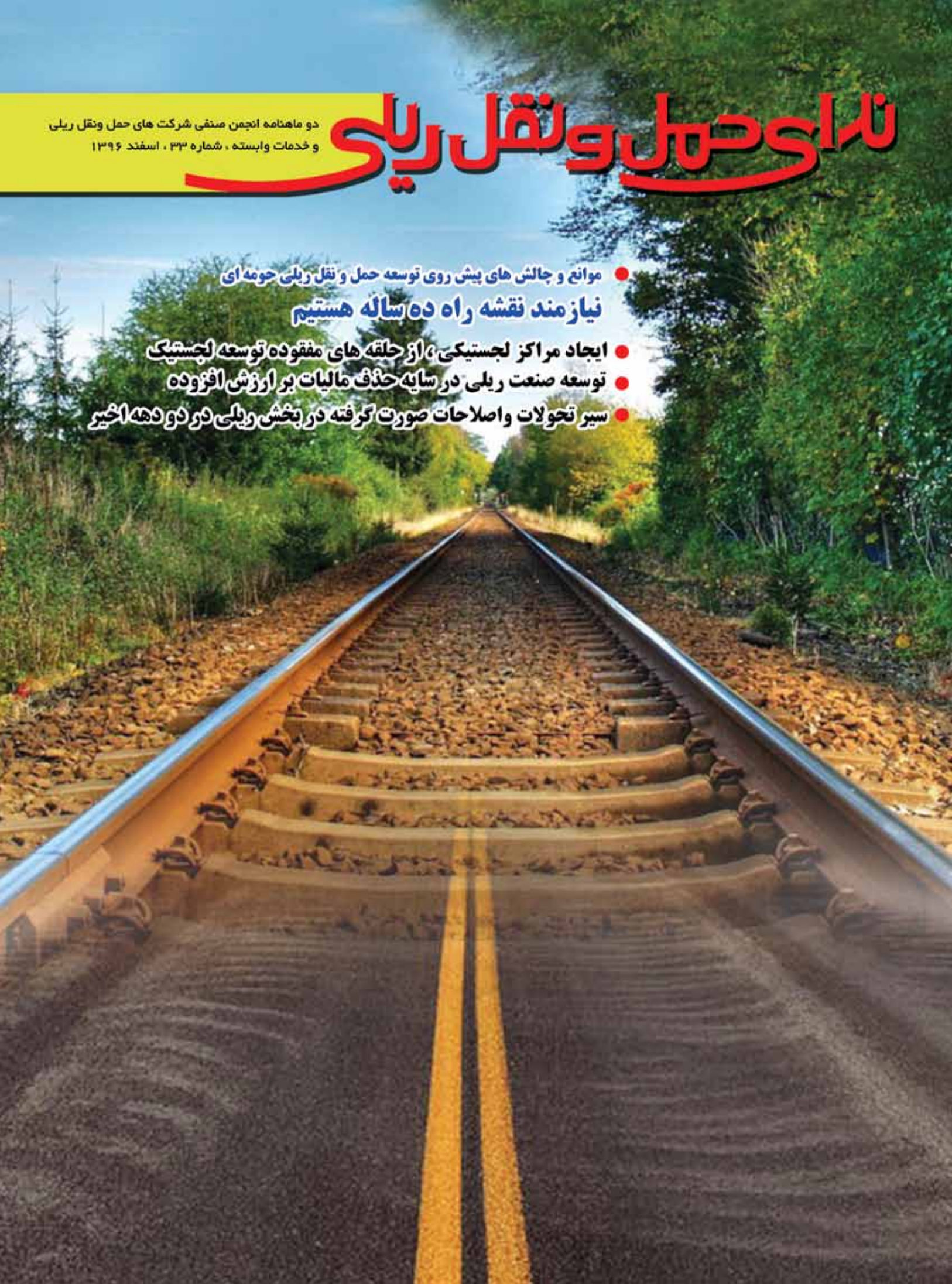


دو ماهنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته ، شماره ۳۳ ، اسفند ۱۳۹۶

ندای صحرای حمل و نقل ریلی

- موانع و چالش های پیش روی توسعه حمل و نقل ریلی حومه ای
- نیازمند نقشه راه ده ساله هستیم
- ایجاد مراکز لجستیکی ، از حلقه های مفقوده توسعه لجستیک
- توسعه صنعت ریلی در سایه حذف مالیات بر ارزش افزوده
- سیر تحولات و اصلاحات صورت گرفته در بخش ریلی در دو دهه اخیر





بزرگترین
شرکت خصوصی
مالک لکوموتیو
با ۳۹ دستگاه لکوموتیو



تربیت بزرگترین
تیم لکوموتیوران
در بخش خصوصی



حمل ۲,۷۰۰,۰۰۰,۰۰۰ تن
کیلومتر بار در سال ۹۶

شاخص های مهم البرز نیرو
بعد از ۱۰ سال فعالیت



ساخت
بزرگترین کارخانجات
تعمیرات اساسی و جاری
لکوموتیو در اصفهان



موفقیت در قالب
یک کنسرسیوم
برای اورهسال
۱۱۶ دستگاه موتور
راه آهن ج.ا.ا

پیمانکار راه آهن ج.ا.ا
برای ناوگان لکوموتیوهای GE
به مدت سه سال
در یک قالب کنسرسیوم



ماهنامه حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع رسانی

شماره ۳۳

انتشار: اسفند ۱۳۹۶

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق پور

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

کد پستی: ۱۴۱۹۷۸۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۱۶-۰۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

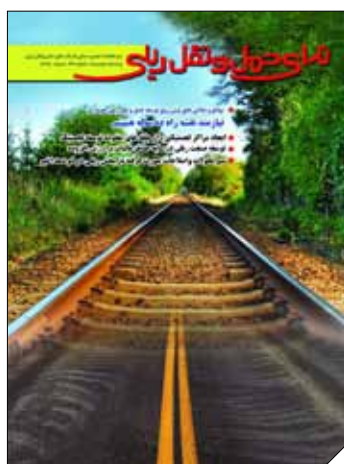
دوماهنامه "ندای حمل و نقل ریلی" آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و مقالات صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است. دوماهنامه "ندای حمل و نقل ریلی" در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است. مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.



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

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

۲	سرمقاله
۴	نیازمند نقشه راه ده ساله هستیم
۱۵	نابرابری توسعه حمل و نقل ریلی با اهداف توسعه
۱۷	فرمت‌ها در افزایش سهم ریلی در بندر شهید رجایی
۱۹	شهرهای لجستیکی، کامل‌ترین نوع هاب‌های لجستیکی
۲۳	ایجاد مراکز لجستیکی، از حلقه‌های مفقوده توسعه لجستیک
۲۶	بررسی معافیت واحدهای حمل و نقل ریلی
۲۸	توسعه صنعت ریلی در سایه حذف مالیات بر ارزش افزوده
۳۲	کاهش حجم سیر و حرکت با یکپارچگی شرکت‌های ریلی
۳۵	شرکت‌های کوچک و متوسط در مسیر پرچالش ادغام
۳۷	سیر تحولات و اصلاحات صورت گرفته در بخش ریلی ...
۴۴	توسعه اقتصادی مستلزم گسترش شبکه ریلی
۴۵	خبر



طرح روی جلد:
الهام زرقانی



رشد نود و شش هم دو رقمی شد پیام روشن، حمایت همه جانبه از بخش غیر دولتی

مجید بابایی

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

بالایی همچنان در بدنه دولت و بخش غیر دولتی از این منظر بلا استفاده مانده است.

ارزیابی عملکرد بخش باری ریلی نشان می‌دهد که هر چند سهم بخش ریلی از مجموع حمل و نقل بار کشور همچنان بالغ بر ۱۰ درصد است اما رشد متوسط سالانه ۴،۶٪ بین سالهای ۸۴ تا ۹۶ و رشد متوسط ۸٪ طی سالهای ۹۲ تا ۹۶ و رشد متوسط ۱۵ درصدی طی سالهای ۹۵ و ۹۶ نشان از شکل‌گیری بستر رشد، تقویت ساختارهای سرمایه‌گذاری دولتی و خصوصی و البته حرکتی منسجم به همراه تعامل مناسب دولت و بخش غیر دولتی پس از عملیاتی شدن قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی در سال ۸۴ دارد. روند افزایش رشد سالانه حمل بار در ۱۲ سال اخیر نشان می‌دهد با گذشت زمان و در سایه تقویت بدنه اجرایی و مالی شرکت‌های حمل و نقل ریلی از یک سو و حرکت منسجم تر دولت در هدایت منابع سرمایه‌گذاری محدود خود به سمت بخش زیربنایی (در مقایسه با قبل از خصوصی سازی که مسئولیت تامین ناوگان را هم دولت برعهده داشت)، دستیابی به رشدهای بالا و دو رقمی امکان پذیر گردیده است. چنین روند رشدی را حتی در راه آهن‌های قدرتمندی نظیر آلمان نیز شاهد نیستیم. برابر گزارشی که از عملکرد راه آهن آلمان پس از اصلاحات بیست ساله در سال ۲۰۱۴ توسط DB و شرکت رولندبرگر منتشر گردیده است متوسط رشد سالانه تن - کیلومتر بین سالهای ۱۹۹۴ تا ۲۰۱۲ حدود ۳ درصد بوده است و همین شاخص برای سالهای ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۲ به متوسط سالانه ۲،۲٪ نیز کاهش یافته است.

خوشبختانه روند سرمایه‌گذاری بخش غیر دولتی در تامین ناوگان ریلی در سالیان پس از خصوصی سازی سیری مثبت و صعودی داشته است. برابر گزارش منتشره توسط انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، میانگین سالانه رشد تعداد واگنهای مسافری، باری و لکوموتیو طی دوره ی پانزده ساله قبل از خصوصی سازی به ترتیب برابر ۲۳/۰-، ۹۲/۱ و ۶۹/۰- درصد در سال بوده است. در حالیکه همین شاخص برای دوره ی پس از خصوصی سازی به ترتیب

در پایان سال ۹۶ همه شواهد و قرائن حکایت از آمادگی نسبی بخش ریلی برای توسعه شتابان در راستای تحقق اهداف بالادستی است. از یک سو حمل و نقل ریلی در سالیان اخیر بیشتر مورد توجه متولیان امر در دولت و مجلس بوده است. ظرفیت‌های قانونی خوبی برای بخش ریلی ایجاد گردیده و برنامه‌های توسعه‌ای بخش ریلی جزو اولویت‌های بخش حمل و نقل کشور است. بهره‌برداری از حدود سیزده هزار کیلومتر شبکه اصلی ریلی در پایان سال ۹۶ و چند هزار کیلومتر شبکه در دست اجرا و مطالعه که در سالیان آتی به مدار بهره‌برداری خواهند پیوست شرائطی را مهیا خواهد کرد که افزایش سهم ریلی از مجموع حمل و نقل کشور به میزان قابل توجهی محقق گردد و در نتیجه با اتصال شهرهای مهم، مراکز استانها و مبادی و مقاصد مهم بار و مسافر به شبکه ریلی بستر مناسبی برای تبدیل حمل و نقل ریلی به یک مد قابل اتکا مهیا گردیده است. در حمل و نقل ریلی حومه‌ای برنامه ششم را می‌توان نقطه عطفی دانست از این جهت که مجلس با تاسیس شرکت قطارهای حومه‌ای ریلی موافقت نمود. بدون شک توسعه حمل و نقل حومه‌ای ریلی گامی مهم در راستای توسعه پایدار شهری است و تاثیر شگفت‌آوری در رشد و توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور خواهد داشت. هر چند در مسیر عملیاتی شدن طرح‌های توسعه شبکه حمل و نقل ریلی حومه‌ای محدودیت‌ها و الزامات جدی قرار دارد که دولت به تنهایی توان حل و فصل آنها را ندارد اما از طرفی خوشبختانه بخش غیر دولتی فعال در حمل و نقل ریلی مسافری طی دهه اخیر ضمن اینکه بر توانمندی‌های فنی، اجرایی و مالی خود افزوده است، می‌تواند در این حرکت بسیار راهبردی هم از حیث سرمایه‌گذاری در تامین ناوگان و هم بعنوان بهره‌بردار قطارهای حومه‌ای دولت را یاری کند.

در بخش ترانزیت ضمن اینکه دولت تلاش کرده است در کریدورهای مهم ترانزیتی منطقه که از خاک ایران عبور می‌کند نقشی سازنده و فعال داشته باشد، در این سالها به نقش ترانزیت ریلی هم توجه بیشتری صورت گرفته است و برای اولین بار میزان ترانزیت سالانه ریلی از مرز ۱،۵ میلیون تن گذشت هر چند ظرفیت و پتانسیل بسیار



را در تکمیل ظرفیت‌های ایجاد شده توسط بخش مسافری ریلی تشویق نماید. اما چالش دوم بخش مسافری نیاز به نوسازی اساسی در ناوگان مسافری ریلی است. هرچند متوسط رشد سالانه تعداد ناوگان مسافری در پانزده سال اخیر چند برابر دوران قبل از خصوصی سازی بوده است اما از طرفی عمر بالای بخش زیادی از ناوگان مسافری و خروج سالانه بخشی از این ظرفیت فرسوده از مدار بهره برداری موجب می گردد تا بخش مسافری نتواند سرویس‌های متناسب با نیاز روز مشتریان را در اختیارشان قرار دهد. به نظر می رسد این دو چالش شرائط را برای سرمایه گذاری بخش غیر دولتی در تامین ناوگان مسافری بسیار سخت نموده باشد. انتظار می رود دولت اولاً با اصلاح برخی از سیاست‌های مشوق استفاده از خودروی شخصی، با ارائه بسته‌های حمایتی مناسب بخش غیر دولتی را در امر سرمایه گذاری تامین ناوگان مسافری یاری نماید.

در مجموع روند مثبت و رو به رشد توسعه بخش ریلی در سالیان اخیر یک پیام مهم داشته است، اینکه دولت بیش از گذشته به توانایی‌های بخش غیر دولتی اعتماد کند و از ظرفیت‌های خوبی که در طول دهه اخیر در این بخش شکل گرفته است به منظور تحقق اهداف سند چشم انداز ریلی بهره لازم را ببرد. خوشبختانه مدل عملیاتی شده خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی کشور علی رغم اینکه همچنان نیازمند ارتقاء و اصلاحاتی در آن می باشد اما به مرور شاهد آن هستیم که ظرفیت‌های قابل توجهی را از خود بروز می دهد و می تواند حتی الگوی خوبی برای سایر حوزه‌های صنایع شبکه‌ای در امر خصوصی سازی قرار گیرد. انتظار از دولت محترم دوازدهم این است که در سه سال پیش رو اصلاحات ساختاری بخش ریلی را با هدف مشارکت حداکثری بخش غیر دولتی به سرانجام رساند. فرصت بسیار ارزشمندی پیش روی بخش ریلی قرار گرفته است که اولاً حاصل توجه ویژه دولت به حمل و نقل ریلی و ثانیاً حاصل تلاش نظام مند بخش غیر دولتی در طول دهه اخیر بوده است. سال ۹۷ در سایه تعامل و مشارکت حداکثری همه ذینفعان دولتی و غیر دولتی می تواند سرآغازی برای جهش و تحولی بنیادین در بخش ریلی کشور باشد.

برابر ۴/۶۷، ۲/۴۵ و ۵/۶۵ درصد در سال بوده است. بخشی از رشد معنی دار لکوموتیو حاصل سرمایه گذاری بخش خصوصی که هم اکنون سهمی ۳۰ درصدی را در اختیار دارد می باشد و بخشی نیز حاصل تمرکز بیشتر دولت بر تامین لکوموتیو بدلیل فارغ شدن از تامین واگن باری و مسافری بوده است.

البته موضوع نگران کننده همچنان بهره وری پائین شبکه ریلی است که به موجب آن ظرفیت بهره برداری از شبکه ریلی بطور کامل در دسترس شرکت‌های حمل و نقل ریلی نمی باشد. بطوریکه شاخص سرعت بازرگانی واگن‌های باری در شبکه ریلی از حدود ۴ کیلومتر در ساعت در سال ۸۴ تنها با ۷،۳٪ رشد به ۴/۴ کیلومتر در ساعت در سال ۹۵ رسیده است. این بدین معنی است که بدلیل وجود برخی اشکالات ساختاری از جمله گلوگاه‌های بحرانی در شبکه موجود، ضعف سیستم‌های مدیریت سیر و حرکت، ترافیک و مانیتورینگ و توسعه نیافتگی معنی دار سیستم‌های علائم و ارتباطات، گردش واگن‌های باری طی دهه اخیر بهبود معنی داری نداشته است و این امر ضمن اینکه تحقق رشد‌های بالاتر را سخت می نماید به نوعی بدلیل کاهش بهره وری واگن از جذابیت سرمایه گذاری در تامین ناوگان جدید از سوی بخش غیر دولتی می کاهد.

در ارزیابی بخش مسافری ریلی هر چند طی دهه اخیر شاهد بهبود نسبی کیفیت در ارائه خدمات متنوع تر به مسافرین می باشیم لکن در تحلیل عملکرد این بخش باید احتیاط و تامل بیشتری داشت. بخش مسافری ریلی در کنار مشکلات ریز و درشت خود با دو چالش اساسی مواجه است. چالش اول ضعف در سیاست‌هایی است که به نوعی مشوق استفاده مردم از خودروی شخصی است. شرائط امروز به گونه‌ای است که مسافرت با خودروی شخصی ارزانتر، راحت تر و منعطف تر از حمل و نقل عمومی است. این امر کاملاً به عواملی نظیر قیمت سوخت و دیگر مولفه‌های تاثیر گذار بر هزینه سفر وابسته است. در این شرائط حتی ثبات معنی دار قیمت‌های بلیط بخش ریلی در دو و نیم سال اخیر که حتی با تخفیفات حدود ۳۰ درصدی هم همراه بوده است نتوانسته است مشتریان



موانع و چالش‌های پیش روی توسعه حمل و نقل ریلی حومه‌ای و جایگاه بخش خصوصی :

نیازمند نقشه راه ده ساله هستیم

الهام زرقانی

و نقش و جایگاه بخش خصوصی" با حضور مدیران مرتبط شرکت راه آهن، سازمان برنامه و بخش خصوصی ترتیب داده است. در این نشست آقایان میرحسن موسوی "معاون مسافری شرکت راه آهن"، مهدی قمری نژاد "مدیر پروژه بهره برداری از قطارهای حومه ای راه آهن"، شهرزاد زمانی "رییس گروه حمل و نقل ریلی دفتر امور راه و ترابری سازمان برنامه و بودجه کشور، محمد رضا شناسنده "معاون اجرایی شرکت حمل و نقل ریلی رجا" و علی اصغر وفاجو "مدیر برنامه ریزی و بودجه و فناوری اطلاعات شرکت حمل و نقل ریلی رجا" و مجید بابایی "دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی" حضورداشتند که به مباحث مطرح شده در آن می پردازیم.

نقل (TOD)، در دنیا موسوم است باعث می‌شود مناطق شهری و حومه ای با کمترین نیاز به جابه‌جایی و تردد شهروندان با استفاده از خودروهای شخصی و در نتیجه کمترین حجم ترافیک در معابر شهری و شبکه‌های بزرگراهی روبه‌رو شوند. این موضوع به نوبه خود منجر به کاهش حجم آلودگی هوا در کلان‌شهرها نیز می‌شود. توسعه حمل و نقل ریلی حومه‌ای با موانع و چالش‌هایی همچون کمبود سرمایه گذاری، نبود مشوق‌هایی در این امر و جای خالی مطالعات مرتبط پیش از شروع پروژه و بی توجهی به اولویت‌ها در این بخش رو بروسست، بر این اساس انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته نشستی را با عنوان "چالش‌های پیش روی حمل و نقل حومه ای ریلی

خلأ برنامه‌ریزی و سازماندهی در ایجاد قطارهای حومه‌ای در کلان‌شهرهای طی سال‌های اخیر باعث شده حومه کلان‌شهرها با الگویی متفاوت و بعضاً مغایر با مجموعه‌های شهری موفق در جهان توسعه پیدا کند؛ کارشناسان شهرسازی در این باره معتقدند: درحومه شهرهای بزرگ جهان قبل از اینکه عملیات ساختمانی برای تامین مسکن جمعیت سرریز آغاز شود ابتدا ایجاد زیرساخت‌های خدمات شهری و حومه ای در دستورکار دولت‌ها قرار می‌گیرد؛ طوری که متناسب با جانمایی دقیق ایستگاه‌ها، نقاط متمرکز جمعیتی تعریف می‌شود و برحسب آن ترکیبی از کاربری‌های مسکونی و غیرمسکونی حول و حوش ایستگاه‌ها شکل می‌گیرد؛ این مدل توسعه که به شهرسازی مبتنی بر حمل و



مجید بابایی:

در ارتباط با نقش حمل و نقل حومه ای باید متذکر شوم که سال هاست براین مد از حمل و نقل تاکید بسیار می شود، ما به دنبال راهکارهایی بوده ایم تا بتوانیم بخش ریلی را در حوزه حومه ای توسعه بخشیم. محدودیت هایی که در این خصوص داشته ایم چه از نظر شکل اجرا، نوع واگن ها، نوع برنامه ریزی قطارها، میزان تعرفه، سیاستگذاری هایی که در این حوزه خارج از بخش ریلی وجود داشته همه و همه به شکلی ترمز محکمی در راستای توسعه حمل و نقل حومه ای و ریلی بوده است. با توجه به اینکه از سال گذشته منسجم تر به مساله حمل و نقل حومه ای ریلی پرداخته شده امیدواریم مجموعه این اقدامات به صورت هدفمند صورت گیرد. در این نشست می خواهیم در رابطه با حمل و نقل حومه ای، اعم از اتفاقاتی که در دولت رخ داده، ازمنظر قوانین

و ظرفیت های قانونی که وجود دارد و برنامه ریزی هایی که صورت می گیرد صحبت کنیم و ازسویی دیگر به نقش بخش خصوصی در این حوزه بپردازیم و اینکه بخش خصوصی و شرکت های حمل و نقل ریلی چه کمکی می توانند به این بخش داشته باشند. در ابتدا آقای قمری نژاد گزارشی از عملکرد بخش حومه ای ریلی ارائه می کنند.

مهدی قمری نژاد:

یکی از مهمترین موضوعاتی که باید به آن بپردازیم، موضوع قطارهای حومه ای است، در رابطه با این موضوع نیز، تعریف مشخصی وجود ندارد اما UIC تلاش هایی در این زمینه انجام داده است و گزارشی را اخیرا با کمک یک مشاور تهیه کرده است ولی چیزی که معلوم است این است که قطارهای کامیوتر با ترجمه حومه ای و رجیونال را در یک گروه قرار می دهند، ما کامیوتر را از جمله قطارهای حومه ای معنا می کنیم و رجیونال را به عنوان قطار منطقه ای در نظر می گیریم. اینها در دنیا تقریبا در یک دسته بندی قرار می گیرند.

در مورد قطارهای حومه ای، شعاع حدود ۵۰ کیلومتر عدد قابل قبولی است، زمان سفر کوتاه تر و قطارها شبیه قطارهای مترویی اما با تفاوت هایی خاص می باشد، قطارهای محلی نیز با مسافت های طولانی تر به عنوان قطارهای رجیونال شناخته می شوند. از مشخصات آن، مسافت های طولانی تر، ظرفیت ها و مسافر کمتر است.

مقایسه هایی که از جداول گزارش های UIC استخراج کرده ایم به اینگونه بوده است که بین انواع شکل های حمل و نقل ریلی، قطارهای شهری، حومه ای، منطقه ای و سریع السیر تفاوت هایی وجود دارد. چندی سازمان و دستگاه در حوزه قطارهای حومه ای فعالیت می کنند، وزارت کشور از آن جمله است که به نوعی به دلیل اینکه شهرداری ها زیر مجموعه وزارت کشور هستند،

سیاست گذاری ها و نظارت بر قطارهای حومه ای را برعهده دارند، در گذشته شرکت مادر تخصصی در رابطه با حمل و نقل ریلی وجود داشت که در دولت قبل این شرکت منحل شد، شهرداری کلانشهرها، یکی از متولیان این موضوع اند و طبق قوانین و مقررات این اجازه را به آنها داده اند و در حال فعالیت اند اما تنها قطار حومه ای که در زیر مجموعه شهرداری ها فعالیت می کند، خط ۵ متروی تهران است.

شرکت راه آهن از گذشته به عنوان متولی بهره برداری از شبکه ریلی حضور داشته است و در این دولت به عنوان شرکت متولی احداث نیز وارد عمل شده است. شرکت عمران شهرهای جدید، هم به عنوان متولی احداث زیرساخت های خطوط ریلی شهرهای جدید نقش آفرینی می کند. متولیان بهره برداری در حال حاضر، فقط شرکت بهره برداری قطارهای شهری و حومه اند که زیر نظر شهرداری ها می باشند و شرکت راه آهن، به عنوان بهره بردار و متولی اصلی ممکن است بخشی از خدمات را ارائه دهد.

ما بر اساس مصوبه شورای هماهنگی ترافیک شهرها، لیست خطوط حومه ای که مصوب شده و در دست اجرا می باشد را فراهم کرده ایم. مثلا در تهران شهر جدید پردیس، پردیس، اندیشه که اندیشه و شهر جدید پردیس مصوب شدند و پردیس در حال مطالعه است که چندین بارنیز به شورا رفته اما مصوب نشده است. امتیاز خط سه طبق آخرین اطلاعات به دست آمده مصوبه شورای عالی هماهنگی کشور را گرفته است و به عنوان توسعه جنوبی خط ۳ کار خود را به انجام می رساند، خط ۳ به سمت آزادگان، و از آزادگان به اسلام شهر می رود که مورد مناقشه است.

بحث گلشهر، شهر جدید هشت گرد که در حال احداث می باشد و زیر نظر عمران شهرهای جدید است به زودی به بهره برداری خواهد

رسید. به عنوان ادامه خط ۵ مترو و در مشهد - گلپار در حال اجراست و شهر جدید بینالود در حال مطالعه می باشد که می توان اشاره کرد که زیاد قابل توجه نمی باشد، بهارستان در حال احداث است، فولادشهر احداث شده و باید گفت ظرفیت بسیاری را برای آینده ایجاد خواهد داد. برآوردهای ما از مجموع مسافرهای حومه ای، با تمام شقوق حمل و نقل حدودا روزانه بین ۶ تا ۸ میلیون نفر مسافر، میان این مسیرها تردد خواهد کرد. در تهران نیز حدود دو و نیم میلیون نفر، تعداد مسافرهایی می باشد که بر اساس گزارش های حمل و نقل و ترافیک تردد دارند. در تهران روزانه حدود ۵۰۰ هزار وسیله نقلیه وارد و خارج می شوند و تقریبا ضریب سرنشین حدود دو نفر است که تقریبا باید گفت یک میلیون نفر وارد و یک میلیون نفر نیز خارج می شوند. یعنی جابه جایی حدود دو میلیون نفرمی باشد. سهم ما در راه آهن مجموعا کمتر از نیم درصد در کل شهر می باشد.

امسال حدودا ۶ میلیون و دویست هزار مسافر را جابه جا کردیم، تعداد قطارها به ۱۴۲ سیر رسیده است، ۲۱ مسیر حومه ای محلی داریم با دو هزار کیلومتر خط و حدود ۱۴۷ واگن و حدود ۱۱ میلیون نفرنیز در سال جابه جا می کنیم یعنی با ضریب اشغال حدود ۵۰ درصد. فرازوفروود تعداد مسافرها و صندلی ایجادی حمل و نقل حومه ای از سال ۸۳ در راه آهن نشان می دهد که در سال ۹۵ به حدود ۵ میلیون نفر رسیده است، در سال ۸۶ تعداد مسافرهای روزانه ای که ما داشته ایم تقریبا معادل عملکرد سال ۹۵ است. یعنی می توان گفت کمی فرازدر حمل و نقل حومه ای داشته ایم و بعد فرود داشته ایم و تعداد کاهش یافته است در سال ۹۲ نیز دوباره رشد پیدا کرده است.

اگر تاریخ ها را کنار هم قرار دهیم، تاریخ هایی که کاهش داشته است



مجید بابایی

سیاستگذاری هایی که در این حوزه خارج از بخش ریلی وجود داشته همه و همه به شکلی ترمز محکمی در راستای توسعه حمل و نقل حومه ای و ریلی بوده است



تقریباً در همان زمان خصوصی سازی رجا است که دلیل آن عدم رغبت شرکت رجا برای کار در این زمینه بوده است. می توان گفت که ظرفیت تا اندازه ای کاهش داشته اما عملکرد از کاهش بیشتری برخوردار بوده است.

در رابطه با ضریب اشغال، زمانی ضریب اشغال یکی از مسیرهای ما همانند اندیمشک - درود در سال ۹۶ حدود ۴۰۰ درصد بوده و دلیل آن بوده است که همان یک مسیر حدود ۲۰ درصد مسافران حومه ای ما را جابه جا می کرده است. زمانی که آزاد راه زال احداث می شود تاثیر زیادی بر تعداد مسافران ما می گذارد. البته می توان گفت که برخی از مسیرها تکلیفی نیز بوده است که البته وزن زیادی بر روی کل ماجرا و عملکرد ما نداشته است. در دنیا، سهم مسافر کیلومتر حومه ای و محلی از کل مسافر ریلی، از نظر نفر کیلومتر بین ۳۰ تا ۶۰ درصد است.

در راه آهن این میزان حدود ۲ درصد می باشد. این خود گویای آن است که ما حتی به نسبت حمل و نقل بین شهری خیلی توسعه نیافته ایم. کل مسافر ریلی بین شهری و حومه را اگر به صورت نفر کیلومتر محاسبه کنیم، حدود ۲ درصد است. ۵ درصد سفرها در توکیو با استفاده از حمل و نقل ریلی حومه ای صورت می گیرد، و در تهران سهمی که راه آهن از حمل و نقل حومه ای دارد حدود نیم درصد است.

بخشی از درآمدهای قطارهای حومه ای به صورت مستقیم است و بخشی دیگر به صورت غیر مستقیم است که ما در کشورمان در رابطه با درآمد غیرمستقیم محاسبه ای نداریم و در خصوص مراکز تجاری و سایر کسب و کارها در مترو کار زیادی انجام نداده ایم. بخش های خصوصی می توانند به عنوان بهره بردار از خطوط ریلی حومه ای راه آهن یا مالک ناوگان باشند و همکاری در ساخت و بهره برداری خطوط مستعد را به صورت مشارکتی با دولت یا سایر مدل هایی که پیش بینی شده است داشته باشند. تایید و تضمین پرداخت یارانه به قطارهای حومه ای می تواند یکی از موضوعات مهم ما باشد و تامین شرایط برای سرمایه گذاری، ضرورت اتخاذ روش های مناسب به منظور افزایش درآمد بخش خصوصی و همچنین کاهش وابستگی به یارانه باشد. در تمام دنیا به غیر از ژاپن، یارانه به شرکت های ریلی تعلق می گیرد، باید در این خصوص گفتگویی داشته باشیم. از مشکلات مهم ما در حمل و نقل ریلی این است که تنها به خود حمل و نقل ریلی نگاه می کنیم و به تنوع بخشیدن به آن توجهی نداریم.

مجید بابایی:

در سال ۹۵ هنگامیکه برنامه ششم در حال تدوین بود، اتفاق خوبی که رخ داد، آن بود که توجه ویژه ای به بخش حومه ای صورت گرفت که منجر به تصویب قانون تشکیل شرکت قطارهای حومه ای ریلی شد

و نهایتاً پیش نویس اساسنامه که در قانون ذکر شده بود بعد از گذشت ۶ ماه با همکاری وزارت راه، وزارت کشور و سازمان برنامه تنظیم شود. این مهم صورت گرفت. گزارشی را که آقای قمری نژاد ارائه دادند، حاوی نکاتی مثبت و همچنین نکاتی ناامید کننده بود. نکات مثبت در خصوص میزان بالای پتانسیل در این حوزه است یعنی بخش ریلی با توسعه حمل و نقل حومه ای می تواند به اهدافی که در حمل و نقل شهری نیز در نظر دارد، برسد. باید یادآور شد که این نقطه می تواند یک ویتترین بسیار موثری برای مسئولین و تصمیم گیرندگان در کشور باشد که لمس کنند تصمیمی که در مورد حمل و نقل حومه ای گرفته اند تا چه میزان به کاهش آلاینده ها و ترافیک و چه اندازه به صرفه جویی انرژی کمک خواهد کرد و مزایای دیگر حمل و نقل حومه ای را تا چه میزان در بر خواهد داشت. در این خصوص معاونت مسافری راه آهن برنامه هایی در افق های کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت در دست تهیه دارد. از آقای موسوی می خواهم افقی را که در این خصوص ترسیم شده است شرح دهند و بگویند که تا امروز چگونه حرکت کرده ایم و چگونه پیش خواهیم رفت و برنامه های پیش رو در این بخش چیست؟

میر حسن موسوی:

مطابق قانون برنامه ششم، به وزارت راه و شهرسازی تکلیف شده است که شرکتی در خصوص قطارهای حومه ای، زیر مجموعه شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران ایجاد کند. رویکرد این شرکت این است که جابه جایی مسافران در حومه های اطراف کلان شهرها را برعهده گیرد. در همین قانون اشاره شده که شهرداری ها و سایر ارگان هایی که در بخش حومه ای فعالیت می کنند همچنان فعالیتشان بلا مانع است و می توانند این کار را انجام بدهند. براساس این

قانون سیاستی که در راه آهن دنبال شده است و با توجه به تکلیفی که برای تهیه اساسنامه اش بوده، ما تصمیم گرفتیم تا در راه آهن جلساتی را برگزار کنیم و مطالعاتی را در خصوص قطارهای حومه ای در سایر کشورها داشته ایم، در انتها، تمام مطالعات را جمع آوری و جمع بندی کردیم و در نهایت تبدیل به اساسنامه ای شد و آن اساسنامه را برای آقای وزیر ارسال کردیم و آقای وزیر نیز آن را به معاونت حمل و نقل ارجاع دادند، جلساتی ابتدا در خود وزارتخانه داشتیم، که موارد در آنجا بحث و بررسی شد، نهایتاً پیش نویسی را نهایی کردیم، و پس از آن هم جلساتی را با حضور نمایندگان سازمان برنامه و بودجه و وزارت کشور با حضور وزیر، تنظیم کردیم، این پیش نویس را مورد بررسی قرار دادیم که البته وزارت کشور و سازمان برنامه، صحبت هایی در این خصوص داشتند که باز ارجاع دادیم به بحث های کارشناسی، هم اکنون تقریباً پیش نویس اساسنامه مورد تایید ما و سازمان برنامه قرار گرفته، پیشنهادهای خیلی خاص را از سوی وزارت کشور داشته اند، که یک یا دو مورد خیلی کوچک بوده است که آن موارد نیز در حال بررسی است که در چه قالبی داخل اساسنامه گنجانده شود، برای آن موارد نیز مدل پیدا کردیم و وزیر نیز پیشنهاد خیلی خوبی در این خصوص داشتند، یک شورای عالی برای آن پیش بینی کردیم که با حضور وزیر راه و شهرسازی، وزیر کشور و رئیس سازمان برنامه و بودجه صورت گیرد که سیاست گذاری، برنامه ریزی و مطالعاتی که انجام شده و همچنین مسیرهایی که باید توسط بخش خصوصی انجام شود و نحوه سرمایه گذاری، که مقرر شده است در یک شورای عالی به این ترتیب پیش بینی شود و شرح وظایف برای آن نوشتیم که گمان می کنم در حال طی کردن مراحل نهایی می باشد. ما در این اساسنامه نگاهمان ملی است



میر حسن موسوی

در داخل اساسنامه
مدلی ایجاد کردیم که هر
جا قطار حومه ای ایجاد
شد یا قبل از ایجاد،
شهرداری محل و شرکت
قطارهای حومه ای بتوانند
با هم مشارکتی
ایجاد کنند و همچنین
در ایجاد خطوط حومه ای و
بهره برداری
نیز مشارکت داشته باشند



از میان نرود و موجب بروز مشکلاتی نشود.

میر حسن موسوی :

وظایفی را که برعهده شورای هماهنگی گذاشتیم خیلی فرادست تر از وظایف مجمع و شرکتها است و جهت دهنده می باشد. در کشور های دیگر، نظام بودجه ریزی و بهره برداری متفاوت با کشور ماست. ما نمی توانیم بگوییم که در یک کشور اروپایی، قطار حومه ای اینگونه است که سرویس می دهد اما فقط با شهرداری قرارداد می بندد و قرارداد خدماتی که به شهر می دهد را دریافت می کند. ما باید بررسی کنیم که آیا نظام بودجه ریزی در کشور ما اینگونه است؟ لذا به نظر بنده، ورود سازمان برنامه و بودجه که خود در این کار حضور داشته باشد، که ما همانند گذشته عمل نکنیم پر فایده است. هم اکنون دولت به این نتیجه رسیده است که یکی از راه های مهم درمان فرار از آلاینده ها و ترافیک

دنبال راهکاری بودیم که مشارکت وزارت کشور را داشته باشیم.

