



ماهنامه حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی
شماره ۳۶

انتشار: شهریور ۱۳۹۷

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیرمسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

طراح و گرافیکست:

کوروش جعفری

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: خاتم نو ۷۷۸۱۳۳۴۹

نشانی انجمن: تهران - خیابان توحید - خیابان

غلامرضا طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۱۶-۰۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

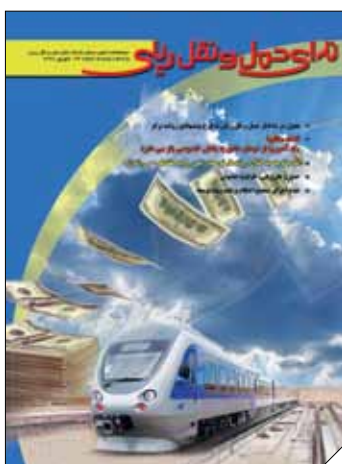
دوماهنامه "ندای حمل و نقل ریلی" آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و مقالات صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است. دوماهنامه "ندای حمل و نقل ریلی" در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است. مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.



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

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

۲	سرمقاله
۴	تحول در ساختار حمل و نقل ریلی با طرح پیشنهادی رولند برگر
۸	عدم اجرای صحیح احکام برنامه سوم توسعه از جمله دلایل ...
۱۲	چالش‌های بقا و توسعه صنعت حمل و نقل ریلی مسافری ...
۱۴	چالش نرخ بازگشت سرمایه در بخش ریلی مسافری
۱۶	حمل و نقل ریلی، ظرفیت خاموش
۲۰	تولید واگن‌های ارزان قیمت، بهترین راه تأمین نیاز داخل ...
۲۲	تضاد منافع؛ راه آهن را از میدان دادن به بخش خصوصی ...
۲۸	تهدید بزرگ افزایش نرخ ارز برای سرمایه‌گذاران لکوموتیو
۳۱	نقش دانشگاه در توسعه صنعت حمل و نقل ریلی
۳۳	عدم تمایل دولت در واگذاری مسئولیت‌ها به بخش خصوصی
۳۸	به جای افزایش قیمت بلیت، هزینه‌های ریلی با ارز دولتی ...
۳۹	واکاوای تاثیر افزایش نرخ ارز بر حمل و نقل ریلی باری
۴۱	برگزاری مجمع عمومی عادی سالیانه انجمن صنفی شرکت‌های ...
۴۳	اولویت در توسعه بخش ریلی و حمایت از تولیدات داخلی



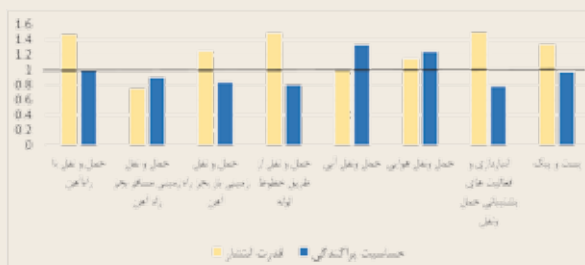
طرح روی جلد:
الهام زرقانی

عدم توجه به کلان روندها، توسعه ریلی را به مخاطره می اندازد

محبوب بابایی

دبیر انجمن منتفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

شده‌اند.



بنابراین تلاش برای پاسخ به پرسش‌هایی نظیر اینکه کلان‌روندهای تأثیرگذار بر حمل و نقل چه خواهد بود؟ آیا وسایل حمل و نقل آینده شبیه به امروز هستند؟ تقاضا برای حمل بار چگونه خواهد شد؟ تقاضا برای حمل مسافر چگونه خواهد شد؟ می‌تواند تصویر کلی از چشم‌انداز آینده حمل و نقل جهان ارایه نماید. افزایش جمعیت یک کلان‌روند است که طبیعتاً بر تقاضای مسافر و بار اثرگذار خواهد بود. جمعیت جهان تا سال ۲۱۰۰ همچنان در حال افزایش است، اما تقریباً از سال ۲۰۵۰ میزان رشد سالانه‌ی آن به مراتب کمتر خواهد شد. بنابراین با کاهش نرخ باروری، جمعیت جهان رو به پیری پیش خواهد رفت. تعداد افراد بالای ۶۰ سال در جهان، در سال ۲۰۵۰ نسبت به سال ۲۰۱۵ دو برابر (از ۹۶۲ میلیون به ۲٫۱ میلیارد نفر) و تعداد افراد بالای ۸۰ سال در همین بازه‌ی زمانی سه برابر (از ۱۳۷ میلیون به ۴۲۵ میلیون نفر) خواهد شد. از طرفی جمعیت شهرنشین دنیا نیز با افزایش جمعیت زیاد خواهد شد. در سال ۲۰۰۷، جمعیت شهرنشین از جمعیت روستایی پیشی گرفت و با روند فعلی شهرنشینی، پیش‌بینی می‌شود که در سال ۲۰۵۰ تنها در حدود یک سوم از جمعیت جهانی در روستاها زندگی خواهند کرد. جمعیت ایران تا سال ۲۰۵۰ به ۹۲ میلیون نفر خواهد رسید؛ که در حال حاضر (۲۰۱۸) در حدود ۷۴ درصد از کل جمعیت شهرنشین هستند. با افزایش جمعیت جهان، تقاضا برای جابجایی درون‌شهری و برون‌شهری افزایش می‌یابد (تقاضای مسافر از سال ۲۰۱۵ تا سال ۲۰۵۰ از ۵۰ هزار میلیارد نفر کیلومتر به ۱۲۰ هزار میلیارد نفر کیلومتر خواهد رسید). به همین دلیل است که در بسیاری از کشورها بحث توسعه‌ی منطقه‌ای حمل و نقل تحت نظر یک وزارتخانه مدیریت می‌شوند؛ چرا که نیاز است با توسعه‌ی شهرهای جدید، جمعیت به سمت خارج از شهرها و درون شهرهای حومه‌ای گسترده شود. ایجاد شهرهای جدید در ایران مانند پرنده، پردیس و هشتگرد بدون ایجاد حمل و نقل ریل پایه سریع، ایمن و در دسترس طرح‌هایی کاملاً شکست خورده خواهند بود. به دلیل اهمیت هر سه بعد توسعه‌ی پایدار یعنی ابعاد زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی، بهترین مدل حمل و نقل پاسخ‌گو، شبکه‌ی ریلی است؛ چرا که

امروزه صاحبان کسب و کارها نیاز شدیدی به شناخت محیط آینده‌ی خود دارند؛ چرا که برنامه‌ریزی و تدوین استراتژی‌های موفق در شرایط فعلی بسیار پیچیده بوده و با عدم قطعیت زیادی همراه هستند. آگاهی از وضعیت موجود و پیش‌بینی نتایج حاصل از تصمیمات و اقدامات امری بسیار حیاتی است.

دنیای امروز و آینده پر از عدم قطعیت‌ها و پیچیدگی‌ها است. کسب و کارهای دهه‌ی ۱۹۶۰ و ۷۰ میلادی استراتژی‌های ثابت چندساله برای خود در نظر می‌گرفتند، به خوبی پیشرفت می‌کردند و می‌توانستند کسب و کار خود را رونق ببخشند، اما رفته رفته با افزایش عدم قطعیت‌ها و پیچیدگی در فضای کسب و کار که بخش مهمی از آن ناشی سرعت بالای تغییرات فناورانه در حوزه علوم بنیادی و کاربردی بوده است، این تردید را ایجاد کرد که تنها بر خورداری از یک استراتژی مدون و بلندمدت نمی‌تواند در رقابت با تحولات و امواج تغییرات پیش رو موفق عمل نماید. از اینرو در نظر گرفتن سناریوهای متنوع برای مواجهه با شرایط گوناگون و همراه شدن با کلان‌روندهای جهانی اجتناب‌ناپذیر است. شناخت کلان‌روندها، همراه شدن با جهت‌گیری‌های کلیدی دنیا، پیش‌بینی‌های کوتاه‌مدت تغییرات، برنامه‌ریزی بر مبنای سناریو و در واقع به کارگیری تکنیک‌هایی که مربوط به علم آینده‌پژوهی (FUTURES STUDIES) هستند، در این مسیر مبهم و نامطمئن می‌توانند راهگشا باشند.

تقریباً تمامی زیر بخش‌های یک سیستم اقتصادی؛ برای تکمیل بخش بزرگی از زنجیره‌ی ارزش خود، نیازمند بهره‌گیری از شبکه‌های حمل و نقلی ایمن، در دسترس و بهره‌ور هستند و از اینرو است که سیستم حمل و نقل یک کشور را به شریان اصلی اقتصاد آن کشور تعبیر می‌کنیم.

در علم اقتصاد، فاکتور "قدرت انتشار" برای یک فعالیت اقتصادی نشان می‌دهد که به ازای یک واحد افزایش تقاضای نهایی برای آن فعالیت، میانگین تولید کل در اقتصاد به چه میزان افزایش خواهد یافت. از طرفی شاخص "حساسیت پراکندگی" نیز نشان می‌دهد که به ازای افزایش یک واحد تقاضای نهایی کلیه فعالیت‌ها، میزان افزایش در تولید آن فعالیت خاص چگونه خواهد بود. میانگین هر یک از این شاخص‌ها برابر با ۱ است. مقادیر بالاتر از ۱ برای "قدرت انتشار" نشان‌دهنده‌ی این است که ۱ واحد افزایش تقاضا برای آن فعالیت، بیشتر از ۱ واحد تقاضای کل اقتصاد را افزایش می‌دهد. آخرین آمار موجود در بانک مرکزی در این خصوص که مربوط به سال ۱۳۹۰ است، نشان می‌دهد که در بین کلیه‌ی فعالیت‌های اقتصادی کشور، حمل و نقل میزان قدرت انتشار نسبتاً بالایی دارد و البته در بین مدهای حمل و نقل بیشترین قدرت انتشار مربوط به حمل و نقل ریلی است. مقادیر دو شاخص در جدول زیر نشان داده

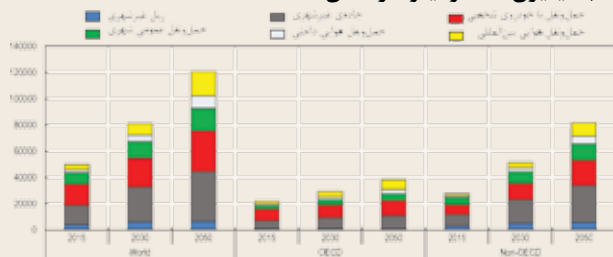
۲۰۵۰ مربوط به آفریقا در حدود ۳,۷ برابر است. به جز چین و کشورهای آسیای جنوبی، در تمامی مناطق جهان، رشد بار به صورت یکنواخت است. در آسیا نیز ضریب رشد بار از ۲۰۱۵ تا ۲۰۳۰ برابر با ۳,۲ برابر است. کشورهای پردرآمد آمریکایی و اروپایی رشد زیادی نخواهند داشت، در اروپا شاهد حدود ۱۰۰ درصد رشد، در آمریکای شمالی ۵۰ درصد، در منطقه‌ی خاورمیانه میزان رشد در حدود ۹۰ درصد و در کشورهای آمریکای لاتین ۲۰۰ درصد رشد بار پیش‌بینی شده است.

اگر نوآوری شگرفی به وجود نیاید، هیچ نوع شیوه حمل‌ونقلی نمی‌تواند جایگزین حمل بار جاده‌ای، خصوصاً در مسافت‌های کوتاه، شود. در سناریوی پایه یا ادامه‌ی وضع موجود، در حدود نیمی از تن کیلومتر حمل بار، در شهرها اتفاق خواهد افتاد. بخش بار نیز مستثنی از ورود فناوری نخواهد بود و با ورود کامیون‌هایی که منجر به تغییر در رقابت میان مدهای حمل‌ونقلی خواهند شد، ممکن است بخش ریلی به دلیل هزینه‌های بالا، بخشی از مزیت رقابتی خود را از دست بدهد. ناگفته نماند که فناوری‌هایی مانند قطارهای مگلو (MAGNETIC LEVITATION)، هایپرلوپ (HYPERLOOP) و سایر فناوری‌هایی که بهره‌وری بخش ریلی را بشدت تحت تأثیر قرار خواهند داد، می‌توانند پیشرفت و انقلاب شگرفی را در حمل و نقل ریلی بار و مسافر به وجود آورند. با توجه به برنامه‌ی تولید ۵۵ میلیون تنی فولاد تا سال ۱۴۰۴، که فقط یک قلم در حدود ۱۵۰ میلیون تن سنگ آهن نیاز دارد، تحقق این هدف بازار بزرگی است که وابستگی زیادی به میزان توان شبکه حمل‌ونقل دارد؛ خصوصاً بخش ریلی که در حدود ۶۲ درصد از کل تناژ بار آن مواد معدنی (به جز زغال سنگ) است که باید به جد مورد توجه قرار بگیرد.

از طرفی حمل‌ونقل در ایران سالانه در حدود ۲۵ درصد از گازهای گلخانه‌ای مربوط به سوخت‌های فسیلی را تولید می‌کند که در آینده با افزایش این مقدار که بسیار هم محتمل است این امر می‌تواند از طریق اعمال الزامات معاهدات و پروتکل‌های بین‌المللی هزینه‌گزافی را بعنوان مالیات بر کربن به کشور تحمیل نماید. بنابراین این کلان روند می‌تواند سیگنال خوبی برای حرکت به سمت روش‌های حمل‌ونقل کم‌آلاینده‌تر نظیر سیستم‌های ریل پایه باشد. در اسناد حمل‌ونقلی اتحادیه‌ی اروپا، یک سیاست جدی شامل شیفت ۳۰ درصدی حمل بار از جاده به ریل تا سال ۲۰۳۰ و ۵۰ درصدی تا سال ۲۰۵۰ است. از طرف دیگر به دلایل نگرانی‌های زیست‌محیطی، حمل کامیون بر روی واگن در مسیرهای ترکیبی هم اکنون در برخی کشورها مانند سوئیس و اتریش به صورت جدی دنبال می‌شود.

تمامی موارد ذکر شده، اعم از رشد جمعیت و شهرنشینی، رشد مسافر و بار، امواج تغییرات فناوری‌ها و الزامات معاهده‌های بین‌المللی زیست‌محیطی نشان از روندهایی دارند که در دنیا در حال جریان است و بخش اعظمی از سیستم حمل‌ونقل را در آینده تحت تأثیر خود قرار خواهند داد. توجه عمیق به این کلان روندها کمک می‌کند تا نقش بخش ریلی و فرصت‌های بسیار زیادی که در این بخش وجود دارد، بیش از پیش مورد توجه سیاست‌گذاران و حتی صاحبان کسب‌وکارهای مرتبط قرار گیرد. از دولت‌ها نیز انتظار می‌رود هرگونه تغییر پارادایم و اعمال بسته‌های سیاستی را با در نظر گرفتن این روندها مد نظر قرار دهند.

در بعد زیست‌محیطی و اقتصادی میزان آلاینده‌گی و مصرف سوخت به شدت پایین‌تری نسبت به جاده دارد و در بعد اجتماعی نیز میزان کم سوانح ریلی قابل مقایسه با حجم بسیار بالای سوانح جاده‌ای نیست. بنابراین اهمیت توسعه‌ی شهرهای ریل پایه که حمل‌ونقل شهری را به حمل‌ونقل حومه‌ای و بین‌شهری متصل می‌کند و ایستگاه‌های راه‌آهن را به مراکز توسعه‌ی شهری تبدیل می‌کند، روز به روز بیشتر می‌شود. از سوی دیگر توسعه‌ی اقتصادی اصلی‌ترین پیشران اثرگذار برای تولید تقاضای حمل‌ونقل است. آمارها نشان می‌دهند که با رشد درآمد سرانه در یک کشور خصوصاً کشورهایی با اقتصادهای در حال توسعه یا در حال گذار، مانند ایران، تعداد خودروهای شخصی افزایش پیدا می‌کنند و با رشد تعداد خودروی شخصی، تقاضای سفر با این خودروها نیز رشد می‌کند. حمل‌ونقل ریلی شهری در جهان، در سال ۲۰۳۰، نسبت به سال ۲۰۱۵ در حدود ۳۵ درصد رشد خواهد داشت و در سال ۲۰۵۰ نسبت به سال ۲۰۳۰ در حدود ۱۹ درصد افزایش خواهد یافت. این میزان برای خودروی شخصی برابر با ۳۳ درصد و ۴۱ درصد است. رشد سالانه‌ی تقاضای بخش مسافری در مدهای مختلف حمل‌ونقل جهان تا سال ۲۰۵۰، از کمتر از ۲ درصد برای حمل‌ونقل ریلی بین‌شهری تا ۵ درصد برای حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی متغیر خواهد بود، که در شکل زیر حسب میلیون مسافر کیلومتر نشان داده شده است.



بر اساس نقشه‌ی تغییرات جهانی "مجمع جهانی اقتصاد"، نیروهای پیشرانی که منجر به تغییرات پایه‌ای در آینده‌ی پیشرفت اقتصادی می‌شوند؛ موضوع جهانی شدن، بهره‌وری و رقابت، اقتصاد در انقلاب صنعتی چهارم، اقتصاد پایدار و محیط‌زیست، رشد فراگیر و سیستم‌های مالیاتی است. از طرفی پیش‌بینی می‌شود که کشورهای با اقتصادهای نوظهور که امروز در حدود ۳۵ درصد از کل GDP جهان را دارند، در سال ۲۰۵۰ سهمی در حدود ۵۰ درصد از کل GDP جهان را خواهند داشت و شش کشور از این هفت کشور، بزرگ‌ترین اقتصادهای جهان تا سال ۲۰۵۰ خواهند بود و رشد جهانی کاملاً وابسته به این اقتصادهای نوظهور است. بنابراین برای درک این گونه پتانسیل‌های آینده، وظیفه مهم دولت‌ها ایجاد ثبات و تنوع اقتصادی است، ایجاد مؤسسات کارا و توجه به امر مهم تجدید ساختار متناسب با روندهای جهانی است.

همین روندها نشان می‌دهد که رشد بار بین‌شهری نیز به میزان رشد اقتصاد یا افزایش GDP وابسته است. تقاضای بار در تمامی کشورهای جهان تا سال ۲۰۵۰ افزایش خواهد یافت، با این تفاوت که حمل در کشورهای غیر OECD تا سال ۲۰۵۰ در حدود ۳ برابر شده و ۸۰ درصد از کل بار مربوط به این کشورها خواهد بود. در کشورهای OECD این میزان ۱,۶ برابر خواهد بود. بیشترین میزان رشد بار تا سال

گفتگو با حسین عاشوری، قائم مقام راه آهن ج.ا.ا. :

تحول در ساختار حمل و نقل ریلی با طرح پیشنهادی رولند برگر

الهام زرقانی



مختلف از جمله راه آهن می باشد و برای راه آهن های کشورهای دیگر از جمله راه آهن آلمان اصلاح ساختار را انجام داده است توافقی حاصل و مراحل عقد قرارداد آغاز شد . این شرکت طی سال های ۹۴ و ۹۵ به بررسی وضعیت ساختار موجود راه آهن پرداخت و مصاحبه های با خبرگان حوزه ریلی اعم از آن هایی که در داخل راه آهن بودند و تعدادی از مدیران ارشد بازنشسته راه آهن که در بخش خصوصی شاغل بودند و همچنین اساتید دانشگاهی حوزه حمل و نقل ریلی و مسئولین وزارت راه و بخش خصوصی انجام دادند . مجموعه ای از قوانین و مقررات حاکم بر راه آهن را در حوزه قوانین بخش دولتی و خصوصی ریلی ، مدارک و مستندات برنامه های پنجم و ششم و چشم انداز راه آهن در افق ۱۴۰۴ و ... جمع آوری و مستند سازی شد، شرکت رولندبرگر با توجه به مستندات فوق و شرایط اقتصاد بین المللی و موقعیت خاص ایران که در منطقه ای قرار گرفته که در حوزه حمل و نقل بین المللی می تواند نقش پررنگی داشته باشد نسبت به تدوین استراتژی های جدیدی برای راه آهن ایران اقدام نمود و متناسب با این استراتژی ها اهدافی تعیین شد و متناسب با آن ساختار سازمانی جدیدی را پیشنهاد نمود . استراتژی ها ، اهداف و ساختار سازمانی جدید در جلسات متعددی در حوزه مدیران ارشد راه آهن، وزارت راه، تعدادی از نمایندگان مجلس و بخش خصوصی مورد بحث قرار گرفت و نقطه نظرهای حوزه های مختلف دریافت شد و مجددا در چندین مرحله با شرکت رولند برگر مذاکره صورت گرفت تا در نهایت در طی چند روز گذشته پیشنهاد نهایی رولند برگر به دست ما رسید که اکنون در مرحله بررسی نهایی می باشد، این ساختار مطمئنا در هفته های آینده با حضور مدیران ارشد راه آهن و بخش خصوصی مورد بررسی مجدد قرار

صنعت حمل و نقل ریلی در حیطه وسیع خود با تکیه بر مباحث خط، ناوگان و بهره برداری هدف های متفاوتی را دنبال می کند. مباحث مرتبط با خطوط ریلی اعم از احداث، بازسازی، بهسازی و ... و مباحث مرتبط با ناوگان "لکوموتیو و واگن" اعم از ساخت، تعمیر و نگهداری، ... و در نهایت مسائل مرتبط با بهره برداری و مدیریت و برنامه ریزی حمل و نقل که حسب نوع حمل و نقل کالا یا مسافر ، موجب ایجاد فرایندهای تحقیق و توسعه ای متفاوت می باشد.

