت بهینه در نحوه واگذاری های بعدی راهگشا باشد.

به هر میزان که در روند خصوصی سازی توفیق در بهبود شاخص های کلیدی عملکرد حاصل شود رغبت بیشتری در بخش خصوصی برای تداوم راه ایجاد میشود. این موضوع از مسائل مهم و دشوار صنعت ریلی است که امیدوارم با درایت همکاران بنحو مناسبی هدایت شود که رشد و پایداری راه آهن را در پی داشته باشد.

در حال حاضر طرح تحول صنعت ریلی در دستور کار است و این طرح قرار است نحوه فعالیت راه آهن را شفاف سازی کند. نظر شما در این مورد چیست

بنده اطلاعی از این طرح ندارم البته همواره موافق طرح های جدید در راستای اصلاح و بهینه

راه آهن به اعتبار این که نقش اساسی در پشتیبانی جبهه داشت، نقاط حساس کشور محسوب می شد و همیشه در معرض توجه دشمن بود. به ویژه در محور جنوب کشور که راه آهن پشتیبانی جنگ را به طور مؤثر داشت، هم از نظر نیروی انسانی و هم از لحاظ مهمات و ادوات جنگی، شرایط راه آهن پیچیده و حساس بود. خود راه آهن در ابتدای جنگ از نظر پشتیبانی فنی و تجهیزاتی وظیفه سنگینی داشت





گفت و گو با رئیس کارگروه سیروحرکت و ایمنی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی

سرعت فرسایش ناوگان ریلی با تداوم تغییر دستورالعمل‌ها

دستورالعمل‌هایی که مدام تغییر می‌کنند، با کمبود نقدینگی که امروز دامن تمام بنگاه‌های اقتصادی گرفته این بار ناوگان حمل و نقل ریلی را که سخت به نوسازی نیاز دارد، مبتلا به خود ساخته است. مسئله تغییر دستورالعمل‌ها چنان روند فرسایشی این ناوگان حمل و نقل را افزایش داده که این بار بخش خصوصی که مسئول تعمیرات ویژه است را پیش از مالکان واگن‌ها در صف معترضان قرار داده است. در گفت و گویی که با هرمز قطبی عضو هیات مدیره شرکت برادران مجدپور و رئیس کارگروه سیروحرکت و ایمنی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته انجام داده‌ایم، وی اعلام می‌دارد: برخی از این تعمیرات به عهده راه‌آهن است که انجمن صنفی هم با نامه‌نگاری‌های انجام شده، انجام این تعهدات را نتوانسته به آن‌ها بقبولاند.



ایراد داشته باشد برای تعویض، آن را از خط منفصل نمی‌کنند که تعمیرات انجام شود؛ بنابراین رفع نقایص اگر چنانچه روی قطار انجام شود جزو تعمیرات جاری است و اگر به خط تعمیر روانه شود، تعمیر «ویژه» خوانده می‌شود. در این بین قرار است برای همین تعمیرات جاری ۱۰ ریال به ازای هر تن کیلومتر از صاحبان واگن دریافت شود. این در شرایطی است که اگر مشخص شود این ایرادها متوجه مالکان واگن نبوده است،

کنونی اداره راه‌آهن این تعمیرات را به شرکت‌های خصوصی واگذار کرده‌اند. بر این اساس شرکت‌های خصوصی قراردادی با مالکان واگن منعقد کرده و هزینه‌کرد را از مالکان واگن دریافت می‌کنند؛ اما دستورالعمل‌های انجام این تعمیرات نیز توسط اداره کل واگن‌ها صادر می‌شود. درباره تعمیرات جاری نیز باید گفت که خود راه‌آهن این دسته از تعمیرات را به عهده دارد و انجام می‌دهد. اگر ترمز قطار عبوری از هر ایستگاهی

پذیرش این شرکت‌ها باشد یا خیر؛ این دستورالعمل‌ها لازم‌الاجراست و تا زمانی که این مقررات اصلاح نشده باید به اجرا گذارده شود و اگر قوانین مبتنی بر تعمیر واگن باشد باید توسط کارخانه‌هایی انجام شود که مجوزهای لازم برای تعمیرات را دریافت کرده‌اند. اما تعمیرات واگن به اینجا ختم نمی‌شود؛ تعمیراتی نیز هستند که شرکت‌های ریلی باید آن‌ها را انجام دهند و این دسته از تعمیرات به نام «ویژه» معروف‌اند. در شرایط

آئین‌نامه‌های جهانی که در راستای تعمیر و نگهداری اعمال می‌شود چیست و اساساً در کشور ما این قوانین از طریق چه ارگان‌هایی وضع و اعمال می‌شود؟

این مقرراتی که در راه‌آهن اجرا می‌شود توسط اداره کل واگن‌ها دستورالعمل‌های آن تدوین شده و به استناد همین دستورالعمل‌هاست که برخی از شرکت‌هایی که واگن دارند موظف به انجام این دستورالعمل‌ها هستند؛ خواه مورد



مثلاً مأموران راه آهن در این ایرادها دخیل بوده‌اند چه باید کرد؟ در طی این مدت راه آهن زیر بار نرفته است که مثلاً دلیل بریدگی بانداژ چرخ واگن ایراد فنی واگن نبوده و احتمالاً به دلیل عملکرد دیر هنگام ترمزدستی بوده است.

شما برای اعتراض به این عملکرد در بخش تعمیر و نگهداری اقدامی کرده‌اید؟

بله برای در میان گذاشتن مشکلاتی که در حوزه تعمیر و نگهداری و بهبود قوانین مندرج وجود دارد، مکاتباتی از طریق انجمن انجام شده است که البته به نتیجه مطلوب هم نرسیده است.

چه راهکارهایی می‌تواند از فرسودگی زودهنگام ناوگان حمل‌ونقل ریلی جلوگیری کند؟ فاکتورهایی که می‌تواند مانع از فرسودگی زودهنگام شود چیست و برای بهبود روند نوسازی چه کارهایی می‌توان انجام داد تا ناوگان دیرتر در چرخه فرسودگی بیافتد؟

اگر بارگیری در واگن‌ها طبق مشخصات فنی واگن‌ها انجام شود به این معنی که هر واگنی بار مناسب خود را بارگیری کند؛ این روند به تاخیر می‌افتد. به‌طور مثال اگر واگنی که برای بارگیری سنگ آهن نباشد اما بار سنگ آهن حمل کند؛ خواه‌ناخواه فرسودگی زودرس را برای این واگن‌ها به بار خواهد آورد. مسئله بعدی که در ارتباط با واگن باید رعایت شود؛ انجام تعمیرات به‌موقع است. ضمن این‌که قطعات استفاده شده در تعمیرات واگن‌ها باید از استانداردهای لازم برخوردار باشد. به‌طور مثال استفاده از کپ ترمزهایی که از استانداردهای لازم برخوردار نیست و در چرخ واگن شیار ایجاد می‌کند برای مالک واگن هزینه بسیار زیادی در بردارد. بنابراین استفاده از قطعاتی که از استانداردهای لازم برخوردارند می‌تواند فرسایش

ناوگان ریلی را به تأخیر اندازد. از طرفی تعمیر و نگهداری حرف اول را در به تأخیر انداختن فرسایش ناوگان حمل‌ونقل می‌زند. درباره واگن‌ها باید متذکر شوم که اگر مطابق با دستورالعمل‌های فنی تعیین شده مورد رسیدگی قرار گیرند و ضوابط تعیین شده، اجرا شود و دستورالعمل‌ها رعایت و نیز بارگیری متناسب با استانداردهای فنی واگن‌ها انجام شود؛ ناوگان حمل‌ونقل ریلی از فرسودگی زودرس در امان خواهد ماند.

مهم‌ترین مشکلاتی که بخش خصوصی در زمینه تعمیر و نگهداری با آن دست به گریبان‌اند چیست؟

هزینه‌های «تعمیرات ویژه» از جمله اعتراضات بخش خصوصی است که بارها گفته شده است. کما این‌که همانگونه که عرض کردم، راه آهن برای این منظور، تن کیلومتری ۱۰ ریال را تصویب کرده است که مورد اعتراض شرکت‌های خصوصی است. به‌عنوان مثال برخی از این شرکت‌ها اذعان کرده‌اند که واگن‌هایشان نیاز به کپچه ترمز نداشته اما برای آن‌ها کپچه ترمز را تعویض کرده‌اند. یا واگن‌هایی جهت تعمیرات به خط

تعمیر منتقل شده است اما به نام شخص ثالث زده شده است که در نتیجه هزینه تأمین و نگهداری را به گردن فرد دیگری می‌اندازد.