هرجایی که قطار حومه ای احداث کنیم، در نهایت قصد داریم که مردم را به کلانشهرها برسانیم به همین علت است که ما می خواهیم به شهرداری ها و شهرها سرویس هایی را ارائه دهیم تا ترافیک ورود به شهر را کم کنیم و مردم را در سریع ترین زمان و به موقع به مقصد برسانیم. برای اینکه مردم به مقصد برسند، ما باید با شهرداری ها همکاری و هماهنگی داشته باشیم تا بتوانیم مسافر را به مقصد اصلی خود برسانیم.

به همین خاطر با هر وسیله حمل و نقل دیگری همانند مترو، اتوبوس های تندرو و ... باید با شهرداری ها هماهنگی داشته باشیم، قسمتی از وظایف بر عهده شهرداری هاست و قسمت دیگر بر عهده ماست. به همین علت علاقه مند بودیم تا مشارکت بالادستی در این اساسنامه وجود داشته باشد.

مجید بابایی:

نمونه هایی در دنیا در حمل و نقل حومه ای وجود دارد که می تواند بررسی شود و الگوی خوبی باشند. به عنوان مثال در کانادا در استان اونتاریو شرکتی با نام گوترانزیت که زیر مجموعه وزارت راه استان اونتاریو است که کاملاً با متروی کلان شهر تورنتو هماهنگ هستند اما در هیئت مدیره شرکت گوترانزیت وزارت کشور و شهرداری حضور ندارند و شرکتی کاملاً مستقل است اما با هم هماهنگ عمل می کنند تا در ایستگاه های اصلی، مسافری که از مترو پیاده می شود بداند که می تواند تغییر مسیر دهد و قطار حومه ای را سوار شود. من تصور می کنم ایجاد راهی برای مشارکت با وزارت کشور بسیار خوب است زیرا شهرداری ها نقش مهمی در این حوزه دارند، اما در کنار آن نگرانی نیز وجود دارد که در آینده اداره این شرکت مشکل ساز نشود و در اجرای پروژه ها وحدت فرماندهی

مجمع داشته باشد و نه کاری به وظایف هیئت مدیره، اما یک سری از کارهایی را که می تواند در آینده مشکل ساز شود یا ابهام ایجاد کند، با تشکیل جلسات بتواند به آن مشکلات رسیدگی کند.

ما دو مدل می توانستیم ایجاد کنیم :

● می توانستیم یک ماده واحده ایجاد کنیم که داخل اساسنامه نباشد و هیئت وزیران آن را تصویب کند که در آن راستا یک سری اختیارات را به شورای عالی بدهد.

● با توجه به جلساتی که با مشاوران حقوقی راه آهن تشکیل دادیم، بررسی کردیم که وظایف تعریف شده در قانون تجارت برای مجمع عمومی، هیئت مدیره و مدیر عامل، اگر تعارضی با وظایف ذکر شده نداشته باشد، هیچ محدودیتی ندارد. ما هم به این فکر افتادیم که بهترین کار، قید کردن آن در اساسنامه است. به نظر بنده نیز این راه بهتر است.

اساسنامه یک شرکت برای اداره یک شرکت نوشته می شود، یعنی بیان می کند که ساختار اداری و مالی آن شرکت چگونه است و چه وظایفی را برعهده دارد. شورای عالی که ما در این جا دیده ایم بیش از ۸۰ درصد تصمیم هایی که می گیرد، مستقیماً به قطارهای حومه ای مرتبط است، اگر هم آن شورا را قید نمی کردیم، خود آن شرکت ها می توانستند در این امور تصمیم بگیرند. اما مغایر با وظایف قانون تجارت پیش بینی شده برای مجمع عمومی هیئت مدیره هم نیست. آن ۲۰ درصد هم، اگر جایی بین شهرداری و شرکت قطارهای حومه ای در نحوه بهره برداری و مشارکت، بحث، سوال یا ابهامی ایجاد شد جایی باید وجود داشته باشد تا بتوانند در مورد آن موضوع تصمیم گیری کنند، که در آن صورت هیئت وزیران وجود دارد و تفویض اختیار صورت می گیرد. به نظر من این اقدام مغایرتی با قانون ندارد. ما به

زیرا شرکت قطارهای حومه ای فقط برای تهران نیست، گرچه در تهران تقاضا برای آن بسیار است اما باز نگاه ملی داشتیم زیرا نمی توانستیم بیان کنیم که شرکت حومه ای ایجاد می کنیم که شهردار تهران در آن حضور داشته باشد، در این صورت شهردار تبریز، مشهد با سایر استان ها چه جایگاهی داشتند؟ ما تمام این موارد را مطالعه کرده بودیم به همین علت در داخل اساسنامه مدلی ایجاد کردیم که هر جا قطار حومه ای ایجاد شد یا قبل از ایجاد، شهرداری محل و شرکت قطارهای حومه ای بتوانند با هم مشارکتی ایجاد کنند و همچنین در ایجاد خطوط حومه ای و بهره برداری نیز مشارکت داشته باشند، نه اینکه دولت به نمایندگی از طرف تمام شرکت های حومه ای، در جایی که تقاضا زیاد است و اولویت دارد برای بهره برداری شرکت را ایجاد کند زیرا جاهایی هست که نظم و انضباط ورود به شهر و خروج از شهر را هم می طلبد، حتی با مدهای دیگر حمل و نقل نیاز است که ارتباط برقرار کند، چگونگی ایجاد ایستگاه TOD برای این منظور مهم است، به همین منظور نگاه ما این بود که شهرداری باید ورود پیدا کند.

در اساسنامه پیش بینی کردیم که این شرکت می تواند در شهرهای مختلف برای ایجاد یا بهره برداری یا سرمایه گذاری و مشارکت، شرکت مستقلی را ایجاد کند.

هر کس بخواهد در شرکت سهمی داشته باشد، باید میزان سرمایه گذاری اش نیز مشخص باشد، در این جا چون بیشتر بحث سیاستگذاری مطرح است، دولت بیشتر به دنبال احداث زیرساخت هاست که شرایط را برای مردم فراهم کند.

وزیر کشور پیشنهادی را در این خصوص مطرح کردند مبتنی بر اینکه در داخل همین اساسنامه شورایی را در نظر داشته باشیم به نام شورای هماهنگی که مطابق قانون تجارت نه کاری به وظایف



شهرورز زمانی

برای بخش خصوصی،
اقتصاد پروژه اهمیت
بسیاری دارد و مهم است
که در کجا این سرماگذاری
صورت می گیرد و چه
میزان سود در بر خواهد
داشت



ورود ماشین ها به شهر، کاهش تصادفات، توسعه قطارهای حومه ای است، لذا در اینجا نمی توان با روش سنتی به موضوع نگاه کرد. ما با این چشم که حضور سازمان برنامه و بودجه و وزارت کشور در فرادست شرکت قطارهای حومه ای می تواند محرک قطارهای حومه ای باشد، نگاه کردیم.

نگاه دیگری که در راه آهن داشتیم، حضور پررنگ بخش خصوصی در شرکت قطارهای حومه ای است و ما باید آگاه باشیم به اندازه ای که شهرداری ها، وزارت کشور، سازمان برنامه، می تواند در توسعه قطارهای حومه ای نقش موثری داشته باشد، بخش خصوصی نیز می تواند در سرمایه گذاری توسعه شبکه حومه ای و تامین ناوگان و بویژه بهره برداری از قطارهای حومه ای کمک کننده باشد و نقش موثری را ایفا کند.

مجید بابایی:

یکی از موضوعات مهم پیرامون قطارهای حومه ای مسئله تخصیص بودجه است. از سویی موضوع قیمت گذاری قطارهای حومه ای و میزان یارانه دولت به این بخش هم بسیار مهم است. از آقای زمانی می خواهم در رابطه با فرایندی که رخ داده و اینکه دولت چگونه این موضوع را می بیند و در آینده بحث های بودجه ای و یارانه ای و نقش پذیری بخش خصوصی را در مطالعاتی که صورت گرفته چگونه ارزیابی می کند توضیح دهند؟

شهرورز زمانی:

مهمترین بحث اقتصاد، کار است. این نکته که ما می خواهیم از نظر دولت، سرمایه گذاری که انجام می دهیم به صلاح دولت باشد و سرمایه گذاری دولت هدر نرود و همچنین بخش خصوصی وارد شود باید بدانیم که برای بخش خصوصی، اقتصاد پروژه اهمیت بسیاری دارد و مهم است که در کجا این سرمایه گذاری صورت می گیرد و چه میزان سودی برای این بخش دربر خواهد داشت. تاکنون شکافی میان تقاضا، عملکرد و ظرفیت ملاحظه می کنیم که این شکاف گویای آن است که ما قبلا در قسمت هایی مسیره ای

ریلی حومه ای را توسعه داده ایم که اقتصادی نبوده است. هم اکنون ۲۱ مسیر حومه ای با ۶ میلیون نفر بهره برداری می شود، نزدیک به ۸ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری لازم است، ۲۳ مسیر جدید می خواهیم احداث کنیم، حداقل ۶۵۰ دستگاه واگن خود کشش نیاز داریم. در کل از مجموعه ۸۳ هزار میلیارد تومانی که بخش ریلی در برنامه ششم نیاز دارد برای اینکه بتوانیم به هدفمان برسیم، در همین یک مورد، ۸ هزار میلیارد تومان هزینه می شود این مبلغ تلفیقی از منابع عمومی، بانکی و ... است.

مهمترین نکته ای که باید در بحث اساسنامه به آن توجه کنیم، وجود طرح جامع است. باید بدانیم که آیا برای ۲۳ مسیر که طی ۵ سال، به میزان ۶۸۴ کیلومتر، خطوط احداث شده است، این تعداد ناوگان موجود کافی است؟ البته دکتر محمد زاده گفته اند که در سال آینده می خواهند جابجایی ۵۰ میلیون مسافر داشته باشند. اما در هدفی که برای سال آینده در نظر داریم، جابه جایی ۲۰ میلیون مسافر است که به تصویب نیز رسیده است، البته این رقم ناچیز است.

ما باید با ۶۵۰ دستگاه واگن و ۶۸۰ کیلومتر مسیر حومه ای، تعداد مسافران را به ۸۰ میلیون نفر برسانیم و افق دیدمان را بیشتر کنیم. با این ۲۱ مسیر و ۱۴۰ واگنی که وجود دارد ۶ میلیون نفر جابه جایی، واقعا رقم ناچیزی است. صد در صد با این قیمت های تکلیفی و عدم برگشت سرمایه، بخش خصوصی هیچگاه به این بخش ورود پیدا نمی کند در صورتیکه ما در این حوزه بشدت به سرمایه گذاری بخش خصوصی نیاز داریم. البته من گمان می کنم که با این قیمت های تکلیفی تعیین شده، بخش خصوصی وارد این حوزه نمی شود، زیرا برای بخش خصوصی چیزی غیر از عدم بازگشت سرمایه را در بر ندارد. البته باید مشوق هایی برای اقتصادی کردن آن نیز در نظر گرفت.

کار مشترکی که وزارت راه و نفت باید در این خصوص انجام دهند، بحث پیشنهاد مشترک در خصوص سوخت و صرفه جویی در آن است، ما یک ماده ۱۲ داریم که به ازای هر نفر کیلومتری که از جاده به ریل منتقل شود به صورت عام، ۲۰ سی سی در کشور صرفه جویی ملی رخ می دهد این





عدد البته در حمل و نقل حومه ای سه برابر می شود. این کاراز جمله کارهایی است که سرمایه گذاری بخش خصوصی را به سمت توجیه پذیری سوق می دهد. ما پیشنهاد مشترک را به شورای اقتصاد برده و تصویب می کنیم. گمان می کنم این پیشنهادات مشترک به سرمایه گذاری ها و توسعه ملی کمک بزرگی خواهد بود و به عدم واردات گازوئیل کمک خواهد کرد، جدا از آن بحث های نرخ گذاری است که می تواند شرکت راه آهن آن را کنترل کند. بخش دیگری که وجود دارد و پیش بینی شده است بحث ماده ۶۷ است که مربوط به جلب رضایت ، سرمایه گذاری و مشارکت بخش خصوصی در پروژه های شرکت راه آهن است از سوی شهرداری ها که تضمین نوسانات نرخ ارز صورت می گیرد، کمک های فنی اقتصادی برای اقتصادی کردن طرح ها، یارانه تسهیلات از منابع در اختیار می باشد، در نهایت باید گفت که شرکت راه آهن به عنوان متولی بخش حمل و نقل ریلی می خواهد عملکرد خود را بالا ببرد. ابزارهایی که در قانون به آن اجازه داده شده و به شرکت راه آهن کمک می کند که در کنار

بند ق که صرفه جویی است، کارها را پیش ببرد. به نظر بنده این دو ابزار، بسیار به اقتصادی کردن بحث سرمایه گذاری در قطارهای حومه ای کمک می کند اما مهمترین نکته، این است که وارد پروژه هایی شویم که حتما بتواند به صورت خودگردان عمل کند. ما در واقع نه منابعی و نه ردیفی داریم که بخواهیم پرداختی انجام دهیم ، از نظر من یکی از دلایلی این بوده که این توسعه خیلی متوازن نبوده و وقتی ضریب اشتغال یک قطار حومه ای در ۲۲ مسیر موجود از ۶۰ یا ۷۰ درصد و همچنین ۱۵ تا ۱۶ درصد داریم. مثلا گرگان- اینچه برون حدود ۱۶ یا ۱۷ درصد است که از سال آینده حذف خواهد شد.

در راستای توسعه خطوط حومه ای کارشناسی صحیحی صورت نگرفته و بنابر تقاضا، اصرار، مسائل سیاسی، مسائل منطقه ای و... مسیرهایی را اضافه کردند که در عمل به ضرر شرکت رجا بوده است. ظرفیت هایی را ایجاد کرده که درآمدی نداشته است. این نکته ها گویای آن است که ما تصمیم داریم در خصوص توسعه به کدام سمت

حرکت کنیم. این ۶۸۰ کیلومتر قرار است در چه مسیرهایی احداث شود تا ما بتوانیم بیشترین سود را از میزان سرمایه گذاری انجام شده ، برگردانیم.

مجید بابایی:

نکته ای که شما به آن اشاره کردید، موضوع طرح جامع است ، ما به حوزه ای ورود پیدا می کنیم که در این حوزه به شکل حرفه ای رفتار نکرده ایم. در نتیجه باید از تجربیات کشورهای دیگر که در حمل و نقل حومه ای کسب کرده اند، استفاده کنیم.

نکته بعدی این است که ما نیاز داریم کارشناسی تراز این روش های معمول که هم اکنون انجام می دهیم با مساله حمل و نقل حومه ای برخورد کنیم. به خاطر دارم در سال گذشته، که مساله تشکیل شرکت تصویب شد یادداشتی نوشتیم که اگر تشکیل شرکت با ساز و کارهای موجودمان شکل گیرد ، نتیجه ای در بر نخواهد داشت. یعنی اگر ما با همین نگاه و دیدگاه هایی که هم اکنون در بخش حمل و نقل ریلی در خصوصی سازی و دیگر بخش هایمان داریم پیش رویم نتیجه خوبی دریافت نخواهیم کرد. به این معنا که ما از یادگرفته های قبلی مان استفاده می کنیم، برای موضوعی که با موضوع حمل و نقل بین شهری بسیار متفاوت است. در نتیجه این سوال مطرح است که آنچه نوید داده شد که تا پایان برنامه به بیست میلیون جابه جایی مسافر برسد، چگونه محقق خواهد شد؟ مثل سایر مواردی که در برنامه ها نوشته می شود و اهداف گفته می شود اما متأسفانه به علت اینکه بر روی شاخص ها مطالعه نشده و یا آرمانی در نظر گرفته شده است اهداف محقق نمی شود و بسترها و الزامات لازم دیده نمی شود. پیشنهاد من این است که حتما برای حمل و نقل حومه ای نیازمند یک نقشه راه ده ساله هستیم.

نقشه راهی که در آن برنامه ها ،

طرح ها و پروژه های مطالعه شده وجود داشته باشد، ابزارها و بودجه ها مشخص شده باشد، متولیان آن مشخص باشد تا تبدیل به قانون شود و همگی طبق آن به سوی توسعه گام بر داریم .

ما آگاهی کامل نسبت به ویژگی های حمل و نقل حومه ای نداریم و الفبای آن را بدرستی نیاموخته ایم یعنی در این حوزه در حد همین کاری که هم اکنون انجام می دهیم، آگاهی داریم و با آنچه در دنیا رخ می دهد بسیار متفاوت است. مثلا در مطالعات توجیهی انتخاب مسیرهای حومه ای نباید صرفا منافع مستقیم مد نظر باشد زیرا در حمل و نقل حومه ای به اندازه ای قابل توجه منافع غیر مستقیم External cost در سطح ملی داریم که حتی در یک شهر صد هزار نفری هم اگر حمل و نقل حومه ای و ریلی داشته باشید تاثیرات خوبی در اقتصاد ملی می گذارد چه برسد به کلان شهرهای بزرگ که حداقل ۲۰ تا ۲۵ شهر مهم از این حیث داریم که باید در آن شهرها برای توسعه قطارهای حومه ای کار کنیم. به عنوان مثال کشوری همانند ژاپن که یک ژاپنی در سال در آن جا به طور متوسط ۳,۳۰۰ کیلومتر را با قطار مسافرت می کند، در صورتیکه متوسط سفر با قطار در ایران ۱۶۴ کیلومتری باشد، در سوئیس، ۲,۴۰۰ کیلومتر ، در فرانسه، ۱,۵۰۰ کیلومتر و در کره جنوبی ۱,۳۵۰ کیلومتر و... که البته بخشی از آنها حمل و نقل حومه ای است. در کشورهای اروپایی تقریبا حدود ۵۰ درصد جابه جایی های حومه ای توسط حمل و نقل ریلی صورت می گیرد، مثلا در انگلستان ۵۰ درصد حمل و نقل حومه ای توسط ریل انجام می شود. متوسط زمان سفرهای حومه ای در انگلستان ۵۹ دقیقه است یعنی هر انگلیسی ۵۹ دقیقه را در روز صرف قطار های حومه ای می کند. این ارقام گویای آن است که این مساله به اندازه ای برای کشورها اهمیت دارد که تمام





کشورها بر روی آن سرمایه گذاری کرده اند به همین منظور باید به تدوین نقشه راه "Roadmap" حمل و نقل حومه ای فکر کنیم. یک نکته مهمی که ما در بخش خصوصی به آن اعتقاد داریم آن است که اینکه بگوییم حمل و نقل حومه ای اقتصادی نیست و به همان علت بخش خصوصی در آن ورود نخواهد کرد، ذهنیت کاملاً اشتباهی است. بخش خصوصی می تواند در حمل و نقل حومه ای سرمایه گذاری کند به شرطی که یکجای سرمایه گذاری به صورت استاندارد و برنامه ریزی شده باشد. آنچه که مهم است توجه بیشتر به TOD ها در توسعه حمل و نقل حومه ای است تا موجبات توسعه اقتصاد حمل و نقل را فراهم کند. اگر توسعه حمل و نقل حومه ای هم راستا با توسعه TOD ها قرار گیرد، قطعاً برای بخش خصوصی چنین سرمایه گذاری به صرفه خواهد بود اما اگر سرمایه گذار ساخت خط را بر عهده بگیرد و بهره برداری را انجام دهد و انتظار باشد که فقط از محل درآمد بلیط پول خود را دریافت کند، امری محال و نشدنی است. خود دولت هم نمی تواند به این صورت پیش رود و حتماً باید سوبسید به آن تعلق گیرد. درست این است که یکجای کاملی را برای سرمایه گذاری در نظر بگیریم و به شرکت ها واگذاری یکجای را پیشنهاد دهیم تا تمایل به سرمایه گذاری پیدا کنند. اگر قرار باشد خود راه آهن متولی احداث و بهره برداری و تامین ناوگان حومه ای باشد هر چند با توجه به محدودیت منابع این امر شدنی هم نیست، نتیجه مطلوب هم نخواهد گرفت. باید از پتانسیل های موجود در بخش خصوصی نهایت استفاده شود و در نتیجه باید مدل های مناسبی از مشارکت دولتی خصوصی شکل گیرد.

میر حسن موسوی :

ما در وظایف شورای هماهنگی، موضوعی را داریم که تقریباً گم

است و سازمان برنامه را نیز در این مورد دچار تشکیک کرده است و آن این است که پول را کجا باید خرج کنند؟ اولویت اول کجاست؟ شهرداری برای ایجاد قطارهای حومه ای نیاز به بودجه دارد و در آن خصوص شرکت عمران شهرک های جدید و همچنین راه آهن نیز نیازمند بودجه هستند، هنوز اولویت مشخص نشده است و تقاضای اصلی تعیین نشده است. ما برای حل تمام این مشکلات، شورای هماهنگی را پیش بینی کرده ایم که وزیر کشور، وزیر راه و شهرسازی و همچنین سازمان برنامه در آن حضور داشته باشند و به اولویت بندی اجرای خطوط حومه ای و تامین اعتبار آنها بپردازند و درخصوص شرکت های مشترک میان شرکت های حومه ای و شهرداری ها و حتی شرکت عمران شهرهای جدید تصمیم گیری کنند و با تقویت همکاری بین دستگاه های ذیربط در امور حمل و نقل حومه ای ریلی هماهنگی ایجاد کنند و به اتخاذ تصمیم در موارد وجود اختلاف بین دستگاه های ذیربط در امور حمل و نقل حومه ای ریلی، اتخاذ تصمیم درخصوص قیمت بلیط قطارهای حومه ای و تعیین نحوه کمک به ضررو زیان ها بپردازند.

گاهی باید بررسی کنیم که آیا پروژه مورد نظر اقتصادی هست یا خیر؟ به دو صورت باید دید: باید مطالعه کرد که آیا این بازگردان دارد یا نه؟ با توجه به اینکه در کشور ما عوامل دیگری همانند آزاد شدن قیمت حامل های انرژی وجود دارد موجب می شود تا زندگی و کار در شهرهایی مثل تهران با مشکل مواجه شود، ما در زمستان ۹۶ یک بارندگی برف در تهران داشتیم که با بحران مواجه شدیم، علت آن بود که گزینه دومی برای حمل و نقل وجود نداشت. اینجا این سوال مطرح است که قیمت این مشکل چه میزان است؟ در زمان بحران کار فرودگاه بین المللی کاملاً متوقف شد، چرا

باید این اتفاق رخ دهد؟ نیروی کار و حمل و نقل کالا و ... کاملاً متوقف شده بود. در حالیکه اگر قطارهای حومه ای از آن جا عبور داشت با این مشکلات روبرو نبودیم. این دو عامل که بسیار مهم است را باید در اقتصاد در نظر گرفت همراه با صرفه جویی سوخت، ایمنی، وقت مردم که بسیار حائز اهمیت است. مردم حدود ۳ ساعت وقت مفید خود را در روز صرف رفت و آمد به محل کار در رفت و برگشت صرف می کنند از طرفی دیگر آمار و ارقام کار مفید در روز را یک ساعت گزارش داده اند. یعنی یک نفر زیر یک ساعت قرار است در روز کار کند و به خاطر آن یک ساعت کار مفید ۳ ساعت ترافیک در رفت و برگشت است، اینجا این سوال مطرح است که قیمت آن چقدر است؟ آیا با قیمت هایی که در دنیا مطرح می شود قابل مقایسه است؟ اگر تمامی این مباحث ذکر شده را محاسبه کنیم به این نتیجه می رسیم که اقتصادی است و حتماً شرکت های خصوصی در ایجاد و بهره برداری در کنار دولت به ویژه در جاهایی که اقتصاد آن قابل توجه است ورود خواهند کرد.

مجید بابایی :

ما باید کاری انجام دهیم تا یکجایی که در اختیار شرکت ها قرار می دهیم اقتصادی باشد فقط با دریافت هزینه بلیط حمل و نقل حومه ای اقتصادی نمی شود باید در کنار آن درآمد های غیر عملیاتی وجود داشته باشد و فقط در آمد از راه بلیط نیست، باید برای انجام این کار اندیشید و مطالعات بیشتری داشت.

میر حسن موسوی :

ما اگر بین شهرهای کوچک و کلان شهرها، قطارهای حومه ای داشته باشیم با زمان ۱۰ دقیقه مردم به جای اینکه در ساختمان های ۶۰ متری گران زندگی کنند در شهر آرام و خانه ویلایی زندگی می کنند. در مدت کوتاهی به مقصد میرسند و

کارشان را انجام می دهند و برمی گردند و همچنین توازن در زندگی ایجاد می کنند، دکتر آخوندی نیز که برای اولین بار شهرسازی مبتنی بر حمل و نقل ریلی را مطرح کردند و گفتند که به اقتصاد قطارهای حومه ای چه عواملی کمک می کند. به عنوان مثال در قطارهایی که فقط رفت و برگشت است تبلیغات و تجاری سازی بی فایده است. اما هر ده دقیقه یکبار مطمئناً در مبداء و مقصد ایستگاه های تی او دی به صرفه و پول ساز خواهد بود. نزدیک ۵۵۰ هزار نفر وارد تهران می شوند با این ورود و خروج ها سلامت جسمی و روانی مردم در خطر است کارایی فرد کاهش می یابد و اگر محاسبه کنیم هزینه های بسیاری با خود در پی خواهد داشت.

مجید بابایی :

نگرانی ما این است که دولت از پس هزینه و منابع مالی این سطح از توسعه حومه ای برنیاید. مثلاً بخش حمل و نقل جاده ای در ۵ سال گذشته حدوداً ۲۷ هزار میلیارد تومان یارانه پنهان فقط بابت حق دسترسی که نپرداخته است دریافت کرده است، از طرف دیگر هم حدود ۶ هزار میلیارد تومان یارانه پنهان بابت سوختی که بیشتر از بخش ریلی مصرف کرده است، دریافت کرده است. اگر تمام اینها را کنار هم بگذاریم علاوه بر هزینه های اجتماعی که وجود دارد و سالیانست این هزینه ها را بیان می کنیم در کنار تمام این موارد بخش ریلی اتفاقاً نه تنها یارانه ای دریافت نمی کند بلکه دو هزار میلیارد تومان هم در این پنج سال به دولت حق دسترسی داده است پس دولت باید تفاوت مبلغ را بدهد اما دولت برای پرداخت آن به دلایل مختلف بودجه ندارد به همین علت می گویم برای جبران این مشکل یکجای هایی که برای شرکت ها به صرفه باشد باید به آن ها پیشنهاد دهیم تا حمل و نقل حومه ای را بتوانیم اقتصادی کنیم. از آقای شناسنده معاون



محمد رضا شناسنده

ما در حمل و نقل حومه ای
با مشکلات بسیاری
روبرو هستیم و همین مبالغ
را هم نمی توانیم از مردم
دریافت کنیم
زیرا مشکلات جاری در
راه آهن وجود دارد اعم از
کنترل خط
و رفت و آمد ها به ایستگاه
که مانع از توسعه است



شود از نظر بنده تصمیم صحیحی نیست زیرا اگر بخواهد بدون رقیب وارد این بخش شود و خود را با تشکیلات مفصل اداری مواجه کند و تمامی نیروی انسانی لازم برای بهره برداری را راسا در اختیار داشته باشد عملا با تجربه هایی که داشته ایم به نقطه خوبی نخواهد رسید. مناقصه هایی که صورت می گیرد به عنوان مثال قطار تهران - مشهد که قطار خوب و به صرفه است را قیمت کارشناسی از هزینه راهبری قطار بدست می آوریم و به مناقصه می گذاریم. ما رقابتی را در میان راهبرها ایجاد کرده ایم تا با ارزان ترین قیمت انجام دهند، در حومه ای نیز باید قیمت تمام شده هر کدام از این قطارها بدست آید و در نهایت اگر راه آهن تمایل دارد شرکت حمل و نقل حومه ای داشته باشد به این صورت به مناقصه بگذارد که اگر تهران - کرج که با قیمت ۴۵۰۰ تومان است را کدام شرکت

مجید بابایی:

سوالی در اینجا مطرح است که آیا شما این اختیار را دارید که قیمت بلیط را به ۱۰ هزار تومان برسانید و آیا بازار کشش این قیمت را دارد؟

محمد رضا شناسنده:

در رابطه با هر دو سوال شما ما مشکلاتی را داریم، از نظر قانونی ما اختیار تغییر بهای بلیط را نداریم و آخرین قیمت مصوب هم مربوط به تاریخ ۹۴/۹/۲۵ می باشد و از آن تاریخ قیمت ها تغییر نکرده است درحالیکه فقط هزینه های جاری بسیار بالاست و از سیاست های کلان است که قیمت ها تغییری نکنند. امسال از تعزیرات مجدد نامه ای دریافت کردیم که در قیمت ها تا پایان سال ۹۷ نباید تغییری صورت گیرد. ما با اعطای تخفیف مشکلی نداریم و تخفیفات داده می شود و تا ۳۰ درصد هم بوده است اما در اوج و حداکثر افزایش تخفیفی که در سال ۹۴ می توانیم داشته باشیم ۲۰ درصد است، البته باید متذکر شوم که ما در حمل و نقل حومه ای با مشکلات بسیاری روبرو هستیم و همین مبالغ را هم نمی توانیم از مردم دریافت کنیم زیرا مشکلات جاری در راه آهن وجود دارد اعم از کنترل خط و رفت و آمد ها به ایستگاه که مانع از توسعه است. به عنوان مثال در ایستگاه های مترو نظمی برقرار است و طبق آن نظم افراد مجوز سوار شدن در میان ایستگاه ها را ندارند و ایستگاه های بین راهی ندارند و همچنین افراد برای رفت و آمد با قطار از گیت هایی عبور می کنند و نحوه پرداخت مبالغ به صورت کارت های تعریف شده ای است که ایجاد تمامی این امکانات در ایستگاه های راه آهن نیاز به سرمایه گذاری مجدد و برنامه ریزی دارد. در رابطه با زیرساخت ما همین پول را هم نمی توانیم دریافت کنیم. پیشنهادی دارم، اگر راه آهن شرکت قطارهای حومه ای داشته باشد و قصد آن را داشته باشد که وارد راهبری قطارهای حومه ای

سوخت ارزان، خودروهای ارزان با خود مشکلات بسیاری به همراه دارد. فرض کنید کشوری همانند آلمان که خودروهای پیشرفته دارد و طبق آمار در ۱۰ سال گذشته حدود ۸۲ میلیون نفر جمعیت و ۵۰ میلیون خودروی سواری دارد در صورتیکه در کشور ما با حدود ۱۸ میلیون خودروی سواری با چه معضلاتی روبه رو هستیم، زیرا سوخت در آلمان گران است، حتی با وجود خودروهای ایمن و ارزان از مدهای دیگر حمل و نقل همانند حمل و نقل ریلی استقبال می شود با توجه به اینکه از زیرساخت جاده ای بسیار عالی بهره مند هستند و ۸۰ هزار کیلومتر آزاد راه در آلمان وجود دارد که محدودیت سرعت هم در آن آزاد راه ها وجود ندارد. در مقایسه با آن ها ما امیدواریم در سال ۱۴۰۰ حدود ۱۰ هزار کیلومتر بزرگراه در کشور داشته باشیم با توجه به اینکه وسعت کشور ما از کشور آلمان بیشتر است، سازمان برنامه به عنوان تلفیق کننده باید به فکر باشد و همه مدهای حمل و نقل را در کنار هم تعریف کند و از سرمایه گذاری های اشتباه جلوگیری کند. ما به عنوان یک بنگاه عمومی مجبوریم کاری را انجام دهیم که صد در صد زیان ده است، تا سال ۹۰ دولت زیان های حاصله شرکت ها را به عهده می گرفت و پرداخت می کرد اما از سال ۹۰ تا امروز ریلی بابت این زیان ها پرداخت نکرده است، صحیح است که هزینه ای را بابت دیزل ها از حومه ای ها دریافت نمی کنند اما ما اگر سهم کشنده را حذف کنیم هزینه تمام شده قطاری که حرکت می کند بدون در نظر گرفتن سهم نگهداری ریل و راه نمی توانیم هزینه های خود را دریافت کنیم. به عنوان مثال قیمت تمام شده ۷ هزار تومان است اگر ۳ هزار و هفتصد تومان قیمت کشنده را حذف کنیم حدود ۳ هزار و سیصد تومان باید هزینه کنیم در حالیکه دریافتی ما ۳ هزار تومان است.

اجرای شرکت رجا که در بخش غیر دولتی متولی حمل و نقل حومه ای هم هستند و با چالش هایی در حوزه حمل و نقل از جمله سرمایه گذاری روبه رو هستند در رابطه با پارانه هایی که باید می گرفتند و دریافت نکرده اند می خواهم که اگر پیشنهادی پیرامون اقتصادی شدن حمل و نقل حومه ای دارند و در رابطه با چالش هایی که با آن مواجه هستند این موضوعات را مورد ارزیابی قرار دهند.

محمد رضا شناسنده:

بحث های عمومی و کلان در این زمینه وجود دارد. فقط این نکته را بیان کنم که حمل و نقل ریلی امنیت دارد و به صرفه است و در مقابل آن سایر مدهای حمل و نقل قرار دارد. این نوع حمل و نقل قابل مقایسه با مدهای دیگر نیست. در خوزستان یک مسیر حمل و نقل ریلی حومه ای داریم که این مسیر ۱۰۲ کیلومتری را با ۳ هزار تومان هزینه طی می کند، بهترین تهویه و با سرعت ۱۶۰ کیلومتر و در مقابل جا به جا شدن با ماشین ۱۸ هزار تومان هزینه در بردارد. اینکه این تسهیلات باید وجود داشته باشد و نباید قطع شود، موضوع اصلی است که به اهمیت آن پی برده ایم.

در گفتگویی که با استاندار خوزستان داشتیم اطلاعاتی از این مسائل نداشت اما تاکید می کرد که اگر ماشین پراید بخواهد همین مسیر را طی کند مبلغ ۱۸ هزار تومان دریافت می کند در نتیجه این تسهیلات باید برای مردم وجود داشته باشد، استانداری ها به حمل و نقل ریلی اهمیت ویژه ای می دهند زیرا قیمت آن مناسب و ایمن است، به عنوان مثال هزینه قطار کرج - تهران هزار تومان است و قیمتی مناسب دارد، از بزرگترین اشتباهاتی که امروز صورت می گیرد توسعه حمل و نقل خودروهای شخصی است. سیاست ها به گونه ای پیش می رود که توسعه به سوی حمل و نقل شخصی پیش رود،



جاری را تامین کنیم موجب شده تا سهام دار ما انگیزه ای برای ورود به این بخش را نداشته باشد. اگر کل این چرخه اصلاح شود و سهم حمل و نقل ریلی به عنوان حمل و نقل ایمن و اجتماعی با سیاست دولت مطرح شود و سوبسیدهایی که مستقیم و غیر مستقیم ، آگاهانه یا غیرآگاهانه وارد سایر بخش ها می شود اگر دولت به این سمت هدایت کند زمینه های اقتصادی فراهم می شود. بخش خصوصی باید ساده فکر کند و بسنجد اگر سرمایه گذاری به صرفه است انجام دهد در غیر این

مدهای حمل و نقل است ، هنگامیکه با مبلغ پایین ۱۵۰۰ تومان از کرج به تهران وارد می شود آیا می تواند با همان مبالغ کم سفر خود را ادامه دهد و آیا امکاناتی وجود دارد ؟ جواب منفی است زیرا هنگامیکه هزینه سفر خود را محاسبه می کند نتیجه می گیرد تا با وسیله شخصی خود به صرفه تر است . در شروع و خاتمه کار قطارهای حومه ای ما ضریب اشغال بالایی دارند اما در میان روز ضریب اشغال پایینی داریم . از نظر سرمایه گذاری نیز به دلیل اینکه ما نمی توانیم هزینه های

جمهور ، معاونین ، سازمان برنامه و بودجه ، نمایندگان مجلس و هیئت ریسه مجلس همگی اذعان دارند که مشکلی در این سیستم است اما کسی نمی تواند این روند را متوقف کند و منبعی نیز وجود ندارد که به ان اختصاص دهند . اگر به مناقصه بگذارند شاید شرکتی حضور پیدا کند و بتواند با قیمتی مناسب تر از رجا این امر را بر عهده بگیرد و رقابت می تواند موجب شود تا هزینه ها به حداقل برسد. از دلایلی که شاید از حمل و نقل ریلی استقبال نشود ناهماهنگ بودن

تخفیف بیشتری می دهد. یا اینکه کل را به صورت چارتر قیمت را تعیین کند . هم اکنون در میان شرکت های مسافری در حمل و نقل ریلی تنها شرکتی که در حمل و نقل حومه ای و محلی و تکلیفی مشغول فعالیت است شرکت رجا می باشد زیرا از گذشته بر اساس تکلیفی که به صورت شرکت دولتی داشته است، ردیف بودجه ای و کمک ها حذف شده است اما تکلیف حذف نشده است و اکنون کسی پاسخگوی این سوال نیست البته در محافل خصوصی ، رییس



مهدی قمری نژاد

یکی از چندین مورد اصلی چالش های قطارهای حومه ای، اقتصاد آن است. در هیچ کجای دنیا کار بهره برداری و توسعه و ساخت سودآور نیست، فقط کشور ژاپن در این مورد استثناء است



بودند اما عمدتاً تقاضاهایی که برای سرمایه گذاری وجود دارد از سوی مدیریت شهری می باشد به عنوان مثال در مورد نجف آباد تفاهم نامه ای را امضاء کردیم در مورد اندیشه و شهریار مشارکتی میان مجموعه ها و ذینفعان بوده است اما سرمایه گذار خصوصی نداشته ایم. وجود یک نقشه راه برای توسعه قطارهای حومه ای نیازی جدی است، خوشبختانه از زمانیکه مهندس موسوی آمده اند تلاش بسیاری کرده ایم تا نقص ها را رفع کنیم، به عنوان مثال مطالعات تقاضای سفر را برای همه مسیرهای حومه ای شروع کرده ایم. در مراحل مختلف تلاش داشته ایم تا مطالعات جامع انجام شود، ما در رابطه با مطالعات مشهود با مشاوره ای که طرح جامع شهر مشهد را انجام داده بود گفتگویی کردیم و خواستیم تا مطالعات تکمیلی را انجام دهد و به جای شهر مشهد، مجموعه شهری مشهد را در نظر

هم قرار گیرند و بتوانند استراتژی کلان کشور را در این قضیه تبیین کنند که جای تشکر دارد و این نشست ها باید در خصوص رفع نیازهای کشور در راستای رفع آلودگی، ترافیک و اتلاف زمان و بحث مهم سوخت تشکیل شود. بیشترین حجم تصادفات جاده ای که از هزینه های بسیار جاده ای تحمیل می شود در فاصله ۳۰ کیلومتری شهرهای بزرگ طبق آمار پلیس راهور کشور است که ۳۳۰ هزار مصدوم جاده ای وجود داشته و هزینه هایی که برای کشور این تصادفات ایجاد می کند جای خالی این استراتژی در کشور را نشان می دهد. شرکت حمل و نقل حومه ای ریلی نیاز ملی است و اگر شرکت حومه ای بخواهد وارد بحث اجرا شود از هدف اصلی خود دور شده است. ما زیان ۶۰ تا ۸۰ میلیارد تومان در سال داریم که شرکت را فلج کرده است و مشکلی است که از گذشته که شرکتی دولتی بودیم و به ما تکلیف بوده است تا امروز که شرکت خصوصی هستیم ادامه یافته است و باید این مشکل در مرجع کلان کشور حل شود. از جمله مشکلاتی که موافقی در حمل و نقل حومه ای ایجاد می کند آن است که مسیرها باید توجیه اقتصادی داشته باشد و بر روی آن ها مطالعاتی انجام شود. نرخ بلیط با یارانه باید همخوانی داشته باشد. جذب سرمایه گذار از مشکلات بزرگی است که در بحث حومه ای باید روی آن کار شود. راه آهن از روی ناچاری وارد این بخش می خواهد شود و این کار صحیحی نیست و باید به بخش خصوصی محول کند. میان بخش خصوصی و راه آهن نباید رقابتی وجود داشته باشد زیرا به هدف اصلی نخواهیم رسید.