صنعت حمل و نقل ریلی کشور نیز چون بسیاری از صنایع، عمیقاً تحت تاثیر تحولات اخیر از جمله جهانی شدن تجارت، خصوصی سازی و تجدید ساختار و ورود فناوری های پیچیده در حوزه الکترونیک، رایانه، ارتباطات و خصوصاً فناوری اطلاعات بوده است. در خصوص فناوری ها و تحولات در موضوعات تخصصی خود نیز متأثر از ظهور سیستم های حمل و نقل هوشمند ، قطارهای پرسرعت حومه ای و ... می باشد. در چنین شرایطی تحلیل وضعیت فعلی، درک فرصت ها و تهدیدهای حاصله از تحریم ها و نیز توانمندی ها و کاستی ها موجود جهت همسو شدن با تحولات و پیشرفت های فنی، بهره جویی از فناوری های نوظهور و مطالعات و تحقیقات ارزنده در مسائل ذکر شده ، ضروری به نظر می رسد. در همین خصوص گفتگویی با قائم مقام راه آهن مهندس عاشوری داشته ایم و به ابعاد مختلف تغییرات در ساختار حمل و نقل ریلی و طرح پیشنهادی رولندبرگر و نقش آن در این تحول پرداخته ایم:

در استراتژی ها ، اهداف و اصلاح ساختار راه آهن را در جلسات هیئت مدیره مورد بررسی قرار داده و تصمیم گرفتند تا در خصوص تدوین استراتژی و اصلاح ساختار راه آهن اقدام کنند، در ابتدا جذب مشاورین خارجی و داخلی در این رابطه مورد بررسی قرار گرفت و پس از بررسی نهایی از میان شرکت های پیشنهاد شده ، شرکت رولند برگر که یکی از پنج شرکت بزرگ تدوین استراتژی و اصلاح ساختارها در حوزه های

در استراتژی ها ، اهداف و اصلاح ساختار راه آهن را در جلسات هیئت مدیره مورد بررسی قرار داده و تصمیم گرفتند تا در خصوص تدوین استراتژی و اصلاح ساختار راه آهن اقدام کنند، در ابتدا جذب مشاورین

چه اقداماتی در خصوص اصلاح ساختار اداری و مدیریتی در طی سال های اخیر در راه آهن صورت گرفته است؟
مدیر عامل و هیئت مدیره راه آهن از سال ۹۳ ضرورت بازنگری



برای حمل درب به درب و حمل و نقل ترکیبی استفاده کند، در این جا رقابت میان راه آهن و بخش خصوصی مطرح نیست بلکه بحث افزایش توان حمل مورد نظر است، شرکت های ریلی ما رویکرد حمل بار از یک پایانه ریلی به یک پایانه ریلی دیگر را دارند مثلاً از معدن به کارخانه فولاد، در سیستم های نوین حمل رویکردها به این صورت نیست و اعتقاد بر آن است که ما باید کل زنجیره حمل را ببینیم و از همه شقوق حمل و نقل برای اینکه ارزش افزوده بیشتری برای حمل و نقل ریلی فراهم کنیم استفاده کنیم. این شرکت در کنار شرکت های حمل و نقل ریلی با بخش جاده ای ارتباط برقرار می کند و این زنجیره را به هم نزدیک تر می کند. در جاهایی راه آهن باید زمین در اختیار بخش جاده و ریل برای پایانه لجستیکی و بندر خشک قرار دهد. یکی از مواردی که در قالب آیین نامه جدیدی که وزیر محترم راه و شهر سازی طی ماه های اخیر در حوزه لجستیک ابلاغ کردند، راه اندازی پایانه های ترکیبی است تا ما بتوانیم میان شقوق مختلف حمل و

راه آهن را مکلف کرد و راه آهن را مکلف کرد که این شرکت را تشکیل دهد، اما در حوزه مسیرهای بلند و یا حوزه قطارهای سریع السیر فضای رقابت برای بخش خصوصی می باشد و شرکتی که راه آهن راه اندازی می کند فقط نقش حاکمیتی و حمایتی را دارد که در تعامل با بخش خصوصی بتواند سطح خدمات را در فعالیت هایی که انجام می دهند بالا ببرد و کمکی باشد تا بخش های خصوصی رقابت بهتری داشته باشند. به دلیل اینکه در حوزه قطارهای سریع السیر، هزینه های سرمایه گذاری بالا است اگر بخش خصوصی تمایل به سرمایه گذاری داشت راه آهن حمایت می کند اما اگر به دلیل بالا بودن میزان مبلغ سرمایه گذاری بخش خصوصی علاقمند نبود راه آهن از منابع دولتی قطارهای سریع السیر را راه اندازی می کند و بهره برداری را در اختیار بخش خصوصی می گذارد. در حوزه بار بحث زنجیره حمل درب به درب مطرح است که پیشنهاد رولند برگر در این خصوص آن است که شرکت باری تشکیل شود که از زنجیره بخش خصوصی

به اصلاح این اساسنامه حضور دارند و منتظر هستیم تا پس از بررسی به جلسه اصلی هیئت دولت برود و در آنجا پس از تصویب به مجلس شورای اسلامی اول برود تا پس از آن جنبه قانونی پیدا کند.

آیا طرح پیشنهادی رولند برگر در خصوص تاسیس شرکت هایی در راه آهن موجب قرار گرفتن راه آهن و بخش خصوصی مقابل یکدیگر و رقابت میان این دو بخش نمی شود؟

در حوزه مسافری برای خدمت بهتر به مردم و با توجه به تجربه هایی که در کشورهای توسعه یافته صورت گرفته اعتقاد بر آن است که حوزه حمل و نقل حومه ای هیچ گاه برای هیچ کشوری سود آور نبوده و نیست و گرفتن منابع مالی و بسته های حمایتی مختلف برای اینکه بخش های خصوصی در این بخش فعالیت گسترده ای داشته باشد موفقیت آمیز نبوده است به همین دلیل این بخش باید توسط دولت حمایت ویژه ای شود و شرکت دولتی این کار را انجام دهد که در سال گذشته مجلس شورای اسلامی تاسیس شرکت قطارهای حومه ای

می گیرد تا مراحل تصویب نهایی آن در هیئت مدیره راه آهن و پس از آن اقدامات قانونی که در حوزه دولت در خصوص تصویب و ابلاغ باید بگذراند را طی کند، همزمان با این پروژه، با شرکت راه آهن آلمان "شرکت DB" در خصوص موضوع Bench mark کردن بخش های مختلف راه آهن آلمان مذاکراتی داشتیم که در مرحله اول برای اجرای دو پروژه با راه آهن آلمان به توافق رسیدیم و منجر به قرارداد شد و در خصوص سایر پروژه ها هم توافقاتی شد که منتظر هستیم در شرایط جدیدی که تحریم ها را پیش رو داریم وضعیت همکاری هایمان را با راه آهن آلمان در بقیه پروژه ها نهایی کنیم. در موضوع اصلاح ساختار راه آهن علاوه بر کاری که شرکت رولند برگر انجام داده است موضوع اصلاح اساسنامه راه آهن را هم همزمان در هیئت مدیره راه آهن مورد بررسی قرار داده و کلیات آن به تصویب رسید و برای بررسی و تصویب به هیئت دولت ارسال شده و هم اکنون این اساسنامه در کمیسیون فرعی دولت در حال بررسی است و نمایندگان بخش خصوصی در جلسات مربوط



نقل از جمله راه آهن با سایر بخش ها ، هم افزایی ایجاد کنیم به همین دلیل راه اندازی شرکت ریلی به این مفهوم نیست که راه آهن قرار است چندین هزار واگن خریداری کند و با ۲۰ شرکتی که ۲۴ هزار واگن دارد رقابت داشته باشد، هدف راه آهن از تاسیس این شرکت آن است که زنجیره ای را که در لجستیک حمل و نقل ما نقش آفرین هستند را به هم گره بزند و هر جایی که بخش خصوصی بتواند فعالیت کند راه آهن ورود پیدا نمی کند و هر جایی که بخش خصوصی به هر دلیلی نتواند ورود پیدا کند راه آهن وارد می شود، به عنوان مثال احداث یک پایانه بزرگ ریلی همانند آپرین یا اینچه برون هزینه سرمایه گذاری سنگینی را برای آماده سازی زیرساخت ها نیاز دارد. راه آهن زیرساخت ها را مهیا می کند و همانند بندر در اختیار بخش خصوصی قرار می دهد تا از این پایانه ها استفاده کند و شقوق مختلف حمل و نقل جاده ای ، دریایی ، هوایی با ریلی برای حمل ترکیبی کالا در کنار هم قرار گیرند.

آیا دست بخش خصوصی در جذب سرمایه گذار خارجی باز است؟ به گفته کارشناسان این بخش، امروز ما توان ساخت لکوموتیو را داریم پس چرا انجام نمی شود؟

بخش خصوصی محدودیتی برای جذب سرمایه گذار خارجی ندارد ، راه آهن همیشه مشوق این امر بوده ، طی سال های اخیر پروژه هایی بزرگی را راه آهن قرارداد بسته مانند برقی کردن مسیر تهران - مشهد که در دل خود خرید لکوموتیو داشته که بر اساس این قرارداد که با همکاری کنسرسیومی متشکل از مپنا ، زیمنس و شرکت چینی که تامین سرمایه آن را بر عهده گرفت مقرر شده که لکوموتیوها توسط شرکت مپنا با همکاری شرکت زیمنس ساخته شود. در مورد بحث های خرید لکوموتیو ، هر شرکتی که از ما برای خرید لکوموتیو از خارج از

انتقال دانش است ، حاکمیت در این خصوص چه اقداماتی را به انجام رسانده است؟

انتقال دانش دو بخش دارد ، یک بخش از آن در حوزه دولت است و بخش دیگر در حوزه بخش خصوصی است. در حوزه دولتی، هنگامیکه شرکت رولند برگر ساختار جدید را پیشنهاد داد این بحث مطرح شد که ما برای اجرایی کردن این ساختار نیاز به الگوبرداری از کشورهای توسعه یافته ای داریم که ساختار آن ها شبیه به این ساختار پیشنهادی رولندبرگر باشد، چندین کشور اروپایی بررسی شد و در نهایت راه آهن آلمان برای الگوبرداری انتخاب شد و اکنون در بحث اجرایی کردن ساختار جدید پیش بینی دوره آموزشی در سطوح مختلف مدیریتی و کارشناسی شده که بخشی از این آموزش ها در خارج از کشور و بخش

خصوصی متقاضی خرید ناوگان را نزد فروشنده تضمین نموده از جمله شرکت البرز نیرو که برای خرید ۵۰ دستگاه لکوموتیو از طریق فرابورس برای فروش اوراق اقدام کرد و راه آهن بازپرداخت اقساط را ضمانت کرده که در نوع خود کار بزرگی است یا تعدادی از شرکت ها که با تامین منابع خارجی خصوصا کشور روسیه واگن هایی را خریداری کرده اند و ضمانت آن را هم راه آهن کرده است تا گرفتار بروکراسی تامین ضمانت نامه های بین المللی نشوند . به همین دلیل راه آهن به صورت کامل از سرمایه گذاری داخلی و خارجی بخش خصوصی حمایت می کند زیرا معتقدیم که هر لکوموتیو و واگنی که وارد چرخه ریلی می شود راه آهن هم مستقیما از آن منتفع خواهد شد.

تحول در ساختار ریلی نیازمند

کشور مجوز خواسته است ملزم کرده ایم تا با یک شرکت سازنده داخلی همکاری کند و محصول مشترک تولید ایرانی و سرمایه گذاری و تامین مالی خارجی انجام شود، راه آهن نه تنها مانع نیست بلکه مشوق این امر می باشد، بسته های حمایتی مختلفی را داریم همانند بحث محاسبه حق دسترسی صفر به مدت چهارسال برای شرکت هایی که واگن نو باری وارد شبکه می کنند که امتیاز بزرگی برای شرکت های باری است، دولت اخیرا مصوباتی در مورد حمایت از بخش صنایع ریلی داشته که متاسفانه هنوز بخش خصوصی از این مصوبات دولتی استفاده جدی نکرده، بنده اعتقاد دارم راه آهن ضمن اینکه خودش در طی سال های گذشته بسته های حمایتی مختلفی را تعریف کرده و در موارد متعددی شرکت های بخش های



تاکید کرده این امر چه میزان می تواند در توانمند شدن صنعت ریلی موثر باشد؟

متأسفانه موضوع رگولاتوری بیش از یک دهه که از خصوصی سازی راه آهن می گذرد مغفول مانده است و در طرح پیشنهادی رولند برگر نیز تأکید شده که همزمان با خصوصی سازی، واحد رگولاتوری حتما باید ایجاد می شد، به جهت اینکه اصلاح ساختار و تصویب اساسنامه راه آهن زمان بر است و پیش بینی می شود که حدود یک سال دیگر تا به مرحله تصویب نهایی دولت و مجلس شورای اسلامی برسد زمان ببرد، لذا از سال گذشته با هماهنگی هایی که با سازمان امور استخدامی انجام شد و جلسات متعدد کارشناسی و مدیریتی که انجام دادیم، سازمان امور استخدامی پذیرفت که واحدی با موضوعیت رگولاتوری در زیرمجموعه راه آهن زیر نظر مدیر عامل راه آهن شکل دهیم تا در آینده هنگامیکه اساسنامه و ساختار جدید راه آهن تصویب می شود این واحد که هسته اولیه واحد رگولاتوری می باشد به خارج از راه آهن انتقال یابد، خوشبختانه سازمان امور استخدامی با این پیشنهاد موافقت کرد، پیش بینی می کنیم تا چند هفته آینده این مصوبه به ما ابلاغ شود، پس از ابلاغ این مصوبه طبیعتاً با مشورت وزیر محترم راه و شهرسازی و بخش خصوصی فردی برای این مسئولیت منصوب خواهد شد. ما اعتقاد داریم که واحد رگولاتوری از الزامات خصوصی سازی در راه آهن بوده است. با اقداماتی که پیش بینی شده می توانیم امیدوار باشیم که نهاد رسمی رگولاتوری را در زیر مجموعه وزارت راه و شهرسازی در یکسال آینده خواهیم داشت.

به نظر جنابعالی برای دست یافتن به اهداف توسعه راه آهن ج.ا.ا چه اصلاحاتی باید در ساختار راه آهن صورت گیرد؟

ما نقطه نظرات خودمان را در تعاملات دو ساله ای که با شرکت



قابل توجهی در داخل کشور انجام می شود. پرسنل بخش های مختلف راه آهن باید نمونه های فرایند کار را در خارج از کشور ببینند و طراحی تفصیلی ساختار بر اساس الگوبرداری های انجام یافته و شرایط بومی کشور انجام می گردد. ما به دنبال آن هستیم که اصلاح ساختار همراه با انتقال دانش کامل صورت گیرد اما در حوزه بخش خصوصی اعتقاد داریم که همزمان با راه آهن بخش خصوصی نیز باید در تعامل با شرکت های پیشرو در حوزه بار و مسافر انتقال دانش و الگو برداری ها را انجام دهند تا اصلاح فرایند ها و ساختار های جدید در بخش دولتی و خصوصی همزمان انجام شود.

در اصلاحات اصل ۴۴ قانون اساسی دولت به ایجاد نهاد رگولاتوری در خصوص حضور بخش خصوصی و تقویت آن

مشاور خارجی خود داشته ایم منتقل کرده ایم اما این احترام را به مشاور خود گذاشته ایم که وقتی آن مشاور برای چندین راه آهن توسعه یافته در سالیان اخیر استراتژی، اهداف و ساختار نوشته است در مقایسه با نقطه نظرات خودمان، نقطه نظرات مشاور را بپذیریم و نظرات ما بر جنبه های بومی سازی آن تأکید دارد تا مشاور در نظراتش به این جنبه توجه لازم را داشته باشد، بنده اعتقاد دارم اگر بخش دولتی و خصوصی صنعت ریلی در تمام حوزه ها با یکدیگر هم افزایی کنند و آنچه که به عنوان استراتژی و اهداف و ساختار جدید تدوین شده را به صورت صحیح به اجرا در آوریم گمان می کنم طی چند سال آینده برای صنعت ریلی آینده بهتری را رقم بزنیم و توفیقات خوبی داشته باشیم.

آیا راه آهن برنامه ای برای مقابله با زیان های احتمالی حاصل از لغو برجام در این صنعت دارد؟

تحریم ها همیشه با یک سری محدودیت ها همراه است، ما تجربه قبلی تحریم را داشته ایم که اروپا و آمریکا با هم متحداً تحریم علیه ایران را اجرا می کردند، در تجربه تحریم گذشته ما راه های برون رفت از شرایط سخت را تجربه کردیم که در سال های آخر تحریم به صورت جدی به کار گرفته شد و برخی از مشکلات حاصل از تحریم را توانستیم برطرف کنیم، اکنون در بحث تحریم های جدید که به صورت خاص توسط آمریکا دنبال می شود آگاه هستیم که در چه حوزه هایی تأثیر گذار است و طی جلسات و مکاتبات درون سازمانی و برون سازمانی مسائل را منعکس کرده و دنبال می کنیم. بخشی از موضوعات و مسائل در اختیار خود راه آهن است و ما اقداماتی را طی یک سال گذشته انجام داده ایم تا بخشی از فشار های تحریم را کم کنیم اما بخش هایی از آن هم در

اختیار دولت است که در کمیته ها و ستادهایی که خاص مسائل تحریم است مطرح شده و برخی از آن ها به تصویب و مرحله اجرا رسیده است و بخشی دیگر در مرحله تصمیم گیری می باشد. با توجه به تجربه ای که از گذشته داریم و مجموعه اقداماتی که طی این یکسال اخیر خصوصاً این شش ماه اخیر انجام داده ایم انتظار داریم بتوانیم راحت تر از دوره قبل با این تحریم ها مواجه شویم اگرچه برخی از آیتن ها خصوصاً نرخ محاسبه ارز به عنوان آیتن تعیین کننده برای بخش خصوصی هنوز توسط ستاد های تدابیر ویژه که در حوزه ریلی باید تصمیم گیری کند تصویب نشده و مشکلاتی را برای شرکت های صاحب لکوموتیو و واگن مسافری و باری ایجاد کرده است. که امیدواریم در ادامه راه، دولت درحوزه تامین ارز با نرخ مناسب برای حمل و نقل ریلی کمک کند و مصوبه مناسبی عبور از این بحران داشته باشد.

به عنوان مسئولی که سال ها در راه آهن در بخش های مختلف فعالیت کردید آیا برجام را دلیلی بر ناتوانی در جذب سرمایه گذار خارجی می دانید؟

در شرایط فعلی دو گروه سرمایه گذار خارجی داریم، یک گروه همانند روسیه و چین که همکاری هایشان را ادامه می دهند اما با احتیاط بیشتر و گروه دیگر سرمایه گذارانی که در حوزه اروپا هستند که در حال حاضر فعالیت های خود را کند یا متوقف کرده اند و به دنبال راهکار هستند و معتقدند که همکاری هایشان ادامه پیدا خواهد کرد مگر شرکت های بزرگی که حجم معاملاتشان با کشور آمریکا بالا است و طبیعتاً همکاری آن ها با ما ریسک بزرگی برای آنها به همراه دارد. لذا در این بخش باید منتظر تصمیمات اتحادیه اروپا طی دو ماه آتی باشیم.