کمبود نقدینگی چقدر می‌تواند انجام تأمین و نگهداری به تأخیر اندازد و این مسئله چقدر می‌تواند در فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل مؤثر است؟

در هر کجایی که فعالیت اقتصادی انجام شود، کمبود نقدینگی تأثیر منفی خود را خواهد گذاشت. ناوگان حمل‌ونقل ریلی نیز از این قاعده مستثنا نیست اما آنچه که برای مالکان واگن‌ها اهمیت ویژه دارد این است که واگن‌هایشان به‌موقع تعمیر شود.

گفته می‌شود که از مهم‌ترین اعتراضات بخش خصوصی تغییر مداوم دستورالعمل‌هاست. تغییر مداوم دستورالعمل‌های راه آهن چه مشکلاتی را برای پویایی بخش خصوصی در پی دارد؟

برخی از دستورالعمل‌های ابلاغ شده امکان دارد طبق مقررات «یوآسی» است. مثلاً در موضوع شابلون اندازه‌گیری تیزی کفش ترمز، تا خرداد ماه از شابلون ۲۱ استفاده می‌شد؛ اما از خردادماه به

بعد دستورالعمل جدید مبنی بر استفاده از شابلون ۲۲ در دستور کار قرار گرفت که موجب افزایش هزینه‌های شرکت‌ها شد. حال سؤال این است که چرا در کشور ما مقررات بر اساس تغییرات مقررات بین‌المللی نیست. برخی مقررات به گونه‌ای تغییر می‌کنند که لزوماً موردنیاز نیست و بخشی از این مقررات در راستای تغییر مقرراتی است که در کشورهایی مثل آلمان اتفاق می‌افتد این در حالی است که این مقررات برای اجرا در کشور آلمان وضع شده است. آماري که در شبکه نظارت بر ایمنی منتشر شده است در ۵ سال خروج بانداژ را داشته‌ایم که الزاماً مربوط به شرکت‌های واگن‌ساز نمی‌شود و احتمال دارد از کوتاهی بازدیدکننده باشد؛ بنابراین اعمال قوانینی که لزوماً در شرایط کنونی موردنیاز نیست مثل اعمال همین شابلون ۲۲ یا تغییر زمان تعمیرات ۴ ساله به ۳ سال هزینه مالکان واگن را به میزان ۳۰ درصد افزایش می‌دهد. مسائل این‌چنینی موجب اعتراض برخی شرکت‌ها شده است چون با اعمال برخی قوانین هزینه‌های جاری این شرکت‌ها افزوده می‌شود.

قطار گردشگری و فرصتی کمرنگ



ایمان مهدی زاده
دبیر کارگروه گردشگری پویا شهر کارآفرین

فعالان این عرصه، همانا بزرگ‌ترین مشکل فعلی اقتصاد، یعنی تصدی‌گری دولت برای هرگونه فعالیت است و بخش خصوصی، مدام باید با دولت تنومند رقابت کند. آمار و ارقام طوری بیان می‌شوند که شنونده به شوق بیاید که رشد و جهشی داشته‌ایم اما واقعیت روی دیگری هم دارد. برای نمونه توسعه خطوط ریلی کشور طی سال‌های پس از انقلاب دارای میانگین ۱۱۴ کیلومتری بوده در حالی که برای تحقق برنامه ششم توسعه باید تا ۱۴۰۴ سالانه ۱۳۰۰ کیلومتر توسعه خط ریلی داشته باشیم که فراتر از رؤیا به نظر می‌آید. در بخش توسعه کشنده‌ها نیز رشدی در خور و متناسب با رشد جمعیتی و ظرفیتی نداشته‌ایم. ایران در قلب خاورمیانه، پلی بین شرق و غرب و جنوب و شمال است که توسعه خطوط ریلی و بهره‌برداری بهینه از آن، ثروت‌های پایدار بسیاری در خود نهفته دارد. این مسیرها آن قدر زیبایی دارند در صورت توسعه قطار گردشگری، توسط گردشگران داخلی اشباع شود. صنعت گردشگری ایران در همه بخش‌ها نیاز مبرم دارد به روزرسانی شود. در بخش‌های مدیریت تا تولید، بازاریابی، تبلیغات و فروش. همه این امور باید توسط نیروهای جوان و خلاق در بخش‌های خصوصی روی دهد اما متأسفانه از سیاست‌گذاری تا برنامه‌ریزی و اجرا توسط دولتی‌ها یا مجموعه‌های مرتبط و آشنا انجام می‌شود که سود فرصت‌های بازار گردشگری را برای بخش خصوصی کمرنگ‌تر می‌کند.

توسعه قطار گردشگری نیاز به واگن‌های مجهز دارد که بیشترین واگن در اختیار شرکت دولتی رجاست. اگر کسی بخواهد در حوالی توقفگاه‌های مسیرهای گردشگری، خدمات ارائه دهد و کسب‌وکار راه بیندازد مانند حمل‌ونقل تا فروش سوغات، باید از اداره‌های مختلف مجوز دریافت کند و اغلب نظرات کارشناسی ادارات با هم متفاوت است. در واقع چالشی که پیش از ورود به بازار در توسعه گردشگری وجود دارد گذر از موانع اداری و رقابت با نهادهای دولتی در عین نابرابری است. توسعه قطار گردشگری در ایران پتانسیل درآمدزایی و سودآوری قابل توجهی دارد منوط به مشارکت بخش خصوصی و مقررات زدایی و دوری جستن دولتی‌ها از رقابت که نیازمند تفکر و نگاهی دیگر در سطوح مختلف کشور است.

گردشگر، بیش از ظرفیتش است. طوری که از ابتدا تا انتهای این مسیر زیبایی جهانی، یک متر مربع بدون زباله به چشم نمی‌آید. ایران از موقعیت اقلیمی بین کوه و کویر فشرده شده و از سوی دشت‌ها و بیابان‌های فراخ دارد که موجب احداث جاده‌هایی زیبا در کوه‌ها، دشت‌ها و کویرهای پهناور شده است. از شمال غرب آذربایجان و کردستان تا سیستان و بلوچستان در جنوب شرق که قله تفتان و کوه‌های هزار جاده‌هایی زیبا را محدد شده است. جاده‌های ایران به‌ویژه مسیرهای ریلی در شمال، شمال شرق، جنوب و جنوب شرق هر کدام زیبایی‌های منحصر به فردی دارد. مسیر تهران اندیمشک وارد دامنه‌های زاگرس می‌شود و از مناطق زیبا و بکر می‌گذرد که پتانسیل پذیرایی سالانه هزاران گردشگر خارجی را دارد. مسیرهای کویری و تماشای معماری‌های سنتی ایرانی-اسلامی که مبنای هویتشان زیبایی است و معماری آب‌های زیرزمینی و تماشای گله‌های پر تعداد شتر و حتی مسابقه شترسواری در ایستگاه‌ها و توقفگاه‌های این خطه، قابلیت جذب گردشگران زیادی دارد. همه ایران برای مردم دنیا تماشایی است. مهمان‌نوازی ایرانی‌ها بهترین خاطرات اغلب گردشگران است اما این همه نمی‌تواند متضمن تحقق رؤیاهای گردشگری ایران باشد. مسائل نخستین که باید مورد توجه قرار گیرد، تدوین طرح‌های جامع گردشگری در ابعاد مختلف استانی و شهری تا روستایی و با محورهای زیرساختی مانند حمل‌ونقل و اقامت و امنیت بر پایه مطالعات کامل جوامع است. یکی از مشکلات زیرساختی توسعه گردشگری، بنا به نظر بسیاری از

همه قطارهای گردشگری از مرز بازرگان وارد ایران می‌شد اما این بار از مرز شمال شرق و این همه مزایای پس از برجام است. آخرین پنجشنبه تابستان در سی‌امین روز شهریور نیز اولین قطار گردشگری تبریز-رازی افتتاح شد. البته که این ورود گردشگران را به فال نیک گرفته و منتظر ورود حجم بسیار بیش از این هستیم. آماري که با ظرفیت‌های کشور بزرگ ایران همخوانی داشته و ایران را در جایگاهی که استحقاقش را دارد قرار دهد. بیست‌ویک قطار و تعداد محدودی مسافر و این همه مانور خبری، چندان در شان ظرفیت‌های عظیم گردشگری ایران نیست. واقعیت گردشگری ایران نیاز به حرکت‌های نوین و اساسی دارد. خیلی از مناطق کشور، آمایش سرزمینی انجام نشده و ظرفیت‌های بزرگی هنوز برای مدیران داخلی مغفول مانده چه برسد به گردشگران خارجی.