مهدی قمری نژاد:

تنها سابقه ای که از مشارکت بخش خصوصی واقعی به خاطر دارم بحث یزد بود که شورای شهر و شهرداری سرمایه گذاری را آورده



و مقاطعی که همانند فیروزکوه دسترسی به آن دشوار است و جاده ای وجود ندارد و فقط از طریق ریل ارتباط وجود دارد استقبال خوبی شده است، از زمانیکه به مقتضای سیاست های عدم تمرکز جمعیتی و احداث شهرهای جدید و به دلیل ایجاد سیاست های حاشیه ای به غیر از نیاز واقعی مردم، سبب شد تا میان ظرفیت های ایجاد و ظرفیت های اشغال شده در قطارها فاصله ایجاد شود.

طبق اشارات مهندس موسوی که گفتند متولیان این امر باید در کنار

صورت بخش خصوصی نباید وارد شود. فشاری که امروز به عنوان تکلیف در بخش مسافری وجود دارد سرمایه گذاری به این بخش ورود پیدا نمی کند.

علی اصغر وفاجو:

فقدان حضور حمل و نقل حومه ای در استراتژی کلان کشور طی سال های قبل کاملاً مشخص بود و هیچگاه به این صورت به آن نپرداخته بودند و بیشتر بر اساس نیازهای موردی به آن پرداخته شده بود، قطارهایی همانند قطارهای درود - اندیمشک، سپید دشت



علی اصغر وفاجو

از زمانیکه به مقتضای سیاست های عدم تمرکز جمعیتی و احداث شهرهای جدید و به دلیل ایجاد سیاست های حاشیه ای به غیر از نیاز واقعی مردم، سبب شد تا میان ظرفیت های ایجاد و ظرفیت های اشغال شده در قطارها فاصله ایجاد شود



داشته باشند و حومه ای را هم در بررسی های خود قرار دهند که این امر اعتبار کلانی معادل ۱,۷ میلیارد تومان نیاز داشت، راه آهن این هزینه را هم نمی تواند مهیا کند. سازمان مدیریت در این موضوع باید کمک کند تا بپذیرد مشاور خارجی در این امر حضور داشته باشد. ما اکنون در کشور پروژه های نیمه تمام حومه ای بالای چند هزار میلیارد تومان داریم و بهتر آن است که برای مطالعه و فکر بر روی پروژه ها هزینه مطالعاتی کنیم تا بتوانیم به نتایج بهتری دست یابیم. در این موضوع راه آهن نیز معتقد است که مشاور خبره خارجی باید ورود پیدا کند.

میر حسن موسوی:

مطالعات خوبی در این زمینه به انجام رسیده است ولی با ایجاد این شرکت باید در ابتدا حدود ۳۰ میلیارد تومان هزینه مطالعات کند و در شورای هماهنگی آن را به تصویب برساند.

مهدی قمری نژاد:

یکی از چندین مورد اصلی چالش های قطارهای حومه ای، اقتصاد آن است. در هیچ کجای دنیا کار بهره برداری و توسعه و ساخت سودآور نیست، فقط کشور ژاپن در این مورد استثناء است و تراکم جمعیت این کشور حدود ۸ برابر کشور ماست و ایده های خوبی که در توسعه حمل و نقل ریلی دارند بسیار عالی است.

میر حسن موسوی:

قطارهای حومه ای در اول راه هستند و ما تازه شروع کرده ایم و قیمت های تهران - قم، تهران - پرنده، تهران - کرج را کاهش داده ایم تا مردم استقبال کنند. سیاست هایی را که وزیر محترم به درستی پیگیری می کردند آن بود که از جاده مسافر را به سمت ریل سوق دهیم، حساب می کردیم که هر مسافر اگر به صورت رایگان از قطار استفاده کند دولت سود خواهد کرد به همین دلیل برای اینکه مشوقی برای مردم ایجاد کنیم از ابتدا طبق قانون دسترسی آزاد در مورد نحوه نرخ گذاری قیمت ها را با بهای اندک تعیین شد. تا امروز از سوی شرکت ها که البته فقط شرکت رجاء است تقاضایی در راستای افزایش قیمت ها نداشته ایم، امسال این تقاضا داده شده که در مسیر تهران - کرج قیمت تمام شده ۱۶ هزار تومان است که اگر ما این مبلغ را در نظر بگیریم و مبلغ تهران - کرج را به ۳ هزار تومان ارتقاء دهیم به آن معنی است که باید قطارهای حومه ای را جمع آوری کنیم. اگرگران شود از سیاست هایی که اعم از خلوتی جاده ها و ایمنی و صرفه جویی در وقت و فرهنگ سازی است دور خواهیم شد. البته در دستور کار هیئت مدیره است که هزار تومان ۲ هزار تومان شود اما ۱۶ هزار تومان امکانش نیست و فاصله بسیار است و این ضرر را فقط اقتصاد ملی می تواند جبران کند.

علی اصغر وفاجو:

هدف، هدف ملی و مقدسی بوده است و خواستار آن بوده ایم که مردم را از جاده به سمت ریل سوق دهیم و به گفته مهندس موسوی تمام این سال ها شرکت رجاء تکلیف خود را به درستی انجام می داده است و حتی پیشنهاد افزایش قیمت را هم نداده است زیرا هدف مقدسی بوده، حلقه ای از میان این حلقه های زنجیر به انجام نرسیده است و آن حلقه هزینه هایی است که در این هدف مقدس وجود داشته است. شرکت زبان می کند اما کل کشور جبران می کند.

میر حسن موسوی:

در وسایط نقلیه عمومی قیمتی که باید مقایسه شود باید با همان وسایط نقلیه عمومی باشد و نباید با وسایط شخصی مقایسه صورت گیرد و بنده از نگاه یک برنامه ریز برای کشور نگاه می کنم، ما قطارهای حومه ای را به اینگونه تعریف کرده ایم که آن قطارهایی هستند که نفر، سفر روزانه در خصوص کار، تحصیل و ... دارد، یعنی ۲۲ بار رفت و برگشت دارد. کارگر در کشور ما یک میلیون و دویست حقوق دارد، قیمتی که برای بین شهری تعریف شده برای قم هم همان گونه باید محاسبه شود، ماهی ۹۰۰ هزار تومان هزینه رفت و برگشت کارگر در ۲۲ روز در ماه است امکانش نخواهد بود. معنای قطارهای حومه ای آن است که فرد راحت، ایمن و ارزان روزانه سفر کند. اگر این مبلغ به ۴۰ هزار تومان افزایش یابد دولت در بررسی های خود حقوق یک میلیون و دویست را باید با دو میلیون و دویست تومان برساند و از آن سو ضرر خواهد کرد.

مهدی قمری نژاد:

اگر تفکر ما آن باشد که قطارهای حومه ای را در آینده به گونه ای داشته باشیم که از محل فروش بلیط و حتی سایر کسب و کارها قطارهای بهره وری ایجاد کنیم که نیاز به کمک نیاز نداشته باشد این قطار ها را باید تعطیل کنیم و این امر غیر ممکن است و سرمایه گذاری

در این زیرساخت اشتباه خواهد بود. از چالش های ما پایین بودن بهره وری در قطارهای حومه ای می باشد و قصد داریم تا این بهره وری را افزایش دهیم، اما باید بدانیم که پایین بودن بهره وری به دلیل پایین بودن ضریب اشغال نیست همانند فرانسه، اسپانیا، بلژیک و سوئیس که موفق ترین کشورها در قطارهای حومه ای هستند از ضریب اشغال متوسطی برخوردار هستند و زیر ۲۵ درصد است. ما برای بالا بردن بهره وری استراتژی خود را در حومه ای تغییر دادیم و طبق مطالعاتی که انجام دادیم دریافتیم که از دلایل پایین بودن بهره وری آن است که مسیرهای متعددی را با یک قطار در روز بهره برداری کرده ایم و اکنون تمام منابع خود را بر روی مسیرهای پر تقاضا متمرکز کرده ایم و صندلی های ایجاد ما در مسیرهای پرتقاضا است.

مجید بابایی:

بعنوان جمعبندی ابتدا باید تاکید شود که توسعه قطارهای حومه ای نقش بسیار مهمی در توسعه پایدار شهری خواهد داشت. از این رو لازم است دولت همه توان خود را برای تحقق اهداف توسعه حمل و نقل ریلی حومه ای بکار گیرد. برای شروع لازم است با بهره گیری از مشاورین زده داخلی و خارجی نقشه راه توسعه حمل و نقل ریلی حومه ای تدوین گردد. این نقشه راه می بایستی حاوی کلیه برنامه ها، تعاملات بین بازیگران، الزامات و محدودیت ها در طول دهه آینده باشد. همچنین استفاده از ظرفیت های قانونی کشور در جهت توسعه حمل و نقل ریلی حومه ای بسیار مورد توجه و تاکید می باشد. و در پایان مجدداً بایستی تاکید گردد که توسعه حمل و نقل ریلی حومه ای مستلزم مشارکت حداکثری بخش خصوصی خواهد بود و انتخاب مدلهای مشارکت دولتی - خصوصی در تحقق این هدف بسیار اهمیت خواهد داشت.

سیاست های بخش ناوگان راه آهن در گفتگو با مجتبی تفقدی ، معاون ناوگان راه آهن ج.ا.ا :

نابرابری توسعه حمل و نقل ریلی با اهداف توسعه

ایهام زرقاتی

در شرکت ها و همچنین کاهش نگرانی کارکنان این شرکت ها.

۳- پیاده سازی نظام فنی اجرایی ناوگان ریلی با هدف نظام مند سازی سیستم رتبه بندی شرکت های فعال در حوزه تامین و نگهداری ناوگان ریلی و بهبود کیفیت ناوگان ریلی.

۴- خروج از خدمت ۳۶۷ دستگاه واگن مسافری فرسوده.

از سوی دیگر در سالیان اخیر، موضوع توسعه بخش ناوگان ریلی بر عهده بخش خصوصی قرار گرفته است که در سه بخش زیر قابل ارزیابی است:

۱- لکوموتیو: با توجه به پرداخت هزینه اجاره لکوموتیو، و روند افزایش سهم این تعرفه از حق دسترسی و به تبع آن کاهش سهم راه آهن، این بخش استقبال خوبی برای حضور در توسعه از خود نشان داد. مشکل اصلی، هزینه بالای سرمایه گذاری اولیه است که موجب سوق دادن این بخش به سمت لکوموتیوهای دست دوم و لکوموتیوهای با قیمت پایین گردید، که مطلوب راه آهن نیست. هم اکنون حدود ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو توسط بخش خصوصی در خدمت حمل و نقل بار قرار دارد " نشان دهنده سهم ۳۰ درصدی آن از بخش لکوموتیوهای باری است " متقاضیان قابل توجهی نیز برای حضور در این بخش " افزایش سهم خود از بازار " اعلام آمادگی کرده اند.

۲- واگن باری: در این بخش نیز راه آهن با کاهش سهم خود از حق دسترسی، سعی در ایجاد انگیزه برای بخش خصوصی در خصوص توسعه واگن های باری داشت. اما اتفاق چندان خاصی در این بخش رخ نداد به طوری که کمتر از ۵ درصد به رشد ناوگان منجر شد. اخیرا با مصوبه هیئت مدیره برای چشم پوشی از حق دسترسی واگن های نو به میزان چهارمیلیون تن کیلومتر، شرکت های حمل و نقلی تشویق به



های دولت قرار گرفته است. در طرحی بلند مدت تمام برنامه های توسعه حمل و نقل ریلی در بخش ناوگان و زیربنایی تدوین شده و در این برنامه مشوق های لازم برای جذب سرمایه های خارجی و بخش خصوصی به طور دقیق مشخص شده است ، در این خصوص گفتگویی با مجتبی تفقدی معاون ناوگان راه آهن جمهوری اسلامی ایران داشته ایم که به آن می پردازیم:

اهمیت حمل و نقل ریلی و تأثیر آن بر اقتصاد کشورها از جمله تولید، سرمایه گذاری و اشتغال بر کسی پوشیده نیست. حمل و نقل ریلی زیربنای اقتصادی هر کشور است. بر اساس سند چشم انداز ۲۰ ساله و افق ۱۴۰۴ باید سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی مسافر افزایش یابد که برای رسیدن به این اهداف توسعه مشارکت و جذب سرمایه گذاری بخش غیر دولتی در رأس برنامه

ریلی تحقق یافته است. در مقوله بهبود عملکرد و کیفیت، تمرکز بر بهبود خدمات نگهداری و تعمیرات است. در این راستا سعی گردید با بازنگری در قرارداد ها، جایگاه شرکت های خصوصی متولی تعمیرات را ارتقا بخشیم. این بازنگری ها به اختصار عبارتند از:

۱- افزایش تعهد تامین قطعات در قرارداد های نگهداری و تعمیرات.
۲- افزایش مدت قراردادها با هدف ایجاد انگیزه لازم برای بهبود عملکرد

های ناوگان، زیرساخت و موقعیت تجاری حمل و نقل ریلی در بین سایر شقوق حمل و نقل است. با توجه به موارد ذکر شده، می توان گفت که در عملکرد توسعه ناوگان ریلی، با اهداف کلان برنامه ای، فاصله داشته ایم اما در عین حال این فاصله تاثیر منفی بر توسعه حمل و نقل بار و مسافر نداشته است. به بیان دیگر توسعه ناوگان با اهداف برنامه ای مطابقت نداشته است ولی به صورت متوازن بخشی از برنامه توسعه ناوگان، همپای عملکرد سایر بخش های موثر بر توسعه

عملکرد بخش ناوگان ریلی را در توسعه حمل و نقل بار و مسافر طی سالیان اخیر چگونه ارزیابی می کنید؟

عملکرد بخش ناوگان ریلی را از دو منظر می توان تحلیل کرد:

۱- توسعه حمل و نقل ریلی
۲- بهبود عملکرد و کیفیت ناوگان
در ابتدا باید بگویم که توسعه ناوگان به تنهایی تضمین توسعه حمل و نقل بار و مسافر ریلی نخواهد بود. توسعه حمل و نقل ریلی مستلزم توسعه متوازن بخش



باشد سرمایه گذار حضور پیدا نمی کند و در نتیجه توسعه ای صورت نمی گیرد در خصوص رقابتی شدن این بخش در توسعه ناوگان چه اقداماتی صورت گرفته است؟

لازم است در ابتدا توضیحی در رابطه با موضوع رقابت در حمل و نقل ریلی داشته باشیم. واقعیت این است که برخی از صاحب نظران وقتی از رقابت در این بخش صحبت می کنند بر رقابت بین شرکت های حمل و نقل ریلی تاکید دارند و این در حالی است که صنعت حمل و نقل ریلی بر اساس تعاریف اقتصادی ذاتا دارای انحصارطلبی است و نمی توان انتظار رقابت آزاد را از آن داشت، به همین دلیل است که نقش سازمان تنظیم مقررات "رگلاتوری" در این صنعت بسیار حائز اهمیت است. این در حالی است که صنعت ریلی دارای رقبای جدی در خارج از صنعت خود می باشد که مهم ترین آن حمل و نقل جاده ای است. بنا براین نگاه رقابت بیش از آنکه به درون صنعت معطوف باشد باید به رقبای خارج صنعت ریلی متمرکز گردد.

بر این اساس طی سال های اخیر سعی شده است در این رقابت که از نظر متولیان ریلی چندان عادلانه نیز نبوده است، شرایط کسب و کار ریلی را نسبت به جاده رقابتی تر نمایند، ابزارهای حمایتی اشاره شده در سوال قبل عمدتا بر این جنبه رقابت تاکید دارند. از سوی دیگر تعدد شرکت های حمل و نقل ریلی که تماما باید در یک شبکه ریلی متعلق به دولت فعالیت کنند مشکلاتی را به همراه دارد از جمله اینکه برقراری نظام تعاملات مابین ذی نفعان را پیچیده می کند و همچنین این تعدد به مفهوم کوچک بودن شرکت ها خواهد بود که عملا مزیت صرفه به مقیاس را برای شرکت های ریلی از بین برده و آن را در مقابل رقبای اصلی خارج از صنعت ریلی تضعیف می کند. به همین دلیل شخصا اعتقاد دارم که لازم است در جهت شکل گیری شرکتهای ریلی در مقیاس بزرگتر تدابیری بیاندیشیم، امیدوارم با همراهی سایر مسئولین امر بتوانیم این مهم را محقق نماییم.

و خدماتی دیگر در کشور، حوزه ناوگان نیز نتوانسته بخش خصوصی واقعی را در این بخش در کنار خود داشته باشد اما در هر صورت آنچه اتفاق افتاده است آن است که در بخش واگن های باری و مسافری، راه آهن تقریبا هیچ مالکیتی ندارد به جز بخش کوچکی در باری و بخش حومه ای در مسافری و در بخش لکوموتیو باری حدود ۳۰ درصد از ناوگان توسط غیر راه آهن تامین می شود.

در کشور در راستای توسعه ناوگان چه ابزارها و ظرفیت هایی وجود دارد؟

در خصوص ظرفیت های تولیدی ظرفیت های بالقوه خوبی برای لکوموتیو، واگن مسافری و واگن باری وجود دارد، که البته هم نیازمند تعاملات انتقال تکنولوژی با تولید کنندگان خارجی هستند و هم نیازمند حمایت های مالی. در خصوص ابزارهای حمایتی نیز طی سال های اخیر ابزارهای خوبی طراحی، تصویب و اجرا شده اند. به عنوان مثال حق دسترسی به شبکه ریلی برای شرکت های حمل بار از ۵۷ درصد تعرفه بار به تقریبا ۲۰ درصد کاهش یافته است. سرمایه گذارانی که نسبت به تامین واگن باری نواقدا نمایانند برای ۲ تا ۳ سال اول بهره برداری بسته به عملکرد از پرداخت حق دسترسی معاف خواهند بود.

بر اساس ماده ۶۷ قانون الحاق، راه آهن تضمینی از جمله تضمین جبران نوسانات بیش از ده درصد نرخ ارز را به سرمایه گذاران می دهد.

بر اساس ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیری صرفه جویی سوخت ناشی از توسعه حمل و نقل ریلی به شرکت های سرمایه گذار اختصاص می یابد.

بر اساس ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه، سرمایه گذاری در حمل و نقل ریلی از معافیت های مالیاتی برخوردار است.

البته نا گفته نماند که برخی از این ابزارها نیازمند مقدماتی است که می بایست در تعامل با سایر متولیان امر تدوین و نهایی گردد.

با توجه به اینکه تا زمینه رقابتی شدن در این بخش وجود نداشته

اهداف توسعه ناوگان ریلی در برنامه های بالا دستی بسیار خوش بینانه در نظر گرفته شده است. بر اساس برنامه ششم توسعه می بایست سهم حمل و نقل ریلی از مجموع حمل و نقل در بخش بار به ۳۰ درصد و در بخش مسافر به ۲۰ درصد افزایش یابد و این به معنای افزایش تقریبا سه برابری تعداد انواع ناوگان ریلی موجود می باشد. این بخش در مجموع نیازمند بالغ بر ۴۹ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری است. با این نگاه، عملکرد توسعه ناوگان فاصله بسیاری با اهداف مورد نظر در برنامه های بالا دستی دارد. البته سهم قابل توجه ای از این برنامه خوش بینانه ناشی از عدم تحقق اهداف برنامه های قبل می باشد.

خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی در خصوص توسعه ناوگان را چگونه ارزیابی می کنید؟

طی برنامه های گذشته و همچنین برنامه ششم سهم قابل توجه ای از توسعه ناوگان ریلی به عهده بخش خصوصی بوده است. باید بگویم سهم بخش خصوصی از توسعه ۴۹ هزار میلیارد تومانی برنامه ششم بالغ بر ۳۸ هزار میلیارد تومان پیش بینی شده است. این برنامه ها چندان مورد استقبال بخش خصوصی قرار نگرفته بود به همین دلیل طی چند سال اخیر سعی گردید با ایجاد فرصت های حمایتی سرمایه گذاری در بخش ریلی، این بخش را جذاب تر نماییم، باید گفت که تحرکات بخش خصوصی در دو سال اخیر، اثر گذاری این حمایت ها را نشان می دهد.

نکته قابل توجه در این بخش آن است که همانند بسیاری از حوزه های تولیدی

توسعه ناوگان خود شده اند و متقاضیان جدیدی نیز به این بخش اضافه شده است به طوریکه هم اکنون قرارداد خرید بیش از ۱۰ هزار واگن "حدود ۴۰ درصد واگن های موجود" با سازندگان داخلی و خارجی منعقد و بیش از همین تعداد نیز متقاضی برای عقد قرارداد وجود دارد. ۳- واگن مسافری: در این بخش به دلیل اینکه راه آهن هیچ هزینه ای بابت حق دسترسی از شرکت های حمل و نقلی دریافت نمی کند، و حتی سوبسید نیز پرداخت می کند، نتوانسته مشوق خاصی ارایه کند. شرکت های فعال این بخش نیز به دلیل هزینه های بالای خدمات، هیچ علاقه ای به توسعه از خود نشان نداده اند به طوریکه در سال جاری تنها ۳۲ دستگاه واگن مسافری به مجموعه ناوگان مسافری از طرف مالکین اضافه شده است، یعنی کمتر از ۳ درصد رشد.

مجموع اقدامات انجام شده در کل بخش ریلی، اعم از راه آهنی و غیر راه آهنی، در توسعه ناوگان طی چهار سال منتهی به پایان سال ۱۳۹۵ منجر به این شده است که تعداد لکوموتیو های فعال حدود ۳۷ درصد، تعداد واگن های باری فعال حدود ۱۱ درصد و تعداد واگن های مسافری فعال "علیرغم متوقف کردن واگن های فرسوده" حدود ۸ درصد افزایش داشته باشد.

فاصله عملکرد توسعه ناوگان ریلی با اهداف توسعه در این بخش چه میزان است؟ چه اهدافی در خصوص توسعه ناوگان حمل و نقل ریلی در برنامه های بالادستی در نظر گرفته شده است؟

فرصت ها در افزایش سهم ریلی در بندر شهید رجایی

سید مرتضی علی احمدی

مدیر کل بازرگانی و بازاریابی راه آهن ج.ا.ا.



و ایجاد پیوند تکمیلی حمل و نقل درب به درب که مصداق بارز آن را می توان به بنادر خشک، پایانه های ترکیبی و لجستیک اشاره نمود احساس کمبود می گردد.

وجود زیر ساخت های ریلی مناسب (خطوط قبول و اعزام) و تجهیزات کششی جهت عملیات مانور جهت تشکیل و تنظیم واگنها و توزیع مناسب بر حسب نوع کالا و... در پسا کرانه بندر در قالب نظام برنامه ریزی حمل بار .

نبود شاخص های هدف و شاخص های KPI ریلی در بندر شهید رجایی جهت ارزیابی عملکرد در سطح وزارتخانه (شورای عالی هماهنگی ترابری) و تنظیم برنامه تجاری و عملیاتی در سطح سازمان

منطقه بندر شهید رجایی نیز توجه نمود.

بنابراین بنده دلایل اصلی در تثبیت سهم حمل و نقل ریلی که با عنایت به تلاش های همه جانبه ۲ سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت راه آهن ج.ا.ا و حتی مساعدت های اداره کل گمرک شاهد رشد مناسب و قابل انتظار نبودیم را می توان به عوامل زیر دسته بندی نمود.

عدم سیاست گذاری دولت و ارائه تسهیلات و سیاست های تشویقی برای بخش غیر دولتی و سازمان های حاکمیتی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت راه آهن ج.ا.ا) در پایانه های ترکیبی به عنوان حلقه اتصال حمل و نقل ترکیبی

می شود تعریف یک زنجیره و حلقه های متصل بهم جهت اجرای یک عملیات تجاری مناسب با لحاظ یک قیمت مناسب حمل و نقلی از مرحله تقاضا (تحویل) و تا مرحله تحویل به مقصد برای تولید کننده یا صاحب کالا و در نهایت مصرف کننده نهایی در سرزمین داخل و یا رقابت در منطقه فروش است.

بنابراین بصورت خاص برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی فقط توجه به منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی (ذی نفع حاکم بر آن سازمان بنادر و دریانوردی) در بندر شهید رجایی کافی نیست و لازم است علاوه بر مسایل داخلی بندر شهید رجایی و ذی نفعان مرتبط با زنجیره تامین به شرایط پسا کرانه

سوالاتی که همیشه در بین صاحب نظران حمل و نقل همیشه مطرح است که چرا سهم حمل و نقل ریلی و با اولویت حمل کانتینر در بندر شهید رجایی پایین است ؟ این سوال به دنبال سوال اساسی تری در سطح کلان تر که چرا سهم حمل و نقل ریلی در حمل و نقل زمینی پایین است همیشه سالیان سال است که مطرح است .

اساس پایین بودن سهم حمل و نقل ریلی در بنادر و بالاخص در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی نبود یک ابزار اساسی جهت تنظیم چرخه حمل و نقل ریلی یعنی میحث ایجاد یک زنجیره تامین واقعی به نام لجستیک مطرح و فتنی میحث لجستیک مطرح



برنامه ای، شرکت‌های حمل و نقل ریلی با تامین ناوگان باری آماده بکار و صاحبان کالا از بعد ایجاد ظرفیت‌های مناسب در مقاصد تخلیه از بابت تجهیزات و امکانات تخلیه متناسب با ظرفیت بارگیری البته همانطور که در بند ۱ اشاره گردید نقش دولت در ایجاد مراکز پایانه‌های ترکیبی و خارج کردن حمل و نقل زمینی از حالت نقطه به نقطه به حالت پایانه‌هایی در مراکز مهم اقتصادی و جمعیتی نیز خیلی مهم است. بنابراین توجه به مقاصد و شرایط پس کرانه بندر نیز از اهمیت بالایی برخوردار است.

در آخر ابزارهایی که می‌تواند ما را در موارد فوق و بهبود وضع موجود تقویت کند ایجاد مدیریت متمرکز سبد واگن پول و ایجاد یک فورواردر تخصصی ریلی (واگذاری کل فعالیت تخلیه و بارگیری به یک پیمانکار قوی) و حتی ایجاد شرکت‌های تخصصی لجستیک (البته با تعیین شرایط صدور مجوز) در سطح بندر شهید رجایی و کشور باشد. تنوع شرکت‌های حمل و نقل ریلی و بی برنامه‌گی در ارائه خدمات به صاحبان کالا از جمله دلایل عمده در عدم موفقیت جلب رضایت مشتریان ریلی در بندر می‌باشد.

ایجاد بار نامه سراسری که نقش تسهیل کننده در عملیات و خروج بار ریلی از بندر و ترخیص کالا در مقصد با داشتن شرایط گمرک تخصصی در منطقه (محوطه گمرکی)، ایجاد مدیریت متمرکز خدمات باری (واگن پول) و افزایش ظرفیت خطوط ۲ محوطه کانتینری ریلی و ایجاد یک نظام برنامه ای با ۲ محوطه مذکور از جمله دلایل اصلی جهت بهبود وضع موجود است.

به مناطق پسکرانه به حداقل خود برسد.

نکته مهم دیگر در بهبود و ارتقا سطح خدمات در بندر شهید رجایی و حتی خارج از منطقه که می‌تواند شرایط بهبود شیوه‌های حمل و نقل (ریل / جاده) را تحت تاثیر قرار دهد ایجاد یک سیستم یکپارچه اتوماسیونی در مدیریت هوشمند توزیع ورود و خروج کالا و ناوگان ریلی و جاده است که با اتصال به سازمانهای تخصصی بارنامه جاده و ریل و گمرک می‌توان یک حمل نامه سراسری را انتظار داشت.

۳ ذی نفع دیگر در این جریان در جهت بهبود عملکرد و افزایش سهم حمل و نقل ریلی از توجه ویژه ای برخوردار هستند ابتدا شرکت راه آهن ج.ا.ا با ایجاد ظرفیت زیر ساخت در مسیرهای منتهی به بندر شهید رجایی و ایجاد ظرفیت قطارهای

بر پایه رقابت بازار و کاهش قیمت تمام شده حمل طراحی شود تا با استفاده از متدها و تکنولوژی‌های مدرن و تخصصی روز (تجهیزات و امکانات) در عملیات بارگیری و تخلیه، شرایط منطقه بندر شهید رجایی به عنوان یک تسهیل کننده در انتقال عملیات بار به پس کرانه بتوان به سوال دیرینه دلایل کاهش سهم ریل پایان داد.

جایگاه سازمان بندر و دریانوردی در اجرای اقدامات فوق به عنوان یک سازمان با نگاه ملی در کنار خدمات بنگاه داری حائز اهمیت است و سازمان مذکور می‌تواند با این رویکرد که بتواند شرایط رقابتی و جذب بازار در منطقه را چنان برای مشتریان و صاحبان کالا جذاب و ملایم نماید که قیمت تمام شده حمل از بابت ارائه خدمات لجستیک در بندر را از طریق انتقال سریع بار

بندر و دریانوردی و شرکت راه آهن ج.ا.ا جهت تحقق هدف کمی و کیفی تصویب و ابلاغ شده.

در جریان بندهای فوق ذی نفعانی نظیر گمرک، سازمان قرنطینه، بهداشت و استاندارد نیز در جهت هم افزایی سیاست افزایش سهم ریلی لازم است دستورالعمل ها، روش ها و رویه های جاری خود را برای بهبود فرآیندهای ریلی اصلاح و یا بصورت تخصصی تنظیم و ابلاغ نمایند.

وجود یک طرح جامع توسعه بندر شهید رجایی با رویکرد تقاضای بازار منطقه (ورودی، خروجی و ترانزیت) و بر اساس ریل پایه و یا متناسب با هدف تعیین شده کمی (مثلا سهم ۴۰% ریل در بندر شهید رجایی بابت کانتینر، فله مایع و خشک و جنرال کارگو) الزامی به نظر می‌رسد اجرای طرح توسعه ریلی لازم است

چالش ها و موانع لجستیکی و راهکارهای افزایش سهم ریل در گفتگو با خسرو سرایی، مدیر کل امور لجستیک و حمل و نقل چند وجهی سازمان بنادر و دریانوردی:

شهرهای لجستیکی ، کامل ترین نوع هاب های لجستیکی

الهام زرقانی



**تعریف و تفسیر جنابعالی
در مقام یک کارشناس از مرکز
لجستیک ، لجستیک پارک و
شهر لجستیکی چیست ؟**

درست همانظوری که برای لجستیک تعاریف یکسان با چارچوب مشخصی وجود ندارد برای تفاوت های بین لجستیک پارک، شهر لجستیکی و مراکز لجستیکی نیز نمی توان یک مرز مشخص تعیین نمود و گاهی اوقات این مصادیق هستند که کمک می کنند مفاهیم این واژه ها در اذهان گوینده و

در رابطه با اصل موضوع لجستیک و اینکه چرا دیدگاه لجستیکی می بایست به کلیه فعالیت ها حاکم شود آن است که در برهه ای از زمان به سر می بریم که تغییرات با سرعت بسیار بالا در حال انجام است و شرایط بازارها، فن آوری، فرآیندهای انجام امور تولید تا مصرف، شرایط شهرنشینی و متراکم تر شدن شهرها، خط مشی ها و سیاست گذاری های آتی حمل و نقل، تغییر فن آوری های صنعت حمل و نقل در همه شقوق و فن آوری ارتباطات و سیستم های کامپیوتری و تبادل اطلاعات همه و همه در حال تغییر است و در دنیا همه این تغییرات در خدمت کاهش هزینه از تولید تا مصرف، از طریق مدیریت زمان، انعطاف پذیری در تحویل کالا در نوع و اندازه سفارش و آمادگی در ارائه آمار و اطلاعات برخط در تمام مسیر از تولید تا مصرف و در یک کلام لجستیک قرار می گیرد. انجمن حمل و نقل ریلی به همین منظور در رابطه با راهکارهای افزایش سهم ریل از بنادر و نقش شرکت های حمل و نقل ریلی با خسرو سرایی، مدیر کل امور لجستیک و حمل و نقل چند وجهی گفتگویی داشت که به آن می پردازیم:



شنونده زبان مشترکی بوجود بیاورد، اما به عنوان یک اصل کلی خدمات لجستیکی می بایست بر پایه های کاهش هزینه های سرمایه گذاری، عملیاتی، حمل و نقلی و پشتیبانی، جلوگیری از فعالیت های فاقد ارزش افزوده و فراهم سازی فضا برای رشد فعالیت های با ارزش افزوده و متمرکز سازی امور و مدیریت یکپارچه استوار باشند، لذا شخصا اعتقاد دارم نباید اسیر این واژه ها شویم باید بینیم نیازهای مان چیست و درصدد برطرف سازی آنها گام برداریم، ممکن است در انتهای کار به دهکده لجستیک برسیم، ممکن است در مکانی شهرهای لجستیک پا بگیرند و شاید هم بنادر خشک تاسیس شوند باید دید نیاز چیست و گامی بیش از نیاز برداشتن یعنی هزینه اضافی به سیستم تحمیل کردن صحیح نمی باشد. مراکز لجستیکی را می توان شامل پارک های لجستیک، دهکده لجستیک و بنادر خشک دانست، پارک های لجستیک در واقع یک سازمان لجستیکی و مراکز مدیریتی هستند که عملا بروی فراهم سازی زیرساخت ها و توسعه اقتصادی عملیات لجستیکی در مناطق شهری متمرکز هستند و همچنین در جهت کاهش هزینه های تهیه مواد اولیه تولید، بهبود فرآیندهای خدمات کسب و کار و تسهیل تماس مستقیم مصرف کننده شهری و تولید کننده فعالیت می کنند. به بیان دیگر در پارک های لجستیکی، عملیات لجستیکی با بهره گیری از هم افزایی ناشی از حضور مدهای گوناگون حمل و نقل از دیگر ابزارها نظیر عملیات یکپارچه و متمرکز، قابلیت تبادل اطلاعات، انبارداری متمرکز، فرآیند توزیع بار، حمل و نقل چند وجهی، واژه مراکز لجستیکی به طور کلی بر مراکز و مکان هایی دلالت دارد که به طور ویژه برای انجام فعالیت های لجستیکی سازماندهی شده اند. این مراکز و مکان ها دارای نامهای دیگری چون پارک لجستیکی، بندر

خشک، ترمینال و پلت فرم باربری، مرکز حمل و نقل و دهکده باربری هم هستند. مرکز لجستیکی، یک هاب در منطقه ای خاص است که در آن تمامی فعالیت های مرتبط با حمل و نقل، لجستیکی و توزیع کالا صورت می گیرد. اما شهرهای لجستیکی را می توان کامل ترین نوع هاب های لجستیکی طبقه بندی کرد در شهر لجستیکی زیرساخت های حمل و نقلی از اهمیت ویژه ای برخوردار هستند که کمک می کنند تجارت جهانی به سهولت انجام شود. اما مجدد تاکید می کنم که فارغ از دیدگاه ها و تعاریف گوناگون، از دیدگاه عملیاتی از نظر بنده همه چیز می بایست بر اساس نیاز شکل گرفته و رشد کند و تنها کاری که انجام می دهیم این است که در بازار، مانع ایجاد نکرده و زمینه های رشد را فراهم کنیم و اطمینان داشته باشیم هر نقطه ای از کشور در انتهای کار به جایگاهی خواهد رسید که استعداد آن را داشته یا تبدیل به مرکز لجستیکی شود یا بندر خشک یا شهر لجستیکی و ... ، این سوال مطرح است که آیا مکان بازارهای سنتی در طی قرون توسط دولت ها تعیین شد؟ مکان هایی که در آن جمع آوری و توزیع کالا انجام می شد، همچنان انجام می شود، اما همین بازارها اگر در یک بازار آزاد و اقتصاد باز فعالیت کنند و نتوانند خود را با فن آوری روز هماهنگ کنند الزاما قادر به ادامه فعالیت نخواهند بود چون از خدمات لجستیکی به روز بی بهره مانده اند.