گفتگو با ابراهیم محمدی، مدیر عامل شرکت بالاست:

عدم اجرای صحیح احکام برنامه سوم توسعه از جمله دلایل ناکارآمدی بخش ریلی

الهام زر قانی



رگولاتوری به مفهوم نهاد یا سازمان تنظیم مقررات می باشد، در بازارهای اقتصادی پیچیدگی هایی وجود دارد که از الزامات آن ایجاد نهاد تنظیم مقررات مختص خود است. می توان گفت این نهاد وظائف مختلفی که بر عهده دارد از جمله وظیفه نظارت و تنظیم مقررات حاکم بر بازار، ایجاد بازار رقابتی و تبیین روابط میان بخش دولتی و خصوصی و حمایت از مصرف کنندگان می باشد. از جمله خصوصیات بارز نهادهای تنظیم مقررات بر خورداری از ثبات، شناخت کافی از حوزه اقتصادی ذیربط، اقتدار در تصمیم گیری، بیطرفی، استقلال و شفافیت است. تجربه کشورهای پیشرو در ایجاد نهادهای تنظیم مقررات نشانگر آن است که با نهادینه شدن اینگونه نهادها شرایط مناسب برای بنگاه های اقتصادی مهیا خواهد شد. در اغلب کشورهای پیشرفته و در حال توسعه که امر خصوصی سازی جایگاه ویژه ای دارد نهادهای تنظیم مقررات نیز نقشی پررنگ و تاثیرگذار دارند به همین دلیل در ایران نیز توجه به ایجاد این نهادها می تواند کمک موثری به توسعه اقتصادی کشور باشد اما متأسفانه پس از خصوصی سازی علاوه بر اینکه این امر به درستی صورت نگرفت و همچنان بخش خصوصی قدرت لازم را برای حضور ندارد بلکه نهاد تنظیم مقررات ریلی نیز شکل نگرفت و این بخش را با چالش های بسیاری مواجه کرد، در این خصوص با دکتر ابراهیم محمدی که اکنون مدیر عامل شرکت بالاست می باشد و سال ها در بخش دولتی فعال بوده گفتگویی داشته ایم که به آن می پردازیم:

شرکت بالاست از چه زمانی شروع به کار کرده و محورهای فعالیت شرکت بالاست در چه زمینه هایی می باشد؟

این شرکت تحت نام " راه آهن سنگ " سهامی خاص در سال ۱۳۷۲ فعالیت خود را آغاز کرد و سپس بنام " شرکت تهیه و تولید بالاست و زیرسازی خطوط راه آهن " تغییر نام داد. در ابتدا فعالیت شرکت تولید سنگ بالاست بود، سپس با کسب رتبه لازم از سازمان برنامه و بودجه، فعالیت های نظیر ساخت پل ، زیرسازی و روسازی راه آهن، نوسازی و بازسازی ، نگهداری ساختمان و حمل و نقل ریلی به فعالیت های شرکت افزوده شد. شرکت مهندسی ساختمان و تاسیسات راه آهن (بالاست) به عنوان پیمانکار در زمینه مدیریت پروژه های تولید بالاست مورد نیاز خطوط ریلی ، پروژه های زیرسازی و روسازی، بازسازی و بهسازی خطوط و ابنیه فنی ، راهسازی و محوطه سازی فعالیت می نماید، این شرکت همکاری با مراکز علمی و تحقیقاتی ، بهره گیری از دانش و تجارب نیروی انسانی کارآمد و حضور در عرصه های ملی و بین المللی را آیینهای جهت بازتاب توانمندی های خود می داند و در این راستا دیدگاه کلی شرکت، دستیابی به رضایت کارفرمایان و مشتریان می باشد. مدیریت این شرکت خود را متعهد می داند در راستای این دیدگاه، سیستم مدیریت کیفیت را مطابق الگوی استانداردهای بین المللی پایه گذاری نماید و بستر مناسبی را

جهت بهبود مستمر اثر بخشی آن فراهم آورد تا با دستیابی به رضایت کارفرمایان، کاهش انحراف زمانی اجرای پروژه ها به واسطه افزایش کیفیت خدمات ارائه شده، افزایش سطح علمی و عملی کارکنان با برگزاری دوره های آموزشی مرتبط و مورد نیاز، افزایش سهم بازار قابل کسب و افزایش قابلیت رقابت و ماندگاری در بازار با در نظر گرفتن نیازمندی های حال و آینده کارفرمایان، ارتقاء سطح کیفیت محصولات تولیدی و ارائه خدمات و دستیابی به استانداردهای ملی و بین المللی اطمینان حاصل نماید .

در حال حاضر چه پروژه های در حال احداث است؟

احداث دو خطه حومه ای تهران- کرج، بخش هایی از روسازی و زیرسازی راه آهن میانه به بستان آباد، روسازی قطعاتی از راه آهن خواف تا هرات، احداث کنار گذار ایلیچچی در شهرستان تبریز، احداث ساختمان علوم پزشکی یاسوج، احداث ساختمان راه آهن شمتیغ، تامین بالاست برای راه آهن های در دست احداث، حمل بالاست برای راه آهن، بهره برداری بیش از ده معدن برای تامین بالاست برای پروژه های ریلی و نگهداری خطوط ریلی، قرارداد همکاری با شرکت ویت به عنوان شریک فنی برای ساخت اسلب ترک از جمله فعالیت های شرکت بالاست بوده است.

به عنوان مسئولی که سال ها در راه آهن در بخش های مختلف فعالیت کردید آیا برجام را دلیلی بر ناتوانی در جذب سرمایه گذار خارجی می دانید؟



خیر، برجام نمی تواند تاثیری داشته باشد زیرا اگر ما به عقب برگردیم در برنامه سوم توسعه مقرر بود دولت بدنه خود را کوچک کند و با تقویت بخش خصوصی یک بخش توانمند به عنوان مجری ایجاد نماید اما این کار صورت نگرفت، باید متذکر شوم که این خروج آمریکا از برجام نیست که منجر به بروز مشکلات اقتصادی شده است بلکه عدم اقدام های لازم طی سال های گذشته در ایجاد سازوکارهای مناسب و تقویت بخش خصوصی است که مشکلاتی را ایجاد کرده است، بر اساس فرمایش های مقام معظم رهبری از بدعهدی های آمریکا پیش بینی می شد که این کشور از برجام خارج شود که این اتفاق رخ داد اما مشکلات امروز ما ناشی از خروج آمریکا از برجام نیست بلکه عدم توجه به بخش خصوصی پرتوان و اتکاء به توانمندی های داخلی است، توجه به توانمندی بازیگران در دوران پسا برجام بدون آمریکا بسیار مهم است.

چه اقداماتی در خصوص اصلاح ساختار اداری و مدیریتی در طی این سال ها در راه آهن صورت گرفته است؟

باید بدانیم اگر مقرر است بخش دولتی و خصوصی داشته باشیم باید تعریف درستی از رگولاتوری و همچنین از بخش همکار که بخش خصوصی و حصولی نام دارد داشته باشیم، ما در بحث خصوصی سازی و برون سپاری باید در ابتدا تجاری سازی را انجام می دادیم و پس از آن خصوصی سازی می کردیم و از الزامات تجاری سازی آن بود که حصولی سازی انجام شود اما پس از آن نیز واگذاری کامل را به بخش خصوصی انجام ندادیم و بسیاری از تصمیم گیری هایی که باید توسط بخش های خصوصی انجام می شد اکنون توسط بخش دولتی انجام می شود باید بگوییم تصمیم گیری هایی که توسط بخش خصوصی انجام می شود به دلیل شرایط کشور، خیلی

قابل اطمینان نیست، هنگامیکه ما می گوییم شرکت راه آهن خطوط خود را نگهداری کند و از بودجه خود برای تامین نگهداری زیرساخت استفاده کند مطمئنا در کنار بخش جاده ای که تمامی این هزینه ها را دولت متقبل می شود کم می آورد، به الزام بخش دولتی در این مرحله باید ایفای نقش کند یعنی یا تامین اعتبار کند یا به راه آهن کمک کند که به هر حال بخش خصوصی کنار می ماند، از نگاه دیگر بخش سوخت را داریم وقتی می گوییم راه آهن یک هفتم سوخت نسبت به جاده را مصرف می کند و بر اساس مطالعاتی که در اتحادیه اروپا انجام شد و همچنین در راه آهن ایران انجام دادیم تقریبا هر تن بار که از جاده به ریل منتقل می شود بیش از ۸۱۶ ریال با دلار چهارهزار و دویست تومان به اقتصاد ملی کمک می کند نشان دهنده آن است که حمل و نقل ریلی سوخت کمتری مصرف دارد، زیست کمتر است و از سوی دیگر حمل و نقل انبوه توسط ریل انجام می شود، هنگامیکه قیمت سوخت جاده ای را برای یک واحد حمل بار عددی می دهیم که به راه آهن با قیمت هفت برابر بیشتر می دهیم یعنی به حمل ریلی ظلم کرده ایم به همین دلیل بخش ریلی که در کنار آن بخش جاده ای وجود دارد و هزینه هایش توسط دولت پرداخت می شود مطمئنا نمی تواند به هیچ عنوان خصوصی شود، شرکت های بخش خصوصی ما بنگاه اقتصادی هستند و بر اساس سود و زیان کار می کنند وقتی قرار است شرکت ریلی سرمایه گذاری در بحث واگن انجام دهد باید حداقل نرخ بازگشت سرمایه اش نرخی باشد که در بانک سپرده گذاری کرده است همانند نرخ ۱۸ درصد و این سوال در اینجا مطرح است که آیا این نرخ بازگشت سرمایه برای سرمایه گذاران ریلی وجود دارد؟ جواب منفی است. به

هیچ وجه وجود ندارد اما اگر ما سوخت را با یک هفتم قیمت به راه آهن می دادیم و لکوموتیو ما با قیمت یک هفتم سوختی که در جاده با هفت برابر آن به لحاظ بهره دهی استفاده می شود سیر می کرد قطعاً بخش ریلی می توانست رقابت پذیر باشد و خصوصی سازی در آن تسریع می شد، بنده اعتقاد دارم در خصوص اصلاح ساختار اداری و مدیریتی راه آهن تنها تغییر این ساختار جواب نمی دهد بلکه ما نیاز به الزاماتی داریم که قانون گذار باید آن ها را رعایت کند، به عنوان مثال عوارض جاده ای که کامیون ها پرداخت می کنند را فرض کنید متناسب با انبوه بری کالا توسط ریل، کاهش مصرف کمتر سوخت به ازای هر تن بار توسط ریل و جاده حذف شود مطمئنا می تواند رقابت پذیری را بالا ببرد در نتیجه اصلاح ساختار نیز جواب می دهد.

آیا در راستای رقابتی کردن فعالیت های اقتصادی، تحولی در ساختار این صنعت صورت گرفته است؟

جواب مثبت است، بله تحولاتی که طی ۱۵ سال گذشته صورت گرفته ایجاد شرکت های مالک واگن در راه آهن بوده است، شرکت هایی همانند توکاریل که ۳ هزار واگن دارد، شرکت فولاد ریل جنوب، بهتاش سپاهان، شرکت هایی که مخزن دار هستند همانند شرکت پارسیان ریل شرق و نیرو ریل و شرکت های بسیاری که مالک واگن شده اند و از این راه به حمل و نقل ریلی کمک می کنند و از این طریق ارتزاق می کنند و حتی شرکت های مالک لکوموتیو و تمامی این فعالیت ها برای رقابتی کردن بود و حتی تشکیل شرکت رجا، بالاست و ترابرس در همین راستا بود، ما امروز با پدیده تامین مالی به واسطه اسناد خزانه یا اوراق مشارکت روبرو هستیم، اوراقی که شما به پیمانکاران می دهید که کار انجام می دهند و تحویل این اوراق

که دوسال به طول می انجامد تا ۴۰ درصد در بورس یا فرابورس تعدیل و کاهش دارد، بخش خصوصی که تامین مالی و پروژه را اجرا می کند اگر بتواند مطالباتش را به موقع دریافت کند قطعاً می تواند با برگشت مطالباتش در شرایط برجام خود را تجهیز کند و تامین تجهیزات اساسی و مورد نیاز و مواد اولیه را انجام دهد، اما وقتی بخش خصوصی می خواهد پولش را از دولت دریافت کند اوراق به این بخش می دهند حتی بخشنامه هایی داشته ایم که بازپرداخت تعدیل اوراق به بخش خصوصی انجام شود که کاری صورت نگرفته است، بنابراین به اعتقاد بنده رقابتی کردن یک شعار است، رقابتی کردن زمانی صورت می گیرد که دولت بتواند هزینه های بخش خصوصی را تامین کند و به آن معنی نیست که بخش خصوصی برای ما کار کند و وقتی که زمان پرداخت مطالباتشان شد با هزاران چالش مواجه شوند و اوراق مشارکت یا اسناد خزانه را در مقابل مطالباتشان به آن ها بدهیم و بگوییم در بازار بر عهده بگیرید. اگر تغییر ساختاری صورت گرفته باشد رقابتی کردن در کنار آن صورت نگرفته است زیرا ما مسائل تامین مالی را به صورت جدی داریم و اگر این شرایط را داشتیم که بخش خصوصی در رقابت شرکت می کرد کار را با سود کم می گرفت اما می دانست که منابع مالی اش تامین می شود پروژه را اداره می کرد، قطعاً می توانست در این راستا در بازار رقابت کند و خدمات ارائه دهد و با سود کم بتواند در این بازار رو پای خود باقی بماند.

دلیل اینکه دستان بخش خصوصی در جذب سرمایه گذار خارجی باز نیست چیست؟ به گفته کارشناسان این بخش توان ساخت لکوموتیو را دارد پس چرا انجام نمی دهد؟

بنده اعتقاد دارم اگر احکام برنامه سوم توسعه را به درستی انجام داده



راه آهن ایجاد کنیم نیازمند تامین دانش هستیم، ما بیش از ۳ سال با پنج مارکی که رولند برگر با دی بی برای راه آهن انجام داد مقرر بود این ساختار تغییر کند که این اتفاق در حال وقوع است و قرار است برای راه آهن بخش رگولاتوری تشکیل شود اما چرا این قدر دیر؟ این سوال را در اینجا مطرح می‌کنم که آیا ما الزامات را انجام داده ایم که حال می‌خواهیم رگولاتوری ایجاد کنیم؟ اکنون که در بخش خصوصی هستیم و سال‌ها در بخش دولتی فعال بودم این جواب را به شما می‌دهم که اگر رگولاتوری هم ایجاد شود نمی‌توانیم انجام دهیم زیرا الزاماتی که طبق برنامه سوم توسعه باید برای بخش خصوصی ایجاد می‌کردیم تا این

در ذهن خود دارند که حتما نرخ بازگشت سرمایه پایین است، زیرا به سازگارهای مالی ارتباط پیدا می‌کند که در برنامه سوم توسعه این مبحث را داریم.

بنابراین دستان بخش خصوصی باز است اما این اجازه را به بخش خصوصی نداده‌اند تا توانمند شود که بخش اصلی آن موضوعات قانون گذاری و آیین نامه های اجرایی بود که باید پس از برنامه های سوم توسعه ادامه پیدا می‌کرد که رخ نداد.

- تحول در ساختار ریلی نیازمند دانش است، حاکمیت در این خصوص چه اقداماتی را انجام داده است؟
ما اگر بخواهیم تحولی در ساختار

بهتر از این نمی‌توانستیم حکم بنویسیم. اگر به زمان برنامه سوم توسعه برگردیم و اگر این پنج حکم را به درستی انجام می‌دادیم، حتی اگر برجام لغو می‌شد نمی‌توانست به ما آسیبی وارد کند، اصلاح ساختار مدیریتی صورت می‌گرفت به دلیل اینکه الزام قانونی داشتیم و رقابتی کردن فعالیت های اقتصادی طبق فصل چهارم برنامه سوم توسعه صورت می‌گرفت و فصل پنجم که ساماندهی بازارهای مالی هست اگر بخش خصوصی توانمند داشتیم قطعاً می‌توانست تامین مالی کند، اغلب سرمایه گذاران و بانک های خارجی اولین سوالشان آن است که چرا بانک های داخلی تامین سرمایه نمی‌کنند و این تصویر را

بودیم این اتفاق رخ نمی‌داد، برنامه سوم توسعه از ۳ بخش، ۲۶ فصل و ۱۹۷ ماده تشکیل شده است، همین برنامه سوم توسعه در فصل اول خود اصلاح ساختار اداری و مدیریتی را در بر دارد، برنامه سوم توسعه مربوط به ۲۰ سال گذشته است، دقیقاً در فصل اول خود به دولت می‌گوید که ساختار را کوچک کن و به بخش خصوصی واگذار کن و در فصل دوم ساماندهی شرکت های دولتی است امثال شرکت راه آهن، شرکت ساخت و بقیه شرکت ها، فصل سوم آن واگذاری سهام و مدیریت شرکت های دولتی است و فصل چهارم تنظیم انحصارات و رقابتی کردن اقتصاد و فصل پنجم ساماندهی بازارهای مالی است. ما





بخش قدرتمند شود ایجا نکردیم. در حقیقت نتیجه پنج مارکی که رولند برگر با دی بی برای راه آهن انجام داد و خیلی با سرعت پیش رفت کار صحیحی بود زیرا اگر بخش خصوصی را وارد می کردیم همین را هم از دست می دادیم، در نتیجه این دانش را بخش خصوصی به دلیل اینکه توانمندسازی نشده نمی توانست مهیا کند.

چه تحولاتی در ساختار حمل و نقل ریلی در حوزه ساخت ناوگان، ریل و خطوط ریلی و جابجایی بار و مسافر باید صورت گیرد تا این کشتی به گل نشیند؟

همه همکاران پرتلاش و مدیران گذشته و امروز و مدیرعاملان و حتی

معاونت ساخت و توسعه به خوبی وظیفه خود را انجام داده اند، اگر صنعت حمل و نقل ریلی اقتصادی بود و به درستی صنعت فولاد وارد تولید ریلی می شد و می توانستیم ریل را تولید کنیم حتما می توانستیم تیغه سوزن هم تولید کنیم، کارخانه های مشابهی را دیده اید که سوزن تولید می کنند و کارخانه هایی همانند شرکت تراورس و ... که امروز تراورس های خوبی تولید می کنند و در حوزه ناوگان دست آورد ما آن است که در کارخانه مینا تولید قطعات لکوموتیوهای زمینس، تولید داخلی است از جمله شاسی و در مورد لکوموتیوهای جی ام در بحث بازسازی خودکفا هستیم و در این بخش به توانمندی رسیده ایم، اما باید بگویم نیازمند آن بود که حمایت هایی از این دانش فنی از طریق دولت صورت می گرفت و پژوهشکده هایی تشکیل می شد و بودجه ی خوبی برای این پژوهش ها از طریق دولت تامین می شد، حتی بخش خصوصی نیز باید از این دانش استفاده کند، استارت آپ ها به یکباره نمی توانند وارد شوند بلکه در ابتدا به صورت یک پروژه مسئله را حل می کنند و قطعا نیازمند آن هستند که حمایت مالی شوند. دانش فنی بسیاری انباشته شده اما نیازمند حمایت است.

در اصلاحات اصل ۴۴ قانون اساسی دولت به ایجاد نهاد رگولاتوری در خصوص حضور بخش خصوصی و تقویت آن تاکید کرده، این امر چه میزان می تواند در توانمند شدن صنعت ریلی موثر باشد؟

مطمئنا اگر بخش رگولاتوری تشکیل شود و قانونمند حمایت هایش را از بخش خصوصی انجام دهد بسیار عالی است، اما هنوز به اعتقاد بنده ما به آن جا نرسیده ایم و مشکل حمل و نقل ریلی کشور و توسعه ریلی کشور امروز جای خالی نهاد رگولاتوری نیست بلکه مشکل آن است که نبود راه آهنی که

خودش مسئولیت های بسیاری دارد چه اتفاقاتی را با خود به همراه می آورد؟ در نتیجه در ابتدا باید بخش خصوصی قدرتمند شود و پس از آن نهاد رگولاتوری تشکیل شود تا شرکت های خصوصی حمل و نقل ریلی شکل گیرد تا بتواند خودش به تنهایی در این بازار به اهدافی که در نظر گرفته شده برسند.

به نظر جناب عالی برای دست یافتن به اهداف توسعه راه آهن ج.ا.ا چه اصلاحاتی باید در ساختار راه آهن صورت گیرد؟

هنوز هم دیر نشده است، تشکیل ساختارهای قدرتمند بخش خصوصی با حمایت قوانینی که قانون گذار با تمام چالش های موجود دیده و مصوب کرده و تا وقتی که نگهداری جاده ها را دولت تامین می کند و سوبسید سوخت به جاده ها داده می شود و حتی هزینه های دیگر حمل و نقل جاده ای که توسط دولت پرداخت می شود کار به جایی پیش نمی برد با توجه به اینکه در حمل و نقل ریلی هزینه ها از درآمد خود راه آهن پرداخت می شود و توسعه راه آهن به این شکل میسر نیست، با ریل گذاری توسعه راه آهن صورت نمی گیرد، بسیاری از خطوطی که امروز احداث کرده ایم نتوانسته ایم بخشی از هزینه های آن را تامین کنیم، زیرا پشت آن تفکر لجستیکی وجود نداشته است، باری ندارد یا اینکه فقط مسافری است و به دلیل اینکه در کنار جاده نمی توانند رقابت کنند مسافری ندارند و یا اینکه ناوگان مورد نظر مسافران با سرعت مناسب را ندارند به همین دلیل کم کار مانده اند.

آیا به نظر جناب عالی که سال ها در بخش دولتی فعالیت کرده اید و اکنون در بخش خصوصی فعال هستید راه آهن و همچنین بخش خصوصی برنامه ای برای مقابله با زیان های احتمالی حاصل از لغو برجام در این صنعت دارد؟

مطمئن هستم بخش دولتی

برای خود برنامه ریزی هایی در این خصوص دارد و همچنین بخش خصوصی نیز تدابیری را برای مقابله با خروج آمریکا از برجام و چالش هایی که ایجاد شده اندیشیده است، بخشی از این تدابیر آن است که ما خودمان را در این شرایط حفظ کنیم و تجهیزاتمان را تامین کنیم تا بتوانیم از این مشکلات عبور کنیم، اعتقاد دارم این دوران نیز می گذرد، موضوع برجام برای ما سخت تر از دوران جنگ تحمیلی و پس از جنگ نیست، اگر بخواهیم موقعیت امروز را با زمان جنگ مقایسه کنیم ما اکنون در شرایط جنگ زمان عملیات والفجر هشت هستیم که به بالندگی، توانمندی و قدرت رسیده بودیم اما نیاز است بیشتر به وحدت، همکاری بهتر با یکدیگر در دو بخش خصوصی و دولتی فکر کنیم تا از این شرایط عبور کنیم.