مسیرهای گردشگری از جاذبه‌های گردشگری به حساب می‌آیند و مناطق نزدیک به این مسیرها می‌توانند کسب‌وکار محلی قابل توجهی در حوزه گردشگری ایجاد کنند. برای مثال سال‌هاست قطاری از غرب تا شرق روسیه تا دریای ژاپن پیش می‌رود و گردشگران زیادی در دنیا را جلب کرده در حالی که اغلب، چشم‌انداز، استپ‌های پهناور است. مسیر گردشگری دریایی کانال مناش که شمال فرانسه را به جنوب انگلستان می‌رساند مسافران زیادی به خود جلب می‌کند. در ایران مثال بارز مسیر گردشگری، جاده چالوس که سال‌هاست مانند پارکینگ متحرکی در آخر هفته‌ها میزبان هزاران

مسیرهای گردشگری خاصی در دنیا به‌عنوان جاذبه سیاحتی با روش‌های حمل‌ونقل؛ دریایی، جاده، ریلی و هوایی، شناخته شده که هر کدام بازار مناسب خود را دارد. هم‌زمان که آخرین روز تابستان، مسیرهای گردشگری ریلی را می‌پویم، بهترین و پویاترین خبر، رسیدن قطار گردشگری به نام قطار «زندگی» است. ورود و مسیر این قطار توسط شرکت رجا برای گردشگران هماهنگ شده تا ۵۹ گردشگر خارجی از یازده کشور را نخستین روز پاییز وارد ایران کند. این قطار مسیری جدیدتر از قطارهای معمول که صرفاً تهران تا سوادکوه را مسیر ریلی می‌شناسند به‌عنوان مسیر گردشگری معرفی می‌کند. مسافران قطار زندگی، یک هفته در ایران ۶ شهر را می‌بینند و سپس با هواپیما خارج می‌شوند. علی کاظمی منش، مدیرکل برنامه‌ریزی و نظارت بر خدمات مسافری رجا، درباره مسیر کلی این گردشگران گفت: این قطار روز ۲۴ شهریور (۱۵ سپتامبر) از تاشکند ازبکستان حرکت کرده و بعد از شهرهای سمرقند، بخارا و عشق‌آباد در روز اول مهرماه از مرز سرخس وارد ایران شده است.

این گردشگران از کشورهای الجزایر، آلمان، ترکیه، سوئیس، استرالیا، انگلیس، هندوستان، فرانسه، بلژیک، اتریش و روسیه هستند که بعد از ورود به مشهد می‌روند و سپس تهران، یزد، اصفهان، شیراز و سعادت‌شهر (پاسارگاد) را توقفگاه تور، قرار داده‌اند.

این بیست‌ویکمین قطار گردشگری است که وارد ایران می‌شود. شرکت رجا در این بخش از گردشگری از همه رقبایش در بخش خصوصی، فعال‌تر، کار کرده است تا تکون

گفت‌وگو با مدیرکل نظارت بر خدمات گردشگری شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

راه‌آهن، به مثابه جاذبه گردشگری



ناوگان حمل‌ونقل ریلی دو نکته را می‌بایست متذکر شوم؛ گردشگران با وجود ناوگان حمل‌ونقل ریلی و با وجود قطار گردشگری می‌توانند به مقصد گردشگری برسند؛ با وسیله‌ای که به نسبت اتوبوس امن‌تر بوده و مردم نیز مسافرت با قطار را دوست دارند. دوم از این منظر که خود راه‌آهن هم می‌تواند مقصد گردشگری باشد. در نظر داشته باشید که راه‌آهن این امکان را فراهم می‌کند که مردم شاهد مناظری باشند که در صورت مسافرت از طریق ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای امکان دسترسی برای آن‌ها مهیا نیست شاید بتوان گفت که این نگاه عامل اصلی ایجاد قطار گردشگری در ایران بوده است.

آیا قطارهای گردشگری که به تازگی با برنامه‌ریزی راه‌آهن و حضور بخش خصوصی ریلی، راه‌اندازی شده، می‌توانند تحولی بزرگ در عرصه توریسم ایران ایجاد کنند؟ علی کاظمی‌منش مدیرکل نظارت بر خدمات گردشگری شرکت راه‌آهن در این گفت‌وگو به این سؤال پاسخ می‌دهد. او با تشریح چگونگی ایجاد و طرح اولیه قطار گردشگری، از الزامات و ویژگی‌های منحصر به فرد این قطارها می‌گوید که فضای لازم را برای فعالیت بخش خصوصی در حوزه گردشگری فراهم می‌کند. بخش خصوصی که این روزها در حوزه مسافری ریلی با کاهش سهم خود از بازار مواجه است و به نظر می‌رسد فرصت بزرگی را از رهگذر قطارهای گردشگری به دست آورده تا با اینبه‌منحصر به فرد و تاریخی خود، جاذبه‌ها و مقاصد گردشگری تازه با عنوان «راه‌آهن» به مردم معرفی کند. کاظمی‌منش می‌گوید: «توسعه این قطارها مستلزم همکاری تنگاتنگ راه‌آهن با شرکت‌های خصوصی و گردشگری است. به این معنی که راه‌آهن با فراهم کردن بستر حمل‌ونقل و جذاب کردن مسافرت با این نوع از قطارهاست؛ اما بعد بعدی توسعه‌ای این صنعت مالکان واگن‌ها هستند که قرار است واگن‌های خود را در اختیار گردشگران قرار دهند.»

کنند؛ اما در کشور ما توسعه ضعیفی داشته است. با وجود ناوگان مناسب و زیرساخت‌های مفید با وجود آثار باستانی که می‌تواند منجر به رشد روزافزون این صنعت شود تصمیم به ایجاد ناوگان گردشگری در بخش ریلی گرفتیم. در این راستا برای توضیح صنعت گردشگری بر پهنه

تا پیش از سال ۹۳ هم قطار فقط برای حمل بار و مسافر مورد استفاده قرار می‌گرفت. اما تصمیم بر آن شد که از ظرفیت موجود به گونه دیگری استفاده شود. این نگاه جدید برای صنعتی به نام گردشگری است که سایر کشورهای جهان توانسته‌اند از آن میلیاردها دلار درآمد ارزی کسب

با توجه به روش‌های موجود در حوزه گردشگری، چه الزامی برای ایجاد قطاری با عنوان گردشگری در ایران وجود داشت؟ این قطار چه تفاوتی با برنامه قطارهای دیگر دارد؟ شکی نیست که حمل‌ونقل قلب تپنده سیستم گردشگری است و



چه اقداماتی در حوزه قطار گردشگری صورت گرفت تا به صورت منظم حرکت این قطارها برنامه‌ریزی شود؟

برای این منظور اقداماتی در دو بخش انجام شد که شامل گردشگران داخلی و بین‌المللی بود. در حوزه گردشگری بین‌المللی، آژانس‌های مسافرتی داخلی و خارجی تور را طراحی می‌کنند و مسافرانی که از کشورهای خارجی وارد ایران می‌شوند را توسط این قطار به مناطقی که مدنظر دارند انتقال می‌دهند. به این صورت ورود این گردشگران از مرز توسط قطار و خروج‌شان هم از طریق همین قطار انجام می‌شود. این گردشگران گاه حتی برای اسکان شبانه نیز در خود قطار اسکان داده می‌شوند و گاه در هتل اسکان داده شده و صبح به گشت‌وگذار خود ادامه می‌دهند.

چند نفر و از چه کشورهایی با این شیوه از ایران بازدید کرده‌اند؟

تاکنون ۲۰ تور از این نوع در ایران انجام شده است. مقصد این گردشگران در پاره‌ای از موارد شهرهای مختلف ترکیه، مسکو، بوداپست و برخی دیگر از شهرهای اروپایی بوده اما عمده این گردشگران اتباع کشورهای آمریکا، ایتالیا، استرالیا، چین و فیلیپین و کره جنوبی و فرانسه و آلمان بوده‌اند. برای این منظور گردشگران در سایت گردشگری ثبت‌نام می‌کنند و از مرز رازی وارد کشور می‌شوند و پس از چند روز گشت‌وگذار از طریق همین مرز به کشورهایشان یا کشور ثانوی برای بازگشت به کشورهایشان منتقل می‌شوند. البته به خاطر مشکلات امنیتی که در مرز رازی نزدیک ترکیه داریم، گردشگران از مرز سرخس وارد کشور می‌شوند که از خطوط ریلی روسیه استفاده می‌شود. عرض این خطوط ریلی بیشتر از عرض خط آهن ایران است در این مرز ما امکان تغییر بوژی را فراهم کرده‌ایم

تا با بوژی که متناسب با خط ریلی ایران است قطار به ایران وارد شود. برای گردشگری بین‌المللی از سال ۹۳ تاکنون ۲۰ قطار گردشگری وارد کشور شده است؛ و ۲۱ تور گردشگری نیز در آخر شهریورماه وارد کشور شده است.