سرمایه گذاری در لجستیک پارک ها برعهده چه بخشی است ؟

- اینجا نیز دو دیدگاه حاکم است :
۱- زیرساخت توسط دولت فراهم شود .
 - بخش غیردولتی تمامی امکانات لازم اعم از زیرساخت و روساخت را فراهم آورد.
- به ششخصه نظریه دوم را حمایت

می کنم زیرا هنگامی که دولت زیرساخت را فراهم کند به معنای هزینه است و این هزینه باید از یک محل به دولت بازگردد یعنی آغاز دخالت دولت در امور مناطق لجستیکی. بنابراین دولت باید فضای باز اقتصادی و زمینه رقابت سالم بین کلیه شرکت های فعال را فراهم و حمایت های لازم را به عمل آورد و در لابی گیری های سیاسی مسیر ارتباط شرکت های داخلی و خارجی را هموار سازد. اما در پاسخ به این سوال نمی توان قطعا گفت که این سرمایه گذاری باید به عهده بخش خصوصی یا بخش دولتی باشد، بلکه بسته به شرایط می تواند پاسخ های متفاوتی داشت و نمی توان برای کلیه مراکز لجستیکی یک نسخه

کشور ایران در کشورهای ساحلی در توسعه لجستیک در چه رتبه ای قرار دارد؟

در مقایسه با کشورهایی که به آب های آزاد دسترسی دارند به لحاظ امکان دسترسی به سواحل طولانی در جنوب و شمال، این امکان برای کشور فراهم می شود تا در زیرساخت ها بدون هیچ محدودیتی سرمایه گذاری داشته باشند. با توجه به سرمایه گذاری های خوبی که در چند سال اخیر در بنادر کشور صورت گرفته چه توسط سازمان بنادر و چه توسط بخش خصوصی در روساخت، به لحاظ رتبه زیرساختی در مقایسه با زیرساخت های دیگر



دولتی و غیر دولتی از بخشی نگری دست بردارند و در سایه یکپارچگی همه بدنبال تحقق اهداف ملی باشند که یکی از آن اهداف، رشد درآمد ناخالص ملی از طریق بکارگیری پایه های لجستیکی در مدیریت یکپارچه زنجیره تامین است، آن زمان است که همه نفع می برند، به یاد داشته باشیم منافع بخشی، بلند مدت نیست و یا اگر هم باشد ضررهایی که به دیگران می رساند جبران پذیر نخواهد بود. این سخن اول و شاید مهم تر از همه نکات فنی دیگری که توضیح می دهم باشد، اگر به بنادر به عنوان یکی از مراکز عمده لجستیکی نگاه کنیم، می توانیم از برنامه هایی که قصد انجام آن را داریم به عنوان نمونه ای برای کل کشور استفاده کنیم. آنچه که ما در بنادر انجام خواهیم داد حذف فرآیندهای غیر ضروری و کاهش هزینه ها از این طریق و همچنین کاهش زمان فرآیندها از طریق کاهش تعداد اسناد است، بنابراین بازنگری انجام کلیه امور عملیاتی از وظایف اداره کل امور لجستیکی شمرده می شود. طبیعتاً با اصلاح این فرآیندها، کلیه تبادلات الکترونیکی مربوطه نیز می بایست اصلاح شوند.

با توجه به جایگاه ضعیف بخش خصوصی در اقتصاد کشور و نظام دیوان سالاری دستگاه های دولتی، آیا این سرمایه گذاری های میلیاردی بویژه در بخش ریلی می تواند سودمند باشد؟

بنده خیلی با صنعت ریلی بصورت عملیاتی آشنایی ندارم و در حال حاضر نمی دانم مدل های سرمایه گذاری در بخش ریلی با چند درصد سود توجیه پذیر می شود. اما این را قبول ندارم که بخش خصوصی ما ضعیف است. اتفاقاً بخش خصوصی باید مسیری را برود که در باقی کشورها هنگامی که در ابتدای راه بودند طی کردند، در بسیاری از بخش های اقتصادی در کشورهای

به موقع فعالیت ها، قابلیت ردیابی و زیرساخت ها نیز در این رتبه بندی تاثیر گذار است.

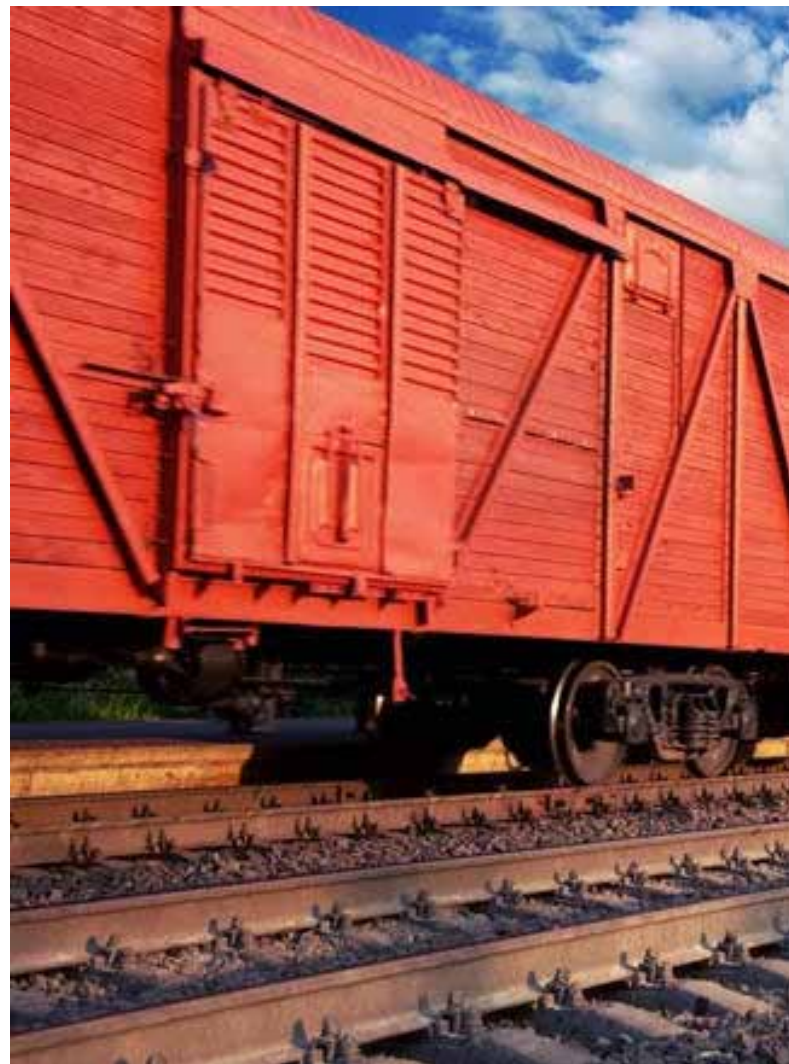
با توجه به دستور وزیر راه و شهرسازی با هدف توسعه ریل در بنادر و ایجاد معاونت ریلی در سازمان بنادر و دریانوردی چه اقداماتی در این راستا صورت گرفته است؟

ایجاد ساختار حمل و نقل چند وجهی یک نیاز اساسی بود که خوشبختانه مورد توجه دکتر آخوندی واقع شد و ایشان به درستی ضرورت ایجاد چنین ساختاری را تشخیص دادند. در سازمان بنادر برای برطرف ساختن نیازهای حمل و نقل چند وجهی، ساماندهی ترافیک داخل بنادر و همچنین اتصال بهینه ریل-بندر یک اداره کل با نام اداره کل امور لجستیکی و حمل و نقل چند وجهی ایجاد شده است. بنابر قانون چنانچه در آئین نامه تاسیس سازمان بنادر ذکر شده است سازمان بنادر مسئولیت حمل و نقل ریلی از سوزن ورود تا سوزن خروج از بندر را به عهده دارد و با همکاری تعامل نزدیکی که در همه سطوح با شرکت راه آهن ج.ا.ایران داریم در حال پایه ریزی یک همکاری بلند مدت

و سیستماتیک هستیم تا با توجه به خواسته های شرکت های ریلی از بنادر کشور، وضعیت اتصال ریل - بندر به بهترین وجه ممکن ارتقا پیدا کند بنابراین مسئولیت برطرف ساختن کلیه کم و کاستی ها در داخل بندر به عهده سازمان بنادر است و از این پس در سازمان بنادر یک جایگاه تشکیلاتی برای مدیریت حمل ریلی درون بندری وجود دارد.

چه راهکارهایی در راستای پیشرفت و توسعه لجستیک در کشور وجود دارد؟

برای جواب به این سوال نیاز به زمان طولانی است تا موشکافی شود، اگر بخواهم به طور کلی توضیح دهم باید بگویم اگر همه بخش های



زنجیره تامین نیازهای مشتری را با شاخص های لجستیکی و با تکیه بر فن آوری های روز پاسخ دهد.

در کل شاخص های لجستیکی ایران رتبه ۹۶ را در بین ۱۶۰ کشور به لحاظ شاخص LPI دارد در این میان امارات با رتبه ۱۳، بالاتر از کانادا، فنلاند و فرانسه ایستاده و آلمان، هلند، سنگاپور، بلژیک و انگلیس به ترتیب دارای رتبه های ۱، ۴، ۵ و ۶ هستند، از آنجائیکه حمل بین المللی یکی از معیارهای ارزیابی است و ایران با بهره مندی از ناوگان ملی کشتیرانی جایگاه خوبی در حمل دریایی بین کشورها دارد لذا این شاخص به ارتقای جایگاه لجستیکی ایران کمک می کند. اما مسلماً بقیه شاخص ها نظیر انجام

مدهای حمل، بنادر کشور وضعیت بهتری دارند اما در مقایسه با دیگر کشورها و سرمایه گذاری هایی که در حال انجام است علی رغم سرمایه گذاری های انجام شده بازهم فاصله با آنها در حال افزایش است و باید از همین امروز به فکر بنادر کشور که بطور متوسط همواره حدود ۹۰ درصد تجارت از طریق آنها انجام می شود بود و مورد توجه ویژه دولت قرار گیرند.

با سرمایه گذاری های عظیمی که توسط بخش خصوصی در بنادر صورت گرفته این نوید داده می شود که با شدت گرفتن رقابت، شرکتی از بخش خصوصی موفق خواهد بود که از فعالیت های سنتی خدمات بندری فاصله گرفته و با پیوند موثر خود به



پیشرفته صنعتی هنگامی که شرایط فعالیت اقتصادی در آن زمینه کاری خاص مساعد نیست شرکت ها به ادغام رو می آورند البته در ایران این هم مشکلات خاص خودش را دارد اما ادغام بهتر از حذف شدن است. اما آنچه در حوزه فعالیت ما قرار دارد این است که تمام تلاش خود را بکار بندیم تا فعالیت شرکت های ریلی در داخل بندر اقتصادی تر شود.

راهکارهای افزایش سهم ریل در بنادر چیست ؟

چنانچه عرض کردم تعامل بسیار خوبی بین سازمان بنادر و شرکت راه آهن ج.ا.ایران در تمامی سطوح برقرار است و حمایت های خوبی نیز از سوی وزارت راه در خصوص همگرایی بیشتر به عمل می آید. جلسات مفیدی در این ارتباط داشته ایم و چندین نوبت نیز بازدیدهای عملیاتی از بنادر و بویژه بندر شهید رجایی در سطوح مدیران ارشد و میانی به عمل آمده و تصمیمات اجرایی هم گرفته شده است.

شرکت های حمل و نقل ریلی چه نقشی در افزایش سهم ریل از بنادر دارند ؟

مسئله شرکت های حمل و نقل ریلی نیز باید ضمن ارتقای جایگاه خود، وضعیت حمل و نقل ریلی را نیز بهبود بخشند. کاری را که ما انجام خواهیم داد رقابت با حمل و نقل جاده ای نیست به این معنی که افزایش سهم ریل به معنای کاهش سهم کامیون در بنادر کشور نیست. شرکت های حمل و نقل ریلی دقیقاً در همین راستا می توانند موثر واقع شوند همه ما می بایست به دنبال افزایش سهم بار از خارج از کشور باشیم، باید یک حمل و نقل یکپارچه به پشتوانه یک لجستیک قوی، مسیر صادرات و واردات کشورهای همسایه را از داخل خاک ایران هموار سازد. اگر باری به بنادر و یا از بنادر کشور حمل می شود که قابلیت حمل با

ریل را دارد و به لحاظ اقتصاد ملی (هزینه های درونزا و برونزا) حمل آن با ریل به صرفه تر است، ترجیحاً این بار باید با ریل حمل شود. البته با حمل دستوری کالا موافق نیستیم. نه در یک اقتصاد باز و بازار رقابتی و نه در حمل و نقل "دستور" کار نمی کند. بنابراین شرکت های حمل و نقل بهترین کاری که می توانند انجام دهند به تعهداتی که در حمل دارند بیش از پیش پای بند باشند و با پذیرفتن نقش فرورودری ارتباطات خود را با صاحبان کالاهای خارجی برقرار سازند و نه تنها مولد حمل بلکه مولد بار هم باشند. در همین جا از فرصت استفاده می کنم و از کلیه شرکت های حمل و نقل ریلی درخواست دارم انتظارات خود را از بنادر کشور در ارائه خدمات کیفی با تماس با دفتر اداره کل امور لجستیکی سازمان بنادر اعلام نمایند.

بخش ریلی در بنادر در تخلیه و بارگیری با چه مشکلاتی روبروست در راستای کاهش هزینه های حمل و نقل ریلی چه راه کارهایی وجود دارد ؟

بنادر کشور باید از روش های تخلیه و بارگیری سنتی ریلی فاصله بگیرند و با سرمایه گذاری های جدید از فن آوری های روز استفاده کنند. می توان از حمل ریلی مواد معدنی شروع کرد، ایده ما این است که در حل مساله از جزء به کل برسیم و با حاکم نمودن دیدگاه پروژه ای برای هر مساله زمان بندی تعریف کنیم و با کمک دست اندرکاران و صاحب نظران صنعت ریلی مسائل کوچک را یک به یک و با رویکرد عملیاتی حل کنیم. زمانی برای از دست دادن با تئوری پردازی نداریم. اگر در بنادر در حمل ریلی برخی از انواع کالا و انواع بسته بندی جابجایی مضاعف صورت می گیرد آنها را شناسایی و سپس حذف کنیم. موضوع دیگری که به کاهش هزینه حمل ریلی بنادر منجر می شود ساماندهی ترافیک

درون بندری ریلی است، در این راستا توافقاتی را با شرکت راه آهن داشته ایم تا مانیفست الکترونیکی، قطارهای برنامه را به بندر بدهند، اینکه بندر فقط زمان ورود قطار را به بندر اطلاع داشته باشد کفایت نمی کند به مانند کشتی اپراتور ریلی بندری می بایست از محتویات و بسته بندی بار قطارهای ورودی و خروجی اطلاع داشته باشد تا قادر به برنامه ریزی عملیاتی و کاهش زمان توقف واگن در بندر باشد. در کلیه بنادر ریلی کشور شاخص هایی را برای حمل ریلی در نظر می گیریم و با ساماندهی یک مرکز داده، کلیه جابجایی های واگن ها را ثبت و سپس با اندازه گیری شاخص ها، آنها را بهبود مستمر می دهیم وقتی زمان ماندگاری واگن در بندر کاهش یابد این به معنای کاهش هزینه مالک واگن نیز خواهد بود و نهایتاً برنده بازی هم صاحبان کالا خواهند بود و هم شرکت راه آهن و هم سایر ذینفعان.

راه اندازی قطارهای برنامه ای به صورت منظم چه نقشی در افزایش حمل و نقل ریلی در بنادر می تواند ایفا کند ؟

لجستیک فرزند برنامه ریزی ست، مسلماً برنامه ریزی، سپس تعهد به اجرای برنامه و نیز تفکر یکپارچه برای هر فعالیت لجستیکی از بدیهیات و اصول اولیه می باشد، ما فقط بخش بندر را در نظر نمی گیریم، منظور از گروه کاری تشکیل شده با راه آهن هم در همین راستا ست و در نهایت تلاش داریم در کل زنجیره حمل از مبدا تا مقصد که ممکن است هر دو و یا یکی از آنها خارج از کشور باشند هزینه تعداد اسناد مورد نیاز و زمان را کاهش دهیم. بنابراین گام اول آن است که این دو سازمان با یکدیگر به لحاظ عملیاتی کاملاً هماهنگ باشند اما قطار برنامه ای کفایت نمی کند می بایست تبادل مانیفست قطار صورت بگیرد البته بصورت الکترونیک که زمان گردش اطلاعات

در هر مرحله نیز ثبت گردد. جابجایی درب به درب باید سرلوحه سازمان بنادر و شرکت راه آهن قرار گیرد. در اینصورت شاید سازمان بنادر برای افزایش فعالیت بندر الزاماتی داشته باشد در این خصوص چه اقداماتی صورت گرفته است ؟

ما وظیفه حمل ریلی داخل بندر را به عهده داریم اما پاسخ سوال شما این است که حمل درب به درب غیر از زیرساخت نیاز به توسعه نرم افزاری دارد و با هوشمند سازی وسیله حمل و محموله می توان با تعقیب آنلاین وسیله حمل و کالا در جهت کاهش هزینه و زمان حمل گام برداشت. کاری را که بصورت هماهنگ و یکپارچه انجام خواهیم داد هوشمند سازی حمل کالا ست که کاری بسیار اساسی بوده و از مباحث روز صنعت حمل و نقل در کشورهای پیشرفته به شمار می رود.

تشکیل کارگروه ریل و بندر چه نقشی در افزایش سهم ریل در بنادر خواهد داشت ؟

این کارگروه با قوت در سطوح مدیران ارشد و میانی و کارشناسی در حال انجام کار است و مسلمان موضوعاتی که در جلسات مطرح می شود کاملاً عملیاتی است و در صورت نیاز، که البته بارها اتفاق افتاده است در هر سطحی که لازم باشد مشترکاً در بندر حضور پیدا می کند و مشکلات بصورت میدانی بررسی می شود. در انتها به همه دست اندرکاران ریلی چه در قالب اشخاص حقیقی و چه حقوقی این نوید را می دهم که سازمان بنادر در ارتقای نقش حمل ریلی جدی ست و البته امیدوار هستم که از سوی همه بزرگواران این فرصت غنیمت شمرده شود و با انجام کارهای کوچک و بزرگ ساختن مشکلات عملیاتی مسیر را برای اجرایی شدن اهداف بزرگ هموار سازیم.

راه کارهای افزایش سهم ریل از بنادر و نقش شرکت های حمل و نقل ریلی در گفتگو با عبداللّه فروزش :

ایجاد مراکز لجستیکی، از حلقه های مفقوده توسعه لجستیک

الهام زرقانی

اهم فعالیت های شرکت عبارتند از :
- حمل و نقل انواع مواد معدنی به مقاصد داخلی و بنادر جهت صادرات
- حمل و نقل انواع مواد سوختی و روغنی و انجام عملیات تخلیه واگن با استفاده از تجهیزات موجود شرکت در پایانه نفتی بندرعباس .

- حمل انواع کالاهای صادراتی ، وارداتی و ترانزیتی با مناسبترین قیمت از کلیه ایستگاه ها و مبادی مرزهای داخل کشور به کلیه ایستگاه های راه آهن کشورهای آسیای میانه ، اکراین و کشورهای حوزه دریای بالتیک طبق موافقت نامه منعقد شده با کشورهای آسیای میانه (SMGS) و کشورهای ترکیه و سوریه برابر تعرفه TEA .

- ارائه کلیه خدمات حمل ریلی بین المللی از جمله انجام فوراردی ، تشریفات گمرکی و ترخیص کالا ، عملیات تخلیه و بارگیری ، بسته بندی و انبارداری انواع محمولات .

- تأمین انواع واگن های مسقف ، لبه بلند ، لبه کوتاه ، مسطح ، فله بر و مخزن دار قابل سیر در کشورهای CIS .

- حمل توشه و خرده بار به صورت درب به درب با استفاده از سرویس های روزانه واگن های توشه در کلیه ایستگاه های راه آهن کشور و همچنین حمل کالاهای تجاری و مسافری از مناطق آزاد تجاری به وسیله سرویس های روزانه واگن .

- حمل بین المللی انواع خودروهای سواری به وسیله واگن های مخصوص حمل خودرو به همراه قطار مسافری روزانه .

لازم به توضیح است که شرکت در سال جاری توفیقات زیادی در خصوص ثبت رکورد های عملکردی از نظر تن کیلومتر ، درآمد حمل ، خصوصاً



بهبود و ارتقای عملکرد لجستیک به عنوان یکی از اهداف مهم توسعه کشورها، طی سالیان اخیر، مطرح شده است؛ چرا که لجستیک تاثیر به سزایی بر فعالیتهای اقتصادی کشورها دارد. بررسی ها نشان می دهد که از میان کشورهای با درآمد سرانه همسطح، آن کشورهایی که عملکرد لجستیکی بهتری داشته اند شاهد درصد رشد بیشتری در تولید ناخالص داخلی و تجارت بوده اند. یکی از معیارهایی که برای بررسی وضعیت لجستیک کشورها مورد بررسی قرار می گیرد، شاخص عملکرد لجستیک و مشخصه های آن می باشد در این خصوص انجمن ریلی گفتگویی با عبداللّه فروزش ، مدیر عامل شرکت راه آهن حمل و نقل داشته که به آن می پردازیم:

KTZ-Express کشور قزاقستان خدمات مورد نیاز را در داخل و خارج کشور به متقاضیان ارائه می نماید. توسعه فعالیت های شرکت در بخش های داخلی ، ترانزیت ، حمل و نقل بین المللی ، افزایش سهم بازار و حفظ روند سودآوری شرکت زمینه ورود به بازار بورس فراهم گردیده و با یاری خداوند متعال عرضه اولیه ده درصد سهام شرکت به زودی در بورس آغاز خواهد شد .

نگهداری ناوگان حمل ریلی آغاز کرده است . تا کنون با داشتن پروانه فعالیت حمل بین المللی کالا و عضویت در انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران و همچنین عضویت در فدراسیون فورارد های جهان (فیاتا) و با دار بودن گواهینامه ISO ۹۰۰۱ در زمینه حمل و نقل کالا می تواند با صدور بارنامه های ریلی و اسناد معتبر ترانزیتی فیاتا با برخورداری از امکانات ناوگان ملکی و فوراردی شرکت

پیش از آنکه وارد بحث شویم خلاصه ای از سوابق و فعالیت های شرکت راه آهن حمل و نقل بفرمایید.

شرکت راه آهن حمل و نقل با سرمایه ای بالغ بر ۶۰۰ میلیارد ریال متعلق به مؤسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن جمهوری اسلامی ایران فعالیت خود را از سال ۱۳۷۱ در زمینه حمل کالا ، خدمات راهبری قطارهای باری و مسافری ، تعمیر و



در بخش های حمل محمولات بین المللی و ترانزیت و تناژ تخلیه در پایانه نفتی بندرعباس را به دست آورده است . همچنین در زمینه توسعه ناوگان نیز در سال جاری تعداد ۲۰۰ دستگاه واگن لیه بلند به ناوگان شرکت اضافه شده ، برنامه شرکت براساس در توسعه واگن لیه بلند به میزان ۲۰ درصد و مخزن دار به میزان ۱۰۰ درصد و افزایش ۳۰۰ درصدی درآمد خرده بار و توشه تا سال ۱۴۰۰ تدوین و در حال اجرا است .

تعریف و تفسیر جنابعالی در مقام یک کارشناس از مرکز لجستیک ، لجستیک پارک و شهر لجستیکی چیست ؟

مرکز لجستیکی یا دپو لجستیکی مکانهایی هستند که در آنها تسهیلاتی برای فعالیتهای لجستیکی فراهم می شود که شامل محل انبارش ، ارائه خدمات حمل و نقل و خدمات مرتبط با تعمیر و نگهداری تجهیزات حمل و نقل می باشد. به عبارت دیگر مراکز لجستیکی مکان هایی هستند که کلیه فعالیتهای مرتبط با حمل و نقل، لجستیک و توزیع کالا (شامل کالای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی) توسط اپراتورهای مختلف صورت می پذیرد. پارکهای لجستیکی مراکزی هستند که به مدهای مختلف حمل و نقل دسترسی داشته و انواع تسهیلات لجستیکی در آنجا فراهم شده است.

شهر لجستیکی عبارت است از بهینه سازی حمل و نقل کالا (و انسان) در منطقه شهری در جهت بهینه سازی مصرف سوخت، کاهش ترافیک و همچنین آلودگی هوا با بهره گیری از شرکتهای خصوصی می باشد. حمل و نقل بار (شامل بارهای ارسالی و دریافتی) فعالیت اصلی شهرهای لجستیکی می باشد. با توجه به اینکه شهرهای بزرگ با مشکلات عدیده ای مرتبط با حمل و نقل کالا مواجه هستند (شامل آلودگی هوا، ترافیک شهری و مصرف بالای سوخت، بسیاری از شهرهای بزرگ دنیا (بخصوص اروپا) در جهت کاهش آثار منفی حمل و نقل اقدام به تبدیل شدن

به شهرهای لجستیکی با بهره گیری از توانمندی شرکتهای خصوصی کردند.

سرمایه گذاری در لجستیک پارک ها برعهده چه بخشی است ؟

در کشور ما با توجه به وجود توجیه اقتصادی بخش خصوصی تمایل به سرمایه گذاری در این بخش خواهد بود اما با توجه به موانع قانونی موجود بهتر است در ابتدای امر دولت راسا و یا با مشارکت بخش خصوصی هم در مکان یابی و هم فراهم کردن تسهیلات اولیه جهت ساخت پارک های لجستیکی اقدام و در مراحل بعد اقدام به واگذاری تسهیلات و فضاها به بخش خصوصی در قالب قراردادهای اجاره و فروش نماید.

کشور ایران در کشورهای ساحلی در توسعه لجستیک در چه رتبه ای قرار دارد ؟

علیرغم اینکه ایران به لحاظ ژئوپلیتیکی موقعیتی استثنایی در منطقه (حتی جهان) دارد و به طور بالقوه یک کشور تجاری-لجستیکی محسوب می شود، ولی وضعیت کشور به لحاظ عملکرد لجستیکی با آنچه مناسب و ایده آل است فاصله دارد. طبق گزارش سال ۲۰۱۶ شاخص عملکرد لجستیکی که توسط بانک جهانی منتشر شده، ایران با ۱۶ پله ارتقاء از رتبه ۱۱۲ به رتبه ۹۶ رسیده است.

بانک جهانی کشورهای جهان را از نظر شاخص عملکرد لجستیکی به ۴ گروه طبقه بندی نموده است: گروه اول کشورهای برتر لجستیکی، گروه دوم کشورهای با لجستیک منسجم و پایدار، گروه سوم کشورهای با عملکرد نسبی در لجستیک، گروه چهارم کشورهای با لجستیک ضعیف هستند. بر اساس گزارش بانک جهانی، ایران در زمره گروه کشورهای با عملکرد نسبی لجستیکی قرار می گیرد. این گروه عمدتاً شامل کشورهای با درآمد متوسط و پایین می شود که با محدودیتهای لجستیکی مواجه هستند. این در حالی است که رقبای لجستیکی ایران در منطقه نظیر امارات

رتبه ۱۳ و رقیب نوظهور لجستیکی قطر، رتبه ۳۰ در گروه اول و ترکیه با رتبه ۳۴ در گروه دوم قرار می گیرند.

با توجه به دستور وزیر راه و شهرسازی با هدف توسعه ریل در بنادر و ایجاد معاونت ریلی در سازمان بنادر و دریانوردی چه اقداماتی در این راستا صورت گرفته است ؟

ایجاد معاونت حمل و نقل در وزارت راه و شهرسازی اقدام بسیار خوب و ارزنده ای بود که توسط وزیر محترم راه و شهرسازی تدبیر و عملیاتی شده است. این معاونت می تواند زیرساخت های لجستیکی در حوزه های مختلف وزارت راه و شهرسازی را بهم متصل و به حلقه مفقوده توسعه لجستیک کشور که همانا ایجاد زیرساخت های ترکیبی است را ایجاد و موجب بهبود و توسعه خوبی در لجستیک کشور گردد. به تبع آن ایجاد ساختارهای سازمانی مرتب با این هدف در سازمان ها از جمله معاونت ریلی در سازمان بنادر و دریانوردی قطعاً رسیدن به اهداف تعریف شده را تسریع می نماید.

آیا در ایجاد اداره حمل و نقل لجستیکی و چند وجهی در سازمان بنادر و دریانوردی اقداماتی صورت گرفته است ؟ چه راهکارهایی در راستای پیشرفت و توسعه لجستیک در کشور وجود دارد ؟

بر اساس نتایج زیرشاخص های شاخص عملکرد لجستیکی در این گزارش، بهترین رتبه ایران در میان شش زیرشاخص، رتبه ۷۲ در کیفیت زیرساخت های لجستیکی است. در حالی که بدترین رتبه های ایران در میان این زیرشاخص ها، متعلق به تحویل به موقع کالا (۱۱۶)، توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی (۱۱۱) و کارایی فرآیندهای ترخیص (۱۱۰) است. به بیان دیگر، علیرغم برخورداری ایران از مزیت های متعدد لجستیکی و زیرساخت های لجستیکی نسبتاً مناسب نظیر جاده، ریل، بندر و فرودگاه، بخش لجستیک در ایران از کارایی مناسب برخوردار نیست.

طبق برآوردهای صورت گرفته، سهم حمل و نقل از قیمت تمام شده کالا در ایران حدود ۱۲ درصد است. در حالی که میانگین جهانی این رقم ۶ درصد است. این امر موجب افزایش قیمت تمام شده کالاهای تولیدی، چه آن بخشی که در داخل کشور توزیع می شود و چه آن بخشی که صادر می شود، شده است.

اگرچه در ایران هریک از زیر ساخت های لجستیکی بصورت جداگانه ظرفیت و قابلیت برای ارتقاء داشته و نیازمند ارتقا می باشند، لیکن آنچه که مهمتر است ایجاد و توسعه زیرساخت های ترکیبی است که بتواند تمام زیرساخت های لجستیکی را به یکدیگر پیوند داده و امکان برقراری یک جریان پیوسته در تجارت داخلی و خارجی کشور ایجاد کند. ایجاد مراکز لجستیکی ، پارک های لجستیکی و شهر های لجستیکی پاشنه آشیل حلقه مفقوده توسعه لجستیک در کشور است.

با توجه به جایگاه ضعیف بخش خصوصی در اقتصاد کشور و نظام دیوان سالاری دستگاه های دولتی ، این سرمایه گذاری های میلیاردی بویژه در بخش ریلی می تواند سودمند باشد ؟

منفعت سرمایه گذاری در توسعه خطوط ریلی بر هیچ کس پوشیده نیست و به نظر بنده توسعه خطوط ریلی خود بستری برای ورود بخش خصوصی و افزایش فعالیتهای آنها خواهد داشت و بستر مناسبی در جهت اشتغال زایی در بسیاری از صنایع از جمله صنایع پایین دستی و بالادستی را خواهد داشت. از این رو هم با نگاه ملی ، صرفه جویی در مصرف سوخت، کاهش تصادفات جاده ای، توسعه صنایع معدنی و ... و هم از نگاه توسعه فعالیت بخش خصوصی، توسعه زیرساخت های ریلی باید به عنوان یک اولویت مورد توجه قرار گیرد.

راهکارهای افزایش سهم ریل در بنادر چیست ؟

هر چند در چند سال اخیر توسط مسئولین مرتبط برنامه های خوبی



می تواند ایفا کند ؟

راه اندازی قطار برنامه ای و منظم تاثیر قابل توجهی در افزایش سهم ریل در حمل و نقل بارهای بنادر دارند زیرا صاحبان بار و بارفرابران می توانند برنامه ریزی و اطمینان بیشتری برای رسیدن به موقع بار خود در مقصد حاصل می کنند. در نتیجه استفاده از قطار برنامه ای موجب افزایش بهره وری و همچنین افزایش ظرفیت حمل خواهد شد.

تشکیل کارگروه ریل و بندر

چه نقشی در افزایش سهم ریل در بندر خواهد داشت ؟

قبلا هم اشاره شد که پاشنه آشیل حلقه مفقوده توسعه لجستیک در ایران ، ایجاد زیرساخت های ترکیبی است لذا به نظر بنده این کارگروه می تواند کمک قابل توجهی در توسعه حمل و نقل چند وجهی و همچنین افزایش سهم ریلی در حمل بارهای بندر داشته باشد.

روبروست در راستای کاهش

هزینه های حمل و نقل ریلی چه راه کارهایی وجود دارد ؟

هر چند در سالهای اخیر اقدامات خوبی برای حضور پررنگ تر حمل و نقل ریلی در بندر شده است اما متأسفانه حمل و نقل ریلی سهم بسیار ناچیزی دارد. یکی از مشکلات جدی در جلوگیری از افزایش سهم ریلی، عدم وجود زیرساخت های مناسب برای تخلیه و بارگیری است. نبود زیرساخت مناسب ، موجب شده که هزینه های بالایی در تخلیه و بارگیری به قیمت تمام شده حمل و نقل ریلی اضافه و همچنین زمان انجام کار طولانی شده که در مجموع جذابیتی برای بارفرابران و صاحبان کالا در استفاده از حمل و نقل ریلی وجود ندارد.

راه اندازی قطارهای برنامه

به صورت منظم چه نقشی در افزایش حمل و نقل ریلی در بندر

مناسب مرتبط با حمل ریلی در بندر -در نظر گرفتن قطارهای برنامه ای -استفاده از قطارهای باری طولانی

شرکت های حمل و نقل ریلی چه نقشی در افزایش سهم ریل از بندر دارند ؟

در صورت عدم وجود زیرساختهای اشاره شده در بند فوق شرکت های حمل و نقل ریلی نمی توانند نقش قابل توجهی در افزایش سهم ریل از بندر ایفا کنند ولی در صورت برنامه ریزی جهت اتصال بندر به خطوط ریلی، تجهیزات و متناسب در بندر، تشکیل قطارهای برنامه ای و یا ساخت بندر خشک در نزدیکی بندر، شرکت های حمل و نقل ریلی برای مذاکره با صاحبان بار دارای مزایای رقابتی بیشتری نسبت به حمل و نقل جاده ای هستند.

بخش ریلی در بندر در تخلیه و بارگیری با چه مشکلاتی

برای افزایش سهم ریل در بندر تعریف شده است. لیکن به نظر بنده بایستی این برنامه ها در بندر تبدیل به فرآیندهای عملیاتی نیز شود و در عمل نیازمند تغییر نگرش مسئولین در این زمینه هستیم. اغلب بخش حمل و نقل ریلی را نه چندان مهم تلقی و معمولاً به عنوان یک مد حمل و نقل مکمل در بندر در نظر می گیرند. لیکن بایستی حمل و نقل ریلی به عنوان مد حمل و نقل اصلی بندر تعریف و راهکار اصلی حرمت به سمت بندر ریل پایه است.