ما امروز در صحنه مبادلات اقتصادی - سیاسی و شرایطی که در منطقه و جهان داریم در مقابل آمریکایی قرار گرفته ایم که به اعتقاد به تروریسم اقتصادی دارد، در تروریسم اقتصادی آمریکا به دنبال آن است که در فشارهایی که به ما وارد می کند هزینه داد و ستد ما را با کشورهای خارجی بالا ببرد در نتیجه با افزایش هزینه های داد و ستد بین المللی برای ما قیمت تمام شده کالا در کشور افزایش می یابد و به نوعی ارزش پول ملی کاهش پیدا می کند و نمی توانیم در صحنه رقابت بین الملل حضور پیدا کنیم، حتی برای تامین در داخل به چالش کشیده می شویم، وقتی بازیگر روبروی ما با سناریوی تروریسم اقتصادی با ما برخورد می کند ما مطمئنا نیازمندیم تا بیشتر به هم افزایی فکر کنیم و پروژه هایی را به بهره برداری برسانیم که بتواند هزینه های تولید ملی را کاهش دهد و در آن زمان می توانیم از شرایط ایجاد شده به راحتی عبور کنیم و سعی کنیم کشورمان در شرایط کنونی سربلند باشد.



چالش های بقا و توسعه صنعت حمل و نقل ریلی مسافری ایران

محمدرضا شناسنده

معاون اجرایی شرکت حمل و نقل ریلی رجا



(۱) شبکه حمل و نقل ریلی

۱-۱) چگالی شبکه حمل و نقل ریلی

براساس آمارهای موجود در شاخص طول خط به مساحت، به ازای هر کیلومتر مربع مساحت تنها ۴/۳ متر خط آهن در کشورمان موجود است. درحالی که این شاخص در آلمان ۹۶ متر، ژاپن ۵۳ متر، آفریقای جنوبی ۱۶/۴ متر، ترکیه ۱۱/۲ متر و در تونس ۱۱/۶ متر است. با توجه به روند توسعه خطوط ریلی در کشور (حدود ۳۰۰ کیلومتر در سال) حدود ۱۰۰ سال طول می کشد که به موجودی راه آهن آلمان برسیم.

اگرچه براساس عنوان فوق تمرکز این یادداشت می بایست بر صنعت حمل و نقل ریلی مسافری در کشور ایران باشد، اما شاید اشاره مختصری از روند عملکرد این صنعت در کشورهای مطرح دنیا در شروع مطلب، برای ایجاد افق دید بازتر، مفید واقع شود.

آمارها نشان می دهند سهم حمل و نقل ریلی در کشورهای آلمان، انگلستان و فرانسه از سال ۱۹۵۰ تا ۱۹۹۰ میلادی کاهش چشمگیری داشته است، اما با ایجاد تغییرات بنیادین از اواسط دهه ۹۰ میلادی به بعد سهم این صنعت در جابجایی مسافر در این کشورها، رشد قابل ملاحظه ایی داشته است. برای مثال میزان مسافر کیلومتر جایجا شده در کشور انگلستان از ۲۸،۵ میلیون مسافر کیلومتر در سال ۱۹۹۶ به میزان ۵۵،۵ میلیون مسافر کیلومتر در سال ۲۰۱۱ افزایش یافته است.

در حال حاضر سهم حمل و نقل ریلی در جابجایی مسافر در ایران حدود ۳،۵٪ است در حالیکه طبق اسناد بالا دستی این سهم می بایست طی هفت سال آینده یعنی تا سال ۱۴۰۴ به ۲۰٪ برسد. با توجه به روند رشد این بخش در ۱۵ ساله گذشته با ادامه این روند، دستیابی به این هدف غیرممکن می نماید.

صنعت حمل و نقل ریلی مسافری کشور در حال حاضر با چالش های گوناگونی مواجه است که در ادامه این یادداشت عناوین عمده این چالش ها فارغ از میزان اهمیت نسبی آنها و بدون ورود به محتوا و تحلیل آنها، مطرح خواهد شد:

در شاخص طول خط به جمعیت، ۱۰۳ کیلومتر به ازای هریک میلیون نفر در ایران خط آهن وجود دارد، این شاخص در آلمان ۴۱۰ کیلومتر، ژاپن ۱۶۰ کیلومتر، آفریقای جنوبی ۴۲۰ کیلومتر، ترکیه ۱۲۰ کیلومتر و در تونس ۲۰۰ کیلومتر است.

۲-۱) سرعت قطار مسافری در شبکه

حداکثر سرعت در شبکه حمل و نقل ریلی مسافری ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت و متوسط این سرعت حدود ۶۵ کیلومتر بر ساعت

۳-۱) میزان بهره برداری از شبکه حمل و نقل ریلی

در شبکه راه آهن ایران در هر ۸۳ دقیقه از هر کیلومتر شبکه یک قطار عبور می کند. این شاخص در سوئیس ۱۷ دقیقه و در انگلستان ۲۹ دقیقه است.

۴-۱) وجود گلوگاه های متعدد در شبکه که موجب تلاقی قطارهای باری و مسافری و بروز چالش اولویت عبور می شود.

۵-۱) وجود مشکلات فنی در شبکه موجود که امکان عبور قطار با سرعت مورد انتظار را بخصوص در بخشی از شبکه تازه تاسیس، مقدور نمی سازد.

۲) مشکلات ساختار و تشکیلات

در تمام صنایع پیشرفته دنیا از نظر ساختار و تشکیلات سه لایه مستقل زیر وجود دارد:

الف) سیاست گذاری

ب) تنظیم و ابلاغ مقررات و نظارت بر اجرای مقررات

ج) عملیات (شامل ایجاد و توسعه زیرساخت ها و بهره برداری)

انتظار می رود در صنعت حمل و نقل ریلی لایه الف در تشکیلات کلان دولتی، لایه ب در یک نهاد مستقل با حضور تمام ذی نفعان،

لایه سوم در بخش ایجاد و توسعه زیر ساخت توسط دولت و در بخش بهره برداری صرفا توسط بخش غیر



توجیه به بخش حمل و نقل شخصی ۲-۵) تامین تسهیلات مالی گسترده و ارزان برای تامین ناوگان مسافری شخصی

۶) مدیریت اجرایی

۱-۶) طراحی و ارائه خدمات نوین، متناسب با نیازهای روز مسافران در مراحل پیش فروش و فروش، خدمات حین سیر و خدمات تکمیلی و پشتیبانی (تهیه و ارائه بسته سفر بجای فروش بلیط میدا به مقصد ریلی) و مدیریت ارتباط با مسافر (بعنوان مشتری دایمی)

۲-۶) مدیریت حرفه ای منابع انسانی فعال در حوزه ارائه خدمات به مسافران قطار، قبل از سفر، حین سفر و بعد از سفر

بدیهی است بدون تجزیه و تحلیل دقیق چالش های حمل و نقل ریلی مسافری که به برخی از موارد آن در فوق اشاره شد توسط متخصصین امر، توجه حاکمیت به نتایج این تحلیل های کارشناسی و تصمیم گیری دقیق و اجرای سریع این تصمیمات ابتدا در بخش حاکمیت و سپس توسط همه فعالان این صنعت، نمی توان آینده روشنی را برای صنعت حمل و نقل ریلی مسافری، تصور نمود.

تامین منابع مالی و روش تامین نهادها

۱-۴) از طرفی دولت فارغ از منطق بازار (کشش قیمتی، صرفه اقتصادی و منطق عرضه و تقاضا) در امر کنترل قیمت بلیط قطارهای مسافری دخالت فعال می کند (سطح قیمت پایه بلیط پس حدود ۲,۵ سال فقط ۱۰٪ افزایش یافته) ولی از طرف دیگر علی رغم وجود تورم سنواتی، هیچگونه منبع مالی کنترل شده و ارزان دولتی برای توسعه این بخش تعریف و توزیع نمی شود.

۲-۴) علی رغم ارزش بودن بین ۳۰٪ تا ۶۰٪ عملیات نگهداری و تعمیرات ناوگان (بسته به نوع و سطح تکنولوژی آنها) و افزایش چند باره قیمت ارز هیچگونه تمهیدی در این خصوص تدارک و اعلام نشده است. و اغلب نهاد های این بخش می بایست از بازار آزاد، تامین شود.

۵) توسعه نامتناسب حمل و نقل جاده ایی شخصی وعدم توجه به عواقب منفی اقتصادی، ایمنی و زیست محیطی این اقدامات، توسط دولت

۱-۵) ارائه یارانه انرژی (تامین گسترده سوخت ارزان)، غیر قابل

دولتی اداره شود. این درحالیست که شرکت راه آهن ج.ا.ا در حال حاضر در لایه "الف" فعال و موثر است و همزمان در لایه "ب" بدون دخالت دادن سایر ذی نفعان و بدون ثبات در تصمیمات فنی و اجرایی و بدون توجه به منافع سایر ذینفعان، اقدام نموده و در لایه "ج" نیز در کلیه بخش ها بطور کامل مشغول فعالیت است.

۳) وضعیت ناوگان مسافری (شامل کشنده های آنها و ناوگان خود کشش)

۱-۳) تعداد اندک ناوگان مسافری قابل بهره برداری و عدم تناسب آن با ظرفیت اسمی (بدون توجه به گلوگاه ها و کیفیت فنی) شبکه ریلی و تعداد جمعیت کشور

۲-۳) بالا بودن متوسط عمر ناوگان مسافری

۳-۳) عدم تمایل بخش خصوصی به تامین ناوگان جدید و یا بازسازی ناوگان موجود

۴-۳) عدم شفافیت بخش دولتی در نحوه تامین ناوگان جدید و عرضه آن به بخش غیر دولتی

۴) بلاتکلیفی اقتصاد حمل و نقل مسافری ریلی (مدیریت قیمت گذاری،

در گفتگو با محمد کریمی مدیر عامل شرکت قطارهای مسافری و باری جویبار:

چالش نرخ بازگشت سرمایه در بخش ریلی مسافری

الهام زرقانی



های ملکی مسافری با معاونت محترم مسافری و مدیر کل محترم برنامه ریزی و نظارت بر خدمات ایستگاهی برگزار می گردد. ضمناً جلسات مورد نیاز فنی و در زمان های مقتضی و با هماهنگی لازم برگزار می گردد.

در رابطه با تعمیرات و نگهداری و نوسازی واگن های مسافری چه اقداماتی صورت گرفته است؟ با توجه به هزینه های بالای بازسازی آیا حاکمیت در این خصوص پشتیبان بخش خصوصی می باشد؟ کل کارخانه های کشور پتانسیل بازسازی چه تعداد واگن را دارند؟

برای تعمیرات و بازسازی راه آهن همیشه به عنوان ناظر عالی بوده و می باشند و با توجه به اینکه هزینه ها و درآمدهای فعالیت در بخش مسافری به نقطه سر به سر نمی رسد اصولاً بانک ها یا وام نمی دهند و یا اینکه با سود بالایی این وام داده می شود که با توجه به درآمد شرکت های مالک واگن و عدم پشتیبانی اقتصادی راه آهن به علت بالا بودن هزینه ها در مجموعه راه آهن، عملاً حاکمیت در بحث اقتصادی، نمی تواند پشتیبانی کند و پتانسیل بازسازی در کل کارخانه و شرکت هایی که می توانند واگن بازسازی نمایند حدود ۱۰۰ واگن در سال (هر کارخانه حدود ۲۰ تا ۲۵ واگن) می باشد.

در ارتباط با افزایش کیفیت خدمات و کمیت جابجایی مسافران ریلی چه اقداماتی صورت گرفته است؟

در ارتباط با افزایش کیفیت خدمات و کمیت جابجایی مسافران ریلی با توجه به اینکه ادارات کل ستادی راه آهن به عنوان ناظر عالی و شرکت های ملکی برابر دستورالعمل های استاندارد راه آهن در کلیه بخش های راهبردی ، تجهیز و فنی به عنوان مجری می باشند در سال های اخیر فعالیت های خوبی انجام شده و این شرکت ها باعث شده قطارهای مسافری با مشخصه های UIC و ۵ ستاره به عنوان واگن های با کلاس خوب و مابقی واگن ها

با وجود آنکه حمل و نقل ریلی را ایمن ترین راه جابه جایی بار و مسافر معرفی می کنند، این شیوه اما همچنان در ایران فاصله زیادی تا توسعه و پوشش سراسری دارد. پایین بودن سطح سرمایه گذاری ها از سوی بخش دولتی و خصوصی در این حوزه سدی برابر بهبود شرایط حمل و نقل ریلی در ایران است. مقرر بود توسعه شبکه حمل و نقل ریلی در کشور در اولویت قرار گیرد و به افزایش سرمایه گذاری در این بخش تاکید شده بود اما این تاکید در حالی صورت گرفت که بودجه عمرانی سال ۹۷ نسبت به سال گذشته کاهش یافته است، کمبود واگن، وجود واگن های فرسوده ، بالا بودن هزینه های تامین و نگهداری، افزایش نرخ ارز، عدم تخصیص نرخ ۴۲۰۰ تومان به بخش ریلی، خروج واگن های مسافری با عمر بالای ۳۰ سال از سیرو در مقابل آن بیکاری ۲ هزار نفر از ضعیف ترین اقشار جامعه و بسیاری از موارد دیگر در این بخش که از توسعه دور مانده است از جمله چالش های این بخش است، در همین خصوص با مدیر عامل شرکت قطارهای مسافری و باری جویبار در رابطه با مشکلاتی که در این زمینه با آن مواجه هستید و راهکارهای پیشنهادی ایشان برای نجات این بخش به گفتگو نشستیم:

آیا بخش خصوصی در تصمیم گیری های حاکمیتی بخش مسافری مشارکتی دارد یا خیر؟ در چه مواردی بخش حاکمیتی نظرات بخش خصوصی را نادیده می گیرد، توضیح دهید.

خیر ، هیچ گونه مشارکتی در تصمیم گیری های حاکمیتی راه آهن ندارد و مسئولین محترم راه آهن هم موافق نیستند ولیکن در بخش های غیر حاکمیتی جلسات ماهیانه مسافری با حضور کلیه مدیران عامل شرکت

شرکت های خصوصی بخش مسافری را که همواره زبان انباشته داشتند به سود دهی رساندند و تعیین عدم حمایت های دولت و اجرای صحیح اصل ۴۴ و عدم تخصیص تسهیلات از سوی بانک ها و نوسانات نرخ ارز باعث عدم تمایل بخش خصوصی به توسعه گردید، لازم به یادآوری است که بخش مسافری همواره از یارانه دولت استفاده می کرده ولیکن از زمان واگذاری به بخش خصوصی هیچ گونه یارانه ای به این بخش تخصیص داده نشده است.

بخش مسافری ریلی تا قبل از سال ۸۳ روند خوبی را به سوی توسعه طی می کرد، چرا این بخش پس از واگذاری به بخش خصوصی افت کرد و علت انجام این واگذاری چه بود؟

در این رابطه که تا سال ۸۳ حمل و نقل مسافری ریلی توسعه خوبی را داشته است تا حدودی صحیح می باشد، باید بگویم علت توسعه این بخش اتفاقاً واگذاری به بخش خصوصی بوده که از سال ۸۳ شروع شده است و



با کلاس اکسپرس خواب و اتوبوسی با سیستم تهویه مطبوع سرمایه‌ش و گرمایش در فصول سال خدمات انجام دهند.

در رابطه با تامین نیروی کشش با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

در حال حاضر با توجه به تحریم‌های آمریکا و حرکت‌های خاص آقای ترامپ خدمات دهی و پشتیبانی توسط شرکت‌های آمریکائی و آلمانی که با دیزل‌های GM و زیمنس و قطارهای خودکشش را کم کرده و این مشکل باعث کمبود قطعات و چند برابر شدن قیمت آنها و در نتیجه کمبود دیزل‌های گرم را در پی داشته است که این خود گاهی باعث حذف روزانه بعضی قطارها و مشکل جابجائی مسافرین شده است.

آیا نهادی برای تنظیم روابط بین شرکت‌های ریلی مسافری و راه آهن و رسیدگی به شکایات و نارضایتی بخش خصوصی به عنوان مرجع حل اختلاف وجود دارد؟

تنها نهاد تنظیم روابط و پیگیری انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته می‌باشد که نه به عنوان مرجع حل اختلاف بلکه به عنوان اعلام مشکلات مالکین واگن‌های مسافری و نیروی کشش به مدیران ارشد راه آهن می‌باشد و راه آهن چون خودش را در بیشتر موارد به عنوان حاکمیت می‌شناسد موارد اختلاف‌ها خیلی با مشکل حل می‌گردد. به عنوان مثال قیمت بلیط قطارهای مسافری از سال ۹۴ افزایش نداشته است و حال که ۱۰٪ قیمت بلیط گرانتر عرضه شده هنوز سازمان حمایت به راه آهن فشار می‌آورد که ۱۰٪ گرانی برگردد ولی این مسئولین محترم سازمان حمایت کجا هستند تا ببینند قیمت یک عدد چرخ منو بلوک واگن‌های مسافری در ۶ ماه قبل ۳ میلیون تومان خریداری می‌شده است ولی امروز با توجه به اینکه این صنعت نمی‌تواند از ارز ۴۲۰۰ تومان استفاده کند قیمت آن به حدود ۱۰ میلیون تومان رسیده است؟ دولت محترم

لازم است خرید قطعات ریلی را با ارز ۴۲۰۰ تومان در دستور کار خود قرار دهد تا چرخ این قطارها بچرخد در غیر این صورت چرخ‌های قطار خودبخود بدون دخالت هیچ دست خارجی متوقف خواهد شد.

تعامل راه آهن با مراکز تحقیقاتی و دانشگاهی به خصوص دانشکده مهندسی راه آهن برای ورود دانش و حل مشکلات ریلی چگونه است؟

این تعامل چون مدیران عامل قبل و حال حاضر به عنوان اساتید دانشکده مهندسی راه آهن هم فعالیت دارند خوب است ولی در بحث تحقیقات اداره کل دفتر مهندسی و پژوهش ناوگان زیر مجموعه معاونت ناوگان راه آهن در حد قابل قبول فعالیت دارند و چون رعایت استانداردهای ریلی UIC و EN لازم الاجرا است و این مسئله باعث روند سلامت قطارها می‌باشد.

خبری مبنی بر جبران زیان بخش مسافری با کمک دولت منتشر شده است، آیا این خبر صحت دارد و به انجام رسیده است؟ آیا می‌توان به آینده حمل و نقل ریلی امیدوار بود؟

خبر این خبر صحت ندارد و مالکین خصوصی با توجه به این عدم جبران زیان در حال حذف شدن می‌باشند و بیشتر شرکت‌های ملکی که فعالیت دارند اصولاً خصوصی-دولتی هستند و با توجه به مشکلات اقتصادی اخیر و قیمت ارز، سرعت پائین قطارهای فعلی، نمی‌توان خیلی به آینده حمل و نقل ریلی علی‌الخصوص در بخش مسافری امیدوار بود و چنانچه راه آهن نتواند تا ۱۰ سال آینده به سرعت‌های ۲۰۰ تا ۲۵۰ کیلومتر برسد مطمئناً مسافر خود را به حداقل خواهد رساند و صنعت هوایی در رقابت جابجایی مسافر از صنعت ریلی پیشی خواهد گرفت.

راه آهن با ادعای افزایش ایمنی، قصد دارد ۴۰۰ واگن بخش مسافری بالای ۳۰ سال را از سیر خارج کند در صورتیکه در پیشرفته‌ترین کشورها حتی واگنهای بالای ۵۰ سال همچنان

در سیر هستند، آیا با حذف این واگنها جایگزینی برای جبران نیاز مسافران وجود دارد؟

با توجه به مشکل اقتصادی و قیمت بالای ارز، عدم نقدینگی کارخانه‌های تولید واگن و بهره بردار "مالکین" و حتی راه آهن دولتی ورود واگن مسافری نو از خارج اگر نگوئیم با توجه به قیمت تمام شده بالا غیر ممکن ولی در حال حاضر ممکن نیست، امکان تولید واگن مسافری در کارخانه‌های داخل هم با توجه به قیمت یک واگن حدود ۵۰ تا ۶۰ میلیارد ریال و خرید توسط مالکین هم ممکن نیست. می‌بایست با تعمیرات اساسی واگن‌های ذکر شده به سمت جلو حرکت کرد، بله برای تعمیرات واگن، عمر مفید ۵۵ سال در تمام دنیا تعریف شده با تعمیرات تعریف شده اساسی، اساسی سطح ۱ و اساسی سطح ۲، ولی تعداد کارخانه‌هایی که تعمیرات اساسی و بازسازی واگن‌ها را می‌توانند انجام دهند که از طرف راه آهن تأیید شده اند در بخش مسافری حدود ۵ کارخانه می‌باشند که ظرفیت بازسازی و تعمیرات اساسی حداکثر در سال حدود ۱۰۰ واگن می‌باشند ضمن اینکه عمده مسئله ایمنی برمی‌گردد به قسمت‌های شاسی و زیر واگن که بوژی‌ها و سیستم ترمز واگن‌های مسافری می‌باشند، به عنوان مثال در تعمیرات سالیانه، آلات ناقله سالی یکبار اورهال می‌شوند و توسط بازرسین فنی راه آهن در چک لیست‌های مرتبط چک شده و پس از تأیید و ارسال صورتجلسه و ثبت در سامانه واگن‌ها، مجوز سیر برای یکسال را دریافت می‌کنند. با توجه به حذف این واگن‌ها و بالابودن قیمت ارز و در نتیجه قیمت بالای واگن‌ها و حتی واگن دست دوم و شرایط بازسازی و پس از گذراندن از دستورالعمل‌های راه آهن خیلی سخت شده و تقریباً به آسانی میسر نخواهد بود.