آیا تور گردشگری در مدت زمانی که راه‌آهن وارد این کار شده، عدد کمی نیست؟

در این ۹۰ سالی که از سن راه‌آهن ایران می‌گذرد ما ۳ سال است که این کار را آغاز کرده‌ایم و هر کاری تا زمانی که جا بیافتد با چالش‌هایی نیز مواجه خواهد بود. درست است که سالی ۷ تور، کم به نظر می‌رسد؛ اما به‌عنوان واحد رگولاتوری این بخش ایفای نقش می‌کنیم. در نتیجه چون در فضای حاکمیتی نمی‌توانیم ورود کنیم توان جذب گردشگر در آن سوی مرزهای ایران را نیز نداریم؛ بنابراین این مسئولیت را به شرکت‌ها و آژانس‌های مسافرتی سپرده‌ایم و اعلام کرده‌ایم کسانی که توانایی جذب توریست را دارند مسافران را تا مرز آورده و از طریق قطار گردشگری وارد کشور کنند. این موضوع برای آژانس‌های مسافرتی نیز سودآور است. آن‌ها به‌جای اینکه وقت خود را صرف دریافت تضامین لازم از گمرک یا وزارت صنایع کنند؛ شرکت راه‌آهن با وجود قطار گردشگری این امکان را فراهم می‌کند تا از قدرت مدیریتی خود در بخش ریلی برای دریافت این تضامین استفاده کنند. زمانی که گردشگران وارد کشور می‌شوند از طریق ناوگان ریلی وارد می‌شوند که مدیریت سیر مسافری بر روی ریل قطار بر عهده راه‌آهن است، راه‌آهن تضمین می‌کند که مسافری که در یک تاریخ مشخص وارد کشور شده است در تاریخ مقرر نیز از کشور خارج خواهد شد.

مسئله امنیت مسافران چگونه تأمین می‌شود؟

زمانی که راه‌آهن اعلام می‌کند که در تاریخ مقرر، گردشگران

ورود و در تاریخ معینی نیز خارج می‌شوند به‌نوعی این تضمین هم برای مسافران ایجاد می‌شود. چراکه برنامه تور توسط راه‌آهن تأیید می‌شود به این معنی که در زمان خروج، گردشگری اجازه درنگ در کشور را ندارد؛ و لوکوموتیوی که ما در اختیار قطارهای گردشگری قرار داده‌ایم، تحت مدیریت راه‌آهن است. اما سرویس‌دهی به گردشگران از اسکان گرفته تا پذیرایی و بازدید از مناطق موردنظر بر عهده آژانس‌های مسافرتی است. بنابراین امنیت گردشگران تا زمانی که در حال سیر با قطار هستند، تضمین شده است. حق دسترسی به ریل نیز از این تورها در حد بسیار ناچیزی دریافت می‌شود. همچنین انجام هماهنگی با ارگان‌های امنیتی مثل پلیس راه‌آهن برای تضمین بیشتر آرامش گردشگران نیز بر عهده ماست. البته این موضوع تا زمانی است که در مسیر حمل ریلی قرار دارند؛ در سایر موارد و زمانی که برای بازدید از مناطق دیدنی عازم می‌شوند، تأمین امنیت آن‌ها بر عهده نهادهای امنیتی شهرهاست.

تسهیلاتی که برای تورهای داخلی قطار گردشگری در نظر گرفته‌اید؛ چیست؟

در کل ما برای همه تورها چه داخلی و چه خارجی پکیج مشخصی را تعریف کرده‌ایم. اولین بار، راه‌اندازی این تورها به‌صورت تورهای یک‌روزه بود؛ به‌طور مثال تور مشهد و نیشابور را در روز گرامیداشت عطار نیشابوری و خیام راه‌اندازی کردیم. هدف بلندمدت ما این بود که خطوط ثابت گردشگری را راه‌اندازی کنیم که مردم بتوانند بلیت تهیه کرده و با قطار گردشگری از مقاصد موردنظر خود دیدن کنند که سال گذشته موفق شدیم و در عید نوروز قطار گردشگری اهواز- اندیمشک و تنگه راه‌اندازی شد. مردم از صبح که سوار قطار می‌شدند از اندیمشک تا تنگه می‌توانستند از ابنیه قدیمی و طبیعت زیبای آن

مناطق بازدید کنند؛ و عصر همان روز به اهواز برمی‌گشتند. ما این خط را ویژه نوروز ۹۶ راه‌اندازی کردیم که با استقبال بسیار خوب مردم مواجه شد. این استقبال موجب شد که ما بیش‌ازپیش برای راه‌اندازی این خطوط ترغیب شویم بر همین اساس از خرداد سال جاری ما خط ثابت تهران- سوادکوه را راه‌اندازی کردیم به این صورت مردم می‌توانستند صبح سوار این قطار شده و عصر همان روز به تهران بازگردند. در مسیر این خطوط تور لیدرها در ۵ نقطه جاذبه‌های گردشگری راه‌آهن را برای مردم تشریح می‌کنند. این دو خط ثابت راه‌اندازی شده ویژه بازدید از جاذبه‌های گردشگری کنار خط راه‌آهن است. در خط ثابت تهران- سوادکوه این قطار در ۵ نقطه توقف دارد که منطقه شورآب از مناطق دیدنی است که برای مسافران در نظر گرفته شده است. صبحانه و نهار هم داده می‌شود و ساعت ۱۰ شب در تهران توقف می‌کند. ما از بلیت قطار گردشگری هم دو ماه پیش رونمایی کردیم. متقاضیان قطارهای گردشگری، پیش‌تر برای استفاده از این قطار باید از آژانس‌ها بلیت مبدأ و مقصد خاصی را تهیه می‌کردند؛ اما اکنون برای استفاده از این قطار که برای ۵ شبانه‌ها و جمعه‌ها در نظر گرفته شده است از هر آژانسی می‌توانند این بلیت را تهیه کنند.

روش قیمت‌گذاری این قطارها به چه شیوه‌ای است؟

قیمت بلیت این قطارها، توسط بخش خصوصی تعیین می‌شود. در واقع شرکت‌های مسافرتی با مالکان واگن‌ها قیمت را تعیین می‌کنند. ۱۱ شرکت معرفی شده با همکاری رجا و حمل مسافر به حومه از طریق راه‌آهن انجام می‌شود. البته در هر استانی با توجه به مناسبت‌هایی که در آن استان‌ها وجود دارد قطاری در نظر گرفته می‌شود. به‌طور مثال برای بازدید از جشنواره آتش زنجان قطار گردشگری با همین نام ترتیب داده شد و گردشگران



می‌آید که با توسعه قطار گردشگری و استقبال مردم از آن درصدد ایجاد یک تور برای این مسافران هستیم. همان کاری که یک شرکت گردشگری در کرمان انجام داده است و قرار است که مسافرانی که با قطار به کرمان مسافرت می‌کنند را با ترتیب دادن تورهایی برای بازدید اینه تاریخی چون ارگ بم ترغیب کند. این مسئله درآمدهای خوبی را نصیب این شرکت‌های گردشگری خواهد کرد؛ اما توسعه این قطارها مستلزم همکاری تنگاتنگ راه‌آهن با شرکت‌های خصوصی و گردشگری است. به این معنی که راه‌آهن با فراهم کردن بستر حمل‌ونقل و جذاب کردن مسافرت با این نوع از قطارهاست؛ اما بُعد بعدی توسعه‌ای این صنعت مالکان واگن‌ها هستند که قرار است واگن‌های خود را در اختیار گردشگران قرار دهند. اما مهم‌ترین عملکرد در صنعت توریسم مربوط به شرکت‌های گردشگری است که با جذب سرمایه‌گذاری نقش یک کارگزار فعال را دارند.

دارد ؟

راه‌آهن بیش‌تر برای سفر راحت‌تر توصیه می‌شود. اما سفر با قطارهای گردشگری، علاوه بر راحتی شرایطی را به وجود می‌آورد که مردم با مسیرهای ریلی و راه‌آهن بیشتر آشنا شوند و این مزیتی برای شرکت‌های گردشگری است که بتوانند گردشگران را در مسیرهای موردنظر خود ترغیب به مسافرت با تورهای موردنظر خود کنند. نکته دوم این است با جذب این گردشگرها میزان درآمد این شرکت‌ها افزوده می‌شود؛ چراکه نه فقط راه‌آهن در راه‌اندازی قطار گردشگری بخشی از درآمد شرکت‌ها به خود تخصیص نداده بلکه برای بالا بردن کیفیت و توسعه این ناوگان، در نظر دارد که یارانه هم پرداخت کند. به نظر می‌رسد که با تکامل فرایند قطار گردشگری تحول خاصی در صنعت گردشگری ایران نیز رخ خواهد داد؛ زمانی که قطاری از تهران مسیر یزد را طی می‌کند و مسافر به یزد می‌رسد مقوله اسکان مسافران پیش

و مورد استقبال مردم نیز قرار گرفته است. چراکه قطار آن ویژگی سرد خود را از دست داده و با ذائقه مسافر در جایی که مسافران طلب کنند، از حرکت بازمی‌ایستد. شرکتی که در اصل، قطار گردشگری تهران سوادکوه را مدیریت می‌کند یک شرکت گردشگری داخلی است و با «رجا» قرارداد همکاری بسته است. ما ۱۱ شرکت داریم که شرکت‌های گردشگری برای بستن قرارداد برای در اختیار گرفتن واگن‌هایشان مختارند. در این بین راه‌آهن در نظر دارد برای توسعه ناوگان خود، قطارهای گردشگری آخر هفته‌های خود را در اختیار گردشگری قرار دهد.