بعلاوه راهکارهای مشخص زیر نیز می تواند موجب افزایش سهم ریل در بندر گردد:

- توسعه بندر خشک (ترجیحا بندر خشک نزدیک)
- اتصال بندر خشک به بندر با چند خط ریلی
- ایجاد زیرساخت تخلیه و بارگیری



شرکت راه آهن حمل و نقل (سهامی عام)



۱. حمل و نقل انواع مواد معدنی به مقاصد داخلی و بندر در پایانه های مرزی
۲. حمل و نقل انواع مواد سوختی با واگن مخزن دار ، تخلیه و بارگیری و حمل شهری محمولات نفتی ترانزیتی با استفاده از امکانات و تجهیزات در پایانه نفتی بندرعباس
۳. ارائه سرویس های منظم حمل و نقل انواع محمولات از کلیه بندر و مبادی به مقاصد داخلی کشور و بالعکس
۴. انعقاد قرارداد فوراردری با شرکت KTZ-Express دارنده واگن های باری راه آهن قزاقستان
۵. حمل نقل ریلی انواع کالاهای صادراتی ، وارداتی و ترانزیتی
۶. ارائه کلیه خدمات جانبی حمل و نقل از جمله تشریفات گمرکی ، عملیات تخلیه و بارگیری ، باربندی انواع محمولات
۷. حمل توشه و خرده بار به صورت درب به درب با استفاده از سرویس های روزانه واگن های توشه در کلیه ایستگاه های راه آهن کشور
۸. حمل و نقل انواع اتومبیل با واگن های مخصوص حمل خودرو
۹. انجام کلیه خدمات راهبری قطارهای باری

نشانی دفتر مرکزی : تهران ، خیابان کارگر شمالی ، خیابان نصرت ، پلاک ۱۲۴ ، کد پستی ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

E-mail : Info@rwt.ir

Web Site : www.RWT.IR

فاکس : ۶۶۴۲۱۲۱۶

تلفن : ۶۶۴۲۴۹۰۰ (۱۲ خط)

نماینده های :

بندرعباس - خیابان رسالت شمالی ، کوچه شهریار ، ساختمان آرمان ، طبقه اول کد پستی ۷۹۱۹۷۰۷۲۳۷۷ تلفن ۰۷۶-۳۳۷۵۶۸۲۱-۲ نمابر ۰۷۶-۳۳۷۵۲۲۲۰

مشهد - تلفن : ۰۵۱-۳۷۳۴۵۱۱۷ سرخس - تلفن : ۰۵۱-۳۴۵۲۳۳۳۴ اهواز - تلفن : ۰۶۱-۵۵۳۲۱۱۸

اراک - تلفن : ۰۸۶-۳۲۱۲۰۰۳۶ تبریز - تلفن : ۰۴۱-۳۴۴۲۷۰۴۸ یزد - تلفن : ۰۲۵۳-۷۲۴۲۷۷۶

اصفهان - تلفن : ۰۳۱-۳۶۹۱۲۷۲۶ سیرجان - ۰۳۴-۴۲۲۰۶۰۳۵ شاهرود - تلفن : ۰۲۳-۳۲۳۶۰۶۹۰

بندر امیر آباد - منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بهشهر (مازندران) تلفن ۰۱۱-۳۴۷۳۱۵۱۹

بررسی معافیت واحدهای حمل و نقل ریلی

در قانون مالیاتهای مستقیم و نرخ صفر مالیات بر ارزش افزوده موضوع بند (ب) ماده (۵۲) قانون برنامه پنج ساله ششم توسعه جمهوری اسلامی ایران

علیرضا طاری بخش

صاحب نظر حوزه سیاست گذاری مالیاتی
«معاون اسبق مالیات بر ارزش افزوده سازمان امور مالیاتی کشور»



حمل و نقل با مجوز سرمایه گذاری از مراجع ذیربط برای واحدهایی که از تاریخ (۱۳۹۵/۱/۱) به بعد برای آنها پروانه بهره برداری یا مجوز صادر شده و یا می شود در مناطق کمتر توسعه یافته مالیات مربوط به درآمد حمل و نقل تا زمانی که جمع درآمد مشمول مالیات واحد به دو برابر سرمایه ثبت و پرداخت شده برسد، با نرخ صفر محاسبه می شود و در سایر مناطق مالیات درآمد حمل و نقل تا زمانی که جمع درآمد مشمول مالیات واحد معادل سرمایه ثبت و پرداخت شده شود، با نرخ پنجاه درصد (۵۰٪) محاسبه و دریافت می شود.

نکته قابل توجه اینکه بر اساس حکم فراز اخیر بند (ث) ماده ۱۳۲ قانون مالیاتهای مستقیم، سرمایه گذاری انجام شده بابت زمین در واحدهای تولیدی و معدنی مشمول مشوق این ماده نخواهد بود، لیکن در خصوص واحدهای حمل و نقل، سرمایه گذاری انجام شده بابت زمین صرفاً به میزان بهای متراژ تعیین شده در مجوزهای قانونی صادره از مراجع ذی صلاح مشمول مشوق بند مذکور خواهد شد. به مفهوم ساده تر سرمایه گذاری در واحدهای حمل و نقل شامل خرید زمین، احداث ساختمان، خرید و نصب تجهیزات، تاسیسات، ماشین آلات، خرید وسائط نقلیه، دانش فنی براساس مجوز صادره از مراجع ذی ربط، مشمول مشوق های مقرر در اجزاء (۱) و (۲) بند (ث) ماده ۱۳۲ قانون مالیاتهای مستقیم، حسب استقرار واحد حمل و نقل در مناطق کمتر توسعه یافته یا سایر مناطق خواهد بود.

لازم به ذکر است، حکم مقرر در بند الف ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه برای سرمایه گذاری در احداث و

این ماده می توانند استفاده کنند.
ب: بررسی مشوق های اعطایی به مناطق کمتر توسعه یافته
ب-۱- برابر حکم مقرر در بند (ث) ماده (۱۳۲) قانون م.م. «به منظور تشویق و افزایش سرمایه گذاری های اقتصادی در واحدهای موضوع این ماده علاوه بر دوره حمایت از طریق مالیات با نرخ صفر حسب مورد، سرمایه گذاری در مناطق کمتر توسعه یافته و سایر مناطق به شرح زیر مورد حمایت قرار می گیرد».

ب-۱-۱- در مناطق کمتر توسعه یافته: مالیات سالهای بعد از دوره محاسبه مالیات با نرخ صفر مذکور در صدر این ماده تا زمانی که جمع درآمد مشمول مالیات واحد به دو برابر سرمایه ثبت و پرداخت شده برسد، با نرخ صفر محاسبه می شود و بعد از آن، مالیات متعلقه با نرخهای مقرر در ماده (۱۰۵) این قانون و تبصره های آن محاسبه و دریافت می شود.

ب-۱-۲- در سایر مناطق: پنجاه درصد (۵۰٪) مالیات سالهای بعد از دوره محاسبه مالیات مذکور در صدر این ماده با نرخ صفر و پنجاه درصد (۵۰٪) باقی مانده با نرخهای مقرر در ماده (۱۰۵) قانون مالیاتهای مستقیم و تبصره های آن محاسبه و دریافت می شود. این حکم تا زمانی که جمع درآمد مشمول مالیات واحد، معادل سرمایه ثبت و پرداخت شده شود، ادامه می یابد و بعد از آن صد درصد (۱۰۰٪) مالیات متعلقه با نرخهای مقرر در ماده (۱۰۵) این قانون و تبصره های آن محاسبه و دریافت می شود.

بنابراین حسب احکام اخیر الذکر سرمایه گذاری های انجام شده توسط اشخاص حقوقی غیر دولتی در واحدهای

گردد؛ ابتدا لازم است مفهوم حقوقی احکام بندهای الف و ب ماده (۵۲) قانون برنامه ششم توسعه، در باب تلقی سرمایه گذاری در حمل و نقل ریلی همانند سرمایه گذاری در مناطق کمتر توسعه یافته و احتساب مالیات و عوارض ارزش افزوده با نرخ صفر از منظر ظرفیت حقوقی قوانین مربوط، مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گیرد.
الف: بررسی امتیازات اعطایی به حمل و نقل در ماده ۱۳۲ قانون مالیاتهای مستقیم بر اساس حکم مقرر در فراز ماقبل آخر بند (ث) ماده (۱۳۲) قانون مالیاتهای مستقیم به طور کلی در آمد حمل و نقل اشخاص حقوقی غیر دولتی اعم از حمل و نقل بار و مسافر «هوایی، دریایی، زمینی (ریلی و جادهای)» از مشوق مذکور در اجزاء (۱) و (۲) بند یاد شده برخوردار می باشند. اشخاص حقوقی غیر دولتی که قبل از این اصلاحیه (۱۳۹۴/۴/۳۱) تأسیس شده اند در صورت سرمایه گذاری مجدد از مشوق

به موجب احکام مقرر در ماده ۵۲ قانون برنامه پنج ساله ششم توسعه جمهوری اسلامی ایران:
الف: سرمایه گذاری بخش غیر دولتی در احداث و بهره برداری از حمل و نقل ریلی درون و برون شهری مانند سرمایه گذاری در مناطق کمتر توسعه یافته تلقی شده و مشمول کلیه قوانین و مقررات مرتبط با سرمایه گذاری در مناطق کمتر توسعه یافته خواهد بود.
ب: مالیات بر ارزش افزوده خدمات حمل و نقل ریلی علاوه بر معافیت های مذکور در بند (۱۲) ماده (۱۲) قانون مالیات بر ارزش افزوده با نرخ صفر محاسبه می شود.

بدیهی است هدف از اعطای مشوق مقرر در قانون مذکور، ایجاد میل و انگیزه به منظور افزایش سرمایه گذاری در بخش صنعت حمل و نقل ریلی در کشور می باشد. برای اینکه بدانیم امتیاز مزبور تا چه حد می تواند موجب انگیزه سرمایه گذاری در صنعت مذکور



بهره‌برداری از حمل و نقل درون و برون شهری، یک امتیاز ویژه و منحصر به فرد قائل شده و آن را به مثابه سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه یافته تلقی نموده است و تا زمان رسیدن درآمد مشمول مالیات واحدهای سرمایه‌گذاری به معادل دو برابر سرمایه ثابت پرداخت شده، مالیات عملکرد (شغلی) اینگونه واحدها با نرخ صفر محاسبه خواهد شد. ج: محاسبه مالیات و عوارض ارزش افزوده با نرخ صفر

ج-۱- قانون مالیات بر ارزش افزوده از تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱ در ایران اجرایی گردیده و براساس مبانی تئوریک و نظری نظام مالیات بر ارزش افزوده، مودیانی که برای اجرای قانون فراخوان می‌شوند، مکلف هستند که مالیات و عوارض موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده را از خریداران کالاها و خدمات مشمول دریافت و پس از کسر مالیات‌هایی که در زمان خرید نهاده‌ها اعم از کالاها و خدمات پرداخت نموده‌اند، به حساب سازمان امور مالیاتی کشور واریز نمایند.

بر این اساس مؤدیان مالیاتی صرفاً واسطه انتقال بار مالیات به مصرف‌کنندگان نهایی هستند و بر اساس مبانی مورد اشاره و همچنین قانون مقررات مالیات بر ارزش افزوده فعلی، نباید مالیات و عوارض از منابع مربوط به بنگاه‌های اقتصادی پرداخت شود. لکن بر خلاف مبانی مذکور در مواردی که بنابر هر دلیلی قانون‌گذار برخی از کالاها و خدمات را از شمول مالیات بر ارزش افزوده معاف می‌نماید، مؤدیان عرضه‌کننده کالاها و خدمات معاف به دلیل عدم دریافت مالیات و عوارض در زمان فروش کالا یا خدمت، امکان تهاتر اعتبار پرداختی بابت نهاده‌ها را ندارند. در این صورت به دلیل عدم امکان انتقال مالیات و عوارض پرداختی بابت خرید نهاده‌ها ناچار به تحمل پرداخت مالیات و عوارض آن از محل منابع خود می‌شوند. لکن در مواردی که تحمل مالیات نهاده‌ها توسط بنگاه اقتصادی مد نظر نباشد، مبانی نظری نظام مالیات بر ارزش افزوده، اعمال نرخ صفر را پیشنهاد می‌نماید.

براساس مبانی نظری یاد شده، نرخ صفر مالیاتی به معنای اعمال نرخ صفر درصد به فروش کالا و خدمات یاد شده می‌باشد (۰٪ = ۰٪ × خدمات یا فروش کالاها). یعنی اساساً مالیاتی از فروشنده دریافت نمی‌شود. ولی علی‌رغم این موضوع، مؤدی عرضه‌کننده کالاها و خدمات تکلیف دارد که در زمان خرید نهاده‌ها مالیات و عوارض را برابر قانون و مقررات پرداخت کند. بنابراین در راستای اجرای مبانی نظری مالیات بر ارزش افزوده منطقی است که به دلیل عدم امکان انتقال مالیات عوارض پرداختی بابت خرید، اعتبار پرداختی بابت نهاده‌ها به مؤدیان ذی ربط استرداد شود. بنابراین بر اساس مبانی نظری مذکور، در واقع عرضه‌کنندگانی که کالا و خدمات آن‌ها مشمول مالیات شده، از هر نوع پرداخت مالیات از منابع بنگاه نیز معاف می‌شوند و تمام مالیات پرداختی بر نهاده‌های خود را باز پس می‌گیرند. لازم به یادآوری است که در قانون مالیات بر ارزش افزوده، بر اساس ماده (۱۲) قانون مذکور با توجه به مکانیزم طراحی شده، نرخ صفر صرفاً در خصوص صادرات اعمال می‌گردد.

با توجه به توضیحات فوق این نتیجه حاصل می‌شود که در نظام مالیات بر ارزش افزوده، اعمال «معافیت» با اعمال «نرخ صفر» متفاوت است، لذا به منظور تبیین موضوع معافیت و نرخ صفر، تعریف آن در ذیل ارائه می‌گردد.

معافیت: عدم تعلق مالیات بر عرضه کالاها و ارائه خدمات است. در این صورت مالیات خرید نهاده‌های مربوط به عنوان هزینه‌ی قابل قبول مالیاتی در بخش مالیات‌های مستقیم در قیمت تمام شده منظور خواهد شد.

نرخ صفر: روشی است که بر فروش کالا و درآمد حاصل از خدمات نرخ صفر اعمال می‌شود و کل مالیات پرداختی بابت نهاده‌ها استرداد می‌گردد.

طبق حکم مقرر در بند (ب) ماده (۵۲) قانون برنامه ششم توسعه (که از ابتدای سال ۱۳۹۶ م‌جری می‌باشد)، ارائه خدمات حمل و نقل ریلی علاوه بر اعمال معافیت بند (۱۲) ماده (۱۲) قانون مالیات بر ارزش افزوده حسب نظر

قانون‌گذار مشمول مالیات با نرخ صفر درصد است. لذا در صورتی که صرفاً اعمال معافیت و تحمل مالیات و عوارض پرداختی بابت نهاده‌ها توسط بنگاه اقتصادی مدنظر قانون‌گذار باشد، حکم مقرر مبنی بر اعمال معافیت بند (۱۲) ماده ۱۲ کافی به مقصود بوده و وضع قانون مبنی بر اعمال نرخ صفر ضرورت نمی‌یافت.

ضمناً گرچه بر اساس ماده ۳۳ قانون مالیات بر ارزش افزوده احکام ماده ۱۳۲ قانون مالیات‌های مستقیم در موضوع مالیات بر ارزش افزوده جاری نمی‌باشد لیکن از نظر تطبیق موضوعی تعریف نرخ صفر در مبانی نظری نظام مالیات بر ارزش افزوده و مالیات‌های مستقیم در موضوع ارائه اظهارنامه و ارائه دفاتر اسناد و مدارک و محاسبه مالیات با نرخ صفر یکسان می‌باشد. در بخش مالیات‌های مستقیم با محاسبه مالیات با نرخ صفر مراد مؤدیان مشمول مقررات ماده ۱۳۲ قانون مذکور حاصل می‌شود. لکن در نظام مالیات بر ارزش افزوده، در صورت عدم استرداد مالیات و عوارض نهاده‌ها، مشکل مؤدیان با اعمال نرخ صفر آغار می‌گردد. لذا در صورتی که اعمال نرخ صفر موجب عدم دریافت مالیات و عوارض از خریداران خدمت شود و امکان تهاتر مالیات‌های پرداختی بر اساس مکانیزم نظام مالیات بر ارزش افزوده وجود نداشته باشد. نه تنها برای مؤدیان امتیاز محسوب نمی‌گردد بلکه یک مانع و محدودیت جدی در موضوع تهاتر اعتبارات پرداختی مؤدیان می‌باشد. لذا بنابر ادله ذیل:

● رویکرد قانون‌گذار در وضع ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه، تشویق مؤدیان به سرمایه‌گذاری بوده است و نه تنبیه آنان.

● با توجه به اینکه در بند (ب) قانون مذکور، موضوع اعطای مشوق در موضوع پایه‌ی مالیات بر ارزش افزوده مد نظر می‌باشد، لذا اعمال نرخ صفر بر اساس مبانی نظری مالیات بر ارزش افزوده، یعنی محاسبه مالیات فروش با نرخ صفر و استرداد کلیه اعتبارات پرداختی بابت نهاده‌ها، هدف قانون‌گذار بوده است.

● اعمال نرخ صفر یکی از موارد

شمول مالیات بر عرضه کالاها و ارائه خدمت تلقی می‌شود. لکن نرخ آن برابر صفر درصد می‌باشد و در این صورت باید تفاوت مالیات دریافتی و پرداختی بنگاه محاسبه و در صورت بستانکاری مؤدیان به آنان استرداد شود.

● اعمال نرخ صفر با تعریف مقرر در قانون مالیات‌های مستقیم هم در ما نحن فیه تفاوتی با اعمال نرخ صفر بر اساس مبانی نظری مالیات بر ارزش افزوده نخواهد داشت. با این استدلال که در حالت طبیعی اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده، چنانچه مالیات بر ارزش افزوده فروش کمتر از مالیات پرداختی بابت نهاده‌ها شود، مانده بستانکاری مؤدیان قابل استرداد خواهد بود و با فرض پذیرش تعریف نرخ صفر در قانون مالیات‌های مستقیم در نظام مالیات بر ارزش افزوده، چون حاصل مالیات فروش به دلیل اعمال نرخ صفر برابر صفر خواهد بود در نتیجه چنانچه مؤدیان واحدهای حمل و نقلی ریلی بابت خرید نهاده‌ها مالیات عوارض پرداخت نموده باشند، پرداختی مذکور به عنوان طلب و بستانکار مؤدی قابل استرداد خواهد بود.

منظور از محاسبه مالیات بر ارزش افزوده حمل و نقل ریلی در بند ب ماده ۵۲ قانون فوق الذکر، قطعاً عدم دریافت مالیات در زمان عرضه و ارائه خدمات ریلی و همچنین استرداد مالیات و عوارض پرداختی بابت نهاده‌ها به عنوان اعتبار مالیاتی مؤدیان، مورد نظر قانون‌گذار بوده است.

منابع و مآخذ:

- قانون مالیات‌های مستقیم مصوب ۱۳۶۶/۱۱/۲۷ و اصلاحیه‌های بعدی
- قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب خرداد ۱۳۸۷
- مبانی نظری و محاسباتی مالیات بر ارزش افزوده چاپ دی ماه ۱۳۸۷ سازمان امور مالیاتی کشور
- قانون برنامه پنج ساله ششم توسعه جمهوری اسلامی ایران
- آئین نامه اجرایی موضوع تبصره ۲ ماده ۱۳۲ قانون مالیات‌های مستقیم مصوبه هیئت وزیران

کارشناسان و فعالان حوزه راه آهن کشور تاکید کردند:

توسعه صنعت ریلی در سایه حذف مالیات بر ارزش افزوده

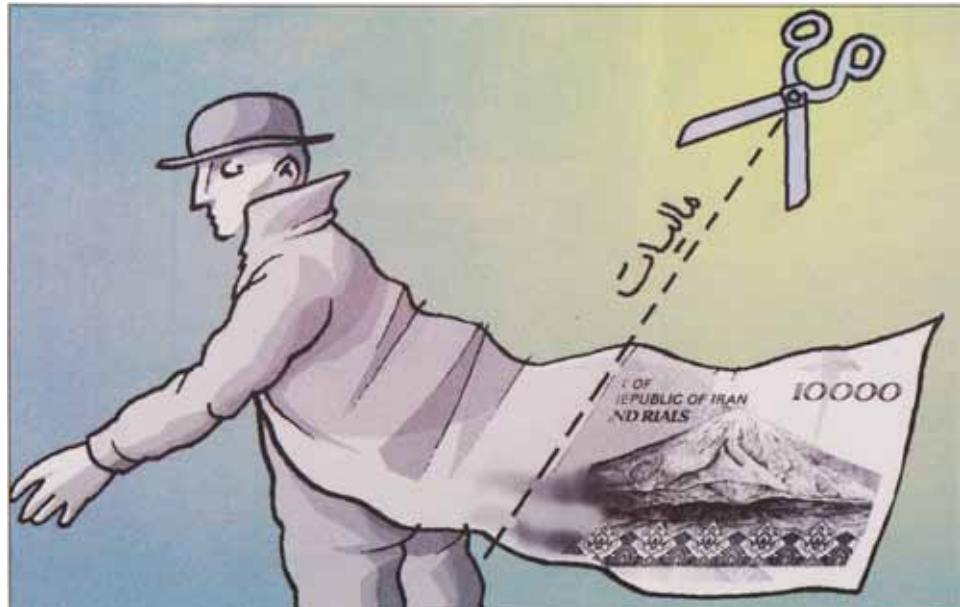
معرفی مالیات بر ارزش افزوده

تامین هزینه‌های عمومی کشورها هم چون تامین امنیت، بهداشت و درمان، آموزش و ... نیازمند مناسب و مستمر برای دولت‌ها است و امروزه مالیات، مهم‌ترین منبع درآمد دولت‌ها برای تامین این هزینه‌ها در جهان به شمار می‌رود. این منبع در کشورهای پیشرفته و توسعه یافته، بیشتر درآمدهای دولت‌ها را تشکیل می‌دهد.

مالیات بر ارزش افزوده از انواع مالیات‌های غیر مستقیم محسوب می‌شود که بر مصرف وضع می‌شود. این نوع مالیات، نوعی مالیات چند مرحله‌ای است که در مراحل مختلف زنجیره‌ی واردات، تولید و توزیع از هر فعال اقتصادی زنجیره به فعال اقتصادی بعدی انتقال می‌یابد تا در نهایت به مصرف کننده‌ی نهایی منتقل و از سوی وی پرداخت می‌شود، بنابراین پرداخت کنندگان واقعی این مالیات، مصرف کنندگان کالاها و خدمات هستند و عناصر حاضر در زنجیره تنها عامل انتقال این مالیات به مصرف کننده نهایی خواهند بود که وجهی را به عنوان مالیات بر ارزش افزوده از محل درآمدهای خود نمی‌پردازند.

مزایای اصلی

موارد زیر، از جمله اساسی‌ترین محاسنی هستند که می‌توان برای نظام مالیات بر ارزش افزوده بر شمرده: شفاف سازی مبادلات اقتصادی به دلیل ردیابی معاملات در زنجیره‌های واردات، تولید و صادرات، اخذ مالیات بیشتر از مصرف کنندگان کالاها و خدمات لوکس و غیر ضروری، افزایش مستقیم و غیر مستقیم میزان درآمدهای مالیاتی از



مالیات بر ارزش افزوده به عنوان یکی از مترقی‌ترین نظام‌های مالیاتی جهان می‌باشد، که امروز به رایج‌ترین نظام مالیاتی جهان بدل گشته و اجرای آن، شفاف سازی در مبادلات اقتصادی، کاهش فرارهای مالیاتی، جلوگیری از قاچاق کالا، تشویق سرمایه گذاری، تولید و صادرات و برقراری عدالت مالیاتی را برای نظام‌های اقتصادی به ارمغان آورده است. نظر به اهمیت اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده در کشور و اثرات آن، به شکلی اجمالی مروری بر روند تصویب، اجرا، ویژگی‌ها و مزایای آن خواهیم داشت:

این نرخ به ۷ درصد کاهش یافت. اما با نگرانی‌های موجود در جامعه، این نرخ به ۱/۵ درصد رسید و در نشست علنی مجلس نیز نرخ مذکور از سوی نمایندگان تصویب شد و سرانجام این قانون، در ۱۷ اردیبهشت ماه سال جاری به تصویب کمیسیون اقتصادی مجلس رسید و مقرر شد این لایحه به صورت آزمایشی به مدت ۵ سال در کشور اجرا شود. هم چنین این مصوبه در خرداد ماه سال ۸۷ به تایید شورای نگهبان رسید و از سوی رئیس جمهور برای اجرا به وزارت امور اقتصاد و امور دارایی ابلاغ شد.

مختلف در وزارت امور اقتصادی و دارایی، برنامه‌ی استقرار نظام مالیاتی جدید در دستور کار دولت قرار گرفت و در این لایحه، پس از طی سیر طولانی خود در اواخر شهریور ماه ۱۳۸۱، به تصویب هیات وزیران رسید و در مهر ماه همان سال به مجلس شورای اسلامی ارائه شد. یکی از موضوع‌هایی که در این دوره بحث‌های فراوانی را بین مسولان از جمله اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس، کارشناسان اقتصادی، سازمان امور مالیاتی، اتحادیه‌ها و ... ایجاد کرده بود، نرخ مالیات بر ارزش افزوده بود که در بررسی‌های فراوان، ابتدا

لایحه‌ی مالیات بر ارزش افزوده برای اولین بار در سال ۱۳۶۶ به مجلس شورای اسلامی تقدیم شد. اما با وجود تصویب بخشی از آن در مجلس، به دلیل مقارن شدن پی‌گیری این قانون با سیاست‌های تعدیل اقتصادی و تثبیت قیمت‌ها و نیز، شرایط خاص اقتصادی ناشی از جنگ تحمیلی، از سوی دولت وقت پس گرفته شد. قانون مالیات بر ارزش افزوده برای دومین بار در سال ۱۳۷۰، از سوی دبیرتومان امور مالی صندوق بین‌المللی پول، از عوامل اصلی افزایش کارایی نظام مالیاتی به ایران پیشنهاد داده شد و پس از بررسی و مطالعات

کل درآمدهای جاری دولت، جلوگیری از اخذ مالیات مضاعف از محصول نهایی

کالاهای مشمول مالیات بر ارزش افزوده

عرضه و فروش تمامی کالاها و ارائه خدمات به جز کالاها و خدمات معاف و نیز، واردات و صادرات آنها، مشمول این نظام مالیاتی است. منظور از عرضه کالا، انتقال آن از طریق هر نوع مبادله و منظور از ارائه خدمات، انجام خدمات برای دیگران در قبال دریافت دستمزد خواهد بود، بنابراین به جز کالاها و خدمات معاف که به طور عمده کالاها و خدمات اساسی سبد مصرفی خانوار به ویژه خانوارهای کم درآمد هستند، سایر کالاها و خدمات مصرفی مشمول اخذ مالیات بر ارزش افزوده می شوند.

دامنه بخشودگی ها

در قانون مالیات بر ارزش افزوده، برخی از کالاها و خدمات از شمول این نظام مالیاتی خارج هستند. این امر، بدان معناست که عرضه این دسته از کالاها و خدمات، مشمول اعمال مقررات این قانون نخواهد بود.

معافیت های این نظام مالیاتی بیشتر اقلام سبد کالای مصرفی خانوارهای کم درآمد را شامل می شود که عبارتند از: محصولات و نهادهای کشاورزی، انواع دام و طیور زنده، آبیان، زنبور عسل و کرم ابریشم، اقلام عمده و ضروری سبد مصرفی خانوار مثل قند، شکر، برنج، حبوبات، شیر، پنیر، روغن نباتی و شیر خشک مخصوص تغذیه کودکان، انواع دارو و خدمات بهداشتی و درمانی،

خدمات توان بخشی و حمایتی، خدمات پژوهشی و آموزشی، خدمات بانکی، خدمات حمل و نقل عمومی مسافری درون و برون شهری جادهای، ریلی، هوایی و دریایی و اقلام فرهنگی مانند کتاب، دفاتر تحریر و انواع کاغذ چاپ، تحریر و مطبوعات، خرید، فروش و اجاره اموال غیر منقول (زمین و ساختمان) و فرش دستباف.

مشوقی برای صادرات

در نظام مالیات بر ارزش افزوده، کالاها و خدمات صادراتی مشمول نرخ صفر می شوند. اعمال این نرخ بدان معناست که کالاها و خدمات صادراتی نه فقط در زمان صادرات مشمول مالیات نمی شوند، بلکه تمامی مالیات بر ارزش افزوده های پرداختی برای خرید کالاها و خدمات مصرفی که در تولید و عرضه محصولات صادراتی پرداخت شده نیز، از سوی سازمان امور مالیاتی به مودی بازگردانده می شود.

جایگزینی تجمیع عوارض

در گذشته نظام مالیات بر مصرف در چارچوب قانون موسوم به تجمیع عوارض اجرا می شد که بر اثر آن، اکثر کالاها مشمول مالیات و عوارض در مجموع به نرخ ۳ درصد قیمت بودند، بنابراین اجرای نظام مالیات بر ارزش افزوده به علت جایگزینی آن با قانون تجمیع عوارض، افزایشی را در سطح قیمت کالاها و خدمات سبب نمی شود. از سوی دیگر، در قانون مالیات بر ارزش افزوده نرخ این مالیات ۱/۵ درصد پیش بینی شده است که با احتساب ۱/۵ درصد عوارض شهرداری ها، در مجموع به ۳ درصد مالیات و عوارض می رسد. این نرخ در مرحله اول، کمترین نرخ در مقایسه با ۱۴۰ کشور مجری این مالیات محسوب شده و در مرحله دوم، با توجه به جایگزینی نرخ مشابه قبلی مالیات و عوارض در قانون موسوم به تجمیع عوارض، موجب افزایش قیمت ها نمی شود.

ثبت نامی متفاوت

ثبت نام مرحله ای در نظام مالیات بر ارزش افزوده بدان معناست که در ابتدای پیاده سازی این نظام مالیاتی، سازمان امور مالیاتی کشور به صورت مرحله ای اقدام به ثبت نام فعالان اقتصادی در این نظام مالیاتی می کند. تمامی واردکنندگان، صادرکنندگان و فعالان اقتصادی با فروش بالاتر از ۳ میلیارد ریال در سال، مشمول اولین مرحله ثبت نام در نظام مالیات بر ارزش افزوده می شوند.

مصرف کنندگان و خرید کالاها و خدمات

مصرف کنندگان کالاها و خدمات در صورتی که از فروشگاه های ثبت نام شده در نظام مالیات بر ارزش افزوده، اقدام به خرید کالاها کنند، باید قیمت کالاهای خریداری شده به علاوه مالیات بر ارزش افزوده آن ها را در قبال دریافت صورت حساب، بپردازند. در غیر این صورت، در زمان خرید از سایر فروشگاه ها، مالیاتی به عنوان مالیات بر ارزش افزوده به صورت جداگانه اخذ نمی شود و تنها بهای کالا در قبال دریافت صورت حساب اخذ می شود.

تکالیف فعالان اقتصادی

اشخاص حقیقی و حقوقی اعیم از تولیدکنندگان، توزیع کنندگان و عرضه کنندگان و خدمات مشمول که با توجه به اعلام سازمان امور مالیاتی کشور اقدام به ثبت نام در نظام مالیات بر ارزش افزوده می کنند و نیز، وارد و صادر کنندگان کالاها و خدمات، در زمان خرید یا واردات کالاها و خدمات، علاوه بر بهای کالا و خدمات خریداری شده، مالیات بر ارزش افزوده متعلق را نیز پرداخت می کنند، ولی از آن جا که این نظام مالیاتی، یک نظام مالیاتی به منظور اخذ مالیات از فعالان اقتصادی نیست، این مالیات های پرداختی، طلب فعالان اقتصادی از سازمان امور مالیاتی محسوب می شود.

حمل و نقل ریلی

در برنامه ششم توسعه، خدمات حمل و نقل ریلی از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف شد، اما سازمان مالیاتی کشور دیدگاهی در این زمینه دارد که راه آهن با وجود آن، هنوز به این قانون جدید عمل می کند. بر اساس برنامه ششم توسعه که توجه به حمل و نقل ریلی در آن، مشابه مناطق محروم دیده شده است از سال جاری بخش ریلی تا ۱۰ سال از مالیات بر درآمد معاف شده است و بنابراین مشوق های مالیاتی خوبی برای رشد

صنعت ریلی و تشویق بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در این صنعت در نظر گرفته شده است.

اقداماتی گسترده نیز در بستر قانون برای توسعه حمل و نقل ریلی انجام شده است. مهم ترین کاری که در سال گذشته برای رشد این بخش انجام شد، کاهش نرخ حق دسترسی از ۵۷ درصد به ۲۶ درصد بود که قیمت تمام شده حمل را پایین آورد و فضا برای ورود بخش خصوصی رقابتی شد.

همه این اقدامات در جهت توسعه حمل و نقل ریلی است که بر این اساس، راه اندازی قطارهای برنامه ای، اقدام دیگر راه آهن برای توسعه این بخش بود. راه آهن هم تخفیف های مشخصی را برای بارهای مختلف در نظر گرفت، مثلاً حق دسترسی برای بارهای کانتینری را به صفر رساند و حق دسترسی بارهای ترانزیتی را هم تا ۵۰ درصد کاهش داد. بهبود و ارتقای تسهیلات تخلیه و بارگیری از دیگر اقدامات راه آهن در جهت رشد ریلی کشور بود. اتصال بخش های تجاری و صنعتی به ریل نیز از دیگر برنامه های ما است که در حال انجام آن هستیم.

راه آهن برای سرمایه گذاری در بخش بار نیز اقداماتی گسترده داشته است. در جایی که خریدار وجود دارد، راه آهن خرید محصولات وابسته ریلی را تسهیل و به کاهش ریسک سرمایه گذاران کمک کرده است. در ادامه خدمات، نوسانات نرخ ارز را تا بالای ۱۰ درصد تضمین شد و تسهیلاتی برای سرمایه گذاری خارجی به منظور تشویق بخش خصوصی در نظر گرفته شد.

از شرکت ملی نفت ایران نیز یارانه کاهش مصرف سوخت گرفته شد و به سرمایه گذاران داده شد و همه این اتفاق ها به این معنی است که راه آهن در زمینه تأمین مالی پروژه ها در بخش خصوصی اعلام آمادگی کرده است. خوشبختانه، راه آهن از نظر قانونی با خلاء مواجه نبوده و تمام توان خود را برای جذب بیشتر بخش خصوصی در پروژه های ریلی به کار گرفته است.

البته، بسترهای این موضوعات فراهم است و با مالکیت و تخفیفات



مالیاتی که در اختیار بخش خصوصی قرار داده شده است، تلاش شده است نظام مدیریت و بهره‌برداری را با همکاری بخش خصوصی به شکلی اصلاح شده که نقش‌آفرینی این بخش در راه‌آهن بیشتر شود.

تضمین خرید خدمات نیز یکی دیگر از مشوق‌هایی است که برای سرمایه‌گذاری در راه‌آهن در نظر گرفته شده است. بر این اساس، به افرادی که در بخش زیربنایی راه‌آهن خدماتی را تولید می‌کنند و ظرفیت‌های جدیدی را در حوزه خطوط جدید و تجهیزات تخلیه و بارگیری ایجاد می‌کنند، تضمین خرید می‌دهیم تا سرمایه‌گذاری آنها تضمین شود.

راه‌آهن تلاش می‌کند برای تأمین مالی داخلی و خارجی نیز، به بخش خصوصی ضمانت دهد و تمام این مشوق‌ها برای تعمیق و گسترش فعالیت بخش خصوصی در حوزه ریلی است. رویکرد راهبردی راه‌آهن، افزایش سهم بخش خصوصی در صنعت ریلی است و این امر یک راهبرد بلندمدت اجرایی است.

همچنین یکی از اقدامات اصلی راه‌آهن استفاده از ظرفیت بازار بورس است، به این ترتیب که تأمین مالی از بازار سرمایه نسبت به سایر شقوق تأمین مالی بیشتر است و امید می‌رود با کمک و حمایت بورس و بازار سرمایه، توانمندی‌های بخش ریلی بیش از پیش توسعه یابد.

مالیات بر ارزش افزوده صنعت ریلی

در همین راستا نمایندگان مجلس شورای اسلامی در جریان ادامه بررسی بخش درآمدی لایحه بودجه سال ۹۷ کل کشور طی مصوبه‌ای با ۱۶۴ رأی موافق، ۴۰ رأی مخالف و ۳ رأی ممتنع از مجموع ۲۴۱ رأی، مدت اجرای آزمایشی قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۷ اردیبهشت ۸۷ و اصلاحات بعدی آن را تا زمان لازم اجرا شدن قانون جدید در سال ۹۷ تمدید کردند. علی‌لایحی رئیس مجلس درباره حذف این بند از گزارش کمیسیون

تلفیق گفت: به دلیل اینکه اجرای آزمایشی قانون مالیات بر ارزش افزوده تا آخر امسال به پایان می‌رسد نمی‌توانیم قانونی درباره این موضوع تصویب کنیم و از طرفی کمیسیون اقتصادی نیز در حال بررسی طرحی در این زمینه است. بنابراین ما فعلاً به لایحه دولت بازگشت می‌کنیم.

تایید اعضای کمیسیون عمران مجلس

سخنگوی کمیسیون عمران مجلس گفت: براساس مصوبه کمیسیون حمل و نقل جاده‌ای و ریلی مسافر درون و برون شهری و همچنین صدور بلیط از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف شدند.

صدیف بدری گفت: موارد مربوط به حمل و نقل جاده‌ای و ریلی مسافر درون شهری و برون شهری از لایحه مالیات بر ارزش افزوده به کمیسیون عمران ارجاع شده بود که در جلسه بعدازظهر امروز بررسی و از پرداخت مالیات معاف شدند.