با حذف این واگن‌ها حدود ۲ هزار نفر از ضعیف‌ترین اقشار جامعه که مستقیماً با قطار درگیر هستند شغل خود را از دست می‌دهند و همچنین تعداد زیادی پرسنل دفتری، آیا پتانسیل این حجم بیکاری وجود دارد؟

دهند و همچنین تعداد زیادی پرسنل دفتری، آیا پتانسیل این حجم بیکاری وجود دارد؟

حذف واگن‌ها اگر اتفاق بیفتد با توجه به اینکه در بحث واگن‌های مسافری نیروهای شاغل حدود ۵ نفر به ازای هر واگن می‌باشند این ۴۰۰ واگن را اگر ضربدر در ۵ کنید حدود ۲۰۰۰ خانوار مستقیم و چند هزار خانواده غیر مستقیم بیکار شده و از نظر حذف اشتغال اقشار کم درآمد مشکل‌زا می‌باشند و پتانسیل این حجم بیکاری زبان‌بار می‌باشد و مفاسد اجتماعی را هم بدنبال خواهد داشت.

آیا راهکارهای پیشنهادی برای برطرف شدن مشکلات این بخش در نظر دارید؟

- ۱- مسئله‌ای که می‌تواند این مشکلات را حل کند فائق آمدن دولت بر مسائل اقتصادی و حل آن است.
- ۲- باید آزادسازی قیمت بلیط قطار مشابه هواپیمایی باشد در غیر اینصورت دادن سوبسید توسط دولت به راه آهن تا هزینه‌های راهبردی و دیزل به حداقل رسیده و هزینه و درآمد به نقطه سر به سر برساند. چنانچه مطالب ذکر شده به انجام نرسد مشکلات ارائه خدمات و خرابی بین مسیر برای واگن‌ها بیشتر خواهد شد و پایین آوردن هزینه‌های دریافتی برای دیزل و حذف هزینه خدمات ایستگاهی و پرداخت این هزینه‌ها توسط راه آهن
- ۳- دریافت کمک‌های دولت در راستای تداوم خدمت رسانی به مردم
- ۴- پایبندی راه آهن ج.ا.ا. به تعهدات خود در توافق‌نامه‌های حمایتی از جمله بند (ق)
- ۵- پیگیری جدی موضوع حذف مالیات ارزش افزوده دریافتی در بخش مسافری
- ۶- سیاست‌گذاری یکسان و عدم تبعیض در قبال شرکت‌های مالک
- ۷- بیمه کسر شده از صورت وضعیت‌های لکوموتیوهای راه آهن
- ۸- با در اختیار قرار دادن وجوه داده شده و تسهیلات بلند مدت با نرخ بهره پایین

گفتگو با دکتر سید علیرضا وکیلی،
عضو هیات علمی پژوهشکده حمل و نقل مرکز تحقیقات راه و شهرسازی:

حمل و نقل ریلی، ظرفیت خاموش



امروزه استفاده از حمل و نقل ریلی در زمینه انتقال مسافر و کالا در دنیا به دلیل مزیت‌های آن بسیار محبوب و رو به توسعه است، همچنین گرانی حمل و نقل هوایی و نارسایی شبکه حمل و نقل جاده‌ای به ویژه ضریب ایمنی پایین راه‌ها و افزایش سرعت، کاهش حجم آلودگی هوا و ... موجب شده تا کشورهای پیشرفته و پرجمعیت دنیا نسبت به سرمایه‌گذاری و توسعه شبکه ریلی خود بیش از گذشته اقدام کنند. یکی از موضوعاتی که همواره مد نظر مدیران بخش ریلی کشور و نیز بخش خصوصی را به خود معطوف کرده گسترش ارتباطات با صاحبان بار و ارائه راهکارهای جذب هر چه بیشتر محمولات از طریق شبکه حمل و نقل ریلی است. بازاریابی و بازاریابی در این بین اهمیت ویژه‌ای داشته و می‌تواند به گسترش نفوذ کالا و محصولات در تمامی پهنه‌های زیستی کمک کند و بهره‌گیری از توان بخش خصوصی به همراه گسترش ناوگان ریلی از دغدغه‌های اصلی این صنعت زیربنایی کشور است که توجه ویژه مسئولین را می‌طلبد. در همین خصوص گفتگویی با دکتر علیرضا وکیلی، عضو هیات علمی پژوهشکده حمل و نقل مرکز تحقیقات راه و شهرسازی داشته ایم:

اقداماتی که دولت در این زمینه انجام داده به اینگونه است که در گام اول دولت در ۴ الی ۵ سال گذشته نظام تعرفه در حمل و نقل ریلی را کاملاً متحول کرده است. یعنی شرکت راه‌آهن سهم بخش غیردولتی را در چند سال گذشته به شدت افزایش و سهم دولت را کاهش داده است. در گام بعدی نظام بازرگانی و بازاریابی را متحول کرده است. در ۱۰ سال گذشته بازرگانی راه‌آهن، بازرگانی دولتی بود. یعنی خود شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی به‌عنوان یک شرکت حمل و نقل بزرگ انحصاری دولتی با صاحبان بار طرف قرارداد می‌شد. مثل شرکت‌های فولادی، شرکت‌های کالاهای اساسی، شرکت‌های نفتی و ... که حمل بار این شرکت‌ها را انجام بدهد اما پس از خصوصی‌سازی که شرکت راه‌آهن در

اجتماعی استفاده می‌کردند که این هم یک تاثیر مستقیم است و هم تاثیر غیرمستقیم که به مرور زمان خودش را نشان می‌دهد. در تحلیل باید این دو موضوع را دید تا بتوان گفت آیا از نظر اقتصادی شرایط حمل و نقل ریلی خوب است یا نه؟

یکی از مهم‌ترین بخش‌های تجارت، بازاریابی است و موفقیت در آن می‌تواند تمامی جنبه‌های مختلف یک کسب‌وکار را تحت تاثیر قرار دهد در این خصوص بخش حاکمیتی چه تمهیداتی دیده است؟

از نگاه بنگاهی، دولت اقدامات بسیار خوبی در این زمینه انجام داده است تا بنگاهداری در حمل و نقل ریلی سودآور شود و سرمایه‌گذاران غیردولتی تمایل داشته باشند تا در صنعت حمل و نقل ریلی ورود کنند.

شرکت‌های دیگر که در حوزه حمل و نقل، چه جاده‌ای و چه هوایی مشغول هستند مقایسه کرد، اما از نظر اقتصاد ملی اگر بخواهیم بنگریم، عمده‌ترین مسئله‌ای که باید برای حمل و نقل ریلی در نظر گرفت هزینه‌ها و منافع غیرمستقیم است. چون عرض کردم حمل و نقل ریلی در همه جای دنیا ملی است و این دولت‌ها هستند که در خصوص توسعه آن بخش سرمایه‌گذاری می‌کنند. منافع ملی این صنعت دو بخش دارد. بخش اول، هزینه‌های جانبی حمل و نقل است که در شیوه حمل و نقل ریلی نسبت به سایر شیوه‌ها بسیار پایین‌تر است؛ به عبارت دیگر یک "mode" (شیوه) است و بخش دوم، در تاثیرات اقتصادی و اجتماعی است. از دیرباز در کل کشورهای دنیا از توسعه ریلی به‌عنوان بستری برای توسعه اقتصادی

هر چند که مزایا و کارآمدی حمل و نقل ریلی به کرات عنوان شده است ولی چرا این ظرفیت به طور کامل مورد بهره‌برداری قرار نمی‌گیرد؟

اگر از بیان تخصصی‌تر بخواهیم به موضوع بپردازیم یعنی این که آیا از نظر اقتصادی شرایط حمل و نقل ریلی خوب است یا نه؟ و دوم آنکه آیا از نظر بهره‌وری شرایط حمل و نقل ریلی خوب است یا نه؟ باید بگوییم که از نظر اقتصادی حمل و نقل ریلی یک حمل و نقل ملی با منافع ملی است و نه منافع بنگاهی، بنابراین تحلیل وضعیت اقتصادی‌اش را باید از لحاظ ملی انجام داد. البته لازم است شرکت‌های خصوصی که در زمینه حمل و نقل ریلی فعال هستند را هم تعیین وضعیت کرد و براین اساس نیازمند آن است که با



بین شرکت‌های دولتی در کشور رتبه نخست را به دست آورد، اقدام دیگری انجام داد و نظام بازرگانی خودش را به نظام مدیریت بازار تغییر داد (یک تغییر پارادایم) تا بخش خصوصی وارد حوزه بازاریابی شده و برای سهم خودش قیمت‌گذاری کند و بتواند با صاحبان کالا مذاکره کند و با طرح توجیهی از شرکت راه‌آهن بتواند به‌عنوان نماینده دولت و پشتیبان خود در کاهش تعرفه‌ها کمک بگیرد. یعنی تخفیف‌هایی که شرکت راه‌آهن در طول ۵ سال گذشته به شرکت‌های حمل و نقل ریلی داده و به تبع آن شرکت‌های حمل و نقل ریلی به صاحبان کالا داده‌اند تخفیف‌های کم‌نظیری است. شرکت راه‌آهن در ۵ سال گذشته تعرفه‌اش را افزایش نداده و همان ابلاغیه‌ای که در سال ۹۱ بوده را تا سال ۹۶ ادامه داده و هیچ تغییری انجام نداده است و تنها تغییرش کاهش سهم دولت و افزایش سهم بخش خصوصی بود.

اقدام اساسی و مهم دیگر، دو تا بند مهم مصوب در قانون برنامه ششم است. بند «ب» ماده ۵۲ قانون برنامه ششم است. این بند اشاره به این دارد که دولت و مجلس مالیات بر ارزش افزوده در بخش حمل و نقل ریلی را حذف کردند. یعنی هر صاحب کالایی که بخواهد از راه‌های دریایی، هوایی یا جاده‌ای کالایش را جابجا کند مشمول ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده است، اما در صورتی که از طریق ریلی کالایش را حمل کند شامل ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده نمی‌شود. نکته‌ای که اینجا وجود این است که در حق شرکت‌های حمل و نقل ریلی بی‌انصافی و کم‌لطفی شده و اینکه سازمان امور مالیاتی این ارزش افزوده‌ای که شرکت‌های ریلی از صاحبان بار که کارفرماهایشان حساب می‌شوند دریافت نمی‌کنند و به تبع آن هزینه حمل بار کاهش پیدا کرده را باید بابت تامین قطعات و خدماتی که برای شرکت خودشان لازم است مثل خدمات تامین و نگهداری برای آنها باید ۹٪ را

پرداخت کنند. لذا شرکت‌ها، ترازوی را که بین ورودی و خروجی ارزش افزوده برقرار بود را الان ندارند و ۹ درصدهایشان برای پرداخت به شرکت‌های خدماتی و تامین قطعات همچنان سر جای خودش است ولی نمی‌توانند از صاحبان بار که کارفرماهایشان محسوب می‌شوند دریافت کنند. این مساله جدی است که طی دو سال گذشته از نظر اقتصادی فشار زیادی بر بنگاه‌ها وارد کرده است.

بند بعدی در راستای بنگاهداری بند دیگری از قانون برنامه ششم است و آن اینکه سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی به منزله سرمایه‌گذاری در مناطق محروم باشد. این موضوع باید در هر جای کشور که سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی انجام می‌شود باید لحاظ شود. یعنی تمام شرکت‌های بازرگانی، تولیدی و خدماتی که در هر کجای کشور برای مثال یک خط آنتنی جهت اتصال کارخانه خود به خط ریلی احداث می‌کنند باید مشمول این بند از قانون برنامه ششم باشند ولی متأسفانه این اتفاق نمی‌افتد. اگر یک شرکت حمل و نقل ریلی برای توسعه ناوگان خودش واگن خریداری می‌کند باید به منزله سرمایه‌گذاری در مناطق محروم به حساب بیاید تا مشمول مزایا شود ولی مشمول نمی‌شود. ما در حال حاضر مشکل اجرا در آن دو مصوبه قانونی داریم که باید سازمان امور مالیاتی این ایراد را رفع کند.

حمل و نقل ریلی از لحاظ بهره‌وری در مقایسه با جاده در چه موقعیتی قرار دارد؟

در این مورد مقایسه‌ای کمی میان حمل و نقل ریلی و جاده‌ای انجام می‌دهم، در سال ۹۶ حدود ۴۲۰ میلیون تن بار توسط حمل و نقل جاده‌ای جابجا شده و ۴۴ میلیون تن توسط حمل و نقل ریلی و این مقدار مربوط به حمل و نقل داخلی است و نه بین‌المللی. یعنی ۱۰ درصد بار توسط راه‌آهن و ۹۰ درصد به شیوه جاده‌ای حمل شده است. حالا باید نگاهی

کنیم به اینکه دولت چه امکاناتی در اختیار این دو شیوه حمل و نقل قرار داده است. در واقع باید ببینیم این خروجی که از این دو شیوه حمل و نقل گرفته‌ایم نتیجه چه ورودی بوده است. در حال حاضر ۳۳۰ هزار کامیون در اختیار حمل و نقل جاده‌ای قرار دارد و متناظر با آن یک شبکه جاده‌ای در کشور داریم که بالغ بر ۸۸ هزار کیلومتر است. شبکه‌ای که شامل آزادراه، بزرگراه، راه اصلی درجه ۱ و ۲ و راه فرعی درجه ۱ و ۲ است. راه‌های روستایی که به عنوان راه‌های آنتنی در اختیار شبکه حمل و نقل جاده‌ای است بالغ بر ۱۲۰ هزار کیلومتر است که در مجموع چیزی حدود ۲۱۰ هزار کیلومتر کل شبکه حمل و نقل جاده‌ای است. در سال ۹۶ به صورت رسمی در حمل و نقل ریلی حدود ۱۰۵۰۰ کیلومتر خط ریلی داریم که شبکه اصلی است و حدود ۱۰۰۰ کیلومتر هم شبکه آنتنی داریم. در ناوگان هم کل واگن‌هایی که در اختیار شرکت‌های خصوصی است ۲۴ هزار واگن است. این نسبت را وقتی با نسبت باری که حمل می‌شود مقایسه کنیم می‌بینیم که بهره‌وری در حمل و نقل ریلی به مراتب بالاتر از حمل و نقل جاده‌ای است.

در بخش صادرات و جذب بارهای ترانزیتی چه برنامه ریزی‌ها و راهکارهای کارآمدی وجود دارد؟ بخش حاکمیت در این خصوص چه کرده است؟

در حمل و نقل ریلی بین کشورها با جاده‌ای تفاوت عمده‌ای وجود دارد. چون شبکه ریلی در همه کشورها تحت مدیریت دولت است، ورود و خروج به این شبکه هم تحت تصدی کامل دولت قرار دارد و لذا برای هماهنگی برای جابجایی واگن بین کشورها باید توافق‌نامه‌هایی بین دولت‌ها و بین راه‌آهن‌های کشورها به امضا برسد. به لحاظ مالی هم جدای از اینکه شرکت‌های خصوصی صاحب واگن با هم طرف هستند، شرکت‌های راه‌آهن کشورها هم با هم طرف حساب هستند و تبادلات مالی بین آنها انجام

می‌شود. در منطقه‌ای که ما هستیم سیستم‌های ریلی توسعه نیافته است. ما نه در عراق سیستم ریلی مناسب داریم و نه در افغانستان و پاکستان، تنها در ترکیه است که سیستم ریلی به نسبت سایر کشورهای همسایه توسعه یافته است. کشورهای همسایه شمال چون دوران شوروی سیستم حمل و نقل بر پایه ریلی بوده شبکه راه‌آهن مناسبی دارند.

ما در سال گذشته رکورد ترانزیت در حوزه بار را پاس کردیم. سال گذشته ما یک میلیون و ۵۶۰ هزار تن کالای ترانزیتی داشتیم که در مسیر شمال به جنوب حمل شده است و علتش این است که از سال ۹۳ راه‌آهن استراتژی بسیار جدی برای توسعه حمل و نقل بین‌المللی در پیش گرفت. اولین کاری هم که کرد این بود که یک ساختاری برای بازرگانی خارجی جدا از حوزه بازرگانی داخلی ایجاد کرد. به عبارت دیگر اداره کل بازرگانی راه‌آهن که دو معاونت داخلی و خارجی داشت تبدیل شد به دو اداره کل با دو مدیرکل، یکی مدیرکل بازرگانی داخلی و دیگری مدیرکل بازرگانی خارجی. در حال حاضر هم اداره کل بازرگانی یک توسعه سوم هم پیدا کرده و اداره کل لجستیک و حمل و نقل ترکیبی ایجاد شده که بخشی از کارش کار بازرگانی در حوزه حمل و نقل ترکیبی است اما بخش دیگر فعالیتش مربوط به مراکز لجستیک است که حوزه جدیدی در وزارت راه و شهرسازی است برای اینکه بتواند به طور جدی به توسعه مراکز لجستیک که کار حمل و نقل ترکیبی انجام می‌دهند بپردازد.

این در ادامه همان پارادایم شیفی است که شرکت راه‌آهن در طول ۵ سال گذشته در حوزه بازاریابی و بازرگانی انجام داده و به رشد ۳۳ درصدی سهم بازار حمل و نقل ریلی منتج شده است.

آیا مطالعاتی در خصوص توسعه این بخش و نحوه بازاریابی بازارهای جهانی و به



کار بردن آن تجربیات در صنعت ریلی کشور انجام شده است؟

در خصوص شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ریلی، در داخل کشور شرکت حمل و نقل بین‌المللی نداریم اما فورواردر بین‌المللی زیادی داریم. علت اینکه کریر بین‌المللی نداریم این است که واگن‌های ما مجوزهای لازم برای ورود به حوزه CIS و روسیه را ندارند. دلیل آن هم این است که واگن‌هایی که خریداری کرده‌ایم باید از روسیه گواهینامه دریافت می‌کردند که این اتفاق رخ نداده است به دلیل اینکه هم هزینه داشته و هم اینکه حمل و نقل بین‌المللی ما کم‌رنگ بوده و ضرورت و نیازی هم وجود نداشته است، اما در حال حاضر به شدت نیازش وجود دارد. زیرا مسئولان وزارت راه و شهرسازی دیدند که توسعه حمل و نقل ریلی در بخش بین‌المللی قابل تحقق است و همچنین جذابیت‌های اقتصادی برای کشور و جذابیت‌های بنگاهی دارند برای شرکت‌های خصوصی که در این حوزه فعال هستند. برای این منظور هم جلسات و نشست‌های متعدد و مکرری با شرکت‌ها و مسئولان کشورهای همجوار و اتحادیه‌ها برگزار شده است. ورود به شرکت‌داری در حوزه حمل و نقل به خصوص در حوزه بین‌الملل را بسیار آسان کرده‌ایم و شرکت‌های خصوصی را تشویق به این کار می‌کنیم. شرکت‌های فورواردی که مستندات نشان بدهند که توانایی فعالیت در حوزه بین‌الملل را دارند شرکت راه‌آهن خیلی راحت اجازه ورود می‌دهد.

چه بسته‌های تشویقی در بازاریابی و جذب صاحبان کالا به این بخش در نظر گرفته شده است؟

شاخص مهمی در حوزه بازاریابی وجود دارد و آن سهولت ورود به بازار است که سطح رقابت در آن بازار را تعیین می‌کند و به جرات می‌توانم ادعا کنم که رقابت در حوزه ریلی کاملاً آزاد است و شرکت‌های فورواردی به راحتی می‌توانند وارد

این بازار شوند و باهم رقابت کنند البته تمام این فعالیت‌ها تحت لوای توافقات کشورها باهم دیگر است و در همه جای دنیا هم همین‌گونه است به جز اتحادیه اروپا که یک اتحادیه سراسری وجود دارد که مقررات را وضع می‌کند و کشورها از این مقررات برای جابجایی قطارهای چه مسافری و چه باری تبعیت می‌کنند.

برای بهتر شدن این بازار چه پیشنهادهاتی را دارید؟

پیشنهاد من برای توسعه حمل و نقل ریلی چه در بخش داخلی و چه در بخش خارجی این است که ما در بخش داخلی دو اولویت بسیار مهم داریم، یکی اینکه باید با سرعت چند برابر چیزی که دارد اتفاق می‌افتد شبکه حمل و نقل ریلی مان را توسعه بدهیم. در توسعه شبکه حمل و نقل ریلی باید خطوطی را که میزان تقاضای بارشان چشمگیر است را در اولویت قرار دهیم خطوطی را که تقاضای مسافرشان بیشتر است. این به معنای آن نیست که به حمل و نقل مسافر ریلی بها نمی‌دهیم. خدمتی که حمل و نقل ریلی بار می‌تواند به مردم کشور کند این است که باعث می‌شود تردد کامیونی در جاده‌ها کم شود و از تعداد کشته‌های جاده‌ای ما که متأسفانه در دو سال گذشته برخلاف ۱۰ سال پیش که کمتر شده بود افزایش داشته، جلوگیری کند. توسعه حمل و نقل باری باعث می‌شود هم آلودگی هوا کاهش پیدا کند و هم منابع ملی ما که سوخت ماست کمتر مصرف شود و هم تلفات و کشته‌ها و مجروحان جاده‌ای ما کمتر شود.