تأثیر راه‌اندازی قطار گردشگری در توسعه صنعت توریسم چیست؟ با توجه به اینکه بخش خصوصی ریلی به نسبت جاده‌ای از توسعه کمتری برخوردار است؛ قطارهای گردشگری چه تأثیری در توسعه بخش خصوصی ریلی مسافری

به این شهر منتقل و پس از بازدید گنبد سلطانیه، مسافران به تهران بازگردانده شدند. معمولاً قیمت این قطارها از طریق سایت اعلام می‌شود که برخی از روزهای غیر پیک سفر؛ شامل تخفیف هم می‌شود. می‌توان گفت که با توجه به نحوه سرویسی که در اختیار مسافر قرار می‌گیرد شرکت‌های خصوصی متولی بلیت را صادر می‌کنند.

به جز خط ثابتی که تا سوادکوه برنامه‌ریزی شده، آیا برنامه‌ای برای ایجاد خطوط ثابت در دیگر نقاط ایران دارید؟

در باره خطوط ثابتی که برای راه‌اندازی در دستور کار داریم؛ می‌توان به خط تبریز - جلفا - سلماس اشاره کرد. همچنین به خط ثابت جنوب که همان خط ثابت عید است؛ در اوایل سال آینده هم برنامه‌ریزی کرده‌ایم که خط ثابت تهران - کاشان راه‌اندازی شود. توجه داشته باشید که در یک سال گذشته حدود ۵۰ قطار گردشگری راه‌اندازی شده است. این حرکت شتابانی است



گفتگو با مهندس محمد رجبی رییس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی و مدیرعامل رجا

حضور بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها الزامی است

الهام زرقاتی

رقابت با سیاست‌های استفاده از بخش خصوصی همخوان نبوده است. اما امروزه هر چند پذیرش و نگاه دولت و مجلس در بهره‌گیری از توان و استعداد انجمن‌ها، نسبت به دهه‌های گذشته پررنگ‌تر شده اما هنوز کافی نیست. در بخش هوایی، سازمان هواپیمایی کشور را داریم که قبل از انقلاب شکل گرفته است. یک نهاد حاکمیتی که با تلاش، زیرساخت‌های بخش هوایی را تقویت می‌کند. در بخش ریلی، تا به امروز دو نهاد حاکمیتی و اجرا را در راه آهن داشته‌ایم و تاکنون تفکیکی بین آن دو صورت نگرفته است که این خود مانع بزرگی است. در انجمن‌ها همواره تلاش شده است تا جایگاهی برای بخش خصوصی در تنظیم مقررات در وزارت راه تعیین شود. نهاد پاسخگو برای این مساله، شورای عالی رقابت است که به علت تعدد بخش‌ها، دسترسی به آن بسیار دشوار است و ضرورت دارد که در رابطه با طرح مسایل و اجرایی کردن برنامه‌های درازمدت بخش حمل‌ونقل، به ویژه حمل‌ونقل ریلی، نقش انجمن‌ها به نمایندگی از طرف بخش خصوصی پررنگ دیده شود. خوشبختانه در حال حاضر در وزارت راه پیش‌بینی شده تا نهاد حاکمیتی از نهاد عملکردی راه‌آهن جدا شود. هم اکنون شرکت‌های مشابه

یکی از کارآمدترین شاخه‌های حمل‌ونقلی در دنیا، صنعت حمل‌ونقل ریلی است و سهام شرکت‌های مرتبط با این صنعت در بازارهای معتبر بورس جهان از پرسودترین سهامی است که عرضه می‌شود. سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی نه تنها توسعه پایدار کشورها را در بردارد، بلکه سه هدف مهم و سودمند ایمی، سرعت بالا و کاهش آلودگی را نیز تحقق می‌بخشد. به همین دلیل برنامه‌ریزی در این رشته از حمل‌ونقل در میان کشورهای مختلف اهمیت حیاتی یافته است. به گونه‌ای که امروزه شاهد رقابت سخت و چشمگیر کشورها برای توسعه این صنعت هستیم. اما این مهم در کشور ما به رغم تأکیدات مسوولان و در نظر گرفتن ردیف بودجه در اسناد بالادستی، رشد بایسته خود را در پی ندارد. این که سبب چیست و سبب ساز کیست؟ رگه‌های آن را باید در چگونگی برنامه‌ریزی‌ها، مدیریت‌ها، تخصیص اعتبارات، قوانین و مقررات حاکم و مهم‌تر از همه نوع نگاه به این مقوله جست. تردیدی نیست که رفع چالش‌های پیش روی توسعه حمل‌ونقل ریلی در گرو بهره‌گیری از بدنه کارشناسی این صنعت، به ویژه در بخش خصوصی و نیز ایجاد انگیزه‌های لازم برای جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی و هدایت بخشی از اعتبارات سیستم بانکی به سمت این صنعت می‌باشد.

در این میان با توجه به تصادفات متعدد جاده‌ای و تعداد کشته‌شدگان و مجروحان و از بین رفتن سرمایه‌های جانی و مالی که عملاً سرمایه‌های ملی کشور تلقی می‌شود، توسعه و تجهیز قطارهای مسافربری را اجتناب ناپذیر می‌کند. در جوامع کنونی، به ویژه کشورهای اروپایی و نیز برخی از کشورهای آسیایی از جمله ژاپن و هند این قطارهای مسافربری است که در جایجایی میلیون‌ها مسافر حرف اول را می‌زند. برای آگاهی از اهمیت حمل‌ونقل ریلی در جایجایی بار و مسافر و نیز کاستی‌های پیش روی این شاخه از حمل‌ونقل کشور پای صحبت‌های کارشناسی مهندس محمد رجبی - رییس هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و صنایع وابسته - که مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا نیز می‌باشد، نشستیم:

پیشرفت‌های چشم‌گیری داشته و هم اکنون ۴ شرکت تامین کننده لوکوموتیو فعال هستند. زمانی که شرکت‌ها، سرمایه‌های خود را در این بخش وارد می‌کنند مایلند در تصمیم‌گیری‌ها نیز حضور پررنگ‌تری داشته باشند. در دولت‌های مختلف سایه پررنگ حاکمیتی همیشه مانع از حضور بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها بوده است. حتی در تنظیم لوائح و طرح‌هایی که در برنامه‌های ۵ ساله بوده، بخش‌های حاکمیتی با بخش خصوصی رقابت داشته است که این

دهه ۷۰ به کندی صورت می‌گرفت. خوشبختانه در دهه ۸۰ شتاب خوبی در واگذاری فعالیت‌ها در قالب پیمان‌های بلندمدت به بخش خصوصی صورت گرفت، به ویژه در بخش واگذاری واگن‌های باری و مسافری که دولت آزادسازی کل امور تصدی‌گری در این بخش را عملیاتی کرد و این امر نتایج خوبی در برداشت و امروز می‌بینیم که نقش بخش خصوصی در جابه‌جایی بار و مسافر توسط ریل پررنگ شده است. می‌توان گفت حتی در بخش ایجاد ظرفیت نیروی کشش

با توجه به اینکه انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی یک نهاد مدنی حمل‌ونقل است، شما تاثیر چنین نهادهایی را در رفع مشکلات اعضاء و در نهایت توسعه حمل‌ونقل کشور، به ویژه در زمینه ریلی چگونه ارزیابی می‌کنید؟ وجود این انجمن‌ها و یا به قول شما نهادهای مدنی، در شکل و ساختار بخش خصوصی تعریف می‌شود. نقش بخش خصوصی در صنعت ریلی عملاً به دهه ۷۰ برمی‌گردد ولی فعالیت این بخش نسبت به دیگر بخش‌ها تا پایان



رجا، دچار تضاد منافع با راه‌آهن شده‌اند و باید به مرجع ثالث در رابطه با تعرفه‌گذاری‌ها و مکانیزم‌های کنترل فنی مراجعه کنند.