نماینده مردم اردبیل در مجلس از حضور وزیر راه و شهرسازی در این جلسه برای پاسخ به تعدادی از سوالات ملی و استانی برخی نمایندگان سخن گفت و افزود: سوالات نمایندگان سوال کننده با شمولیت منطقه‌ای و ملی درخصوص حمل و نقل ریلی و مشکلات جاده‌ای مطرح شد و سوالات به کمیته‌های تخصصی کمیسیون ارجاع داده شد.

حذف مالیات بر ارزش افزوده، مشوق بخش خصوصی

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل شرکت راه‌آهن کشور در رابطه با معافیت پرداخت مالیات بر ارزش‌افزوده و درآمد خدمات حمل‌ونقل ریلی در برنامه ششم توسعه گفت: راه‌آهن با وجود نظرات سازمان مالیاتی، در حال عمل کردن به این قانون جدید است.

نورالله بیرانوند گفت: براساس برنامه ششم توسعه توجه به حمل‌ونقل ریلی مشابه مناطق محروم دیده شد و بخش ریلی تا ۱۰ سال از مالیات بر درآمد هم

معاف شد. بنابراین مشوق‌های مالیاتی خوبی برای رشد صنعت ریلی و تشویق بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در این صنعت در نظر گرفته شده است.

وی درباره حذف مالیات بر ارزش‌افزوده و انواع دیگر مالیات گفت: اقدامات گسترده‌ای در بستر قانون برای توسعه حمل‌ونقل ریلی انجام شده، مهم‌ترین کاری که در سال گذشته برای رشد این بخش انجام شد، کاهش نرخ حق دسترسی از ۵۷ درصد به ۲۶ درصد بود که با این کار قیمت تمام‌شده حمل پایین آمد و فضا برای ورود بخش خصوصی رقابتی شد.

این مقام مسئول افزود: همه این اقدامات، در جهت توسعه حمل‌ونقل ریلی است که بر اساس آن، راه‌اندازی قطارهای برنامه‌ای اقدام دیگر راه‌آهن برای توسعه این بخش بوده است. راه‌آهن تخفیفات مشخصی را هم برای بارهای مختلف در نظر گرفته که حق دسترسی برای بارهای کانتینری را به صفر رسانده و حق دسترسی بارهای ترانزیتی هم تا ۵۰ درصد کاهش یافته است. از برنامه‌های مهم راه‌آهن، بهبود و ارتقای تسهیلات تخلیه و بارگیری در جهت رشد ریلی است و اتصال بخش‌های تجاری و صنعتی به ریل نیز از برنامه‌های دیگر و در دست اقدام است.

بیرانوند با بیان اینکه در سرمایه‌گذاری در بخش بار هم اقدامات گسترده‌ای انجام شده، ادامه داد: در جاهایی که ما خریدار هستیم، راه‌آهن خرید محصولات وابسته ریلی را تسهیل کرده و به کاهش ریسک سرمایه‌گذاران کمک کرده است. راه‌آهن نوسانات نرخ ارز را در نرخ‌های بالای ۱۰ درصد هم تضمین می‌کند و تسهیلات در جهت فاینانس سرمایه‌گذاری با کشورهای دیگر برای تشویق بخش خصوصی در نظر گرفته است.

وی درباره تخصیص یارانه نفتی به راه‌آهن گفت: ما از شرکت نفت نیز یارانه کاهش مصرف سوخت می‌گیریم و به سرمایه‌گذاران می‌دهیم. همه اینها به این معنی است که ما در زمینه تأمین مالی پروژه‌ها با همکاری بخش

خصوصی اعلام آمادگی می‌کنیم. خوشبختانه راه‌آهن از نظر قانونی با خلأ مواجه نبوده و تمام توان را برای جذب بیشتر بخش خصوصی در پروژه‌های ریلی به کار گرفته است.

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل راه‌آهن اظهار داشت: با مالکیت‌ها و تخفیفات مالیاتی که در اختیار بخش خصوصی قرار داده‌ایم، در تلاشیم تا نظام مدیریت و بهره‌برداری را با همکاری بخش خصوصی به شکلی اصلاح کنیم که نقش‌آفرینی این بخش در راه‌آهن بیشتر شود.

بیرانوند ادامه داد: تضمین خرید خدمات نیز یکی دیگر از مشوق‌هایی است که برای سرمایه‌گذاری در راه‌آهن در نظر گرفته‌ایم، بر این اساس افرادی که در بخش زیربنایی راه‌آهن خدماتی را تولید می‌کنند و ظرفیت‌های جدیدی را در حوزه خطوط جدید و تجهیزات تخلیه و بارگیری ایجاد می‌کنند، خدمات آنها را تضمین خرید می‌دهیم تا سرمایه‌گذاری آنها تضمین شود.

وی افزود: راه‌آهن تلاش می‌کند برای تأمین مالی داخلی و خارجی نیز، به بخش خصوصی را ضمانت کند و تمام این مشوق‌ها برای تعمیق و گسترش فعالیت بخش خصوصی در حوزه ریلی است. رویکرد استراتژیک راه‌آهن برای افزایش سهم بخش خصوصی در صنعت ریلی است و این امر یک راهبرد بلندمدت اجرایی است.

بیرانوند همچنین یکی از اقدامات اصلی راه‌آهن را استفاده از ظرفیت بورس دانست و توضیح داد: تأمین مالی از بازار سرمایه نسبت به سایر شقوق تأمین مالی، بیشتر است که امیدواریم با کمک و حمایت بورس و بازار سرمایه، توانمندی‌های بخش ریلی بیش از پیش توسعه یابد. براساس برنامه توسعه راه‌آهن، شکاف عمیقی برای تأمین سرمایه وجود دارد که این شکاف باید با حضور پرنسب بخش خصوصی و حمایت بازار سرمایه از بین برود.

بیرانوند با بیان اینکه شرکت راه‌آهن به عنوان شرکت حاکمیتی، یکی از استراتژی‌های اصلی خود را



حداکثرسازی مشارکت بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل ریلی می‌داند، گفت: بر اساس قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، کل عملیات بار و مسافر از طریق بخش خصوصی انجام می‌شود. وی افزود: بر این اساس، ما تمام واگن‌های مسافری را به بخش خصوصی واگذار کردیم.

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به برنامه‌های راه آهن در طول سال‌های گذشته، برای توسعه فعالیت بخش خصوصی و افزایش سهم این بخش در حمل و نقل ریلی گفت: در حال حاضر نیز برنامه‌هایی داریم تا سهم بخش خصوصی را در تامین ناوگان ریلی افزایش دهیم؛ به شرط آنکه بخش خصوصی این آمادگی را داشته باشد.

بیرانوند تصریح کرد: خوشبختانه راه آهن از نظر قانونی با خلاء مواجه نبوده و تمام توان خود را برای جذب بیشتر بخش خصوصی و مشارکت این بخش در بخش‌های ریلی به کار گرفته است. وی اضافه کرد: یکی از مطالبات بخش خصوصی، اصلاحات قانونی است که با اقدامات در دست اجرای راه آهن، اصلاحات لازم و مورد نیاز در موارد قانونی صورت گرفته است.

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن تاکید کرد: مشارکت بخش خصوصی در حوزه ریلی مستلزم حمایت‌های دولت و ایجاد بسترهای لازم است.

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

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن عنوان کرد: در حال حاضر مشوق‌های زیادی برای بخش خصوصی در نظر گرفته شده است که در این میان، مشوق‌هایی همچون مالیات بر ارزش افزوده از جمله مواردی است که

منافع آن به بخش خصوصی می‌رسد. بیرانوند گفت: تضمین خرید خدمات نیز یکی دیگر از مشوق‌هایی است که برای سرمایه‌گذاری در راه آهن در نظر گرفته‌ایم، بر این اساس افرادی که در بخش زیربنایی راه آهن خدماتی را تولید می‌کنند و ظرفیت‌های جدیدی را در حوزه خطوط جدید و تجهیزات تخلیه و بارگیری ایجاد می‌کنند، خدمات آنها را تضمین خرید می‌دهیم تا سرمایه‌گذاری آنها تضمین شود. وی ادامه داد: همچنین در این زمینه نوسانات نرخ ارز نیز تا بالای ۱۰ درصد تضمین می‌شود که همه اینها موجب امنیت در سرمایه‌گذاری در این حوزه خواهد شد.

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن همچنین تاکید کرد: راه آهن تلاش می‌کند برای تامین مالی داخلی و خارجی نیز، بخش خصوصی را گارانتی کند و تمام این مشوق‌ها برای تعمیق و گسترش فعالیت بخش خصوصی در حوزه ریلی است. بیرانوند با بیان اینکه رویکرد استراتژیک راه آهن برای افزایش سهم بخش خصوصی در صنعت ریلی است، گفت: این امر یک راهبرد بلندمدت اجرایی است.

وی همچنین با اشاره به تشکیل لیزینگ ریلی، گفت: صندوق توسعه ملی نیز در این زمینه اعلام آمادگی کرده است که تشکیل این شرکت و تامین منابع آن برای تامین ناوگان بوده و شامل زیربنا نمی‌شود.

بیرانوند، یکی از اقدامات اصلی راه آهن را استفاده از ظرفیت بازار بورس اعلام کرد و گفت: تامین مالی از بازار سرمایه نسبت به سایر شقوق تامین مالی بیشتر است که امیدواریم با کمک و حمایت بورس و بازار سرمایه، توانمندی‌های بخش ریلی بیش از پیش توسعه یابد.

بیرانوند افزود: راه آهن ابزارهای خوبی برای ورود به بازار سرمایه دارد تا بتوانیم از این بازار برای توسعه خدمات ریلی استفاده کنیم.

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن در پایان گفت: بر اساس

برنامه توسعه راه آهن، شکاف عمیقی برای تامین سرمایه وجود دارد که این شکاف بایستی با حضور پررنگ بخش خصوصی و حمایت بازار سرمایه از بین برود.

توسعه زیرساخت‌های ریلی با حذف مالیات بر ارزش افزوده

الیاس نادران استاد اقتصاد در دانشگاه تهران در این باره معتقد است که با اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده، منافع خرابکاران بازار، به شدت به خطر می‌افتد و به طور کلی، قانون مالیات بر ارزش افزوده به ضرر کسانی است که از شفافیت بازار گریزانند و منافعی که در بهره‌برداری از شایعات، رانت‌های اطلاعاتی و قاچاق است.

وی افزود: بنابر آن چه گفته شد حمایت از تولیدکنندگان داخلی، حذف مشاغل دلالی و واسطه‌گری و کار قاچاق همراه با آن تشویق سرمایه‌گذاری و صادرات می‌تواند از تأثیرات مثبت اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده در رشد و توسعه اقتصاد کشور باشد.

نادران گفت: موضوع معاف از مالیات بر ارزش افزوده در بخش حمل و نقل کشور از جمله مسائلی است که دست اندکاران حمل و نقلی به ویژه وزیر راه و شهرسازی در جهت کمک به توسعه زیرساخت‌ها و مراکز تولید و ساخت و سرمایه‌گذاری، پیگیری‌های مداوم داشتند.

نادران تاکید کرد: موضوع حذف مالیات بر ارزش افزوده حمل و نقل ریلی که در برنامه ششم توسعه تاکید شده بود، از جمله اهداف وزارت راه و شهرسازی در بخش ریلی و جاده‌ای بوده و محمد زاده معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل راه آهن، معافیت حمل و نقل ریلی از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده را از جمله برنامه‌های پیش‌بینی شده در برنامه ششم توسعه اعلام کرده بود.

تعمیم حذف مالیات بر ارزش افزوده به صنایع مختلف ریلی

از طرف دیگر رئیس کارگروه

سیرو حرکت و ایمنی انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی درباره حذف مالیات بر ارزش افزوده برای بخش حمل و نقل گفت: حذف مالیات بر ارزش افزوده تنها در مورد خود صنعت حمل و نقل اعمال شده است؛ در صورتی که به نظر من این امر باید تمامی موارد و حوزه‌هایی که به نوعی با حوزه حمل و نقل در ارتباط هستند اعمال شود.

سید هرمز قطبی افزود: در یک واحد حمل و نقل بخش عمده هزینه‌ها، مربوط به خرید قطعات است که از چرخ و واگن ... همه اینها مشمول مالیات بر ارزش افزوده باید باشند.

وی ادامه داد: وقتی در برنامه ششم توسعه مالیات بر ارزش افزوده در حوزه حمل و نقل حذف می‌شود، باید شامل حوزه‌های دیگری مثل هزینه‌های واحدهای حمل و نقل یا خدمات آن‌ها نیز می‌شد و اگر دولت می‌خواهد که حمل و نقل ریلی در کشور پا بگیرد لازم است که با دیدی وسیع همه این موارد را در نظر داشت.

قطبی با بیان این که در حال حاضر هر قطعه‌ای که خریداری می‌شود مالیاتش هم پرداخته می‌شود، گفت: پیشنهاد ما این است که این نوع حذف مالیاتی را به همه جزئیات هزینه‌های صنعت ریلی تعمیم دهیم و تنها متمرکز به خود شبکه حمل و نقل نباشیم. این جزئیات از قبیل خریدهایی که انجام می‌شود نیز هست.

وی درباره خریدهایی که از طریق ارز انجام می‌شوند نیز گفت: در مورد خرید اولیه، بحث تا حدودی متفاوت است. زمانی که می‌خواهید چیزی را از خارج بخرید همه برآوردها و بررسی‌ها را انجام می‌دهید و بعد اقدام به خرید می‌کنید. در حال حاضر و بر اساس قوانینی که الان وجود دارد شما دیگر نمی‌توانید حذف مالیات بر ارزش افزوده را برای این بخش در نظر بگیرید؛ حتی نمی‌توانید تهاتری هم عمل کنید. اگر کل این مجموعه ریلی به صورت سازمان‌مند و با برنامه و در جهت منافع ملی کشور بخواهد مشمول معافیت‌های مالیاتی قرار گیرد باید از راه کار قانونی اقدام شود.

کاهش حجم سیر و حرکت با یکپارچگی شرکت های ریلی

الهام زر قانی



حوزه سیر و حرکت را در راه آهن چگونه تشریح می کنید؟

کلیه عملیات مرتبط با تنظیم و تشکیل و اعزام قطارهای باری و مسافری راه آهن در واحدی به نام سیر و حرکت در مناطق راه آهن و در راس آن اداره کل سیر و حرکت در ستاد انجام می گیرد. در سال های اخیر سعی شده تا بیشتر به استفاده از روش های نوین که بخشی از دغدغه ها و گلوگاه های سیر و حرکت را از بین می برد پرداخته شود. استفاده راه آهن از روش های قدیم و سنتی سبب شده تا نتوانیم در حوزه حمل و نقل به جایگاه ویژه ای دست پیدا کنیم اما در سال های اخیر اقدامات جدیدی در خصوص استفاده از سیستم ها و روش های جدید انجام شده است.

در حوزه سیر و حرکت که شامل قسمت های متفاوت از جمله تشکیل و اعزام قطارهاست، در ابتدا از روش های دستی و سنتی استفاده می شد اما در سال های اخیر بخشی از این روش ها تغییر پیدا کرده و اعزام قطارها در مسیرهای مختلف توسط تیم های CTC و RC بدون حضور فیزیکی ماموران ترافیک صورت می گیرد.

در حال حاضر در ۵ منطقه اصلی این روش نوین را داریم که مهمترین آن "CTC" شاهرود در مسیر تهران - مشهد است که از تهران تا مشهد را تحت پوشش مرکز فرماندهی "CTC" شاهرود قرار داده است. این مرکز همه عملیات سیر و حرکت، فعالیت های قبول، اعزام و تردد قطارها را بر عهده دارد. روش قدیم به اینگونه بود که هر کدام از ایستگاه ها به صورت مستقل این کار را انجام می دادند و در هر کدام از این ایستگاه ها ماموران خاص با شرح وظایف خاص داشتیم که به صورت

متمرکز و تحت فرماندهی واحد این مسوولیت را بر عهده داشتند. در مسیر تهران - مشهد که اصلی ترین محور مسافری در کشور است، مسوولیت این کار توسط مرکز فرماندهی انجام می شود. در این مرکز "CTC" همه عملیات یکپارچه در حوزه سیر و حرکت را بر عهده دارد. "CTC" در محور شرق با مرکزیت طبس کار خود را انجام می دهد. در محور هرمزگان، مرکز سیرجان مسوولیت بخش "CTC" را بر عهده دارد و مرکز یزد مسوولیت "CTC" بخش اصفهان و یزد را عهده دار است. این بخش در محور جنوب از سال گذشته آغاز به کار کرده است و برخی از ایستگاه ها تحت پوشش "CTC" اهواز قرار گرفته است. با اقدامات انجام شده و توسعه "CTC" حالت دستی حوزه سیر و حرکت و قبول و اعزام کنار گذاشته شده و بخش بزرگی از آن به صورت مکانیزه انجام می شود. با توسعه روش "CTC" که در بسیاری از کشورها مورد استفاده قرار گرفته سعی داریم تا بتوانیم مرکز فرماندهی را به شکلی برنامه ریزی کنیم که قبول و اعزام قطارها را از پیش تعیین کنیم.

در کنار این مسایل بخش بزرگی از فعالیت "ای تی سی" را در خصوص افزایش ایمنی حمل و نقل ریلی انجام دادیم که به نوعی کنترل سرعت قطارها را بر عهده دارد. به علت افزایش ظرفیت قطارها بلاک میانی را راه اندازی کرده ایم که برابر مقررات، در گذشته در هر بلاک یک قطار بیشتر نداشتیم اما در شرایط استفاده از بلاک میانی این قطارها می توانند افزایش پیدا کنند یعنی به نوعی افزایش ظرفیت ایجاد کرده ایم. در گذشته سر فاصله اعزام هر کدام از قطارها در مسیر تهران - مشهد حداقل ۲۵ دقیقه بود که هم اکنون تا فاصله

امروزه توسعه در هر صنعت نیازمند کنار گذاشتن روش های سنتی و قدیمی و بهره گیری از روش های نوین است. صنعت حمل و نقل ریلی نیز از این قاعده مستثنی نبوده و این مهم را به عهده اداره کل سیر و حرکت در راه آهن گذاشته است. بخش سیر و حرکت در راه آهن در سال های اخیر تلاش کرده تا با کنار گذاشتن روش های سنتی حمل بار و استفاده از سیستم ها و روش های نوین، بهره گیری از تکنولوژی روز و برنامه ای کردن حرکت قطارها، افزایش سرعت جابه جایی و متوسط سیر واگن ها و علاوه بر ایجاد جذابیت برای مشتریان این صنعت، افزایش سود را برای شرکت های ریلی به ارمغان بیاورد. اما به گفته مهندس مرتضی جعفری مدیر کل سیر و حرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران این حرکت تا کنون به کندی پیش رفته و با برنامه های پیش بینی شده فاصله بسیار دارد و پیشرفت آن نیازمند مشارکت همه بخش ها به ویژه هماهنگی و یکپارچگی شرکت های ریلی در ایجاد فضای رقابتی سالم است که در نهایت سرازیر شدن حجم بار و مسافر از جاده به ریل را در پی خواهد داشت. در این رابطه و برای آگاهی بیشتر از جزئیات عملکرد این بخش از راه آهن با مهندس مرتضی جعفری گفتگویی داشتیم که به آن می پردازیم:



زمانی ۸ دقیقه می‌توانیم قطارها را اعزام کنیم. تمامی موارد ذکر شده مقرر است تا در کل شبکه راه‌آهن توسعه یابد. در مسیر هرمزگان و همچنین مسیر شرق نیز موضوع «ای‌تی‌سی» راه‌اندازی شده است.

از موضوعات اصلی در حوزه سیر و حرکت موضوع ترافیک است که به استفاده قطارهای باری و مسافری از یک شبکه ارتباط دارد. اگر بتوانیم سیر و حرکت را در قطارهای باری و مسافری از هم جدا کنیم حمل‌ونقل باری و مسافری از نظر موضوع ترافیک

روان‌تر خواهد شد. در حوزه حومه‌ای اقداماتی در این خصوص انجام شده است از جمله تفکیک بخشی از زیرساخت حوزه حومه‌ای در اطراف تهران که در مسیرهای تهران-گرمسار، تهران-قزوین و همچنین تهران-پرنده به انجام خواهد رسید. با یک شکل شدن روش اعزام و بهره‌برداری، سیر و حرکت قطارها قاعدتا از ترافیک بهتری برخوردار خواهیم شد. برای مثال هنگامی که در یک اتوبان همه ماشین‌ها با یک سرعت و به یک شکل سیر داشته باشند ترافیک اتوبان بسیار سهل‌تر است تا اینکه کامیون، اتوبوس و سواری همه با هم در اتوبان تردد داشته باشند. اتفاقی که در راه‌آهن رخ می‌دهد دقیقا همین است که همه وسایل حمل‌ونقل ریلی از جمله باری و مسافری از یک شبکه استفاده می‌کنند. تصور کنید قطار مسافری با سرعت ۱۶۰ کیلومتر در کنار قطار مسافری دیگری با سرعت ۱۲۰ کیلومتر در حرکت است. این دو قطار را با سرعت‌های مختلف در کنار یک قطار باری با سرعت ۶۰ کیلومتر داریم. این مساله بر بهره‌برداری بهتر از شبکه اثرگذار است. با فاکتورهایی همچون افزایش سرعت و برنامه‌ای شدن قطارهای باری می‌توانیم سرعت سیر را بالا ببریم.

چه برنامه‌هایی برای سال ۹۷ در حوزه سیر و حرکت در پیش دارید؟
ایجاد قطارهای باری- برنامه‌ای از جمله برنامه‌هایی است که اخیرا آغاز شده و به نوعی در حال تکمیل است. برنامه قطارهای مسافری یعنی ساعت

حرکت و برنامه ورود به ایستگاه‌ها کاملا مشخص است و زمان مسافر را بر اساس آن برنامه‌ریزی می‌کنند. البته ممکن است در بعضی قسمت‌ها با تاخیرات کمی روبرو شود. میانگین تاخیرات در مبدأ زیر یک دقیقه است و میانگین ورود به مقصد در کل شبکه، نیم ساعت است که مسافر با همین روش برنامه‌ریزی می‌کند. اخیرا در حوزه باری نیز این اقدامات را شروع کرده‌ایم و برنامه بخش عمده‌ای از قطارهایمان در زمان حرکت در حوزه باری و رسیدن به مقصد مشخص است و به اجرا رسیده که موجب افزایش سرعت قطارهای باری در همان حوزه شده است. باید بگوییم در سال ۹۷ سعی داریم تمامی قطارهای باری برنامه داشته باشند که اجرای آن بستگی به وجود بار و واگن و نیازهای دیگر در تشکیل قطار است.

برای افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی در حوزه سیر و حرکت چه برنامه‌هایی در نظر دارید و الزامات و انتظارات شما برای تحقق این برنامه‌ها چیست؟

در این خصوص دو حوزه باری و مسافری وجود دارد که با اقدامات انجام شده ظرفیت بخشی از مسیرها را افزایش می‌دهیم. افزایش ظرفیت موجب می‌شود بتوانیم تعداد قطارها را در حوزه مسافری افزایش دهیم و از طرف دیگر ساعت‌های مناسب‌تری را به مسافران اختصاص دهیم. از جمله موضوعاتی که برای مسافران حایز اهمیت است ساعت حرکت و ساعت

روش‌ها و اقدامات بود که توانستیم به این اعداد و ارقام برسیم.

سیر و حرکت راه‌آهن برای افزایش سهم ریل در بنادر کشور چه نقشی دارد؟ راهکارهای شما برای تحقق این هدف مهم چیست؟

بندر شهید رجایی بیشتر حجم بار خود را از طریق جاده حمل می‌کند. باید بتوانیم زمان سیر کم و قابل رقابت با جاده را به آنها پیشنهاد دهیم. مطمئنا با این پیشنهاد می‌توانیم باری را که از طریق جاده حمل می‌شود به سمت ریل سوق دهیم. از کارهایی که در سال ۹۶ به انجام رسید راه‌اندازی قطارهای باری- برنامه‌ای- کانتینری از بندرعباس است. این امر موجب شد در زمان کمتر از زمان جاده بار را به مقصد برسانیم. برنامه افزایش قطارهای باری- برنامه‌ای در حوزه بنادر ادامه دارد که تعداد آن در سال ۹۷ افزایش خواهد یافت. در سال ۹۶ رشد خوبی در حوزه حمل کانتینر از بنادر داشتیم. درخصوص بندر شهید رجایی اقدامات و هماهنگی‌هایی از سوی سازمان بنادر صورت گرفته تا بر اساس نیاز توسعه خطوط ریلی در بنادر را داشته باشیم که امیدواریم در سال ۹۷ اجرایی شود.

ارزیابی شما به عنوان مدیرکل سیر و حرکت راه‌آهن از عملکرد شرکت‌های حمل و نقل ریلی چیست؟ مهمترین نقاط قوت و ضعف شرکت‌ها که اثرات جدی بر عملکرد جابجایی بار و مسافر ریلی دارد کدامند؟

چرخه‌ای که موجب حمل می‌شود



ایجاد قطارهای باری
برنامه ای از جمله
برنامه هایی است که اخیرا
آغاز شده است و در حال
تکمیل است. در سال
۹۷ سعی داریم تمامی
قطارهای باری برنامه ای
داشته باشیم



شامل بخش خصوصی (صاحب بار، صاحب واگن) حوزه سیر و حرکت راه آهن و زیرساخت است. در مقصد نیز اقداماتی در رابطه با تحویل بار وجود دارد که لازمه هماهنگی در این چرخه است. از جمله موضوعاتی که به افزایش بار در بخش خصوصی کمک می کند این است که شرکتها رقابت سالمی با هم داشته باشند و بتوانند با یک دست شدن به کاهش حجم سیر و حرکت کمک کنند. از شرکتها درخواست کردیم که با یکپارچه کردن واگنها و به اشتراک گذاشتن آنها و تشکیل کنسرسیوم (واگن پول)، موجب کاهش بخش عملیات سیر و حرکت شوند که مطمئنا موجب افزایش سرعت قطارها و حمل بار و ایجاد منفعت در شرکتها خواهد شد. در برخی شرکتها این اقدامات به انجام رسیده و کمک بزرگی به ما کرده است. لازم است در شرکتهای دیگر نیز این اقدام صورت گیرد. برخی از دغدغه های ما در حوزه

شرکت های مخزن دار در بخش سیر و حرکت حل شده است. یعنی در حوزه سیر و حرکت نیاز به تفکیک شرکت و بار در تشکیل و اعزام قطارها نیست و بخشی از آن انجام شده است. البته در آن بخش نیز مشکلاتی وجود دارد. در برخی از شرکتها که واگن های مشترک از جمله واگن های لیه بلند دارند، بیشترین واگن ها یک شکل هستند و نیازمند آن است که به جای تفکیک واگن ها، به نوعی بار جابه جا شود که در حال حاضر تفکیک واگن ها بر اساس شرکت و خطوط بارگیری و تخلیه و نوع محصول موجب شود تا کندی بسیاری را در حوزه سیر و حرکت داشته باشیم که قطعاً اثر گذار بر خود شرکت ها، درآمد شرکت ها و بهره وری واگن ها است که اگر بتوانند با روش های مختلف این مشکل را حل کنند و اساس کار ما واگن نباشد و مبنی بر وجود بار داخل واگن باشد کمک بزرگی در حوزه سیر و حرکت و انتقال بار از جاده به ریل خواهد بود.

جایگاه فعلی انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می کنید؟ انتظارات شما به عنوان مدیر کل سیر و حرکت راه آهن از انجمن چیست؟

برداشت من به عنوان کارشناس ریلی این است که انجمن نتوانسته برای رسیدن به یک هدف خاص شرکت های ریلی را با هم هماهنگ کند. این ناهماهنگی شرکتها در بخش مسافری بیشتر خود را نشان داده است. دیده شده که در این حوزه برخی از شرکتها به نوعی از سیستم خارج شده اند و شرکت های باقی مانده هم عملکردی درخور انتظار خود و مردم نداشته اند. اگر انجمن نقش خود را به درستی ایفا می کرد شاید مشکلات این چنینی رخ نمی داد. به عنوان مثال شرکتی که ۱۰ سال از تاسیس آن گذشته و ۱۰۰ واگن خریداری کرده است، امروز کل واگن های آن متوقف می شود و هیچ اتفاقی در سیستم رخ نمی دهد. تجهیزات این چنینی حتی اگر خصوصی هم باشد سرمایه ملی محسوب می شود. وقتی این تجهیزات

متوقف می شود با گذشت زمان قابلیت بهره برداری ندارد و سرمایه ملی از دست رفته است. نقش انجمن می تواند در رفع این مشکلات بسیار موثر باشد. در حوزه جذب بار آنچه که می تواند یک رقابت سالم در شرکت های ریلی ایجاد کند و در کنار این رقابت موجب ضرر یکدیگر نشوند، وجود یک واحد هماهنگ کننده همچون انجمن است. عدم داشتن اطلاعات به روز و شفافیت در اطلاعات موجب شده است که شرکتها نتوانند در حوزه ریلی از سود خوبی برخوردار باشند. اگر انجمن بتواند این هماهنگی را میان شرکتها در حوزه مسافری و باری ایجاد کند، موجب توسعه و رشد بخش ریلی خواهد شد.

راهکار پیشنهادی شما برای انجمن در رابطه با ایجاد هماهنگی بین شرکت های ریلی در خصوص افزایش بار و مسافر چیست؟

به عنوان مثال در حوزه فروش بلیط مسافری باید بگویم که ارایه تخفیف موجب جذب مسافر نمی شود. در بازار ایران هنگامی که کالایی با کاهش قیمت روبرو می شود خریدار آن نیز کم می شود. در حوزه قطارهای مسافری هماهنگ کننده ای وجود نداشته است و تخفیفات هر شرکت بر اساس دیدگاه خود آن شرکت و بدون آگاهی از دیگر شرکتها انجام می شود که همین امر رقابت ناسالم را به وجود می آورد و موجب اثرات منفی در کلیات درآمد بخش مسافری می شود. باید بگویم که در ارایه رقبه تخفیفات کار کارشناسی انجام نشده است در صورتی که مدیریت یکپارچه و متمرکز بر این موضوعات موجب می شود که بیشترین درآمد برای شرکتها ایجاد شود.

از ایرادات بزرگی که وجود دارد این است که بخش عمده ای از شرکت های خصوصی، واقعی نیستند و روش های مدیریتی نیز همان روش های مدیریتی دولتی است با این رویکرد که بیشترین قدرت را داشته باشیم نه بیشترین درآمد را. بر همین اساس سعی می کنیم که اختیارات خود را واگذار نکنیم و بر اساس نظرات خود بدون وجود یک سیستم مدیریتی یکپارچه تصمیم گیری

می کنیم. این مساله موجب ضرر خود ما و یا شرکت های ریلی دیگر می شود و در نهایت سود بالای بخش جاده ای را به دنبال دارد. همین مشکلات در بخش بار نیز وجود دارد. یک دست کردن بارها و واگن ها و شرکت در مناقصات که با مدیریت درست می تواند موجب افزایش درآمد شود. اگر مدیریت وجود نداشته باشد، در رقابت ناسالم ممکن است هر کدام از شرکتها با شرکت در مناقصات اعداد و ارقامی ارایه دهند که در آخر خود متضرر شده و متحمل جابه جایی باری شوند که سودی هم ندارد. در حوزه بارگیری و تخلیه اگر یکپارچگی وجود داشته باشد، قطعاً کاهش هزینه ها را خواهیم داشت. اگر انجمن در این موضوعات شرکت کند و هماهنگی های لازم را میان شرکت های باری و مسافری ایجاد کند کمک بزرگی خواهد بود.

در آخر باید بگویم همه افرادی که در حوزه ریلی فعالیت می کنند زحمات بسیاری می کشند مخصوصاً افرادی که در حوزه عملیات هستند از جمله بخش سیر و حرکت. پرسنل این بخش سخت ترین کارها را بر عهده دارند که موضوع بهبود وضعیت پرسنل این بخش جزو برنامه ها و اولویتهای شرکت می باشد. در سال های اخیر اقدامات خوبی برای آنها صورت گرفته، شغل های زیادی در حوزه سیر و حرکت هستند از جمله متصدی ترافیک و رییس قطار، مانورچی و سرمانورچی، سوزن بان و لکوموتیورانان زحمات بسیاری در این حوزه انجام می دهند. زمانی که این پرسنل به بخش خصوصی وارد شدند با توجه به منطقه سکونت از طریق پیمانکاران جذب شدند بنابراین کنترل آنها کار سختی بود. از سال ۹۵ هر کدام از مشاغل به صورت تجمیعی جذب شدند. در حال حاضر در مشاغل سیر و حرکت در کل شبکه راه آهن یک قرارداد داریم که در آن احکام، بیمه و روش پرداخت کاملاً مشخص وجود دارد مانند خدماتی که به پرسنل راه آهن ارایه می شود. در حوزه سیر و حرکت تفاوتی میان پرسنل راه آهن و پرسنل پیمانکار وجود ندارد.

وضعیت بخش سیرو حرکت و چالش های پیش روی این بخش در گفتگو با هرمز قطبی :

شرکت های کوچک و متوسط در مسیر پر چالش ادغام

الهام زرقانی

از طریق بانک توسعه تعاون در مرحله اول با معرفی راه آهن به بانک مذکور ۶۵ تا ۷۰ درصد توسط بانک و حدود ۳۰ درصد توسط سرمایه گذار جهت خرید واگن و همچنین تعهد ۳۰۰ کیلومتر سیر روزانه واگن های بخش خصوصی که در صورت عدم تحقق پرداخت عدم النفع آنها از قرار محور کیلومتر ۵۰ ریال ، واگذاری واگنهای راه آهن تحت عنوان اجاره بشرط تملیک باعث گردید تا زمینه جذب شرکتهای متقاضی خرید واگن فراهم گردد. در آن بازه زمانی برای ترغیب بخش خصوصی شروطنی در نظر گرفته نشده بود. اگر از نظر تعداد واگن شروطنی اعمال می گردید توفیقی در جذب بخش خصوصی حاصل نمی شد. لکن بعدا هیئت مدیره راه آهن تصویب نمود به شرکتی مجوز خواهد داد که حداقل ۶۰۰ واگن باری و یا ۵۰ دستگاه واگن مسافری و یا ۱۰ دستگاه لکوموتیو خریداری و با پرداخت حق دسترسی به راه آهن از شبکه ریلی استفاده نماید. مصوبه مذکور در آن مقطع زمانی، زمینه اجرایی داشت که تا اکنون ادامه یافته است، اما در راستای تقویت شرکتهای راه آهن ج-۱ در زمان مدیریت عاملی آقای دکتر آقایی امتیازاتی برای شرکت هایی که اقدام بخريد يا افزايش ناوگان ریلی نمایند در نظر گرفته شده بود که تعدادی شرکت جدید نسبت بخريد واگن اقدام نمودند. ضمنا با حضور شرکتهای توانمند تدریجا نقش شرکت های کوچکتر در رقابت با شرکت های توانمند کم رنگ خواهد گردید و اجبارا ادغام یا فروش واگن ها را در برنامه کاری خود قرار دهند.