به نظر جنابعالی بخش خصوصی و حاکمیتی هر کدام برای توسعه بار در این بخش چه میزان نقش دارند و چه باید انجام دهند؟

در بخش شبکه ریلی آنچه مهمتر از خطوط شبکه است بخش آنتنی است. همانطور که قبلاً هم گفتم ما هزار کیلومتر شبکه آنتنی داریم در حالی که در بخش جاده‌ای ۱۲۰ هزار

کیلومتر راه روستایی داریم که فکر می‌کنم ۶۰-۷۰ درصد این راه روستایی آسفالت شده باشد یعنی ما در بخش جاده‌ای امکانات خوبی ایجاد کرده ایم و لازم هم بوده برای اینکه مردم بتوانند راحتتر و ارزانتر تردد کنند.

ما قانونی داریم که در سال ۴۳ نوشته شده و حتماً باید بازنگری شود و می‌گوید خطوط آنتنی باید با همکاری صاحب کالا ایجاد شود و دولت نباید به تنهایی این خطوط را ایجاد کند. این قانون برای خطوطی بوده که ساخته شده‌اند و خط آنتنی نداشته‌اند و برای زمانی بوده که همه موارد در اختیار دولت بوده و بخش خصوصی وجود نداشته است، پس این موضوع باید تغییر پیدا کند و قانونی است که حتماً باید نسخ شود و باید خطوط آنتنی به میزان حداقل ۱۰ درصد راه روستایی توسعه پیدا کند. چرا نباید یک معدن یا یک کارخانه از خطوط ریلی برای جابجایی کالای خود استفاده کند. اکنون در کشور روسیه ۸۷ درصد حمل بار توسط خطوط ریلی انجام می‌شود و این کار را با احداث خطوط آنتنی و ایجاد دسترسی برای شهرک‌های مسکونی و مبادی و مقاصد باری انجام داده‌اند.

موضوع بعدی برای توسعه در حمل ریلی بار داخلی، موضوع ناوگان است. ما ۲۴ هزار واگن داریم و در حدود ۳۵۰ دستگاه هم لکوموتیو داریم. شما این آمار را مقایسه کنید با آمار کشور روسیه که مقایسه فیل و مورچه است. در روسیه چندصد برابر ما واگن وجود دارد که توانسته‌اند آن مقدار از سهم بازار را جذب کنند. حتی در مقایسه با ۳۳۰ هزار کامیونی که ما داریم و هنوز بازار جای کشش و توسعه دارد آمار واگن‌ها و لکوموتیوهای ما قابل مقایسه نیست و تقریباً یک به ۱۴ است. لازمه این موضوع توسعه ناوگان است و متأسفانه در دو سال گذشته وزارت صنایع ثبت سفارش واگن را بدون هیچ مستند قانونی مسدود کرده

و اجازه نداده بخش خصوصی که سرمایه‌گذار اصلی بوده این کار را انجام بدهد و الان مواجه هستیم با تغییرات نرخ ارز که باعث شده این سرمایه‌گذاری برای بخش خصوصی جذابیتش را از دست بدهد و صرفه اقتصادی را برای بخش خصوصی پایین آورده است و اگر بخواهیم برای بخش خصوصی صرفه اقتصادی داشته باشد باید نرخ حمل بار ریلی را به شدت افزایش بدهیم که این مغایر با سیاست‌های نظام است چون می‌خواهیم حمل و نقل ریلی برای صاحبان کالا و تجار جذابیت و صرفه اقتصادی داشته باشد تا بتوانند منافع ملی را برآورده کنند.

ما در ۵ سال گذشته رشد ۳۳ درصدی در بازار داریم که علتش ورود حجم بالایی از لکوموتیو و واگن به شبکه ریلی بوده است. ما ۳۰ درصد به تعداد لکوموتیوهای که داشته ایم اضافه کردیم و در واگن این عدد حدود ۱۰ درصد است. جهشی که پس از ۵ الی ۶ سال ثبات در حمل و نقل ریلی می‌بینید همزمان است با این دو اتفاقی که در حوزه حمل و نقل ریلی افتاد. ورود دیزل، ورود واگن و پارادایم شیفیتی که عرض کردم.

رکن دیگری که می‌تواند منتج به توسعه حمل و نقل ریلی شود افزایش مشارکت بخش خصوصی است. ورود بخش غیردولتی به حوزه حمل و نقل ریلی زمانی رخ می‌دهد که ما در بخش حمل و نقل ریلی شاهد ثبات باشیم و به معنای ثبات در بهره‌برداری و ثبات در نظام قیمت‌گذاری و ثبات در قوانین و مقررات است. پس باید به سه حوزه پرداخته شود تا برای بخش غیردولتی ریسک ورود به بازار حمل و نقل ریلی که اساساً در بسیاری از کشورها به صورت دولتی پایه‌گذاری شده و تصدی کاملاً دولتی داشته، جذاب کند.

در بحث ثبات در قیمت‌گذاری در ۵ سال گذشته شرکت راه‌آهن بهره‌برادری خودش را به اثبات رسانده است و از سال ۹۱ تا ۹۶



تعرفه حمل را افزایش نداده است. در سال ۹۶ یک افزایش جزئی در بخش لکوموتیو داشتیم که حدود ۳۰ درصد آن بخش هم مالک خصوصی دارد و ۷۰ درصد دولتی است و برای امسال هم افزایش بسیار مختصری داشته‌ایم و اگر تعرفه امسال را با سال‌های قبل مقایسه کنیم تعرفه به معنای فرمول تعرفه تغییری نکرده و نظام پرداخت آن اصلاح شده است، ما باید این ثبات را نسبت به حمل و نقل جاده‌ای نسبی تحلیل کنیم. ما در حمل و نقل جاده‌ای تعرفه شنواری نوسان‌گونه بسیار زیادی داریم و علت آن هم این است که دولت در نظام تعرفه‌گذاری حمل و نقل جاده‌ای دخالت چندانی ندارد و در بیشتر کشورها هم همین‌گونه است و حمل و نقل جاده‌ای یک حوزه کاملاً آزاد است که دولت‌ها نظام آن را مدیریت می‌کنند و به حوزه آن کسب و کار ورود نمی‌کنند اما در حوزه ریلی دولت‌ها ورود می‌کنند و در تعرفه‌گذاری، مدیریت بازار و ... دخالت دارند.

در حوزه حمل و نقل جاده‌ای سهمی که دولت ورود پیدا می‌کند عوارض راه و شهرسازی است که چیزی حدود ۴ درصد است و مابقی در اختیار شرکت‌های حمل و نقل و صاحبان ناوگان است. آنها هستند که مذاکره و قیمت‌گذاری می‌کنند، بنابراین برای صاحب کالا تعرفه ریلی نسبت به تعرفه جاده‌ای بسیار باثبات‌تر است.

رویداد دیگر، ثبات در قوانین و مقررات است و در سال‌های اخیر دو کار انجام شده است. در مورد سوانح در راه‌آهن کمیسیون قانونی وجود داشت به نام کمیسیون عالی سوانح که نسبت به میزان خسارت، درصد تقصیر زمانی که یک سانحه اتفاق می‌افتاد تصمیم‌گیری می‌کرد. در واقع در بخش امنیت نهاد رگولاتور بود. اتفاقی که در ۲ الی ۳ سال گذشته در وزارت راه و شهرسازی افتاد این بود که این کمیسیون از بدنه شرکت راه‌آهن منفک و یک

نهاد مستقل شد. این کمیسیون با ابلاغ وزیر راه و شهرسازی تشکیل می‌شود و متشکل از افرادی است که هیچ‌گونه مسئولیتی در بدنه شرکت راه‌آهن ندارند. بنابراین یک نهادی است که می‌تواند در حوزه ایمنی ریلی قوانین وضع و دستورالعمل‌هایی را ابلاغ کند و زمانی که حادثه‌ای اتفاق افتاد می‌تواند تعیین خسارت و سهم تقصیر کند.

موضوع بعدی رگولاتور بازار است. آنچه ما در ۱۲ سال گذشته خصوصی سازی انجام دادیم به معنای ایجاد شرکت‌های حمل و نقل ریلی غیردولتی با واگذاری کل واگن‌ها و حدود ۳۰ درصد از لکوموتیوها بود. بعد از اینکه بخش غیردولتی شکل گرفت و از حاکمیت جدا شد برای اینکه بازار تنظیم شود، عدالت برقرار شود، حق و حقوقی ضایع نشود، انحصاری در بخش خصوصی شکل نگیرد یا حتی شبه انحصاری ایجاد نشود لازم است یک رگولاتوری داشته باشد. این رگولاتور در طول ۳ سال گذشته با استفاده از مشاوران داخلی و خارجی طراحی شده و اخیراً نهاد و سازمان مربوط به آن تصویب شده و به زودی شکل خواهد گرفت برای اینکه به عنوان مرجعی برای تنظیم بازار دولتی - خصوصی در حمل و نقل ریلی ایفای نقش کند.

مسئله دیگر ثبات در بهره برداری است. به این معنا که یک تفاوت جدی بین صاحب بار و حمل مسافری وجود دارد. حمل مسافری برای صاحبش که خود مسافر است زمانی مطلوب است که سرعت سیر بالایی داشته باشد. ایمن باشد، وسیله سفر تمیز و خدمات خوب و قیمت مناسبی داشته باشد تا بتواند او را به مقصدی که می‌خواهد برساند. آن چیزی که برای صاحب بار یا کالا وجود دارد ثبات در حمل است. یعنی آن چیزی که بیش از مدت زمان حمل برای صاحب کالا مهم است ثبات در روند حمل است. یعنی بیش از اینکه برایش مهم باشد که ما کالای او را ۳ روزه حمل می‌کنیم

با ۵ روزه برایش این مهم است که با یک روند ثابت کالایش را حمل کنیم. این تفاوت برای این است که در حمل مسافری یک نفر از شهری به شهری دیگری سیر می‌کند به این علت که آنجا کاری یا برنامه‌ای دارد که انجام بدهد و برگردد اما در مورد کالا این‌گونه نیست. کالا از یک جایی به جای دیگر جابجا می‌شود برای اینکه یا قرار است فروخته شود و صادراتی است، یا کالای مصرفی است یا در چرخه تولید دیگری قرار می‌گیرد و در واقع ماده اولیه محصول دیگری است. در این سه حالتی که برای حمل بار وجود دارد امکان ایجاد ذخیره اطمینان یعنی انبارداری است. چه تولیدکننده، چه صادرکننده و چه مصرف‌کننده برای خودش یک ذخیره احتیاطی دارد تا بتواند کارش را با اطمینان بیشتری انجام بدهد چون ذخیره احتیاطی وجود دارد. برای صاحب کالا مهم این است که نرخ حمل بار نرخ با ثباتی باشد. این ثبات در شبکه ریلی چندان وجود نداشته و در حال حاضر اولویت بسیار مهم برای حوزه حمل و نقل ریلی این است که این نرخ را به ثبات برساند تا برای ورود بخش غیردولتی جذاب‌تر شود.

نقش حمل و نقل ترکیبی در بازارهای حمل و نقل باری ریلی چیست؟

بحث دیگر ورود شرکت‌های ترکیبی است. توسعه شبکه جاده‌ای به مراتب بیشتر از شبکه ریلی است. اگر منتظر این بمانیم که شبکه ریلی توسعه پیدا کند ما ۱۰ سال را از دست خواهیم داد. راه‌حل این است که شرکت‌های حمل و نقل ترکیبی ایجاد کنیم. اکنون که در وزارت راه و شهرسازی بحث ایجاد و توسعه مراکز لجستیکی تصویب شده وقت آن است که شرکت‌های حمل و نقل ترکیبی را توسعه دهیم. شرکت‌های حمل و نقل ترکیبی با پایه شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای شکل نمی‌گیرند چون شرکت‌های جاده‌ای شرکت‌های کریر کوچکی هستند. ما در کشور شرکت

جاده‌ای که برای مثال ۵۰۰ دستگاه کامیون داشته باشد شاید ۵ عدد هم نداشته باشیم در صورتی که همه شرکت‌های ریلی حداقل ۶۰۰ واگن دارند. در بخش ریلی ما به معنای واقعی کریر داریم اما در جاده‌ای بیشتر فورواردر هستند. شرکت ریلی باید بتواند خدمات درب به درب به صاحب کالا و تاجر ارائه کند. این خدمات درب به درب با ایجاد یک شاخه برای حمل و نقل جاده‌ای اتفاق می‌افتد و دولت در این زمینه باید تسهیلاتی ایجاد کند. یعنی دولت باید به شرکتی که مجوز حمل و نقل ریلی دارد به سادگی مجوز صدور بارنامه جاده‌ای برای حمل و نقل ترکیبی و نه صرفاً حمل و نقل جاده‌ای بدهد. چون حمل و نقل صرف جاده‌ای برای خودش روالی دارد و آیین‌نامه‌ای دارد که باید آن شرایط را طی کنند و مجوز بگیرند. اما بحث در مورد درب به درب است که هم مسیر جاده‌ای دارد و هم مسیر ریلی. به عبارتی دو بارنامه صادر می‌شود یک بارنامه جاده‌ای و یک بارنامه ریلی که دولت در این زمینه باید پشتیبانی کند. شرکت‌های حمل و نقل ریلی که قرارداد حمل و نقل ترکیبی می‌بندند باید بتوانند بدون طی تشریفات مجوز صدور بارنامه داشته باشند برای قراردادهایی که دارند و شرکت راه‌آهن و سازمان حمل و نقل هم می‌توانند پایش کنند تا تداخلی با کار شرکت‌های جاده‌ای پیش نیاید. علت اینکه نمی‌شود به صورت اشتراکی با شرکت‌های جاده‌ای کار کرد این است که برای صاحب کالا باید یک نفر طرف قرارداد باشد و باید شرکتی باشد که حمل و نقل درب به درب داشته باشد و بتواند از مبدا کالا را تحویل بگیرد و در مقصد تحویل بدهد و چون شبکه آنتنی توسعه نیافته، نمی‌توانیم این کار را ریل به ریل انجام بدهیم و حتماً باید به صورت ترکیبی انجام شود و شرکت‌های حمل ریلی باید متولی این کار باشند و داوطلب این کار هم شرکت‌های ریلی هستند نه جاده‌ای.



گفتگو با سید کیوان امام مدیرعامل گروه صنعتی پلور سبز:

نظارت اصل مهم در روابط اقتصادی تولید واگن‌های ارزان قیمت، بهترین راه تأمین نیاز داخل است

ناصر فرجی



گروه صنعتی پلور سبز در زمینه‌ی تولید و ساخت انواع واگن‌های ریلی مسافری و باری فعالیت می‌کند که در حال حاضر سهام آن به صندوق ذخیره‌ی فرهنگیان تعلق دارد. کارخانه پلورسبز در زرنند کرمان واقع شده و بالغ بر ۲۵۰ نفر کارکنان و کارگران این شرکت را تشکیل می‌دهند. البته در صورت وجود تقاضا توانایی تولید انواع واگن را در سه شیفت کاری دارد. در داخل کشور ۵ الی ۶ کارخانه تولید واگن و لکوموتیو وجود دارد که ظرفیت قابل توجهی است و می‌تواند پاسخگوی بخش اعظمی از نیاز داخل کشور باشد اما این که مجموعه صنعت و حمل و نقل ریلی توان استفاده از این ظرفیت را ندارد آن است که عوامل متعددی در این امر دخیل هستند، تقاضا نسبت به عرضه در این صنعت بالاست، حجم قابل توجهی بار در کشور جا به جا می‌شود که بخش ریلی تنها ۱۰ درصد از آن را به خود اختصاص داده و در رابطه با جابجایی مسافر همین وضعیت را داریم، ظرفیت سازی در بخش مسافری و ایجاد زیرساخت‌های متعدد بشدت احساس مس شود، از جمله مواردی که شرکت‌های ساخت واگن و لکوموتیو را با این ظرفیت بالا به چالش انداخته کمبود نقدینگی و عدم حمایت لازم دولت، سنگ اندازی‌هایی همانند مشکلات بیمه، شرایط رکود حاکم بر صنعت، افزایش نرخ ارز و عدم تمایل ورود سرمایه گذاران به این صنعت است، در همین خصوص گفتگوی با مهندس سید کیوان امام، مدیرعامل گروه صنعتی پلور سبز داشته ایم که در این گفتگو علاوه بر تشریح وضعیت فعلی شرکت پلورسبز، چالش‌ها و مشکلات موجود در عرصه صنعت حمل و نقل ریلی را بویژه از نگاه تولید کنندگان مورد نقد و بررسی قرار داده است.

واگذاری سهام آن را خریداری کرده‌اند. قرار بود این گروه صنعتی توسعه یابد که بر این اساس ۲۰ درصد سهام واگن‌سازی تهران که ساخت و تعمیر و نگهداری متروی تهران است را عهده‌دار شد. مابقی سهام واگن‌سازی تهران به میزان ۳۱ درصد به متروی تهران و ۴۹ درصد دیگر آن به دو شرکت چینی نورینکو و CRC تعلق دارد.

گروه صنعتی پلورسبز در حال حاضر چه تولیداتی دارد و آیا قراردادی را هم اکنون در دستور کار دارد یا خیر؟

هم اکنون قراردادی را در دست داریم که ساخت ۲۰۰ دستگاه واگن مسافری بوده و متاسفانه این قرارداد با الحاقیه‌ایی به دلیل عدم تأمین بودجه به ۸۹ دستگاه تقلیل یافته است. این قرارداد در سال ۸۵ منعقد شده بود اما به جهت تأمین نشدن فاینانس به تعداد ۸۹ دستگاه کاهش یافت. قابل توجه اینکه تا سال ۹۹ هیچگونه اتفاقی نمی‌افتد چرا که شرکت رجا در سال ۸۹ به سازمان تأمین اجتماعی واگذار شد و به دلیل اینکه این قرارداد از مآخذ

پیش‌بینی می‌کنید مابقی واگن‌های این قرارداد تا چه زمانی تولید و تحویل داده شود؟

هم اکنون تعداد ۱۲ دستگاه واگن تولید و آماده تحویل داریم اما شرکت رجا به دلایلی نمی‌تواند آن را تحویل بگیرد.

لیسانس شرکت آسترای رومانی آغاز کرد و موفق شدند اولین واگن‌های تولیدی خود را به شرکت رجا تحویل دهند. مدیر اول شرکت، آقای احمدی بود و تلاش‌های فراوانی برای راه‌اندازی پلورسبز انجام داد اما با توجه به مشکلاتی که وجود داشت سهام خود را واگذار و از این شرکت کنار رفت. پس از آن مجموعه‌ی توسعه‌ی عمران کرمان به عنوان دیون دولتی این شرکت را به صندوق ذخیره‌ی فرهنگیان واگذار می‌کنند. وابسته به وزارت آموزش و پرورش است و کمتر از ۲ درصد دیگر سهام به افرادی تعلق دارد که در زمان

فعالیت گروه صنعتی پلور سبز از چه زمانی آغاز شد و چه تولیداتی را در دستور کار قرار داده و سهامداران آن را چه کسانی تشکیل می‌دهند؟

گروه صنعتی پلورسبز که سهامی عام است در زمینه‌ی صادرات، واردات و تأمین قطعات و تجهیزات ریلی در حوزه‌ی ریلی واگن‌های مسافری، باری و حتی مترو فعالیت می‌کند. این شرکت در سال ۸۱ در کرمان با حمایت سازمان توسعه‌ی کرمان به ثبت رسید و در ادامه اولین قرارداد خود را با شرکت رجا در خصوص ساخت پنجاه دستگاه واگن مسافری تحت



توجه داشته باشید در واقع طرف قرارداد ما شرکت رجاست و اینکه زمانی رجا دولتی بوده برای ما تفاوتی ندارد.

به نظر شما این گونه مشکلات به چه عواملی بستگی دارد. می توان آن را به فرایند خصوصی سازی یا شفاف نبودن برخی قوانین حاکم بر شرکت های دولتی نسبت داد؟

حداقل در مورد شرکت رجا همینگونه بوده است. باید تأکید کنم کلیات خصوصی سازی درست بوده است. رسالت دستگاه های دولتی صیانت از تمامیت ارضی و امنیت کشور است و نباید این دستگاه خود را وارد ساخت یا تولید می کرد. این تصدی گری موجب شد تا بدنه دولت عریض و طویل شود. برون سپاری ها غلط نبود ولی از آنجایی که اغلب شرکتها زیان ده بودند و ارزش آنها هم بسیار هنگفت بود به همین دلیل اشخاص حقیقی نمی توانستند آنها را خریداری کنند به همین دلیل این شرکت ها را به صندوق های مانند شستا واگذار کردند. آنها هم به ظاهر خصوصی بودند ولی مدیران یا هیأت مدیره ی آنها همگی دولتی بودند. ولی به هر حال راه گریزی نبود و باید این مرحله را طی می کردیم. به هر حال کلیات قوانین خصوصی سازی خوب بود ولی متأسفانه در اجرا دچار مشکل شدیم.