در ادبیات حرفه‌ای، زمانی که دستگاه نظارتی دستورالعملی را ابلاغ می‌کند، در بسیاری موارد این دستورالعمل بار مالی به همراه دارد. به عنوان مثال وقتی که زمان تعمیرات اساسی واگن‌های باری را از ۴ سال به ۳ سال تقلیل می‌دهند نتیجه آن بالا رفتن ۲۵٪ هزینه‌های عملیاتی است و یا برخی از شاخص‌های کنترلی را تغییر می‌دهند تا مثلاً گنج چرخ‌ها از ۲۲ به ۲۱ برسد به این معنی است که بازده کنترلی را کم کنیم که تمامی این موارد بار مالی به همراه دارد. باید مرجعی وجود داشته باشد تا علل افزایش هزینه‌ها را تجزیه و تحلیل و اطلاع رسانی کند. اگر بخش خصوصی نتواند از سرمایه خود به حداقل سود برسد، مطمئناً این عرصه را ترک خواهد کرد. در رابطه با موضوع قانون دسترسی، بحث‌های جدی وجود دارد. این قانون حدود ۱۳ سال پیش تنظیم شده که برای اولین بار در بخش ریلی کار مفیدی بود. انتظار می‌رفت با تدوین آیین‌نامه‌های مربوط به آن مساله دسترسی نظام‌مند شود، اما بعد از ۱۳ سال می‌بینیم که همچنان برخی از آیین‌نامه‌ها یا آرایه نشده‌اند یا تحت بررسی‌اند و این نشان می‌دهد که چرخ دنده‌های مالی نظام دسترسی خوب کار نمی‌کند. انجمن خواستار حضور در مسایل تعرفه‌گذاری و سیاست‌های فنی و اجرایی است. امروزه تمامی واگن‌های باری و مسافری در اختیار بخش خصوصی هستند و برای رسیدن به رضایت مطلوب نیاز به ورود سرمایه جدید دارند. از جمله تعویض ناوگان و نوسازی آن. با شرایط فعلی ساختار بخش ریلی، انگیزه‌های لازم برای جذب سرمایه‌گذار هنوز فراهم نشده است. البته انجمن در سال گذشته فعالیت بسیاری داشته و تعاملاتی با اتاق بازرگانی و کمیسیون‌های مختلف مجلس و حتی خود راه‌آهن انجام داده است. در نهایت راه‌آهن، اصل موضوع

تفکیک حاکمیت از عملکرد را پذیرفته است و می‌خواهد بخش حاکمیت را از بدنه خود جدا کند. وظایفی با عنوان وظایف هلدینگ یا شرکت مادر تخصصی، برای راه‌آهن تعریف شده و تشکیل نهاد حاکمیتی به تأیید مشاور رسیده است. امیدواریم با تشکیل این نهاد، حضور انجمن‌ها پررنگ‌تر شود. طرح‌ها در بخش قطارهای حومه‌ای که می‌تواند از سیاست‌های درست دولت در جهت کاهش تلفات جاده‌ای باشد، بالاخص در اطراف شهرهای بزرگ، عقیم مانده‌اند. زیرا بخش پشتیبانی مالی، جبران زیان شرکت‌ها را نمی‌کند و شرکت‌های خدماتی مانند ما نیازمندند تا تفاوت هزینه کرد را با مبلغی که تحت عنوان بلیت و تعرفه تکلیفی تنظیم شده است، از دولت دریافت کنند که در این مورد تا امروز راه‌آهن ناموفق بوده است و دست انجمن نیز در این رابطه بسته است. به عنوان مثال شرکت رجا در ۶ سال گذشته یارانه‌ای دریافت نکرده و در این راستا نیز شاهد چندین بار تصمیم‌گیری برای توقف قطارهای حومه‌ای بوده‌ایم.

یکی از نقش‌های نهادهای صنفی تصمیم‌سازی در مراکز تصمیم‌گیری حاکمیتی است. گمان می‌کنم در طول مدت شکل‌گیری انجمن‌های حمل‌ونقل، به خصوص در بخش ریلی تصمیماتی در جهت رشد شکل گرفته است اما عملاً در راندمان کار تأثیرگذار نبوده و شکایات همچنان وجود دارد، علت آن چیست؟ آیا قوانین و مقررات ناکارآمد مانع تأثیرگذاری نقش انجمن‌هاست یا خود دستگاه‌های دولتی مایل به پرو بال دادن به بخش خصوصی نیست؟

تفکر اقتدارگرایانه در بخش‌های دولتی همیشه وجود داشته و گرفتن این تفکر تقریباً غیرممکن است. مدیران دولتی تمایل ندارند تا قدرت خود را با بخش خصوصی تقسیم کنند. از سوی دیگر در بخش ریلی نهادهایی ورود کرده‌اند که خصولتی هستند نه خصوصی. انجمن قدرت

خود را از اعزایش می‌گیرد و اعضای که آورده‌های خوبی به همراه دارند غالباً غیرخصوصی هستند و آورده‌های شخص نیست. زمانی که فرد حقیقی سهام خود را در بخش خصوصی وارد کرده، تا انتهای کار هم ایستاده است. به عنوان مثال اگر من در بخش بار یا مسافر بخواهم در راستای منافع خود اقدامات متقابل انجام دهم، کنار گذاشته می‌شوم و از مسیرهای سیاسی متحمل فشارهایی برای ادامه کار خواهم شد. قدرت انجمن وابسته به اعضا است و اکثریت اعضا به نهادها متصل هستند و قدرتی مشروط دارند. هنگامی که مقرر باشد که مطالبه‌ای به صورت جدی پیگیری شود، به صورت رایزنی‌های خارج از مجموعه دور زده می‌شود و یا با سکوت خود مصلحت‌اندیشی می‌کنند. بزرگ‌ترین شرکت در بخش مسافری ریلی تامین اجتماعی است و بعد بنیاد و دو بخش تعاونی نیروهای نظامی از آن جمله‌اند. در حوزه ریلی مسافری تنها بخشی که کاملاً خصوصی است ریل سیر کوثر است که در کل حمل‌ونقل مسافری سهمی کمتر از ۲ درصد دارد و به نوعی حذف است. با همین مشکلات در قسمت بار نیز مواجه هستیم. موضوع نظام عرضه و تقاضا است. هنگامی که در بخش بار مراکزی همچون فولاد خوزستان و ذوب‌آهن اصفهان مطالبات شرکت‌ها را ندهند به معنی آن است که باید متوقف شوند اما این اتفاق نمی‌افتد.

آیا این دیدگاه شما مشمول شرکت رجا هم می‌شود؟
بله. متأسفانه در سال گذشته اقدام به متوقف کردن دو قطار حومه‌ای کردیم. هم اکنون راه‌آهن به رجا تعهد داده تا یارانه را پرداخت نماید. به عنوان مثال در سال گذشته قطارهایی مانند کرمان- زاهدان زیان‌ده بودند و با رایزنی نتوانسته‌ایم مطالباتی را از آنها دریافت کنیم. حتی نامه‌هایی به استان‌داران مربوطه زده شد که قسمتی از صندلی‌ها خریده شود زیرا در قطار حومه‌ای، اکثراً یک سمت مسیر صندلی‌ها پر است و سمت دیگر خالی است. باید بدانیم که هزینه‌ها

بر اساس صندلی‌ها برنامه‌ریزی شده است. هزینه‌هایی مانند سوخت، سیر و حرکت و خدمات پیمانکاری وجود دارد. متأسفانه به دلیل این که هزینه دریافتی از مسافر تکلیفی است، امکان اخذ مبلغ بیشتر از مسافر وجود ندارد. بهای بلیت قطار با تجهیزات پیشرفته بالا از تهران تا قم ۴ هزار تومان است یا از تهران تا کاشان با ضریب اشغال ۲۰٪ حدود ۵ هزار تومان است. در این موضوع با فشارهای سیاسی از یک طرف و فشارهای مجلس به وزیر راه از طرف دیگر مجبور شدیم مجدداً حرکت قطارها را برقرار کنیم.

آیا این فشارها شامل شرکت‌های ۱۰۰ درصد خصوصی می‌شود؟

شرکت‌های خصوصی در رابطه با قطارهای حومه‌ای ورود پیدا نکرده‌اند. اما در رابطه با جابجایی بار، یا شرکت باید از ریل خارج شود یا اگر بخواهد حضور داشته باشد باید روی ریل حرکت کند و مدیریت ریل و ساماندهی آن توسط راه‌آهن صورت می‌گیرد. تصمیم بین بودن یا نبودن است.