افزایش رضایت مردم و بالا



ناچیز بخش خصوصی در این بخش و ... از جمله چالش های حمل و نقل ریلی است. با توجه به اینکه سرمایه گذاری در بخش خصوصی کم است بایستی اقدامات و برنامه های نوینی برای توسعه این بخش مهم و زیربنایی و ایجاد مشوق ها در خصوص جذب سرمایه گذار در کشور صورت گیرد به همین سبب انجمن ریلی در خصوص وضعیت بخش سیرو حرکت و چالش های پیش روی این بخش به گفتگو با هرمز قطبی ، عضو هیئت مدیره شرکت برادران مجدپور نشست که به آن می پردازیم:

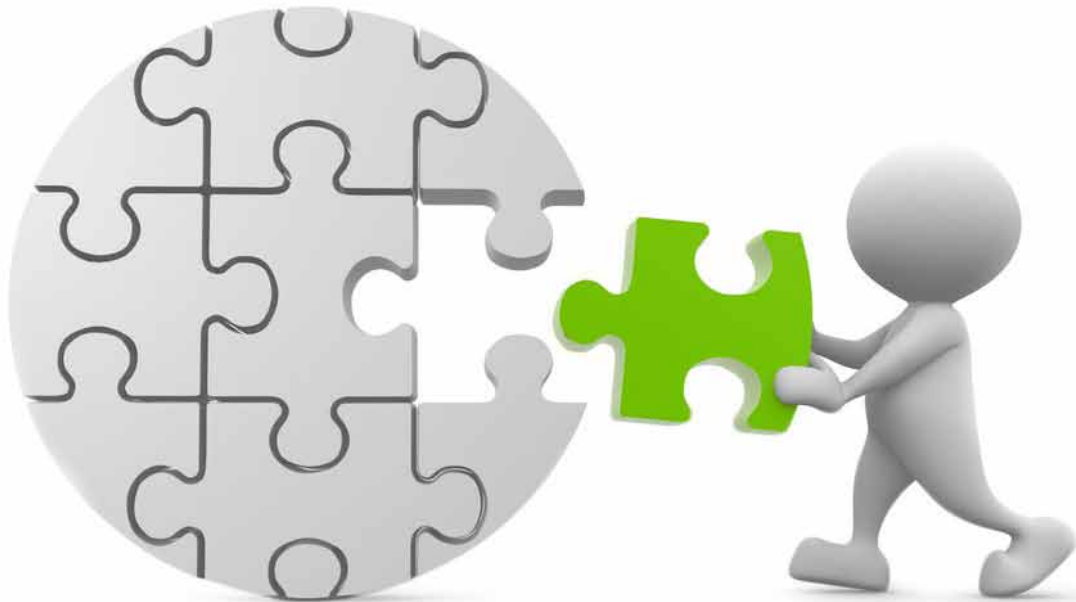
برنامه ششم توسعه در ۲ بند به بخش حمل و نقل، با اولویت دادن به بخش ریلی و ایجاد مزیت رقابتی و همچنین توسعه حمل و نقل باری با اولویت تجهیز شبکه و پایانه های باری و اتصال شبکه به مراکز بزرگ اقتصادی، تجاری و صنعتی اشاره کرده است. ایجاد شرایط نابرابر در بازار رقابتی حمل بار با جاده و ریل به دلیل اخذ عوارض ناچیز از حمل جاده ای، ارزان بودن قیمت گازوئیل و غیر رقابتی شدن هزینه تمام شده حمل ریل، اخذ نامتوازن مالیات بر ارزش افزوده در بخش ریلی و جاده ای، سهم

زیان ده است رغبتی نشان نمی دادند. در آن بازه زمانی اینجانب بعنوان عضو هیئت مدیره و مشاور مدیرعامل در امور خصوصی سازی مشغول بکار بودم. با رهنمود مدیرعامل و پی گیری هایی که در مورد تخصیص وام با سود ۱۰ تا ۱۱ درصد از محل وجوه اداره شده توسط سازمان برنامه و بودجه و

سال ۱۳۸۲ که جناب آقای مهندس سعید نژاد مدیرعامل وقت راه آهن بودند در راستای خصوصی سازی و جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در راه آهن بسیار جدی و پیگیر بودند از آنجائیکه بخش خصوصی شناختی از راه آهن نداشتند و اطلاعات آنها در این خُده بود که راه آهن یک شرکت

در رابطه با ضعف ناشی از کوچک بودن شرکت های حمل و نقل ریلی سخن بسیار است. آیا اقدامی در رابطه با این شرکت ها صورت گرفته است ؟

ابتداء لازم می دانم توضیح مختصری در رابطه با تشکیل شرکت های حمل و نقل ریلی بدهم. در



واگن کم) در زمینه حمل مواد معدنی و نفتی قادر به رقابت با شرکت های بزرگ را ندارند و هم اکنون تعدادی از آنها واگن هایشان را به صورت اجاره در اختیار شرکت های بزرگ قرار داده اند و لیکن در مورد حمل و نقل کانتینری در حال حاضر مشکلی ندارند.

راه حل های موجود در استاندارد سازی واگن ها ، ادغام شرکت های کوچک ریلی و حذف واگن های فرسوده است. چرا از سوی این شرکت ها برای ادغام و بالا بردن کارائی خود مقاومت می شود ؟

حضور فعال شرکت های بزرگ بیشتر و خارج از سرویس شدن واگن های فرسوده با عمر صنعتی بالا تدریجا شرکت های کوچک مجبور به ادغام یا فروش واگن های خود به شرکت های بزرگ خواهند گردید و اگر در حال حاضر تمایلی به ادغام نشان نمی دهند به لحاظ اینکه در مورد واگن های باری که عمر صنعتی آنها به ۴۰ سال رسیده و از طرفی تصمیمی توسط راه آهن جهت خروج واگن های مذکور از سرویس بهره برداری اتخاذ نگردیده باشد.

اکثر شرکت هایی که با پرداخت حق دسترسی از شبکه ریلی استفاده می کنند با اخذ تسهیلات با سود کم نسبت به خرید واگن با قیمت مناسب و همچنین اجاره به شرط تملیک در سالهای ۸۳ و ۸۴ اقدام نمودند که همین امر باعث شده با توجه به هزینه بالای نگهداری و تعمیرات با سودی کمتر از ۱۰ درصد به فعالیت خود ادامه دهند.

لکن در شرایط کنونی هیچ یک از شرکت های خصوصی کوچک که قیمت یک دستگاه واگن باری ۴ محوره کمتر از ۲۵۰ میلیون تومان نمی باشد قادر به حضور فعال قابل قبول در زمینه حمل و نقل ریلی نخواهد بود و در آینده فقط شرکت های بزرگ و توانمند از نظر مالی می توانند حضور فعال در راه آهن داشته باشند و شرکت های کوچک ریلی با اتمام عمر صنعتی واگن هایشان قادر به تأمین واگن نو نخواهند بود و به نظر اینجانب از صحنه ریلی خارج خواهند شد.

آیا شرکت های کوچک ریلی توانائی رقابت با شرکتهای بزرگ را دارند ؟

شرکتهای کوچک ریلی (دارای

خصوصا قطارهای سریع السیر و خود کشش رو به افزایش است.

استانداردهای خاصی برای قطارها تعیین شده است. در رابطه با شرکت هایی که نتوانند واگن های خود را باین استانداردها برسانند چگونه عمل می شود ؟

ناوگان ریلی ای می توانند در شبکه راه آهن ج-۱-۱ سیر نمایند که استانداردهای تعیین شده توسط راه آهن را رعایت کرده باشد و تا زمانیکه مشخصات فنی مورد نظر را حفظ نماید سیر آن در شبکه ریلی انجام می پذیرد ولیکن در صورت اتمام عمر صنعتی و یا به دلیل سانحه و یا پس از انجام تعمیرات هم اگر از ایمنی لازم برخوردار نباشد با تشخیص کارشناس شاخه معاونت امور ناوگان و با رعایت دستورالعمل های صادره وسیله نقلیه ریلی مذکور از سرویس بهره برداری خارج می گردد.

اکنون در بخش ریلی شرکت های خصوصی مشغول فعالیت هستند آیا در کشوری با شرایط ایران وجود این تعداد شرکت حمل و نقل ریلی اقتصادی است ؟

همانگونه که فوقا توضیح داده شد

بردن کیفیت خدمات ریلی در اولویت راه آهن است. آیا راه آهن گامی در جهت تقویت شرکت های ریلی برداشته است ؟

افزایش رضایت مندی مردم و ارائه کیفیت بهتر خدمات ریلی در برنامه های راه آهن منظور و تاکنون در رابطه با سیر واگنهای باری با افزایش قطارهای برنامه ای اقدامات موثری صورت پذیرفته که در زمینه حمل بار بیشتر اختصاص به قطارهای حامل مواد معدنی و نفتی و ترانزیت دارد و در مورد بارهای متفرقه و همچنین واگن های حامل کانتینرهای خالی و تعمیری از سیر قابل قبولی برخوردار نیستند که در این مورد اداره کل سیروحرکت می بایستی با برنامه ریزی رفع مشکل نماید.

در زمینه قطارهای مسافری گامهای مثبتی برداشته شده ، خدماتی که در قطارهای مسافری هم اکنون ارائه می گردد با گذشته بسیار تفاوت دارد لکن این تفاوت سرویس خدمات مشمول کلیه قطارها نمی شود و بطور نسبی رضایت مندی مسافران از خدمات ارائه شده در قطارهای مسافری

تاریخ شفاهی راه آهن ، در گفتگو با معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی ، دکتر مهرداد تقی زاده:

سیر تحولات و اصلاحات صورت گرفته در بخش ریلی در دو دهه اخیر

الهام زرقانی

حمل و نقل ریلی کشور در مقایسه با کشورهای دیگر بسیار عقب است، یعنی به لحاظ کمی و گستردگی که کشور ما داراست باید شبکه ای وسیع از نظر زیرساخت ها می داشتیم، به لحاظ تکنولوژی نیز از دنیا بسیار عقب هستیم. ما فاقد قطارهای سریع السیر هستیم و سیستم های یکپارچه حمل و نقل در کشور ما وجود ندارد. البته در چندین سال اخیر با مسئولیتی که دکتر آخوندی برعهده گرفتند، تلاش بر آن شد تا در خصوص یکپارچه سازی حمل و نقل، اقداماتی با همکاری شهرداری به انجام برسد اما بخشی از آن تصمیمات همچنان به نتیجه نرسیده است. باید متذکر شوم که کشور ما به لحاظ حجم جابه جایی مسافر و بار ریلی، فوق العاده از سطح پایینی برخوردار است. از سیستم های قطارهای حومه ای برخوردار نبوده ایم، هر چند در سال های اخیر کارهایی به انجام رسید اما در مقایسه با سایر کشورها همچنان باید گفت که بسیار عقب هستیم. در بحث حمل و نقل بار هم به همین گونه هستیم، شاید فقط ۴ یا ۵ درصد بارهای بنادر به وسیله ریل جابجا می شوند، طبق آمار سهم جابه جایی ریلی بار در کشور نیز حدود ۱۰ درصد است. از منظر کیفی هم کیفیت در حمل و نقل مسافر و بار ریلی وضعیت خوبی ندارد، در صورتی که، بسیاری از کشورهای توسعه یافته علاوه بر اینکه خدمات خوبی را در بخش مسافری ارائه می دهند تاخیر قطارها بسیار اندک است و حداکثر در حدود چند دقیقه در سال برآورد می شود. در کشورهای توسعه یافته حتی قطارهای باری نیز سر وقت حرکت می کنند، به همان گونه که تاخیر قطارهای مسافری محاسبه می شود، تاخیر قطارهای باری نیز بررسی و محاسبه می شود که اعداد محاسبه شده



خصوصی سازی، یکی از مهمترین ابزارهای تبدیل عملکرد اقتصادی تحت کنترل دولت به اقتصاد مبتنی بر بازار است. در این میان، حمل و نقل ریلی بدلیل برخورداری از مزایای بی نظیر خود و در راستای تحقق سیاست های اصل ۴۴ قانون اساسی طی دو دهه اخیر بسیار مورد توجه قرار گرفته است. اما با وجود همه اقدامات سالیان اخیر این بخش همچنان با مشکلات بسیاری روبروست. در این خصوص و در چارچوب تاریخ شفاهی حمل و نقل ریلی کشور، طی گفتگویی با معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، دکتر مهرداد تقی زاده، ضمن بازخوانی رویدادها و رویکردهای حاکم بر بخش ریلی در دو دهه اخیر، به بررسی اهمیت خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی و منافع حاصل از آن و همچنین چالش هایی که در طی این مسیر با آن مواجه بوده ایم و بررسی روش های موثر مدیریتی در این زمینه پرداختیم که این گفتگو را با هم می خوانیم:

وزارت راه و شهرسازی هستم

با توجه به تجربیات گسترده شما در مدیریت بخش های مختلف حمل و نقل شهری و برون شهری، حمل و نقل ریلی کشور را در مقایسه با کشورهای توسعه یافته چگونه ارزیابی می کنید؟ اگر می پذیرید که بخش ریلی متناسب با سایر حوزه ها توسعه نیافته است، دلیل عدم توسعه حمل و نقل ریلی در کشور را چه می دانید؟

سعیدی کیا

- مدیر عامل و موسس شرکت رجا
- مدیر عامل شرکت مترا، " شرکت مهندسی و مشاوره حمل و نقل "
- معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران
- مشاور عالی شهردار تهران در امور حمل و نقل و ترافیک
- مشاور مدیر عامل راه آهن و عضو هیئت مدیره و معاون راه آهن
- هم اکنون نیز معاون حمل و نقل

پیش از آنکه وارد بحث اصلی شویم خلاصه ای از سوابق و فعالیت های علمی و حرفه ای خود را بیان کنید.

فارغ التحصیل دانشگاه صنعتی شریف در رشته صنایع هستم و سوابق کاری ام عمدتاً در حوزه حمل و نقل است که اعم آن به شرح زیر می باشد:
- عضو هیئت مدیره و معاون راه آهن
- مدیر کل بودجه و برنامه ریزی وزارت راه و ترابری در زمان وزارت مهندس



بسیار پایین و منطقی است.

عقب ماندگی در بخش ریلی کشور ما دلایل متعددی دارد. البته بسیاری معتقدند که بنده در زمینه توسعه بخش ریلی معیارهای سختگیرانه ای دارم و سطح توقع بالاست و اکثرا معترض هستند که چرا ما را با کشورهای اروپایی و توسعه یافته مقایسه می کنید؟ یا چرا ما را با کشورهایی همانند برزیل و آمریکا مقایسه می کنید؟ اما معتقدم که همیشه باید در زندگی شخصی و کاری، خودمان را با بهترین ها مقایسه کنیم تا حرکت ها و جهش های بهتری داشته باشیم.

در رابطه با دلایل عدم توسعه یافتگی باید بگویم که دو بخش درونی و بیرونی راه آهن در این امر موثر است. عوامل درونی از جمله مهمترین عوامل عدم توسعه یافتگی در بخش ریلی به شمار می رود که یکی از این عوامل، نیروی انسانی است. توجه به اینکه در رده های مختلف کارشناسی باید بهترین نیروها را داشته باشیم اما تاکنون به دلایل مختلف اینگونه نبوده است. شاید تنها در دوره های کوتاهی بوده که مدیریت قوی در راه آهن داشته ایم.

من معتقدم که در میان عوامل درونی، مهمترین عامل نیروی انسانی است. علیرغم اینکه برخی ها عقیده دارند بودجه مهمترین عامل تاثیر گذار است در صورتیکه نیروی انسانی است که بر تمام عوامل سازمانی تاثیر گذار است.

باید بگویم هنگامیکه نیروی انسانی و تیم مدیریتی قوی داشته باشیم، می توانیم سرمایه و بودجه را نیز جذب کنیم. معتقدم که راه آهن پتانسیل بسیاری در خصوص جذب سرمایه دارد که مورد استفاده قرار نگرفته است. اگر نیروی انسانی کارآمد در اختیار داشته باشیم، کارها با سرعت بیشتری پیش خواهد رفت. هنگامیکه بحث نیروی انسانی خوب و قوی را مطرح کردیم باید محدودیت های سازمان را نیز در نظر داشته باشیم. سازمان و شرکت های دولتی، محدودیت هایی برای استخدام دارند، تعدادی نیرو را استخدام می کنند و سپس موضوع تعدیل نیرو را مطرح می کنند. بحث غلطی که چندسالی است در کشور جا افتاده است و نگرش اشتباهی است و باید تغییر نگرش

صورت گیرد بحث تعدیل نیروهای سازمان های دولتی می باشد. نمی دانم بحث تعدیل نیروی انسانی چه زمانی و به چه دلیلی مطرح شد که کاملا تفکر و رویکرد اشتباهی می باشد. باید بگویم که بنده در مجموع در حوزه گسترش و توسعه زیرساخت های حمل و نقل، با فعالیت و حضور بخش خصوصی موافق هستم اما این تفکر و ایده، دلیل بر آن نیست که بخش دولتی را ضعیف کنیم. در حدود ۷ سال گذشته، تیمی تحقیقاتی درخصوص فعالیت ها و اقدامات کشورهای دیگر ایجاد کردیم تا جذب نیرو در کشورهای دیگر را مورد بررسی قرار دهیم و مطلع شویم که چه برنامه هایی را برای نیروهای خود در نظر گرفته اند؟ یکی از نکاتی که به نهایت تعجب دیدیم، آن بود که باید در تمام فصول سال، مستمرا نیروهای توانمند را جذب کنیم و نیروهایی که توانایی پایینی دارند را به سازمان های دیگر انتقال دهیم مخصوصا در سازمان های دولتی، به این دلیل که در سازمان های خصوصی این کار به صورت اتوماتیکی انجام می شود و نهادهای خصوصی انگیزه ای برای نگهداری نیروهایی با توانایی اندک را ندارند. زیرا در بخش خصوصی حقوق افراد را خود بخش خصوصی تامین می کند ولی در بخش دولتی به طرق مختلف، افراد را با رابطه در داخل مجموعه نگه می دارند. باید در بخش دولتی مکانیزمی داشته باشیم که دائما بتوانند نیروهای قوی خود را حفظ کنند و نیروهای ضعیف خود را رها کنند تا خدمات بهتری ارائه شود، این رویکرد و مکانیزم هم اکنون در اختیار بخش دولتی نیست. محدودیت هایی در زمینه جذب نیرو وجود دارد. پروسه جذب نیرو به این صورت است که آزمون های ورودی در خصوص جذب نیرو برگزار می شود و هیچگاه نیروهای کیفی و توانمند حاضر نیستند در این آزمون ها شرکت کنند، حتی در پرداختی ها به نیروها، راه آهن با محدودیت هایی مواجه است. در چند سال اخیر، با این تفکرات پوپولیستی که به وجود آمده است و در مجلس و دولت نیز این تفکرات با نام کاهش فاصله طبقاتی ریشه دار شده است موجب شده تا حقوق ها را کاهش دهند. در صورتیکه در راستای کاهش فاصله طبقاتی باید درآمد همه

افراد را افزایش دهند. می گویند افرادی که درآمد بالایی دارند، درآمدشان نباید افزایش پیدا کند و در همان سطح نگه می دارند و درآمد افرادی که حقوق پایینی دارند را افزایش می دهند. درحالیکه آگاه نیستند که کشور را مدیران و مهندسان اداره می کنند و اگر توانایی پویایی اقتصاد کشور و گردش سازمان ها را نداشته باشند نمی توانند تعهداتی که در مقابل افراد سطوح پایین دارند را تحقق بخشند و دولت در آن هنگام توانایی عمل به عهد خود را ندارد. ما شاهد هستیم که در اقتصاد کشور دائما مشکلاتی به وجود می آید، از نرخ دلار گرفته تا مسائل مالی دیگر، که این مشکلات تنها به صورت مقطعی و موقت حل می شود. به عنوان مثال در مورد حقوق مدیران و مهندسان که افزایش نمی دهند عواقبی را برای کشور در پی داشته است که به موجب آن نخبگان ما از کشور خارج خواهند شد، یا به بخش خصوصی پیوسته و یا به موازات شغل دولتی خود کار دیگری را انجام خواهند داد که مشکلاتی را در کار اصلیشان پیش خواهد آورد. باید بگویم چندین عامل بر موفقیت یک سازمان تاثیر گذار است، نیروی انسانی، اولویت بندی پروژه ها و برنامه ها و در نهایت بودجه که عوامل بیرونی، بر هر سه عامل بسیار تاثیر گذار است، در اولویت بندی پروژه ها، از سویی سازمان برنامه و بودجه نظراتی می دهد و از سوی دیگر نمایندگان و مجلس نظرات متفاوت دیگری می دهند در نهایت باز هم تصمیماتی که گرفته می شود با رای های ارائه شده متفاوت است. در نتیجه تنها درصدی از تصمیم گیری ها برعهده سازمان راه آهن است که مشکلاتی را با خود به همراه دارد در صورتیکه باید راه تصمیم گیری را برای متخصصان این حوزه باز کنیم. این اقدامات در کشور موجب شده است که تعدادی از کارها بدون اولویت در کشور اجرا شود و تعدادی دیگر که از اولویت بیشتری برخوردار است به تعویق افتد. در بحث بودجه نیز، بخشی از آن نقد است که پرداخت آن بر عهده سازمان برنامه و بودجه و دولت است و بخشی دیگر از طریق جذب سرمایه گذار داخلی و خارجی تامین می شود که باید متذکر شوم که در جذب سرمایه گذارهای

داخلی و خارجی نیز با انواع محدودیت ها رو به رو هستیم و به راحتی نمی توانیم به جذب سرمایه گذار در بخش خصوصی بپردازیم. بنابراین می توان گفت که دستان مدیران ما درخصوص جذب و پرورش نیرو، جذب سرمایه گذار، اولویت بندی کارها و در مبحث بودجه بسته است. اگر دست مدیران ما باز باشد ما نه تنها در خصوص بودجه کمبودی نخواهیم داشت بلکه اگر بودجه را به درستی اختصاص بدهیم و اولویت بندی کارها به خوبی صورت گیرد، بودجه اضافه هم خواهیم آورد. در کشور، بسیاری از پروژه هایی که انجام می شود ضرورتی در اجرای آن ها وجود ندارد، به عنوان مثال خطوط راه آهن در مناطقی که نیاز به راه آهن ندارد احداث می شود و در منطقه ای که وجود راه آهن ضرورت دارد بودجه ای وجود ندارد. عواملی وجود دارد که بر کار ما تاثیر گذار است و اقدامات نادرست موجب شده تا فعالیت های نادرستی در کشور در این حوزه شکل گیرد.

حضور شما از ابتدای دهه ۷۰ بعنوان عضو هیئت مدیره و معاون طرح و برنامه شرکت راه آهن، همزمان شد با برخی تحولات و اصلاحات در بخش ریلی، از ویژگی ها و اقدامات مهم انجام شده در آن دوران بفرمائید.

در زمان ورود به راه آهن تمام تلاشم را کردم تا تفکری جدید را در راستای توسعه این بخش وارد راه آهن کنم. تفکرات همه تا آن زمان در راستای زیان ده بودن راه آهن و فقدان بودجه کافی بود و با این تفکر که بهتر از این نمیتوان پیش رفت حرکت می کردند. در هنگام ورود خود بحث مهم نیروی انسانی کارآمد را مطرح کردم و گفتم که باید تلاش کنیم تا نیروهای رده های مدیریتی و کارشناسی را بهبود بخشیم و با هدف تغییر نگرش در راه آهن پیش رویم به همین خاطر در حوزه خود که بخش طرح و بررسی ها بود، این موضوع را کامل اجرا و پیاده سازی کردم. در مورد جذب نیروی مدیریتی و کارشناسی در حوزه های دیگر نیز تا حدی مورد بررسی قرار داده شد تا هنگامیکه مدیرعامل راه آهن، مهندس افشار بود، این روش مطرح شد. البته



مهندس افشار تحت فشارهای مختلف بودند، به عنوان مثال نیروهای قدیمی با ورود نیروی تازه کار به سازمان مخالفت می کردند اما مهندس افشار با شهامت کامل و با تمام اعتراضاتی که وجود داشت افرادی همانند دکتر آقایی را وارد سازمان کردند. در آن زمان بنده مشاور بودم و دکتر آقایی در این امور به بنده کمک می کرد. به خاطر دارم هنگامیکه از ایشان در امور مربوطه کمک خواستم دکتر آقایی گفتند: آیا من می توانم در راه آهن کاری انجام دهم و تحولی را بوجود آورم؟ که جواب بنده مثبت بود. دکتر آقایی با تلاش در پیاده سازی رویکردهایی جدید توانست از نیروهای اثر گذار استفاده بسیاری ببرد. به هرحال، پذیرش مسولیت اداره کل نیروی کشش توسط ایشان نقطه عطف و سرآغاز خوبی برای راه آهن بود.

پس از آن راه آهن در دو بخش نیروی کشش و طرح و بررسیها رشد خوبی پیدا کرد مهندس افشار نیز علاقه مند به رشد این سیستم در سایر حوزه ها بودند و از سیاست های جدید حمایت می کردند. هنگامیکه مهندس ترکان بعنوان وزیر مسولیت وزارت راه و ترابری را بر عهده گرفتند حمایتشان را از تحولات در راه آهن بیشتر کردند و هنگامیکه موضوع ایجاد شرکت مستقل مسافری مطرح شد من به عنوان مدیر عامل و عضو هیئت موسس وارد کار شدم و از این طریق توانستم تغییر و تحولات را خیلی سریع در سیستم راه آهن ایجاد کنیم.

در آن مقطع، مرکز تحقیقات راه آهن به مرور پذیرای نیروهای متخصص و جوان بود. موضوع مطالعات و تحقیقات در آن دوران چه وضعیتی داشت؟

آن زمان کارهای بسیار ارزشمندی را در کنار آقای مشایخی در راه آهن انجام دادیم. یکی از کارها مدل جامع و دینامیک راه آهن بود. بر مبنای مدلی که آقای مشایخی طراحی کرده بودند می توانستیم تا ۲۵ سال آینده راه آهن را پیش بینی کنیم. با اینکه راه آهن مجموعه وسیعی است که مسائل فنی، آموزش، تحقیقاتی، سیر و حرکت، سوانح و ... را شامل می شود، دکتر مشایخی به عنوان مشاور راه آهن، عقیده داشتند که وقتی در

این سیستم می خواهد تصمیمی گرفته شود، اعم از خرید ریل، واگن، لوکوتیو و یا آموزش باید از این مدل الگو برداری شود. هر کدام از این تصمیمات نیاز به صرف بودجه دارد، مثلاً اگر لوکوتیو بخریم تا ظرفیت راه آهن را بیشتر کنیم باید در نظر داشته باشیم که این اقدام در آینده چه اثراتی بر راه آهن می گذارد که خود

موضوع پیچیده ای است و این پیچیدگی باعث شد که آقای مشایخی یک مدل دینامیک را طراحی کنند که این مدل بر اساس پیامدهای علت و معلولی شکل گرفته بود و اثرات متغیرها بر روی آن محاسبه و اندازه گیری می شد. وقتی این مدل را تحویل ما در معاونت طرح و بررسیها دادند، من از آن استفاده کاربردی کرده و تیمی را با نام کمیته برنامه ریزی استراتژیک آماده کردم. تعدادی از خبرگان بخش از جمله مرحوم مهندس سعادت و آقایان هوشنگ نیا، صنوبری و ... عضو آن کمیته بودند و موضوعاتی را که می خواستیم در هیئت مدیره مطرح کنیم و نیازمند بررسی ابعاد مختلف آن بود ابتدا آن را در مدلی که طراحی شده بود مورد آزمایش قرار می دادیم و نتایج و خروجی های مدل را در جلسات مورد استفاده قرار می دادیم. در اصل آن مدل، اثر سیاستگذاری ها و تصمیم گیری ها را در بلند مدت به ما نشان می داد. بعنوان

همان طرح منوریل تهران که در زمان ریاست جمهوری آقای احمدی نژاد قرار بود اجرا شود، در صورتی که این اقدامات باید با بررسی کارشناسانه انجام شود.

نمونه دیگر زمانی بود که پروژه سرخس- مشهد در حال اجرا بود، یکی از نیروهایی که کارشناس مرکز تحقیقات بود به دفتر من مراجعه کرد. در آن زمان راه آهن سرخس- مشهد ساخته شده بود و تنها می خواستند راه های ارتباطی را مشخص کنند. من در آن زمان آقای خدایی را نمی شناختم ولی با پیشنهاد دکتر صنوبری با ایشان در این خصوص گفت و گویی کردم که ایشان در مورد راه های ارتباطی نظرانی را مطرح کردند مبنی بر اینکه به جای استفاده از راه سنتی ارتباطی، از راه های ماهواره ای استفاده کنیم و از طرح خود با دلایل منطقی و صحیح دفاع کردند.

نکته مهم در پروژه سرخس- مشهد آن بود که این خط گلوگاه ارتباطی ما بود و اگر می خواستیم که طرح سنتی را در پیش بگیریم باید حداقل ۱۰ ماه زمان صرف می کردیم در صورتیکه پروژه به اتمام رسیده بود ولی روشی که آقای مهندس خدایی مطرح کردند تنها ۳ هفته نیاز به زمان داشت و هزینه اش به جای ۳۰۰ میلیون تومان به ۸ میلیون تومان کاهش پیدا کرد، این طرح به هیئت مدیره انتقال پیدا کرد

بحث دیگری که پیش روی ما بود نگاه کارشناسانه به پروژه ها و طرح ها بود. معتقد بودم که مدیران باید از گرفتن تصمیمات آنی خود داری کنند، مثل



طرح های پیشنهادی حمایت می کردند زیرا اطمینان داشتند که وضعیت موجود بهبود پیدا خواهد کرد، به همین خاطر بودجه، اختیارات، نیروی انسانی و ... را فراهم کردند. در آن زمان مشکل ما مشکل مدیریتی بود و آگاه بودیم که می توانیم بدون اینکه بودجه مضاعف درخواست کنیم فقط با پول بلیط ها شرکت را اداره کنیم و همچنین در مدت زمان خیلی کوتاه نتیجه لازم را بگیریم و برای اینکه به قله برسیم باید در هر ماه یک گام به جلو ببریم، باید می دانستیم اینگونه نیست که منتظر یک اتفاق و پیشرفت بزرگ در این حوزه باشیم. برای اینکه بخواهیم برای ۱۰ سال آینده به ایده آل لازم برسیم باید در مدت ۳ یا ۴ ماه، از طرح های ارائه شده خود جواب می گرفتیم. تمام مدیران ما باهم فکر می کردند تا با هم هماهنگ باشند.

دو اتفاق بزرگ در آن زمان رخ داد. یکی موضوع فروش بلیط بود که قبل از تأسیس شرکت رجا، به صورت دستی فروخته می شد و آزمائسی وجود نداشت که بلیط ها را بفروش رسانند. در نتیجه موضوع فروش آنلاین مطرح شد که بعد از ۷ یا ۸ ماه اولین ورژن سیستم فروش آنلاین ایرانی در رجا شروع به کار کرد. نکته دوم، بحث خصوصی سازی بود که در شرکت رجا به آن اهمیت بسیاری داده شد. در آن زمان افراد عقیده داشتند که شرکت راه آهن کارهای تخصصی را انجام می دهد و هیچ شرکت خصوصی تمایل ندارد که وارد این حوزه شود و نمی تواند در این راه موفق عمل کند اما هم اکنون شرکت های خصوصی سیمرغ و سبز وجود دارند که با توجه به اینکه ۵۰ سال از عمر واگن هایی که در اختیار دارند می گذرد، ولی همچنان فعالیت خوبی در این زمینه دارد. این اقدامات منشأ فعالیت های اساسی تر شد و بعدها گسترش نیز پیدا کرد و هم اکنون شرکت های خصوصی زیادی به عنوان مالک وارد این حوزه می شوند. در این خصوص از تجربیات خود بر ایمان بگویید.

ما تقریباً ۱۲۰ مسئله را در شرکت

مهندس ترکان مطرح کردند و ایشان هم حکم من را خیلی سریع صادر کردند و کمتر از ۲۴ ساعت من مدیرعامل شرکت رجا شدم.

شرکت رجا تنها به عنوان مجموعه ای که متمرکز بر روی موضوع جابجایی مسافر باشد تأسیس شده بود و این طرح نتایج خوبی را به جا گذاشت. از ابتدا که وارد شرکت رجا شدم، به دلیل اینکه ایده هایی در رابطه با جذب نیروهای خوب و موثر داشتم و همچنین در رابطه با پویایی شرکت، توانستیم در زمینه مسافری، خوب عمل کرده و تمامی ایده های خود را در شرکت رجا اجرا کنم.

در آن زمان شرکت رجا را همانند یک جزیره در شرکت راه آهن می دانستند و به هیچ کدام از قسمت های راه آهن شباهتی نداشت. شرکت رجا را به اصطلاح خودمان همانند اروپا اداره می کردیم و یک الگوی پیشرفته در راه آهن پیشرو گرفته بودیم به گونه ای که در خصوص مشتری مداری، دوره های آموزشی را برای کارمندان برگزار کردیم و سیستمی را برای رسیدگی به شکایات مردم ایجاد کردیم تا پاسخگوی مردم معترض باشند. شعارمان این بود که برای بهبود وضعیت لازم نیست پول زیادی را پرداخت کنیم و مهندس ترکان نیز از

به طول انجامید تا به تصویب برسد و پس از تصویب این طرح شرکت تأسیس شده به دلیل حساس بودن موضوع مدیر نداشت. هنگامیکه که یک سفر با خانواده به بندرعباس داشتم متوجه شدم که وضع قطارهای مسافری به اندازه ای بد و خراب است که تمام مسافران از وضعیت موجود ناراضی بودند، قطارها تهویه مناسبی نداشت و تمیز نبود و ضعف ها و نواقص بسیاری داشت. در همان سفر تصمیم گرفتم که مدیریت شرکت مسافری جدید را بر عهده بگیرم. بعد از سفر جلسه ای با آقای افشار و پورمیرزا (قائم مقام) داشتم و آمادگی خود را برای این امر اعلام کردم، البته برایشان قابل باور نبود که من چنین پیشنهادی را بدهم، زیرا من در آن زمان معاون و عضو هیئت مدیره راه آهن بودم و باور نمی کردند که چنین پیشنهادی را بدهم زیرا به نوعی یک تنزل مسئولیت بود و مسئولیتی که در رجا پیشنهاد داده بودم تا برعهده بگیرم در حد یک مدیر عامل بود.

در آن زمان مردم از سیستم ریلی ناراضی بودند درحالیکه حل مشکلات آنها به سادگی می توانست صورت گیرد. هنگامیکه عزم جدی من را در رابطه با مدیریت رجا دیدند، پیشنهاد من را با

و موافقت کردند و اجرا شد.

از سال ۷۵ مسئولیت ایجاد شرکت مستقل مسافری ریلی را بر عهده گرفتید که امروز با نام رجا آن را می شناسیم. علت این تصمیم شرکت راه آهن در تفکیک بخش مسافری چه بود؟ مهمترین اقدامات شما بعنوان مدیرعامل شرکت رجا در آن دوران چه بود؟ در دوران مسئولیت خود در شرکت رجا با چه چالش هایی روبه رو بودید؟

ایجاد شرکت رجا، پیشنهاد دکتر ترکان بود. وقتی ایشان در هیئت مدیره راه آهن این مورد را مطرح کردند، همه با طرح ایشان غیر از من موافق بودند. بنده عقیده داشتم که نیازی نیست بخش مسافری راه آهن را از سایر بخش ها جدا کنیم و ایجاد یک معاونت در سازمان راه آهن برای این بخش کفایت می کند. آقای ترکان عقیده داشتند که اگر ما این بخش را به یک شرکت تبدیل نکنیم دغدغه های موجود موجب صدمه دیدن بخش خواهد شد اما اگر به صورت یک شرکت خصوصی حضور داشته باشد که تنها وظیفه اش جابجایی مسافر باشد حتما پیشرفتی چشمگیر در این حوزه حاصل می شود و موجب سروسامان گرفتن این بخش خواهد شد. به تصویب رسیدن طرح دکتر ترکان ۲ سال



رجا مورد توجه قرار دادیم که شما تنها به ۲ مورد از آنها اشاره کردید. بحث بلیط را مهندس ترکان مطرح کردند و تاکید داشتند که سیستم خرید و فروش آنلاین در شرکت رجا وجود داشته باشد و پیشنهاد کردند که با شرکت هما که در این زمینه تجربه دارد، ارتباط برقرار کنیم و آنها تمام کارهای اساسی را انجام بدهند که متأسفانه شرکت هواپیمایی در این خصوص اصلاً با ما همکاری نکرد و ما از همت و توانایی مدیران IT خودمان در این زمینه بهره بردیم.

سیستم آنلاینی که ما طراحی کردیم حدود ۸ ویژگی بیش از سیستم آنلاین هما داشت. یکی از آنها این بود که وقتی فردی بخواهد بلیط هواپیمایی هما را پس بدهد می‌بایست از طریق آژانس‌ها اقدام کند و پول نیز به آژانس عودت داده می‌شد اما در سیستم فروش آنلاین رجا، حسابداری و مالی به گونه‌ای طراحی شده بود که بلیط را از هرجا تهیه می‌کردی در صورت عودت می‌توانستی به هر آژانسی مراجعه کنی و پول خود را دریافت کنیدی و در هر آژانسی بهای بلیط باز پس داده می‌شد. امکان دیگری که در آن زمان برای مشتریان خود مهیا کردیم آن بود که بر روی بلیط در همان زمان خریداری شماره صندلی تعیین می‌شد در صورتی که در شرکت هواپیمایی اینگونه نبود. آقای ترکان باور نمی‌کردند که ما بتوانیم چنین اقدامی را انجام بدهیم. در همین فاصله بود که آقای حجتی روی کار آمدند.

از کارهای دیگری که به انجام رسید خصوصی سازی بود. بنده در راه آهن بسیار تلاش کردم تا خصوصی سازی شکل گیرد، اما نشد. ولی در شرکت رجا، به عنوان رییس هیات مدیره می‌توانستم به سیاست‌هایی که به آنها معتقد بودم عمل کنم. سیاست‌های بخش خصوصی را مطرح کردیم و در جاهای مختلف نیز اعلام کردیم که شرکت‌های خصوصی می‌توانند همکاری داشته باشند اما شرکتی درخواست نداد و استقبالی به عمل نیامد.

از فعالیت‌هایی که در خصوص پیشرفت شرکت انجام شد برگزاری تور شمال بود قطارهای شمال در آن زمان تنها در شب حرکت می‌کردند که این

موجب می‌شد مردم از مسیر زیبای شمال بهره‌ای نبرند، در صورتی که مسیر قطار شمال بسیار جذاب‌تر از مسیر جاده‌ای آن است. ما از بخش خصوصی دعوت کردیم که به همراه خانواده‌های خود در این سفر تفریحی شرکت کنند که در همان سفر، یکی از متولیان حوزه سفر و گردشگری پیشنهاد همکاری خود را مطرح کرد. هنگام برگشت دکتر امامی که بعدها متولی قطار سبز شد گفت که از پتانسیلی که این مسیر داراست بی‌خبر بوده‌ام. دکتر امامی مطرح کرد که ما می‌توانیم دو کار را برای این سیستم انجام دهیم:

۱- نیروهای رجا را آموزش بدهیم تا به صورت حرفه‌ای از مهمانان پذیرایی کنند.