در زمینه ی اشتغال زایی و توسعه ی ظرفیت پلورسبز چه گام هایی برداشته اید؟

کارخانه پلورسبز در زرن کرمان واقع شده و از ۲۵۰ نفر کارکنان این کارخانه بالغ بر ۲۲۰ نفر آنها بومی هستند. اگر بتوانیم بخش ساخت واگن های باری را راه اندازی کنیم به طور یقین چندین برابر این اشتغالزایی ایجاد خواهد کرد. یکی از مهمترین مولفه های توسعه ی بازار در هر صنعتی وضعیت اقتصاد کلان آن کشور نقش دارد. در شرایط رکود توسعه صورت نمی گیرد. اگر قرار باشد توسعه ایجاد کنیم بایستی تقاضا وجود داشته باشد اما اکنون تقاضایی وجود ندارد. تولید یک واگن که نیمی از هزینه ی آن ارزی است حدود ۴ تا ۴/۵ میلیارد تومان تمام می شود. چگونه یک شرکت با توجه به قیمت های فعلی بلیت بخش مسافری می تواند چنین هزینه ای را تقبل کند. بنابر این توسعه

توجیه اقتصادی ندارد پس باید بدنبال تولید واگن های ارزان قیمت باشیم. برای سفارش واگن، مشخصات متنوعی از سوی کارفرما ارائه می شود حتی اگر مشخصات فنی مثلاً چینی هم ارائه کنیم باز مورد قبول خریدار واقع نمی شود. در نهایت بایستی به سمت صنعت داخلی برویم. اکنون در خصوص تزئینات داخل واگن تا حدودی خودکفا هستیم ولی برخی موارد مانند ترمز، چرخ یا درب ها حتماً باید وارد کنیم. در نتیجه برای رشد و توسعه باید علاوه بر حمایت، صبر و تحمل هم داشته باشیم تا تولیدات داخل نیز مرحله به مرحله به استانداردهای روز نزدیک شود.

در خصوص واردات واگن بویژه واگن های دست دوم چه نظری دارید؟

اولین مشکل اینست که تأمین مالی از سوی شرکتها دارای مشکلات عدیده ای است. به عنوان نمونه سال ۹۳ تعداد ۲۸ دستگاه واگن مسافری در پلورسبز تولید کردیم که تعداد هشت دستگاه آخر آن را هیچکس پول نداشت که خریداری کند. پس ملاحظه می کنید مشکل فقط سازنده نیست ولی می گویند سازندگان به موقع نمی توانند واگن سفارش شده را تحویل دهند. بحث اینجاست که ما هم بایستی پول واگن خود را دریافت کنیم تا مجدداً برای تأمین قطعات آن دچار مشکل نشویم. در حال حاضر شرکت پلور سبز ۳۷ میلیارد تومان به صاحب سهام خود بدهکار است که در نهایت هم بایستی تقاضا کنیم این بدهی را به سرمایه شرکت اضافه کنند. توجه داشته باشید اگر شرکت خودروسازی بودیم و پول ها را جلوتر می گرفتیم این مشکلات را نداشتیم. البته ما هم برای سفارش ها پیش پرداخت گرفته ایم اما آنها صرف خرید قطعات و لوازم شده است. نکته دوم هزینه بر بودن تولید است، یعنی بیمه و مالیات بخش مهمی از مشکلات ما را تشکیل می دهد. اکنون سه ماه است که می خواهیم از سازمان بیمه تأمین اجتماعی مفاصا حساب دریافت کنیم موفق نشده ایم. آنها ادعا می کنند کارشناس چینی که برای تست دستگاه ها و انجام گارانتی مدت کوتاهی در شرکت پلورسبز حضور

داشته اند را باید بیمه می کردیم در حالی که آنها بیمه ی شرکت های کشور تابعه ی خود هستند ولی تأمین اجتماعی بر همین استدلال بالغ بر ۲۸۰ میلیون تومان برای ما جریمه صادر کرده است. این گونه گرفتاری ها، سد راه تولید در داخل کشور است. در خصوص واردات ناوگان هم باید تأکید کنم که در شرایط فعلی نباید فقط تکیه به واردات یا فقط تکیه بر ساخت داخل باشد. صلاح کنونی اینست که هم به طور محدود واردات صورت گیرد و هم تسهیلاتی برای تقویت تولید در داخل، البته با نظارت عالی دولت صورت پذیرد. یعنی تلفیقی از ورود واگن های وارداتی و حمایت از تولید داخل انجام شود.

در حال حاضر برای تولید واگن در داخل کشور تا چه میزان خودکفا هستیم چه میزان هم به خارج وابسته هستیم و آیا ظرفیت خودکفایی در این بخش وجود دارد؟

رهبر معظم در سخنرانی ها مکرر خود بارها اشاره کرده اند که جوان هایی که به آخرین تکنولوژی دنیا از جمله انرژی هسته ای، سلول های بنیادی، نانو و غیره دست یافته اند و برای ساخت چرخ واگن یا بوژی مشکلی نخواهند داشت. مثلاً سیستم ترمز را اگر باز کنید مشاهده می کنید که چیز خاصی ندارد. البته دو مشکل وجود دارد. اول بحث سرمایه گذاری است که متأسفانه منابع مالی آن اصلاً وجود ندارد. دوم هم توجیه اقتصادی آن است. به عنوان نمونه ما برای واگن های خود هر چهار سال یکبار سفارش ترمز می دهیم. بنابر این نمی شود کارخانه ساخت ترمز ساخت و بنا کرد و فقط چهار سال یکبار از آن خرید شود. پس باید به سمت صادرات برود. آیا شرکت کنور فقط به آلمان جنس می دهد، خیر، این شرکت به سراسر دنیا جنس می دهد زیرا مصرف آن در آلمان زیاد نیست. اما اگر ما بخواهیم بسازیم و علاوه بر تولید داخل صادر هم کنیم تازه موانع پیش رو در صادرات شروع می شود. بجز مشکل خارجی مشکلات عدیده ی داخلی هم گریبان تولید را گرفته است.

راهکارهایی که در حال حاضر برای برون رفت از چالش ها و مشکلاتی که اشاره کردید وجود

دارد به نظر شما چیست؟

اگر از زاویه ی یک تولید کننده بگویم باید تأکید کنم که به سمت تولید واگن ارزان قیمت باید گام برداریم. واگن ارزان قیمت هم مستلزم یک سری تمهیدات است. اول اینکه تزریق تأمین منابع مالی نکته ی مهمی است و از سوی دیگر باید در بازاریابی برای صادرات تیم مشخصی این کار را انجام دهد. اینها سیاست های کلانی است که باید در کشور شکل گیرد تا هزینه ها کاهش یابد. موضوع بعد انگیزه دهی به سازندگان است. وقتی می گویند بازار باید خودش را تنظیم کند یعنی نمی خواهند مسوولیتی داشته باشند و نتیجه اش آن خواهد شد که اکنون است. البته درست است که بازار باید خودش را تنظیم کند اما نباید فقط انتظار حمایت دولت را داشته باشیم. عرضه و تقاضا همواره وجود دارد. راه کار اینست که هر تقاضایی برای ورود کالا جایز نباشد و آن کالاهایی که در داخل تولید می شود مجاز نباشد. هر چند واردات برای دولت همواره مفید بوده زیرا متأسفانه درآمد اصلی دولت فقط از فروش نفت است و در ازای آن ارزی می گیرد که در داخل کشور به دردش نمی خورد برای همین این ارز را باید در خارج از کشور به مصرف برساند. به عبارتی هر چیزی که صادر می شود بایستی به همان اندازه واردات صورت گیرد. زیرا ذخیره ی ارزی زیاد می شود و راهی جز مصرف آن وجود ندارد. وقتی واردات صورت می گیرد یعنی بیکاری آغاز می شود. به همین دلیل می گویند صادرات باید ارزش افزوده داشته باشد. آن کالایی هم که وارد می شود باید تکنولوژی باشد. یعنی اولین موضوع آن ایجاد اشتغال باشد. با آب و تاب می شنویم که می گویند فاینانس می آید. فاینانس در حقیقت وام است آن هم وام با بهره که به معنای خودکشی است. تازه آن هم تضمین های دولتی می خواهد. دولت هم با فروش نفت اقساط آن را پرداخت می کنند. با فاینانس در حقیقت جلوتر پول نفت را خرج کرده ایم. بنابر این نظرات اصل مهم در روابط اقتصادی است که باید حتی بر روی امضاهای طلایی هم وجود داشته باشد.

گفتگو با محمد رحمتی، وزیر اسبق راه و ترابری:

تضاد منافع؛ راه آهن را از میدان دادن به بخش خصوصی باز می دارد

الهام زرغانی



عوامل بسیاری در افزایش بهره وری در حمل و نقل ریلی موثر هستند، مدیریت صحیح در بخش های مختلف اعم از بهبود سیر و حرکت قطارها، توسعه ناوگان اعم از واگن باری و مسافری، لکوموتیو و ارتقاء خطوط راه آهن، رگولاتوری و سیاست گذاری های این بخش، دانش مدیران منتخب و تفکیک صحیح مسئولیت ها و تنظیم بودجه در بخش های مختلف حمل و نقل و بسیاری از موارد دیگر در توسعه این بخش نقش آفرینی می کنند، اما و اگرها و ابهامات و چراهایی از گذشته تا حال از واگذاری ها و خصوصی سازی که در این بخش رخ داده ذهن نسل جدید فعال در این بخش را سردرگم کرده است، به همین دلیل در ادامه گفتگوهای تاریخ شفاهی با پیشکسوتان و فعالانی که مستقیماً با این مسائل دست و پنجه نرم کرده اند، گفتگویی با مهندس محمد رحمتی وزیر اسبق راه و ترابری داشتیم که به آن می پردازیم:

و مشکلات وجود داشت، راه آهن در آن مقطع زمانی کوچک بود، می توان گفت از لحاظ خطوط حدود شش هزار کیلومتر خط ریلی و امکانات اندکی در حوزه لوکوموتیو و واگن داشتیم و توسعه ای در آن بخش وجود نداشت. دکتر دادمان -رحمت خدا بر او- فردی پرکار و با انرژی و باهوش بود، ایده های بسیار خوبی داشت البته ناگفته نماند در زمان مهندس افشار که قبل از دکتر دادمان فعالیت می کردند، کارهای بسیار خوبی در توسعه راه آهن انجام شده بود یعنی زمینه های توسعه در زمان مهندس افشار فراهم شده بود و دکتر دادمان آن زمینه های فراهم شده را به سرانجام رساند. باید از نقش مهندس افشار و دکتر دادمان که در راه آهن بودند به نیکی یاد کرد. می دانیم و آگاه هستیم که اثرات هر کاری که در راه آهن انجام می شود ده سال بعد خودش را نشان می دهد، توسعه راه آهن به اینگونه نیست که

تحويل می دهیم .
حضور شما در بخش ریلی از اواخر دهه ۷۰ در راه آهن آغاز شده است. نحوه حضور شما در بخش ریلی چگونه شکل گرفت؟ از ویژگی های آن دوران کدامیک بارز و قابل تامل بوده است؟ بعنوان قائم مقام مدیرعامل راه آهن اگر ناگفته هایی از زمان مدیریت مرحوم دکتر دادمان در شرکت راه آهن دارید بفرمائید؟

گمان می کنم حدود سال ۷۶ که دکتر دادمان چند ماهی بود مدیر عامل شرکت راه آهن شده بودند و با آشنایی که از گذشته داشتیم به بنده پیشنهاد دادند که در راه آهن مشغول فعالیت شوم، در آن مقطع بیکار شده بودم و این پیشنهاد را قبول کردم و عضو هیات مدیره راه آهن و قائم مقام شدم، می توان گفت در آن زمان، راه آهن دوران بازسازی پس از جنگ را می گذراند و انبوهی از کار

۱۳۶۸، رییس جهاد دانشگاهی از سال ۱۳۶۸ تا سال ۱۳۷۶، قائم مقام مدیر عامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی از دی ماه ۱۳۷۶ تا بهمن ماه ۱۳۷۹، معاون وزیر و مدیر عامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی از بهمن ماه ۱۳۷۹ تا آبان ماه ۱۳۸۰، معاون ساخت و توسعه راه های وزارت راه و ترابری از سال ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۳، وزیر راه و ترابری دولت هشتم از سال ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۴ و وزیر راه و ترابری دولت نهم از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۷ بوده ام، از نظر سوابق علمی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی، عضو هیات علمی جهاد دانشگاهی بوده ام. اکنون عضو هیات مدیره شرکت ساخت زیربنای حمل و نقل کشور هستم و کار ما ساخت راه و راه آهن است. پس از ساخت راه، آن را به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای تحويل می دهیم و راه آهن های جدید ساخته شده را به شرکت راه آهن جمهوری اسلامی

ابتدا اگر مایل هستید مختصری از سوابق آکادمیک و اشاره ای هم به خانواده و فرزندان داشته باشید.
در سال ۱۳۳۷ در یزد به دنیا آمدم، تحصیلاتم لیسانس راه و ساختمان از دانشگاه شریف و فوق لیسانس عمران از دانشگاه تهران است، در رابطه با خانواده باید بگویم خانواده من کوچک است و اصلاً با ابعاد قطار قابل مقایسه نیست! همسری و دو فرزند پسر دارم. در اواخر کابینه دوم جناب آقای خاتمی، پس از استیضاح جناب آقای مهندس خرم و عدم رای اعتماد به سرپرست وزارتخانه، به عنوان وزیر راه و ترابری معرفی شدم و پس از آن در سال ۱۳۸۴، در دولت نهم (کابینه اول) جناب آقای احمدی نژاد در همین پست ادامه خدمت دادم. هنوز یک سالی از پایان کار دولت نهم باقی مانده بود که توسط نامبرده برکنار شدم، از نظر سوابق مدیریتی و اجرایی، کارمند جهاد دانشگاهی از سال ۱۳۶۰ تا



امروز کاری انجام شود و فردا بتوان حاصل آن را دید، به همین دلیل کارهایی که مهندس افشار در زمینه ساختار، تشکیل شرکت رجاء و شرکت تراورس و بالاست انجام داده بودند در سال های بعد خود را نشان داد. بهینه سازی ساختار راه آهن، پرسنل و خرید یک سری تجهیزات، بازسازی خطوط که بعد از جنگ فرسوده شده بود به دوران مدیریت مهندس افشار و سپس دکتر دادمان بر می گردد و از آن دوران به راه آهن به ارث رسیده است، آن ها به خوبی از این فرصت استفاده کردند و اثرات ماندگاری از خود به جا گذاشتند. در سال ۸۰ دکتر دادمان و بنده در راه آهن بودیم، خلاء هایی در آن زمان وجود داشت و ما سعی می کردیم خلاء ها را با مدیریت هماهنگ با یکدیگر رفع کنیم، به نظر می رسد در پیشبرد کار، راه آهنی ها خاطرات خوبی را از آن دوران به یاد دارند زیرا کارهایی در زمینه توسعه و نظم بخشیدن به تعرفه های راه آهن انجام شد و درآمد راه آهن یکباره چندین برابر افزایش یافت، میتوان گفت راه آهن جان تازه گرفت که این تجدید قوا خود پایه گذار یک سری کارهای توسعه ای جدید شد که به نتیجه رسید، خرید لوکوموتیو، ترن ست، تفکیک وظایف و توسعه ساختار راه آهن از جمله اتفاقاتی بود که در آن دوران رخ داد. اضافه شدن خطوط ساخته شده جدید که تحویل شرکت راه آهن می شد نیز در رشد عملکرد راه آهن سهم زیادی داشت. پس از آن بنده در وزارت راه بودم و سعی کردم با ایجاد تغییراتی در مقررات و قوانین، با کمک رئیس وقت راه آهن یعنی آقای مهندس سعیدنژاد به تغییر ساختار و وظایف راه آهن کمک کنم.

تغییر ضوابط و شکل ارتقاء نیروها

مهمترین چالش ها در مقطع زمانی ۷۶ تا ۸۰ که جنابعالی قائم مقام مدیر عامل راه آهن بودید چه بود؟ در حوزه خصوصی سازی چه اتفاقاتی رخ داد؟
راه آهن یکی از قدیمی ترین

ساختارهایی بود که به شکل مدرن آن روزگار در ۹۰ سال قبل ایجاد شده بود، در آن مقطع زمانی سازمان راه آهن طوری شکل گرفته بود که بتواند صنعت جدیدی در ساختار کهنه و فرسوده کشور وارد شود، به عنوان مثال راه آهن باید خودش برق را تامین می کرد، به دلیل اینکه در آن زمان در کشور تولید برق نداشتیم، حتی برخی از شهرها که کنار راه آهن بودند برق مورد نیازشان را از راه آهن تامین می کردند، باید در ایستگاه های بین راه تمام تاسیسات را فراهم می کردند تا بتوانید نیروها را مستقر کنند، به عنوان مثال ما در آنجا پست کیسه کش یا نانوا هم داشتیم، به دلیل اینکه در خیلی از مناطق دور افتاده حتی حمام هم وجود نداشت و بین کارکنان راه آهن، تکنسنین و مهندسنین و کارمندانی بودند که وضع زندگیشان با مردم مناطق روستایی و دور افتاده آن دوران متفاوت بود، این واقعیات موجب شده بود تا تشکیلات عظیمی در راه آهن از جمله حدود ۴۶ هزار نیرو مهیا شود، بنابراین از تولیدی نان یعنی نانوائی داشتند تا بیمارستان بهارلو که همه ی پرسنل آن ها مستخدم راه آهن بودند، ناگفته نماند این بیمارستان به شکل بسیار بدی اداره می شد. در آن زمان راه آهن از نظر مالی بسیار ضعیف و از نظر حمل بار بسیار محدود بود تا حدی که می توان گفت در حمل بار بیش از ده مشتری نداشت، در نتیجه فشار زیادی روی راه آهن حاکم بود که موجب خفگی راه آهن شده بود، درآمدها کم بود و سازمان بسیار گسترده بود و لذا امکان استفاده از خدمات بیرون از سازمان وجود نداشت، حدود ۴۰ تا ۵۰ سال با این روش کار کرده بودند و نمی توانستند دفعتاً از این امکانات و روش ها دل بکنند، بنابراین ایجاد تحول از آن ساختار به آنچه امروز می بینید بسیار سخت بود، بیمارستان ها و درمانگاه ها زیر پوشش وزارت بهداشت قرار گرفت و این کار بسیار سختی بود، تغییرات ساختاری و رفتاری صورت گرفت، بیمه و یا پرداخت های نقدی

جایگزین خدمات و امکانات داخلی که حذف شده بود گردید، از جمله کارهای تاثیر گذار تغییر ضوابط و شکل ارتقاء نیروها در راه آهن از لحاظ داشتن سابقه تجربی و پایه تحصیلی بود، به عنوان مثال پذیرش زیر فوق دیپلم ممنوع شد و لکوموتیوران ها باید فوق دیپلم داشتند تا بتوانند دوره تخصصی را بگذرانند البته این دسترسی بود که از قبل هم بود اما به اجرا نرسیده بود. این تغییرات در راه آهن از سال ۷۰، بعد از جنگ در زمان مهندس افشار و تیم همراهشان آغاز شد و تا امروز ادامه دارد البته در مقاطعی کند شد و حتی برگشت به عقب هم داشتیم، از چالش های دست و پاگیری می توان گفت که میزان زیاد تصدیگری راه آهن و کم توان بودن بخش خصوصی در رابطه با تجهیز منابع و تعامل با راه آهن و سود ده بودن یا نبودن بخش های مختلف کار، گسترش بخش های مختلف راه آهن در بحث زیرساخت، ناوگان، پرسنل و روش های مدیریت جذب بار و نرم افزارهای لازم برای اداره راه آهن بود و اینکه چه باید می کردیم تا بتوانیم به سمت توسعه سریعتر گام برداریم.

ممنوعیت تصدیگری راه آهن

بدون تردید یکی از موضوعات مهم و چالشی طی دو دهه اخیر اجرای برنامه خصوصی سازی در بخش ریلی بوده است. تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی در زمان وزارت شما صورت گرفت. خصوصی سازی را در بخش ریلی چگونه ارزیابی می کنید؟ آیا امروز هم موافق معیارها و مدلی که برای نحوه خصوصی سازی در زمان وزارت شما انتخاب شد هستید؟ پیشنهاد شما برای سیاستگذاران بخش حمل و نقل در این خصوص چیست؟

کارها باید بر اساس قوانین و مقررات ولی با مدیریت اقتضایی اداره شود یعنی شما اکنون نمی توانید به عنوان مثال تنها با قانون دسترسی آزاد قضاوت کنید، که خصوصی سازی

مناسب انجام می شود یا خیر؟ این قانون برای دوران گذار از وضعیتی که تا حدودی قبلاً تشریح کردم خوب بود دسترسی آزاد، نامش زیبا بود، در راه آهن کتابی با نام تعرفه های راه آهن بود که فردی که برای این کتاب بسیار سنگ به سینه می زد و مرحوم شده است، حتی برای مدیران اگر احساس می کرد از مقررات این کتاب تخلف کرده اند در مراجع نظارتی پرونده تشکیل می داد، این کتاب در سال ۱۳۱۷ تصویب شده بود و می توان گفت کتاب مقدس بخش بازرگانی راه آهن محسوب می شد و بسیار به آن استناد می کردند، اگر می خواستیم ساختاری را جایگزین آن کتاب کنیم همان قانون دسترسی آزاد بود که جانشین کتاب تعرفه راه آهن شد، از لحاظ مختلف به این کتاب متکی بودند زیرا به آن عادت کرده بودند و حکم مرجع را برای مدیران راه آهن داشت و مشتریان راه آهن از این کتاب رضایت داشتند زیرا دست راه آهن را در رابطه با تغییرات تعرفه ای می بست، خاصیت قانون دسترسی آزاد آن بود که آن کتاب را زیرکانه منسوخ کرد. دومین کاری که صورت گرفت آیین نامه ای بود که دولت در سال ۸۸ مصوب کرد و در زمان فعالیت بنده پیگیری و مدون شد اما بدرستی اجرا نشد، آیین نامه ماده ۸ سیاست های اصل ۴۴ در خصوص تعیین سهم بهینه مسئولیت های دولت و بخش خصوصی بسیار آیین نامه پیشرفته ای بود اما متأسفانه به خوبی اجرا نشد، قانون دسترسی خوبی بود و به اهدافش رسید اما در تعرفه ها همچنان مشکلاتی وجود دارد، قانون و آیین نامه های اصل ۴۴ در راه آهن آنجا که تفکیک سهم بخش خصوصی بوده است کامل اجرا نشده. واگن های باری کلا از راه آهن جدا شد که این امر بسیار عالی بود، شرکت رجاء از راه آهن جدا شد که کار بسیار صحیحی بود، البته اینکه از راه آهن جدا شد و به کجا رفت جای بحث دارد، لکوموتیو ها نیز باید از راه آهن جدا می شد که این امر صورت نگرفت، مشکلی که بخش



خصوصی از جمله صاحبان لکوموتیو، واگن و حتی افرادی که مشتری راه آهن هستند با آن مواجه اند آن است که راه آهن خودش تصدی گری می کند و در عین حال سیاست گذاری هم می کند و رگولاتور هم هست. اگر لکوموتیو ها از راه آهن جدا می شد که باید مطابق قانون و مقررات این اتفاق رخ می داد موجب می شد تا راه آهن بتواند به وظائف دیگر خود بپردازد، این موارد چالش های راه آهن بوده که همچنان بر سر جای خود باقی مانده است، ذهنیت هایی که در ۷۰ سال شکل گرفته را نمی توانیم در روز عوض کنیم. شرکت راه آهن باید از حجم زیاد بدنه خود اعم از وظایف و تنوع فعالیت و موازی کاری و رقابت با بخش خصوصی کم کند و همانند شرکت فرودگاهها وظیفه و مسئولیت نگهداری زیر ساخت و مدیریت یکپارچگی شبکه و سیر و حرکت را بر عهده داشته باشد، دقیقا وظیفه ای که شرکت فرودگاه ها در رابطه با حمل و نقل هوایی دارد را باید شرکت راه آهن در رابطه با حمل و نقل ریلی داشته باشد.