ظاهراً تمامی امکانات بهره‌برداری در این حوزه در اختیار بخش خصوصی است اما اگر حادثه‌ای صورت گیرد، به نام راه‌آهن رقم می‌خورد. شاید به همین دلیل باشد که دولت و یا راه‌آهن چندان مایل نیست دست بخش خصوصی زیاد باز باشد؟

اصل این دیدگاه صحیح است. نحوه تصمیم‌گیری در مورد عوامل نظارتی شامل تهیه و تنظیم قوانین و مقررات حرکت و شاخص‌های فنی است. در صنعت ریلی مرجعی وجود دارد به نام UIC که استانداردهای ریلی دنیا را تنظیم می‌کند. دوستان ما نیز در بخش‌های نظارتی به همین شیوه عمل می‌کنند و استانداردها را با شرایط فنی و اجرایی کشور منطبق می‌کنند و حتی با همان ردیف شماره‌ها ورود پیدا می‌کنند، ما همیشه در تنظیم مقررات و قوانین، شاخص‌هایی را تعیین می‌کنیم. در برخی اوقات شاخص‌ها آن قدر تنگ و باریک در نظر گرفته می‌شود که امکان تحرک از شرکت را می‌گیرد و



تفکر اقتدار گرایانه در بخش‌های دولتی همیشه وجود داشته و گرفتن این تفکر غیرممکن است. هیچگاه مدیران دولتی قدرت خود را با بخش خصوصی تقسیم نمی‌کنند. از سوی دیگر در بخش ریلی نهادهایی ورود کرده‌اند که خصوصی هستند، نه خصوصی



یا هزینه‌ها بسیار بالا می‌رود. زمانی که عواملی که باید از زیرساخت نگهداری کنند وظیفه خود را به درستی انجام نمی‌دهند، خسارت بر عهده بهره‌بردار خواهد افتاد که این از جمله موضوعات جدی دولت است. بخش خصوصی عهده‌دار نگهداری از خط نیست.

یکی از چالش‌هایی که در بین اعضای انجمن و راه‌آهن وجود دارد، مساله خرید واگن از خارج یا استفاده از تولیدات داخلی است که بر اساس آن کشمکش‌هایی در این حوزه صورت گرفته است. این کشمکش‌ها چه نتایجی را در بر داشته است؟

شرکت‌های بهره‌بردار تلاش می‌کنند تا تولید داخلی به عنوان مرجع تامین قرار گیرد. زمانی که در رابطه با کسب و کار بازار آزاد سخن به میان می‌آوریم، مدل‌های اقتصادی سخن می‌گویند. امروزه تولیدکننده خارجی در آغاز کار ۱۵ درصد جهت

تولید دریافت می‌کند و کل ۸۵ درصد مابقی را فاینانس می‌کند. همچنین در طول مدت تولید توقع هیچ پولی ندارد و زمانی که محصول را تحویل می‌دهد، پس از گذشت ۶ ماه از زمان تولید، قسط اول آغاز می‌شود. در صورتی که در ایران شرکتی مانند واگن پارس ۲۵ درصد پیش پرداخت می‌گیرد و زمانی که واگن‌ها به مرحله ۸۰ درصد رسید میان پرداخت گرفته و زمان تحویل محصول تسویه قرارداد انجام می‌شود. ما مدل اقتصادی، برای پوشش بخش داخلی نداریم. بانک‌ها به عنوان عاملیت دولت، باید این منابع را به داخل صنایع ببرند. ما به علت پشتیبانی از تولید داخلی، به آن سمت سوق پیدا کردیم اما در حقیقت منابعی وجود ندارد. در میان یک موقعیت اقتصادی بد و موقعیت اقتصادی خوب مجبور هستیم موقعیت بد را انتخاب کنیم. هم اکنون شرکت‌های خارجی مانند روسیه، ایتالیا یا اسپانیا محصول را ۱۰۰ درصد فاینانس می‌کنند. یعنی محصول را تولید کرده تحویل می‌دهند و پس از ۳ تا ۵ سال آینده، مبلغ محصول را دریافت می‌کنند که به هیچ عنوان هیچ یک از تولیدکنندگان داخلی نمی‌توانند به این صورت عمل کنند.

در دل مسایل گفته شده و با توجه به این که شرکت رجا نیز از این مشکلات دور نبوده است، عملکرد این شرکت را در این سال‌ها چگونه ارزیابی می‌کنید؟

رسالت شرکت رجا هنگامی که دولتی بوده و شرکت "رجا"یی که غیردولتی است در این سال‌ها متفاوت بوده است. هم اکنون رجا برای جا به جایی مسافر برای افزایش آن رسالت ملی ندارد، اما برای رجا دولتی دیروز، آمار جابجایی مسافر اهمیت داشت. باید بدانیم امروز سوخته بودن شرکت مهم است. البته بخش دولتی در جابجایی مسافر نیز آمار خوبی ندارد. در سال ۸۹ حدود ۲۸ میلیون مسافر جابجا شده اما در سال ۹۵ حدود ۲۴ میلیون. با توجه به این که رشد جمعیت داشته‌ایم، آمار جابجایی مسافر باید تا کنون ۳۸ میلیون افزایش پیدا می‌کرد که این امر

محقق نشد و مسبب آن پارامترهایی همچون سوخت بوده است. یک خانواده ۴ نفره برای سفر با قطار باید مبلغ ۴۰۰ هزار تومان هزینه کند در صورتی که با یک پراید و دو باک بنزین می‌تواند این مسیر را طی کند. اهمیت و قیمت سوخت در سبد خانواده کاملا مشخص است. قطار جایگزین آن نمی‌تواند باشد حتی اگر مساله ایمنی و محیط زیست در میان باشد.

چند سالی است که راه آهن وارد حوزه گردشگری شده است. اگر مقرر باشد راه آهن در بحث گردشگری نقشی ایفا کند، رجا باید حرف اول را بزند، در این حوزه رجا چه اقداماتی داشته است؟

راه آهن در بخش جذب گردشگری، فقط سیاستگذاری را بر عهده دارد و اجرا توسط شرکت‌ها انجام می‌شود. به گردشگری مانند دیگر مسایل اقتصادی باید نگاهی خوب داشت و شرایط را فراهم کرد. گردشگری پارامتری تک بعدی نیست. امنیت و جذب گردشگر خارجی خود موضوع مهمی است و ما نیز به عنوان یک تجارت پرسود به آن می‌اندیشیم. رجا باید بخش سبد ایران‌گردی و جهان‌گردی خود را پررنگ‌تر کند. مسیری که رجا از تهران تا سوادکوه می‌برد ۲ هزار تومان است اما توریست خارجی را با هزینه هر نفر ۹۰۰ هزار تومان به این سفر کوتاه برده‌ایم. اگر موضوع توریست جدی‌تر شود و تداوم داشته باشد می‌توانیم سبد اقتصادی خود را بالانس کنیم و ممکن است موضوعی به نام پارانه را دیگر نداشته باشیم. در سال گذشته طبق درخواست سازمانی، توری از تورلیدرهای اروپایی داشتیم و با قیمت‌های متعارف، جذابیت‌های کشورمان را جهت طراحی سفرهای آینده به آنها معرفی کردیم و خوشبختانه امروز تورهایی از کشورهای مختلف را داریم. برنامه‌های جهت بازی‌های جام جهانی ۲۰۱۸ در روسیه پیش‌بینی شده تا مسافران به صورت تور گردشگری از مسیر کشور ما عبور کنند.

ما باید به دلیل نیازهای اقتصادی

ساختارهای خود را جهت جلب توریسم تغییر دهیم به عنوان مثال گردشگران خارجی در طی روز از جذابیت‌های ایران دیدن می‌کنند و در شب قطار مانند هتلی روان برای آنان خواهد بود. به همین دلیل جهت آرامش و آسایش افراد باید این قطارها شرایط یک هتل را برای آنها فراهم کند. تعداد افرادی که در این قطارها حرکت می‌کنند باید کمتر از افراد داخلی باشد. تعداد کویچه‌ها باید محدود باشد و حمام و دوش نیز برای آن‌ها در نظر گرفته شود تا سفری با آرامش خاطر داشته باشند.

شما در مقام یک صاحب نظر علاقه دارید چشم‌انداز حمل و نقل ریلی مسافر چگونه ترسیم شود و چه عواملی در کنار هم قرار گیرند تا همه راضی باشند؟

سه پارامتر در بخش حمل و نقل ریلی مسافر از اهمیت خاصی برخوردار است: ۱- هزینه سفر ۲- طول زمان سفر ۳- خدمات

به نظرم در ۲۰ سال گذشته، توفیقات قابل توجهی داشته‌ایم و قیمت نیز تقریباً مناسب است. اما یکی از چالش‌ها بحث مدت زمان رسیدن به مقصد است. باید سیاست‌ها در این بخش به گونه‌ای باشد که هیچ وسیله‌ای زیر ۶۰۰ کیلومتر مسافت، جایگزین ریل نشود. به عنوان مثال در خط تهران-یزد این اتفاق رخ داده است و هیچ وسیله‌ای از لحاظ سرعت و مدت زمان سفر نمی‌تواند با قطار رقابت کند. باید در مسیرهای دیگر نیز این سیاست را حمایت کنیم. از چالش‌های دیگر این حوزه یکی بودن خط بار و مسافر است که نباید به اینگونه باشد. هزینه ساخت و نگهداری ریل جهت بار ۲۵ تن با مسافر ۱۵ تن کاملاً متفاوت است و این ثروتی است که بی‌جهت بر روی خاک خوابیده است. هم اکنون رقابت تنگاتنگی در میان شرکت‌ها جهت جذب مسافر وجود دارد که من این رقابت را اگر سالم باشد، جهت ارتقاء این حوزه مفید می‌دانم. ظرفیت‌های متفاوت و بسیاری در بخش ریلی وجود دارد که باید با تقویت زیرساخت‌ها پذیرای این ظرفیت‌ها باشیم.