۲- آماده هستیم تعدادی از قطارهای فرسوده را بازسازی کنیم و تحت عنوان قطار سبز در مسیر تهران شمال به فعالیت بپردازیم.

از دلایلی که نام سبز را برای شرکت خود انتخاب کردند این بود که در ابتدا قرار بود در مسیر تهران شمال کار کنند اما پس از آن در مسیر تهران مشهد قرار گرفتند و شرکت آنها اولین داوطلب بخش خصوصی بود. هنگامیکه در روزنامه اعلام کردیم که به تعدادی پیمانکار نیاز داریم تا با ما همکاری کنند و نگهداری و تعمیرات واگن‌ها را برعهده بگیرند، هیچ پیمانکاری از طرح ما استقبال نکرد و بسیار تعجب آور بود که چرا از چنین طرح سوددهی، استقبال صورت نمی‌گیرد. تماس که گرفتند به ما اعلام کردند که شناخت کافی بر روی قطارها ندارند و با سیستم‌های آن آشنایی ندارند به همین علت نمی‌توانند در خصوص کاری که می‌خواهند بر عهده بگیرند قیمت تعیین کنند و حتی اطلاع نداشتند که از عهده کار برمی‌آیند یا نه! اما بالعکس در بخش خصوصی، اتوبوس‌ها را کاملاً می‌شناختند و ریسک کار کردن آنها در بخش جاده بسیار کمتر بود. به همین منظور ما تصمیم گرفتیم که ریسک بخش خصوصی را در زمینه همکاری با بخش ریلی کاهش دهیم تا بخش خصوصی بتواند وارد این حوزه شود و میزان سود بیشتری را کسب کند و هنگامیکه حضور بخش خصوصی پررنگ شد، به مرور میزان سود را کاهش

دادیم. در ابتدا بخشی از کارها به صورت امانی بود و برخی از قطعات را ما به آن‌ها می‌دادیم تا کمکی کرده باشیم و میزان ریسک را نیز برای بخش خصوصی کم کرده باشیم. بعد به مرور کار را در اختیار گرفتند و تمام کارها را به صورت فول پکیج انجام می‌دادند. هنگامیکه که ما کار را شروع کردیم بسیاری عقیده داشتند که این کار نشدنی است و از طرفی بخشی هم که در داخل شرکت کار می‌کردند، عقیده داشتند که رجا باید تمام کارها را انجام بدهد و بخش خصوصی نباید وارد شود و خصوصی سازی را یک خطر برای خود می‌دانستند، حتی باور نمی‌کردند که بخش خصوصی بتواند از عهده تمام وظایف برآید. موضوع دیگری که برای ما اهمیت داشت، توجه داشتن به مردم بود حتی در این زمینه مطرح کرده بودیم که رییس همه ما، مردم هستند و آن‌ها به ما حقوق می‌دهند، عزل می‌کنند و یا سمت می‌دهند. نظرات مردم بر کار ما تاثیر گذار است و تنبیه و تشویق‌ها بر اساس خواست و نظرات آنها صورت می‌گیرد، به همین دلیل کارها را مطابق با نظرات مردم پیش می‌بردیم و زمان زیادی به طول انجامید تا این تغییر نگرش بوجود آید. یکی از خاطراتی که در ابتدای شروع کارم به یاد می‌آورم زمانی بود که از کنار ایستگاه راه آهن گذر می‌کردم، در آن زمان فعالیت آژانس‌ها همانند امروز نبود و مردم باید برای گرفتن بلیط خودشان مراجعه می‌کردند و ممکن بود زمان زیادی برای گرفتن یک بلیط معطل شوند. هنگامی که صف باجه بلیط فروشی را دیدم، مشاهده کردم که صف‌های طولانی بسته شده است و در باجه نیز بسته است. هنگامیکه علت را جویا شدم به من گفتند که زمان ناهار و نماز است. دستوری که در آن زمان برای بهبودی وضعیت مسافران صادر کردم این بود که کارکنان باجه، ناهار و نماز را نوبتی کنند زیرا خدمت به خلق خدا از همه امری مهم‌تر است.

بار دیگر نیز مشاهده کردم که یکی از صف‌ها خیلی طولانی است و باجه دیگر خلوت است، تعجب کردم زیرا هر دو باجه بلیط‌های تهران مشهد را می‌فروختند ولی هر فرد جدیدی که می‌آمد، در

انتهای همان صف قرار می‌گرفت و حاضر نبود به باجه دیگر مراجعه کند. همان زمان ما فرمول پرداخت حقوق را تغییر دادیم و در آمد را به تعداد فروش بلیط‌ها متغیر کردیم این اقدام موجب شد تا دیگر شاهد صف‌های طولانی نباشیم.

شما از اولین مدیرانی بوده‌اید که به موضوع خصوصی سازی توجه ویژه داشته‌اید. نظر شما در رابطه با خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی کشور چیست؟ از نظر شما مهمترین چالش‌های خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی کدامند؟ آیا شما مدل اجرا شده خصوصی سازی از سال ۱۳۸۴ راه آهن را می‌پسندید؟ مولفه‌های کلیدی موفقیت خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی را در ادامه این حرکت چه می‌دانید؟

اولین عامل موفقیت بخش خصوصی، تغییر نگرش و دیدگاه مدیران داخلی است و مدیران دولتی باید بدانند که حوزه سودآور را باید به بخش خصوصی واگذار کنیم نه بخش زیان ده را. البته این تصمیم‌گیری در این حوزه زمان زیادی را به خود اختصاص داد زیرا در ابتدا با جلساتی که برگزار کردیم، می‌خواستند که حوزه‌های زیان ده را به بخش خصوصی واگذار کنند و افراد اعتراض می‌کردند که چرا باید بخش سود ده را به بخش خصوصی واگذار کنیم.

بخش دولتی نباید بخش خصوصی را رقیب خود بداند بلکه باید به عنوان بازوی کمکی خود بداند و موجب شود تا حمل و نقل ریلی توسعه یابد.

بخش خصوصی در استخدام نیروهای خود می‌تواند آزادتر و مستقل‌تر عمل کند، پول بیشتری را سرمایه‌گذاری کند و ... و اگر بخش خصوصی را در حوزه تعمیرات و بازسازی و نوسازی و حتی خرید واگن و توسعه خطوط جدید، به کار بگیریم می‌تواند کمک بسیاری برای بخش دولتی باشد.

باید بخش خصوصی را به عنوان پتانسیل فعال در نظر داشت که به بهترین نحو می‌توانیم از نیروی آن استفاده و بهره‌برداری کنیم. البته باید قرار دادهایی که با بخش خصوصی بسته می‌شود، قراردادهای برد-برد باشد اگر بخش



خصوصی سود نبرد دلیلی برای ادامه کار وجود ندارد و این اصل اولیه است.

برخی گمان می کنند که به دلیل اینکه بخش خصوصی به سود خود اهمیت می دهد این امر یک ضعف برای بخش خصوصی است، در صورتی که اگر بخش خصوصی به دنبال منافع ملی باشد دیگر خصوصی نیست. بخش خصوصی باید به فکر درآمد و سود خود باشد تا بتواند خدمات بهتری را ارائه دهد و سود قابل ملاحظه ای را نیز نصیب خود کند. مثلا اگر قرار بود، بخش خصوصی به درآمد دولتی قانع باشد وارد حوزه خصوصی نمی شد زیرا هم اکنون بسیاری از مدیرانی که در بخش های خصوصی فعالیت می کنند می توانند با مسولیت های بالا وارد بخش دولتی شوند. ما باید در بخش دولتی به گونه ای عمل کنیم که انگیزه لازم را به بخش خصوصی بدهیم که البته تمام این کارها در جهت تامین منافع ملی صورت می گیرد.

حال که این انگیزه، پتانسیل و توانایی وجود دارد، کارهای دیگری را نیز باید به بخش خصوصی واگذار کنیم و قراردادهای باید به صورت بلند مدت و طولانی باشد. البته برخی اعتراض می کنند که چرا قراردادهای باید تا این اندازه طولانی باشد؟ در صورتی که باید توجه داشته باشیم که قراردادهای طولانی مدت با بخش خصوصی موجب همکاری دائم و همیشگی این بخش با ما خواهد شد.

در راه آهن بیان می شود که قراردادهای باید یک یا دوساله بسته شود و بخش خصوصی پس از اتمام کار برود در حالی که به نظر بنده، قراردادهای باید ۱۰ تا ۲۰ ساله بسته شود تا ضمانت کاری وجود داشته باشد و بخش خصوصی بداند که با این میزان سرمایه گذاری که انجام می دهد ۲۰ تا ۳۰ سال می تواند در این حوزه باقی بماند و اگر کار از کیفیت پایینی برخوردار باشد باید دائما برای کار خود چاره ای بیندیشد.

بخش خصوصی دو ویژگی مهم دارد که دولت ندارد، ۱- ریسک ورود به حوزه های اقتصادی را خردمندانه محاسبه می کند و تبعات آن را می پذیرد، ۲- اگر به نتیجه برسد که نمی تواند در حوزه ای فعالیت کند و آن را هم راستا با منافعش

نداند، از ادامه آن فعالیت منصرف و از آن خارج می شود. در مقابل اغلب حوزه هایی که دولت ها با نقش تصدی گری وارد آن می شوند پر ریسک و غیر اقتصادی بوده و سالیان سال در آن حوزه به نحوی غیر موجه فعالیت می کنند بدون اینکه پاسخگو باشند، یا اصلاحاتی صورت دهند و بدون اینکه به فکر خروج از آن حوزه باشند. دولت باید بخش خصوصی را به عنوان یار کمکی خود بپذیرد و به عنوان شریک تجاری از آن استفاده کند. بحثی که توسط برخی از دولتی ها مطرح می شود این است که اگر دولت در کنار بخش خصوصی خودش هم وارد این حوزه ها شود، رقابت تشدید می شود. مثلا در طرح تحول ساختاری صنعت ریلی که البته هنوز به تصویب نرسیده است پیش بینی شده که شرکت راه آهن بصورت یک هلدینگ کمپانی در آید که شرکت های دولتی متفاوتی در زیرمجموعه آن حضور داشته باشند. مثلا شرکت های دولتی حمل و نقل ریلی مسافری و باری بین شهری ایجاد بشود که در کنار بخش خصوصی دولت هم مستقیما در این حوزه ها ورود نماید. عملا با تجربه ای که در طی این ۱۲ سال بدست آورده ایم و هم اکنون ۴۰ شرکت خصوصی فعال داریم، می دانیم که شرکت های خصوصی مالک ناوگان ریلی توانسته اند در این حوزه ها خوب سرمایه گذاری کنند و فعال باشند.

این نوع نگرش جدید دولت را چگونه ارزیابی می کنید؟ تجربیاتی که از فعالیت های بخش دولتی و رفتارهای آنها داشته اید، گمان می کنید که حضور بخش دولتی در فعالیت های تصدی گرایانه در کنار بخش خصوصی می تواند موجب پیشرفت ما در این حوزه ها شود؟

من معتقدم حتی در بخش حومه ای نیز امکان ورود بخش خصوصی وجود دارد. اگر مراکز TOD را نیز اضافه کنیم اقدامات ما اقتصادی تر می شود اما باید قراردادهای ۲۰ تا ۳۰ ساله و بلند مدت بسته شود. چنانچه در کشورهای دیگر، حدود ۹۵ درصد از فعالیت ها و اقدامات به بخش خصوصی واگذار می شود و تنها ۵ درصد است که متعلق به بخش دولتی است. با چنین مکانیزم هایی حمل و نقل

ریلی حومه ای را نیز می توانیم برای بخش خصوصی سود ده کنیم. اگر بخش هایی وجود داشته باشد که سودآوری لازم را برای واگذاری به بخش خصوصی نداشته باشد باید از طرف دولت حمایت شود و پرداخت هایی صورت گیرد تا به سودآوری لازم برسد. مثلا دولت ۳۰ درصد از هزینه ها را پرداخت کند و کل کار را به بخش خصوصی واگذار کند. اگر بخواهیم دولتی سازی صورت گیرد صد درصد بازگشت به گذشته است و این طرح کاملا اشتباه است که به سمت دولتی شدن پیش رویم، باید خصوصی سازی را فعال کنیم.

نتایجی که ما طی این ۱۲ سال در این حوزه بدست آوردیم می تواند به عنوان الگو برای خصوصی سازی در بخش های دیگر در کشور و از جمله در صنایع شبکه ای استفاده شود، عملکرد ما موفقیت آمیز بوده اما می توانست موفقیت بیشتری را نیز به همراه داشته باشد و این پیشرفت کم ما در بخش خصوصی به دلیل نگاه حاکم دولتی است. بخش دولتی تمایلی ندارد که حیطه های مسئولیت خود را علی رغم تاکید قوانین بالادستی کاهش دهد، حتی در قانون نیز ذکر شده است که چه حوزه هایی می تواند به بخش خصوصی واگذار شود اما این کار صورت نگرفته است. حیف است این نتایجی که از خصوصی سازی در بخش ریلی بدست آمده است و حاصل دو دهه فعالیت است از بین برود بلکه می توان آن را تبدیل به یک مدل پیشرو خصوصی سازی در کشور کرد.

مثلا راه آهن آلمان هم در دودهنه اخیر پس از اصلاحات ساختاری رشد مستمری داشته است اما متوسط رشد سالیانه این کشور در بخش باری و مسافری حدود ۳ درصد بوده است در حالیکه در ایران در همین مدت دو دهه رشد بالایی در حدود ۴ تا ۵ درصد داشته ایم. طی سالیهای ۹۵ و ۹۶ در بخش باری حدود ۳۰ درصد رشد تحقق یافته است. از نگاه شما چگونه باید این موضوعات را تحلیل کرد؟

نگاه من در تجارت، فعالیت های بازرگانی و توسعه ای همانند راه آهن، به اینگونه است که باید واگذاری ها در این حوزه ها به بخش خصوصی تعلق گیرد

یا یک پله پایین تر، به بخش خصولتی سپرده شود. تفکری که چند سالی است در کشور ما در حال رشد است آن است که بخش خصولتی ناکارآمد تر از بخش دولتی است ولی باید در نظر داشت که خصولتی ما بین بخش دولتی و خصوصی قرار دارد. علت هم واضح است زیرا ضوابط و قوانینی که در بخش دولتی وجود دارد در بخش خصولتی وجود ندارد و می تواند خیلی سهل تر نیروهای مورد نیاز خود را جذب کند. می تواند به راحتی با متخصصین داخلی و خارجی قرار داد ببندد اما در بخش دولتی دست مدیران بسته است و بابت هر کاری باید مجوز دریافت کنند.

در دولت های نهم و دهم فعالیت ها افت شدیدی پیدا کرد، می گویند خصوصی سازی در رجا ضعیف شده است، در حالیکه در آن سال ها فعالیت بخش دولتی نیز افت پیدا کرد. ما نباید به هیچ وجه به عقب برگردیم.

در کشور آلمان اختیارات مدیران در بخش های دولتی بسیار زیاد است و در جذب نیرو و پرداخت ها کنترلی صورت نمی گیرد. در صورتی که این اختیارات را به هیچ وجه به یک مدیر در ایران نمی دهند.

در مسولیت فعلی بعنوان معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی چه برنامه هایی برای توسعه متوازن حمل و نقل در کشور دارید؟ نتایج رویکردهای جدید از جمله شهرسازی ریل پایه، TOD ها و سند توسعه حمل و نقل همگانی را چگونه ارزیابی می کنید؟

ما در حوزه حمل و نقل متولی خاص خود را داریم که فعالیت های خود را انجام می دهند اما فعالیت هایی داریم که فراحوزه ای است که مربوط به هماهنگی بین سه یا چهار ارگان و سازمان می شود. مثلا در ترانزیت با بندر، کشتی رانی، گمرک، ضوابط و قواعد سستاد مبارزه با مواد مخدر، حمل جاده ای و همچنین توافقتنامه های دیگر که بخش باید مسئولیت هماهنگی آن را برعهده بگیرد. معاونت حمل و نقل مسولیت یکپارچه سازی بین مدهای مختلف را هم بر عهده دارد.



هم قطار من باش...



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

@Safararzan1539

♦ تلفن: ۱۵۳۹
♦ خرید بلیت گروهی و چارتری: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۰۲۷
♦ پیامک: ۳۰۰۱۳۹
♦ پست الکترونیک: info@raja.ir
♦ وبسایت: www.raja.ir

سامانه ارتباط
بامشتریان

در مصاحبه با رئیس مرکز هماهنگی مناطق راه آهن، سید مصطفی داودی:

توسعه اقتصادی مستلزم گسترش شبکه ریلی



الهام زر قانی

مواد اولیه توسط حمل و نقل جاده ای در مسیرهایی که خطوط ریلی وجود دارند. ۶- واقعی کردن نرخ سوخت و خدمات جاده ای جهت رقابتی کردن تعرفه جاده و ریل.

جایگاه فعلی انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می کنید؟ انتظارات شما بعنوان مدیر مرکز هماهنگی مناطق راه آهن از انجمن چیست؟ اولویت های اصلی برای حضور جدی انجمن کدامند؟

مشارکت بخش خصوصی در تحقق برنامه های توسعه حمل و نقل ریلی قابل توجه نمی باشد مهمترین نقطه ضعف بخش غیر دولتی فعال در بخش ریلی، اکتفا نمودن به خرید واگن و پیگیری عقد قرارداد حمل می باشد، این بخش برای اینکه به سوددهی برسد باید در تمامی بخشهای ریلی از احداث زیر ساخت تا مدیریت شبکه و راه اندازی قطار کامل ورود کرده و فعالیت کند.

انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل باید بتواند حلقه ارتباط بین صاحبان کالا، مالکین واگن و لکوموتیو و راه آهن را به خوبی برقرار کند و پیشنهاد دهنده روشهای جدید فرایندهای بین این بازیگران را رویکرد انتفاع همه جانبه باشد از نظر بنده در انجام این مهم تاکنون توفیق زیادی نصیب نگردیده است.

انتظارات بنده به عنوان رئیس مرکز هماهنگی مناطق، پیشگام بودن انجمن صنفی در ارائه طرح های تسهیل کننده سیر و حرکت و ارتقاء جایگاه حمل و نقل ریلی است، این انجمن باید بتواند اجماعی بین شرکتهای مختلف در خصوص یکپارچگی سیاستهای حمل و نقل ایجاد کند.

از نظر بنده از مهمترین اولویتهای انجمن در حال حاضر، پیگیری و تشکیل شرکتهای فوری و برقراری ارتباط با کشورهای همجوار در خصوص استفاده از موقعیت خاص ترانزیتی کشور ایران، مطالعات و ارائه راهکار در خصوص امکان افزایش سهم حمل و نقل ریلی در کشور و لینک نمودن شرکتهای حمل و نقل ریلی و جاده ای در خصوص انجام عملیات حمل و نقل ترکیبی می باشد.

منحصر به فردی در توسعه اقتصادی برخوردار است، از طرفی در برنامه ششم توسعه به ضرورت افزایش سهم ریلی ۳۰ درصدی در بخش بار تاکید شده است، چه تدابیری را در سرعت بخشیدن به توسعه حمل و نقل ریلی باری مفید می دانید؟

از جمله مسائل و چالشهایی که بخش بار ریلی را تحت تأثیر خود قرار داده وابستگی به چند محصول خاص مانند مواد معدنی و سوخت، کاهش در مقادیر این مصالح، بشدت حمل بار را تحت تأثیر منفی قرار داده است. نرخهای حمل پائین جاده ای بدلیل استفاده از سوخت یارانه ای ارزان و عدم پرداخت عوارض جاده ای متناسب با هزینه ای که با تخریب زیر بناها به جامعه تحمیل می کنند. عدم نوآوری در سیاستهای جذب بار و عدم اجرای روش تحویل بار مطابق زمانبندی معین و البته تا تعهدات مالی در خصوص اجرای برنامه زمانبندی می باشد.

مشارکت بخش خصوصی را در تحقق برنامه های توسعه حمل و نقل ریلی باری چگونه ارزیابی می کنید؟ از نگاه شما مهمترین قوت ها و ضعف های بخش غیر دولتی فعال در حمل و نقل ریلی باری کدامند؟

تدابیر مورد نیازی را که می توان برای سرعت بخشیدن به توسعه حمل و نقل ریلی به آن اشاره کرد از جمله موارد زیر می باشد: ۱- اجرای احکام پیش بینی شده در برنامه ششم توسعه در خصوص توسعه خطوط ریلی. ۲- تحول در سیستم و سیاستهای اداری راه آهن ج! که با الگو برداری از کشورهای موفق در این زمینه در حال بررسی و اقدام است.

۳- تامین منابع مالی برای ایجاد زیرساختهای مورد نیاز بابت رسیدن به اهداف سهم ۳۰ درصدی حمل بار و ۲۰ درصدی حمل مسافر.

۴- الزام اجرای خطوط ریلی جهت کارخانجات و معادن با تولید بالای پانصد هزار تن سالیانه.

۵- ممنوعیت حمل هرگونه کالا یا

چند سالی است که دولت و مسوولان بخش ریلی تصمیم گرفته اند قطار را به عنوان وسیله ایمن و کم هزینه تر جایگزین حجم انبوه سفرهای جاده ای به ویژه در بخش بین شهری کنند. خوشبختانه دولت توسعه حمل و نقل ریلی را در اولویت قرار داده و افزایش سهم بخش ریلی در ترانزیت کالا و اتصال تمامی نقاط کشور به ویژه قطب های صنعت قطبی به شبکه ریلی از برنامه های دولت است. تبدیل شدن به یکی از کشورهای ترانزیتی در منطقه با گسترش مسیرهای ترانزیتی با قطار در کریدورهای بزرگ در شمال، جنوب، غرب و شرق کشور نیز از اهدافی است که دولت آن را در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار داده است. با وجود تاکید رئیس جمهور بر توسعه حمل و نقل ریلی و هدایت مردم از جاده به ریل اما در بخش زیرساخت های حمل و نقل ریلی با چالش مواجهیم و سال ها است راه آهن به علت کمبود اعتبارات در زمینه بازسازی خطوط و توسعه ناوگان با مشکلات و چالش های بسیاری دست و پنجه نرم می کند. به همین منظور در خصوص چالش های مناطق راه آهن و بخش خصوصی و همچنین در رابطه با اقدامات مورد نیاز در رفع عقب ماندگی های موجود گفتگویی با رئیس مرکز هماهنگی مناطق راه آهن، سید مصطفی داودی داشتیم که به جزئیات این گفتگو می پردازیم:

پیش از آنکه وارد بحث اصلی شویم از سوابق و فعالیت های حرفه ای خود در بخش های مختلف بگویید.

اینجانب سید مصطفی داودی دارای مدرک کارشناسی ارشد مهندسی عمران با گرایش سازه پایه یک نظام مهندسی ساختمان و کارشناس رسمی دادگستری در رشته راه و ساختمان هستم، در سال ۱۳۷۶ با سمت رئیس کارگاه راه آهن زاهدان - کرمان وارد راه آهن شدم، پس از آن در مسئولیت هایی همچون کارشناس مسئول دفتر مهندسی نظارت، معاون و رئیس اداره فنی، معاون مدیر کل و مدیر کل راه آهن سیستان و بلوچستان، در دوبازه زمانی سرپرست اداره کل راه آهن کرمان، مدیر کل راه آهن جنوب شرق، مدیر کل راه آهن یزد، معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن ج! و رئیس مرکز هماهنگی امور مناطق راه آهن ج! سعی در انجام وظیفه در این صنعت معظم داشته ام.

با توجه به اینکه ریاست مرکز هماهنگی مناطق راه آهن بر عهده شماست، ابتدا بفرمایید این مرکز چه

مسئولیت هایی را در بخش ریلی بر عهده دارد؟ ضمناً تحلیل خود را از مسائل و چالش های بخش بار ریلی ارائه فرمائید.

از اصلی ترین وظائفی که برای مرکز هماهنگی مناطق در نظر گرفته شده است می توان اشاره کرد به:

- هماهنگی برنامه های عملیاتی ادارات کل مناطق جهت ارائه به هیئت مدیره راه آهن.
- هماهنگی به منظور دستیابی به نقطه بهینه و استفاده حداکثری از ظرفیت های حمل و نقل جهت افزایش سرعت بازرگانی و ایمنی کامل سیر قطارها.
- هماهنگی، روان سازی و یکپارچه سازی عملیات حمل و نقل از مبادی ورودی کالا به شبکه ریلی تا مقاصد تخلیه کالا به منظور بهبود مدیریت ترافیک شبکه ریلی در مناطق.
- هماهنگی بین مناطق در موضوعات و مسائل در مرزهای مشترک.
- استخراج گلوگاه های ظرفیتی بین مناطق و هماهنگی لازم با معاونتهای ذیربط.

حمل و نقل ریلی از ویژگی های

موفقیت شرکت های حمل و نقل ریلی در چهارمین جشنواره تعالی سازمانی راه آهن

مدیرعامل شرکت راه آهن حمل و نقل،
عبداله فروزش
مدیرعامل شرکت مهتاب سیرجم،
ابوالقاسم سعیدی

**اعطاء تقدیرنامه ۱ ستاره به
شرکت های با امتیاز ۲۵۰ تا ۳۰۰**

مدیرعامل شرکت آسیاسیر ارس،
مهران برومند

مدیرعامل شرکت بهتاش سپاهان،
احمدحسین حاجی مرادخانی

مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل،
سبحان نظری

مدیرعامل شرکت توکاریل، محسن
سعیدبخش

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ترکیبی
کشتیرانی، امیرحسین فرخی

مدیرعامل شرکت نورالرضا، احمدرضا
صبری

**اعطاء گواهی نامه تعهد به تعالی به
شرکت های با امتیاز ۲۵۰ تا ۳۰۰**

مدیرعامل شرکت بالاست، سیروس
جعفری

مدیرعامل شرکت سایپالجستیک،
داود حسین زاده

مدیرعامل شرکت ناوگان ریلی الوند،
ابراهیم پاشنا

چهارمین دوره جشنواره تعالی سازمانی
راه آهن با حضور مدیرعامل، معاونان،
مدیران کل شرکت راه آهن جمهوری
اسلامی ایران و مدیران عامل شرکت های
حمل و نقل ریلی با هدف ارتقای سطح
کیفی و کمی همه زیرمجموعه های فعال
در صنعت حمل و نقل ریلی در تاریخ
۱۳۹۶/۱۲/۱۹ در سالن غدیر ساختمان
راه آهن جمهوری اسلامی ایران برگزار
شد و برندگان این جشنواره که متشکل
از ادارات کل راه آهن و شرکت های ریلی
بودند، با دریافت جوایز خود از داستان
مدیرعامل راه آهن و قائم مقام مدیرعامل،
معرفی و تشویق شدند.

اسامی برندگان شرکت های حمل و نقل
ریلی که موفق به دریافت جوایز گردیدند،
به شرح زیر می باشد:

**اعطاء تقدیرنامه ۴ ستاره به
شرکت های با امتیاز ۴۰۰ تا ۴۵۰**

مدیرعامل شرکت ریل پرداز سیر،
فرهنگ طلوعی

اعطاء جایزه ۳ ستاره
مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی

رجا، محمد رجبی

**اعطاء تقدیرنامه ۲ ستاره به
شرکت های با امتیاز ۳۰۰ تا ۳۵۰**

مدیرعامل شرکت سمندریل، امیررضا
طاهریان

نتایج ارزیابی تشکل های اقتصادی از سوی اتاق
بازرگانی ایران منتشر شد:

ارزیابی مثبت از عملکرد انجمن صنعتی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

جایگاه مرجعیت دانشی در حوزه ی
کاری مربوطه هستند"
سطح دوم: تشکل هایی که "دارای
دبیرخانه حرفه ای و برخوردار از
فرایندهای سازمانی تعریف شده
هستند"

سطح سوم: تشکل هایی که
"برخوردار از ساختارهای اولیه و
نیازمند بهبود فرایندها هستند"
سطح چهارم: تشکل هایی که
"هنوز از الزامات اولیه ی فعالیت
تشکلی، برخوردار نیستند"

انجمن صنعتی شرکت های حمل
و نقل ریلی و خدمات وابسته کسب
این موفقیت را به کلیه اعضا و شرکت
های حمل و نقل ریلی باری و مسافری
تبریک گفته و امید می رود تا در
راستای تحقق شش سیاست راهبردی
انجمن از جمله "اعتلای جایگاه انجمن
نزد مجامع رسمی به منظور مشارکت
در فرایند سیاستگذاری بخش ریلی"،
انجمن در آینده نقش تعیین کننده
ای را در بازار حمل و نقل ریلی،
سیاستگذاری ها و تنظیم روابط و
تعاملات ذینفعان بر عهده گیرد.

اتاق بازرگانی ایران در پایان سال
۹۶ گزارشی مبسوط ارزیابی خود را
از عملکرد انجمن صنعتی شرکت های
حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته
اعلام کرد. در جمع بندی نهایی این
ارزیابی که برای تمامی تشکل های
عضو اتاق ایران مستقلاً صورت گرفته
است، علی رغم اینکه انجمن صنعتی
شرکت های حمل و نقل ریلی و
خدمات وابسته از تشکل های جوان
کشور می باشد لکن با کسب امتیازات
لازم در معیارهای مورد بررسی در
سطح دوم تشکل ها طبقه بندی
گردیده که با عنوان "دارای دبیرخانه
حرفه ای و برخوردار از فرایندهای
سازمانی تعریف شده" در مدل ارزیابی
قرار گرفته است. براساس مدل ارزیابی
اتاق بازرگانی ایران، یک انجمن کسب
و کار (عضو محور) باید به گونه ای
عمل کند که علاوه بر اینکه (به منظور
تأمین منابع مورد نیاز و پایداری
سازمانی) خدمات ویژه ای به اعضا
ارائه می کند، بتواند مشوق های
قانع کننده ای به نهادهای حاکمیتی
(تأکید بر سازمان های دولتی)
ارائه نماید تا قابلیت اعمال نفوذ و
تأثیرگذاری بر تصمیمات و سیاستهای
کلان دولتی را داشته باشد. ارزیابی
انجام شده بواسطه بررسی پنج معیار
اصلی حکمرانی، عضویت، خدمات،
تأثیرگذاری بر سیاست ها و تنظیم
گری که هر یک از این معیارها نیز
از طریق تعدادی زیرمعیار پشتیبانی
شده اند، صورت گرفته است.

بر اساس مدل ارزیابی صورت
گرفته، تشکل های اقتصادی عضو اتاق
ایران در ۴ سطح ارزیابی و طبقه بندی
شده اند:

سطح اول: تشکل هایی که "دارای

مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده انجمن برگزار گردید

کار دوم مجمع تصمیم گیری در
خصوص عضویت انجمن در اتحادیه
بین المللی راه آهنها UIC بود که
پس از ارائه گزارشی از ظرفیت های
بالقوه این سازمان و بحث و گفتگو
پیرامون آن، اعضا با اکثریت آراء
با عضویت انجمن در اتحادیه بین
المللی راه آهنها (UIC) موافقت
بعمل آوردند.

سعیدنژاد بعنوان عضو اصلی هیئت
مدیره و آقایان: احمدرضا صبری و
فرهنگ طلوعی به ترتیب بعنوان
عضو علی البدل اول و دوم تا پایان
دوره ششم هیئت مدیره انتخاب
گردیدند. همچنین آقای محمود قیام
بعنوان بازرس اصلی و جواد طاهر
افشار بعنوان بازرس علی البدل برای
مدت یکسال انتخاب شدند. دستور

مجمع عمومی عادی
بطور فوق العاده انجمن صنعتی
شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات
وابسته در تاریخ ۱۳۹۶/۱۱/۰۳ برگزار
گردید. دستور اول جلسه انتخاب یک
عضو اصلی و دو عضو علی البدل
هیئت مدیره به همراه انتخاب
بازرسان اصلی و علی البدل بود که
در پایان رای گیری آقای محمد

 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 سیر کوثر مدیرعامل: سیدحسین هاشمی تلفن: ۸۸۱۹۳۷۶۲-۴ نمابر: ۸۸۱۹۳۷۶۵	 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: ۰۳۱۳-۳۶۶۹۰۲۸۲ فکس: ۰۳۱۳-۳۶۶۹۰۲۸۵	 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	 بهمنش سپاهان مدیرعامل: محمدحسین حاجی مرادخانی تلفن: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰ نمابر: ۰۳۱-۳۶۲۸۲۰۲۶
 بیکران قشم مدیرعامل: عباس مهرایی تلفن: ۸۸۸۵۰۵۴۲ فکس: ۸۸۸۵۰۸۷۰	 حمل و نقل سایپا لجستیک مدیرعامل: محمدباقر نوفلی تلفن: ۴۴۵۲۷۵۳۸ نمابر: ۵۵۲۴۵۲۷۲	 توسعه حمل و نقل بین المللی 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 بین المللی 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 ترابرفجر مدیرعامل: احمد هراتی تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶ نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹
 حمل و نقل ریلی رجاء مدیرعامل: محمد رجبی تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰ نمابر: ۸۸۸۳۴۳۴۰	 مهندسی ساختمان و تأسیسات راه آهن (بالاست) مدیرعامل: سیروس جعفری تلفن: 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:
احمد رضا صبری
تلفن: ۸۸۰۰۹۳۵-۷
نمابر: ۸۸۹۰۹۷۷۵



مهتاب سیرجم
مدیرعامل:
ابوالقاسم سعیدی
تلفکس: ۸۸۴۸۱۰۴۸



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



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



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



پیروز حمل و نقل
مدیرعامل:
احمد رضا احمدخانی
تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶
نمابر: ۸۸۵۴۵۶۲۸



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



ناوگان ریل الوند نیرو
مدیرعامل:
ابراهیم پاشنا
تلفن: 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: ۸۸۸۸۰۷۰۵
نمابر: ۸۸۷۷۲۴۵۶



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



شکرالله شفیع زاده
مدیرعامل: حمیدرضا قمی
تلفن: ۲۲۶۶۵۱۴۰
نمابر: ۲۲۶۶۵۱۴۲



تجارت کوشش سپاهان
مدیرعامل:
شکرالله شفیع زاده
تلفکس:
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 راهیان**
عصر دایا
مدیرعامل:
مرجان عالیوند
تلفکس: ۶۶۵۶۴۰۶۵



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



کمال نقش دانش (کمند)
مدیرعامل:
کمال الدین سخا
تلفکس: ۲۲۸۹۴۰۹۵
صندوق پستی:
۱۶۷۶۵-۳۸۱۳



Tarak Diesel Parsi
شرکت تارک دیزل پارسی
مدیرعامل: محمد رضا راستکار
تلفن: ۲۲۹۲۱۲۲۲
نمابر: ۲۲۲۲۶۷۶۹



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



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



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



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



مدیرعامل:
احمد قلی زاده
تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۸۴۰۳
نمابر: ۰۳۴-۳۲۴۷۱۴۵۰



کالا و خدمات پاسارگاد
مدیرعامل:
افشین آرین
تلفن: ۰۱۳۴۴۴۴۲۵۹۶
نمابر: ۰۱۳۴۴۴۲۵۳۷۳



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
شهباز
مدیرعامل:
مهدی شرفی
تلفن: ۵۵۱۲۵۸۲۳
نمابر: ۵۵۱۲۵۸۲۳



رهپویان سایناتجارت
ابریشم (رستا)
مدیرعامل:
سیدجلیل سیدحسنی
تلفن: ۰۳۵۳۸۲۷۶۱۱۲
نمابر: ۰۳۵۳۸۲۷۶۱۱۳



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



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

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

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

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

۳- چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در سوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال

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

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

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



شرکت راه آهن کشش

بهره برداری و نگهداری نیروی کشش



رشد در حمل بار

با بهره برداری از همه لکوموتیوها

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
تلفن: ۶۶۹۰۳۴۳۳ - ۶۶۹۳۹۴۴۰ فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸
web: www.rak.co.ir email: info@rak.co.ir



شرکت سهند ریل سپاهان (سهامی خاص)
تولید و تامین قطعات و تجهیزات راه آهن

- دارای پروانه بهره برداری از وزارت صنعت معدن و تجارت
- دارنده گواهینامه های ISO 9001:2015 - ISO 14001:2004 - OHSAS 18001:2007
- واحد برگزیده صنعتی نمونه در سال ۱۳۹۵ در استان اصفهان
- نمایندگی شرکت فنر سازی زر در حوزه ریلی کشور
- عضو خانه صنعت، معدن و تجارت استان اصفهان
- عضو انجمن صنفی کارفرمایی شرکت های تولیدی، تعمیر و نگهداری ادوات ریلی
- عضو انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران
- عضو انجمن صنایع ریلی ایران
- عضو انجمن نگهداری و تعمیرات ایران
- عضو انجمن مدیران صنایع کشور
- عضو انجمن مدیریت ایران
- عضو انجمن سازندگان تجهیزات صنعتی ایران



۰۳۱-۳۵۷۲۰۵۰۱,۲

۰۳۱-۳۵۷۲۲۶۰۵,۶

www.SahandRail.com

info@SahandRail.com