هر روز ۶ کودک مبتلا به سرطان تحت حمایت محک قرار می گیرند.

این یک حقیقت تلخ است، اما سال‌هاست با مشارکت شما حمایت از همه کودکان مبتلا به سرطان ایران با امید رسیدن به شیرینی سلامتی محقق شده است.

روش‌های حمایت از کودکان محک:

شماره کارت: ۶۰۳۷-۹۹۱۱-۹۹۵۰-۰۵۹۰

۰۲۱-۲۳۵۴۰ * ۷۸۰ * ۲۳۵۴۰ # ۰۲۱-۲۳۵۴۰

از اینکه به پیام ما توجه می کنید، سپاسگزاریم.

تلفن بازدید از محک: ۰۲۱-۲۳۵۰۱۲۱۰



محک

مؤسسه خیریه حمایت از
کودکان مبتلا به سرطان

mahak-charity.org



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



آسیا سیرارس
مدیرعامل:
مهران برومند
تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶
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



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



بهتاش سپاهان
مدیرعامل:
محمدحسین حاجی مرادخانی
تلفن: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰
نمابر: ۰۳۱-۳۶۲۸۲۰۲۶



بیکران قشم
مدیرعامل:
عباس مهرایی
تلفن: ۸۸۸۵۰۵۴۲
فکس: ۸۸۸۵۰۸۷۰



حمل و نقل سایپالجستیک
مدیرعامل:
محمدباقر نوفلی
تلفن: ۴۴۵۲۷۵۳۸
نمابر: ۵۵۲۴۵۲۷۲



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



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



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



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



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



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



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



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



حمل و نقل ریلی رجاء
مدیرعامل:
محمد رجبی
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمابر: ۸۸۳۴۳۴۰



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



شرکت فولادریل توس
مدیرعامل:
غلامرضا میلانلو
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۲۶-۸
فکس: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۲۹



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: ۷-۸۸۰۰۹۳۵
نمابر: ۸۸۹۰۹۷۷۵



مهتاب سیرجم
مدیرعامل:
مجید میرزاییگی کسبی
تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۸



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



راه آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
علیرضا شیخ طاهری
تلفن: ۸۸۷۱۶۴۰۵
نمابر: ۸۸۷۱۵۴۰۴



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



پیروز حمل و نقل
مدیرعامل:
احمدرضا احمدخانی
تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶
نمابر: ۸۸۵۴۵۶۲۸



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



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



راهوار نیرو آریا
مدیرعامل:
مسعود استاد عظیم
تلفن: ۸۸۵۲۰۵۷۷
نمابر: ۸۸۵۱۹۰۸۲



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



راهبر سیر سمنگان
مدیرعامل:
محمد اسلامی
تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نمابر: ۸۸۱۹۳۷۶۵



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



**حمل و نقل بین المللی
پاکان تراپر**
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: ۸۸۰۴۹۳۰۰
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



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



**مهندسی
و بازرگانی راهبان**
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: ۲۲۸۹۴۰۹۵
صندوق پستی:
۱۶۷۶۵-۳۸۱۳



گروه صنعتی لیما
مدیرعامل:
یوحنا دانیل زاده
تلفن: ۸۶۰۱۴۱۲۵
نمابر: ۸۶۰۱۴۱۳۴



گهر تراپر سیرجان
مدیرعامل:
محمد انجم شعاع
تلفن: ۳-۸۸۹۸۴۱۸۲



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



راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میر جلیلی
تلفن: ۰۳۵۳-۶۲۴۴۴۲



فولاد ریل دنیا
مدیرعامل:
بهنام بناب
تلفن: ۸۵۵۰۹۲۸۱
نمابر: ۸۶۰۲۱۸۶۶



کالا و خدمات پاسارگاد
مدیرعامل:
افشین آرین
تلفن: ۰۱۳۴۴۴۲۵۹۶
نمابر: ۰۱۳۴۴۴۲۵۳۷۳



بن ریل
سیر و بهره برداری
بن ریل
مدیرعامل:
جمشید فراهانی
تلفن: ۸۸۵۲۲۱۹۱-۲
نمابر: ۸۳۳۰۵۹۰۷



ریل پرداز نوآفرین
مدیرعامل: محمد حسین
مدهوشی طوسی
تلفن: ۹۵۱۱۹۴۱۱
نمابر: ۴۳۸۵۶۸۶۷



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



پیشکاش سینا
مدیرعامل: حمیدرضا قمی
تلفن: ۲۲۶۶۵۱۴۰
نمابر: ۲۲۶۶۵۱۴۲



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



سپهر زاوه طوس
مدیرعامل:
نورالله یاراحمدی
تلفن: ۰۳۵۱-۷۱۲۷۳۸۳
نمابر: ۰۳۵۱-۷۱۲۷۴۵۰



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

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

- ۱ - چاپ یک صفحه **A4** 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 **A4** 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 **A4** تبلیغات بصورت چهاررنگ در سوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۴ - چاپ یک صفحه **A4** 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 **3x5 cm** برای هر نوبت ۲/۵۰۰/۰۰۰ ریال که بصورت اشتراک سالیانه و برای ۶ شماره بطور یکجا دریافت می گردد.
- ۶ - چاپ آگهی یک دوم صفحه ۴/۸۰۰/۰۰۰ ریال و چاپ آگهی یک چهارم صفحه ۲/۴۰۰/۰۰۰ ریال هزینه طراحی یک صفحه ۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال و هزینه طراحی یک دوم صفحه ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال می باشد.



برای اطلاع از آخرین تخفیفات قطارهای رجا در کانال تلگرامی سفر ارزان عضو شوید

@Safararzan1539

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)

**سامانه ارتباط
بامشتریان**

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



شرکت حمل و نقل ریلی رجا
RAJA RAIL TRANSPORTATION CO.

<https://telegram.me/Rajarailtransportationco>

<https://instagram.com/Rajarail>

<https://twitter.com/Rajarailco>



قطارهای مسافری نور

nooralreza.co@gmail.com

Tel: 021 - 88800935 - 7

Fax: 021 - 88909775

WWW.noortrains.com

شرکت حمل و نقل ریلی نورالرضا

قطاری برای چهار فصل

شرکت نورالرضا با در اختیار داشتن ۵۴ دستگاه واگن لوکس مسافری ۴ تخته، ۵ دستگاه واگن رستوران و ۵ دستگاه واگن مولد برق در ردیف بهترین و لوکس ترین قطارها با خدمات ویژه محسوب می شود و به عنوان یک گزینه مطمئن و شایسته برای جایگزینی سفرهای جاده ای و هوایی داخلی مطرح گردیده است.



مسیرهای قطار نورالرضا

تهران - مشهد و بالعکس
بصورت همه روزه

اصفهان - مشهد و بالعکس
بصورت همه روزه

تهران - شیراز و بالعکس
بصورت یک روز در میان

کرج - مشهد و بالعکس
بصورت یک روز در میان

- راه اندازی قطار گردشگری در ایران
- مبتکر اولین واگن ویژه بانوان
- راه اندازی اولین قطار عروس
- جوان ترین ناوگان ریلی



دفتر تهران،
خیابان میرزای شیرازی، نبش خیابان دوازدهم، ساختمان تی پی کال
پلاک ۹۲ طبقه اول، واحد ۱۲
تلفن: ۷-۸۸۸۰۰۹۳۵، فکس: ۸۸۹۰۹۷۷۵، کدپستی: ۱۵۹۶۷۳۵۸۱۵

دفتر اصفهان:

ابتدای بزرگراه شهید دستجردی، روبروی سپاهان شهر، اداره کل راه آهن اصفهان
تلفکس: ۶۵۴۲۴۶۲-۰۳۱۳، کدپستی: ۸۱۱۱۹۱۷۹۸۱۱

سامانه ی پیام کوتاه: ۰۶۰۱۰۰۰۰

WWW.NoorTrains.com

آدرس کانال رسمی تلگرامی شرکت نورالرضا

@noortrains