راه آهن راضی به قطع کردن دستان خود نیست

تکلیف رگولاتوری و سیاست گذاری باید چگونه باشد؟

آن تکالیف باید بر عهده وزارتخانه باشد، کار ستاد تنظیم مقررات است که کاری نرم افزاری است و وضع مقررات و دادن لایسنس ها (گواهی صلاحیت) است. در واقع همان کاری که سازمان هواپیمایی کشوری انجام می دهد، کار سازمان هواپیمایی کشوری که سازمانی کوچک است و حدود ۲۰۰ نفر پرسنل کارآمد با سوابق زیاد دارد، همین امور است. وظیفه شرکت راه آهن صرفا باید مدیریت نگهداری زیر بنا های ریلی و مدیریت ترافیک باشد، شرکت های حمل و نقل ریلی توانمند نیز به تعداد لازم در بخش غیر دولتی شکل گیرند یعنی شرکتی با تعداد ۵۰ واگن باری نداشته باشیم، به شرکت ها با کمتر از هزار واگن باری نباید مجوز فعالیت بدهند و همچنان در رابطه

با قطارهای مسافری به شرکت های مالک کمتر از ۵ رام قطار مسافری یا ۵۰ واگن مسافری نباید مجوز فعالیت دهند، اگر تعداد شرکت ها زیاد است می توانند با هم ادغام شوند. بنابراین برای چابک شدن شرکت راه آهن و پر بازده شدن صنعت ریلی دو کار دیگر باید انجام شود، ۱- لکوموتیوها باید از شرکت دولتی راه آهن جدا شود، ۲- وضع مقررات و تنظیم روابط بخش های مختلف راه آهن از جمله با بخش خصوصی باید از دستان شرکت راه آهن خارج شده و به ستاد وزارتخانه سپرده شود.

البته ناگفته نماند اگر من مدیر راه آهن بودم جرات نمی کردم این کار را پیشنهاد یا انجام بدهم زیرا هیچ کسی راضی به قطع کردن دست خودش نمی شود و اگر مدیران فعلی و قبلی راه آهن چنین پیشنهادی می دادند مورد نفرین و تمسخر هم داخل سازمان و هم بیرون سازمان قرار می گرفتند، این تحول باید توسط سازمان برنامه و بودجه انجام شود که این سازمان حد اقل از این نظر تعطیل است. شاید وزارت راه و ستادش باید این کار را انجام دهند. شاید هم نباید این انتظار را داشت تا مدیران در شرایط فعلی دست به تغییرات خود محدود کننده بزنند.

تفکیک امور تصدی گری و رگولاتوری

در دولت های هشتم و نهم مسئولیت وزارت راه و ترابری را بر عهده داشته اید. در آن دوران در خصوص توسعه زیرساخت ها و ترابری ریلی چه اقداماتی انجام دادید؟ با چه چالش هایی روبرو بودید؟

گزارش کارهایی که انجام داده ام ثبت و ضبط شده وجود دارد هر آنچه بودجه داده شده و امکانات کشور بوده کار کرده ام، آن چیزی که مهم است برخی کارهای نرم افزاری و تغییر رویکردها است که وزیر یا هر مدیری می تواند داشته باشد تا بهره وری سیستم را افزایش دهد، به عنوان مثال باید اصلاح ساختار و وظایف

مورد وجود دارد، مشکلاتی در سازمان برنامه و بودجه وجود دارد، این سازمان باید تقسیم بودجه و امکانات میان وزارت خانه ها را انجام دهد، در سطح پایین تر نباید بیاید. تقسیم امکانات و بودجه ای که به وزارت راه اختصاص داده شده را در اختیار وزیر قرار دهد. اکنون سازمان بنادر حدود دو هزار میلیارد تومان بودجه اضافه دارد که خرج مسائلی می کند که چندان حائز اهمیت نیست و یا اولویت ندارد، ولی از نظر بنده راه آهن فلاکت بار اداره می شود. راه آهن هزینه کافی

صورت گیرد تا اصطکاک کمتری بین بخش ها بوجود آید و همانطور که قبلا گفته شد امور تصدی گری از امور تنظیم کنندگی (رگولاتوری) و کارهای سیاست گذاری از هم تفکیک شود. این ها کار مهم تری برای وزیر راه هستند. در غیر این صورت در امور اجرایی به میزانی معین می توان کار کرد، مثلا ساخت راه که اگر بودجه وجود داشته باشد، کار نرم افزاری از جمله کارهای فکری می باشد که باید در ستاد انجام گیرد که متاسفانه در کل کشور اشکالات بسیاری در این



همه وزرا کم و بیش در ادوار گذشته بوده است ولی به نظرم این زمان بدتر شده است. من سعی داشتم وزارتخانه را از مسایلی که چالش برانگیز و نامربوط به موضوع حمل و نقل است دور نگه دارم. مسایل سیاسی، کشش و جاذبه زیادی دارد و ممکن است وزیر را که لاجرم فرد سیاسی است وارد حاشیه کند آن موقع کل وزارتخانه در گیر مسایل حاشیه‌ای می‌شود. در این هنگامه معیارها برای اندازه‌گیری پیشرفت یا خدای ناکرده شکست گم می‌شود. باید سعی شود برای دمیدن روح در بدنه بزرگ سازمان حمل و نقل کشور به جای طرح شعارهای سیاسی که جاذبه خاص خود را دارند به ارزش‌های انسانی- اسلامی توجه کرد. ارزش‌هایی مثل ساده زیستی، مدیران پاکدستی، صداقت، پر کاری گذشت و ...

به نظر می‌رسد وزارت راه و ترابری بیشتر در بخش راه قدرت دارد، چه باید کرد تا این تمرکز بیشترین سمت ترابری برود؟ آیا یکی از دلایل آن ادغام راه و شهرسازی با راه و ترابری است؟

از نظر بنده این ادغام کار عبث و بیهوده‌ای بوده است مسکن و خصوصا شهر سازی همان مقدار با حمل و نقل ارتباط دارد که صنایع یا کشاورزی، راه و ترابری یا به تعبیر ساده‌تر حمل و نقل ۴ بخش دارد که در واقع ۴ وزارت خانه است. در برخی از کشورها ۴ وزارت خانه جداگانه دارند، یکی از آن‌ها بخش راه است که مدیریت نگهداری و بهره‌برداری از آن به عهده سازمان حمل و نقل جاده‌ای است، همینطور بخش هوایی، دریایی، ریلی متولیان خاص خود را دارند، استاد وزارتخانه و وزیری که مسئولیت این چهار بخش را بر عهده دارد باید تنظیم کننده روابط بین آن‌ها باشد و تقسیم بودجه و سایر امکانات میان آن‌ها را هم به عهده داشته باشد، یعنی این توان را داشته باشد که اظهار کند کدام بخش اکنون رشد بهتری داشته و کدام بخش کمتر رشد کرده و توازن سهم حمل و نقل را به درستی میان آن‌ها



برنامه در تخصیص طرح‌ها و پروژه‌ها دخالت می‌کند که کاملا اشتباه است، سازمان برنامه و بودجه باید تقسیم میان وزارتخانه‌ها را انجام دهد نهایتا تقسیمات بودجه‌ای داخل وزارت خانه‌ای را که وزیر انجام می‌دهد تأیید کند، شاید اسما بگویند که این روش را انجام می‌دهند اما رسماً اینگونه انجام نمی‌شود زیرا پر قدرت عمل می‌کنند، به رئیس جمهور نزدیک هستند به مجلس جوابگو نیستند و عملاً حتی تخصیص بودجه به پیمانکار را هم انجام می‌دهند. این مسایل چالش

را انجام می‌دهد. متأسفانه در سرمایه گذاری توازنی وجود ندارد، به عنوان مثال خط راه آهن کرمان-بم-زاهدان حدود ۱۰ سال است که بهره‌برداری شده اما روزی یک قطار مسافری در آن مسیر حرکت می‌کند. در آن مسیر زیر یک میلیون تن بار حمل می‌شود در صورتیکه ظرفیت خط بالای ۱۵ میلیون تن بار می‌باشد، باید بگویم وزیر راه نه انگیزه دارد نه اختیار و اصلاً به ایشان واگذار نمی‌شود، کسی هم از ایشان نمی‌خواهد که توازن میان این بخش‌ها را برقرار کند، اکنون سازمان

برای پرداخت حقوق پرسنل خود را ندارد و مسئولیت این امر را باید وزیر راه در اختیار داشته باشد و پرداخت کند، یعنی بودجه میان سازمان‌ها باید مناسب با میزان نیاز آن سازمان تخصیص داده شود. از طرف دیگر در استفاده از خطوط فعلی راه آهن شاید زیر ۳۰ درصد بهره‌وری داریم و استفاد می‌کنیم ولی شرکت راه آهن به جای رسیدن به کار خودش، به دلیل مزیت‌های جانبی و نه واقعی که برایش دارد، در حال ساخت زیربنای است. شرکت زیرساخت هم همین کار



در عملکرد ۱۰ سال گذشته
راه آهن، سالی حدود یک
و نیم درصد رشد عملکرد
داشته ایم که بیشتر در حمل
بار بوده است و در حوزه
مسافر،
عقب نشینی کرده ایم یعنی
رشد منفی در حمل و نقل
مسافر داشته ایم



برقرار کند.

یعنی نباید در قالب طرح جامع
حمل و نقل رخ دهد؟

بله می تواند در قالب آن طرح
جامع رخ دهد ولی لزوما منحصر به
آن نیست.

طرح جامعی که قانون نشده
باشد چگونه ضمانت اجرایی دارد
که بتوانیم این طرح ها را با اولویت
منطقه اقتصادی جامعه پیش
بربریم؟

همیشه یک طرحی وجود دارد و
اینگونه نیست که ما در خلاء حرکت
کنیم، اکنون نیز طرح های بالادستی
وجود دارد و ممکن است فقط جزئیات
آن مصوب نباشد.

یجاد توازن در تخصیص
بودجه

بیشتر نگرانی از لابی های پشت
صحنه می باشد که سیاسیون
انجام می دهند. همانگونه که شما
گفتید، یعنی خطی ساخته شود
که بارو مسافری در آن خط جابجا

نشود...

اگر آنچه می گویم انجام شود،
یعنی پیشنهادات از پایین به بالا بیاید
و تصویب شود، همانند اصل ۷۵ قانون
اساسی که مجلس نمی تواند بار مالی
ایجاد کند یعنی لایحه و پیشنهاد از
دولت باید باشد، البته ممکن است در
مواردی رعایت نشود و یا در برخی
مواقع شورای نگهبان کم توجهی کند،
باید پیشنهاد برای تقسیم بودجه بین
بخش ها از وزارت باشد و با یک برنامه
بالا دستی این تقسیمات انجام شود نه
آنکه وزیر هر کاری که مایل بود انجام
دهد، در واقع پیشنهاد را وزارت حمل
و نقل برای احداث راه یا راه آهن یا
امر دیگری می دهد و سازمان برنامه و
بودجه آن را مصوب می کند، واقعیتی
که اکنون وجود دارد آن است که حتی
در تخصیص بودجه به یک پیمانکار
سازمان دخالت می کند، پس تنظیم
میان ۴ بخش هوایی، زمینی، ریلی و
دریایی با وزیر است. ۲ بخش آن رقیب
هم نیستند یعنی دریایی و هوایی مجزا
هستند و رشد و توسعه خود را دارند،
اما جاده و راه آهن رقیب یکدیگر
هستند، یعنی بار و مسافر از جاده
به راحتی به سمت ریل و بالعکس
آن صورت می گیرد به همین دلیل
باید توازن میان رشد این دو بخش و
تنظیم بودجه در خصوص توسعه آن
حتما توسط وزیر با رعایت سیاستها
و برنامه ریزی صحیح صورت گیرد، در
داخل زیربخش نیز باید نهاد تنظیم
کننده که معاون وزیر باشد میان
ساخت راه آهن و توسعه ناوگان و میان
اختیارات و وظایف شرکت راه آهن و
اختیاراتی که به بخش خصوصی داده
شده توازن ایجاد کند. اکنون بخش
خصوصی زیر سلطه شرکت راه آهن
است و راه آهن به این بخش مسلط
است لذا اجازه رشد و توسعه این بخش
را با توجه به الویت دادن به منافع خود
می دهد. وقتی شرکت راه آهن بودجه
کافی برای پرداخت حقوق کارکنان
خودش را ندارد چرا باید بخش
خصوصی را تقویت کند؟ هنگامی که
خودش لکوموتیو دارد چرا باید به
لکوموتیو شرکت رقیب اجازه تردد

بدهد؟ اصل اساسی اینستکه کاری
که بخش غیر دولتی می تواند انجام
دهد در بدنه دولتی انجام نشود. فشار
از جانب افراد و گروهها قدرت مدار
و یا سهم خواه برای انحراف اهداف
و برنامهها بهر حال وجود دارد ولی
همانطور که گفتم اگر ترتیبات مذکور
در دادن پیشنهاد رعایت شود چیزی
که مصوب می شود به صلاح و ثواب
نزدیک خواهد شد.

یعنی هدف اولیه آن است که
بدنه دولت کوچک شود؟

بله، دقیقا به همین گونه است.
همیشه راه آهن با مشکلات مالی
مواجه است، وقتی هفتم ماه، راه
آهن به پرسنل خود حقوق می دهد
چه انتظاری از این پرسنل می توان
داشت؟ این حقوق که هفتم ماه
پرداخت می شود چرا بیست و هفتم
ماه قبل پرداخت نمی شود؟

در مجموع حمل و نقل ریلی
کشور را از منظر توسعه و پیشرفت
چگونه ارزیابی می کنید؟ بعنوان
یک مدیر با تجربه در بخش حمل
و نقل، احیانا اگر از سطح توسعه
یافتگی در بخش ریلی رضایت
ندارید و جایگاه امروز بخش ریلی
را مطلوب نمی دانید، مهمترین
عوامل این عقب ماندگی را در چه
می دانید؟

در عملکرد ۱۰ سال گذشته راه
آهن، حدود سالی یک و نیم درصد
رشد عملکرد راه آهن داشته که بیشتر
در حمل بار بوده است و در حوزه
مسافر ما عقب نشینی کرده ایم یعنی
رشد منفی در حمل و نقل مسافر
داشته ایم که نشان دهنده آن است که
راه آهن در قسمت هایی مشکل دارد.
زیرا سرمایه گذاری انجام شده درست
مدیریت نشده است. اینگونه نیست که
سرمایه گذاری انجام نشده باشد، به
عنوان مثال در ده سال گذشته سالی
دوهزار میلیارد تومان برای توسعه راه
آهن هزینه زیرساخت داده ایم، این
عدد نسبت به جاده عدد بزرگی است،
در جاده این میزان هزینه انجام نمی
شود اما چرا ما نتوانستیم به اهداف
خود برسیم و سهم ریل را در داخل

کشور بالا ببریم؟ زیرا ما نتوانستیم
سهم سرمایه بخش خصوصی و
مدیریت بخش خصوصی را بالا ببریم
فقط دریافت سرمایه مهم نیست بلکه
سرمایه نیاز به مدیریت دارد وقتی که ما
سود را محدود می کنیم و مدیریت را
در آن سرمایه گذاری حذف می کنیم
در نتیجه خلاء ایجاد می شود. شرکت
راه آهن جمهوری اسلامی باید محدود
شود به این دوکاری که پیشنهاد می
دهم، ۱- نگهداری خطوط ۲- مدیریت
ترافیک و بقیه وظایف همانند اختیارات
و امکانات باید از این بخش گرفته شود،
البته نباید از مدیران قبلی و فعلی
انتظار انجام این کار را داشته باشیم،
بلکه افرادی که خارج از راه آهن
هستند باید این کار را انجام دهند، در
قوانین بالا دستی این امر گنجانده شده
و در آن تخلف صورت گرفته شده که
اگر این کار انجام شود بقیه کارها در
سایه این به انجام خواهد رسید.

نکته دیگر آنکه یک سری نرم افزار
هایی باید به کمک حمل و نقل ریلی
بیابند، همانند سیستم تپسی، اسنپ
و غیره که در حمل و نقل بدون آنکه
سرمایه گذاری انجام دهیم راندمان کار
را بالا می برند، این نرم افزارها موجب
شده هزینه ها کاهش یابد، خیابان
ها خلوت تر شود، به اصطلاح نرم
افزارهای مدیریت بازرگانی در راه آهن
باید به شدت رشد پیدا کند، البته به
نظر بنده این نرم افزارها باید با جاده
مشترک شود، شعاری که راه آهنی
ها می دهند و گمان می کنند اجرای
این شعار از مشکلاتشان کم می کند
آن است که ایستگاه راه آهن باید به
مرکز شهر انتقال یابد، در صورتیکه
این کار هزینه بالایی دارد در تمام دنیا
ایستگاه ها را از شهر دور می کنند و
ورود آن به شهرها کار کاملا اشتباهی
است، به نظر بنده موثرترین عامل در
راه آهن برای مسافری head way
(سرفاصله) قطار می باشد، برای مشهد
که هر نیم ساعت یک قطار حرکت می
کند می بیند استقبال خوب است اما
برای همدان اگر فردی بخواهد با قطار
سفر کند فقط می تواند بلیط ساعت
۹ شب را داشته باشد و حرکت کند



آن هم یک روز در میان، حتی زمان سیر در جذب آنقدر موثر نیست که head way مهم است، قطار همدان باید هر نیم ساعت یکبار حرکت کند تا جذابیت داشته باشد. البته منظور این است که قطار با دو واگن هر نیم ساعت یکبار حرکت کند، نیازی نیست قطار با ۱۱ واگن آن هم خالی حرکت کند، می توان برای صرفه جویی و بهره وری بالا چاره های به این صورت اندیشید، در اصفهان نیز به همین صورت هر نیم ساعت یکبار باید قطار حرکت کند، همانگونه که در بیهقی هر نیم ساعت یکبار اتوبوس اصفهان، حتی اگر یک مسافر هم داشته باشد حرکت می کند، در نتیجه کسی تمایل ندارد بلیط قطار تهیه کند و ساعت ۹ شب به ایستگاه راه آهن برای مقصد اصفهان برود، ضمناً باید حمل و نقل ترکیبی توسعه یابد. باید این ابزارها را در اختیار مردم قرار دهیم تا بتوان مسافر بیشتری را جذب کرد نه اینکه ایستگاه راه آهن را به وسط شهر انتقال دهند زیرا مردم معترض خواهند شد به صدا و لرزش های قطار در وسط شهر، در نتیجه یا باید تونل حفر کنند که هزینه بالایی دارد و در زیر زمین محل حرکت مترو می باشد، این کار همانند کسی است که درس نمی خواند بهانه نور کم چراغ را می گیرد یا می گوید عینک ندارد. بهانه هایی که در رابطه سهم کم ریل است را می توان گفت فرا فکنی است، عدم سهم راه آهن در حمل و نقل کشور را باید جدی تر و واقعی تر دید، باید اختیارات بخش ریلی را افزایش داد البته منظور از اختیارات بخش ریلی، اختیارات شرکت راه آهن نیست بلکه اختیارات کل این بخش است، که عبارت است از رگولاتوری و تنظیم مقررات شرکت راه آهن و شرکت های مسافربری و باربری خصوصی و خصولتی که وجود دارد. در رابطه با جاده نیز باید مقررات بالا دستی وضع کنیم که به عنوان مثال حمل سنگ آهن از طریق جاده ممنوع است. مگر آنکه دلایلی قانع کننده برای حمل سنگ آهن از طریق جاده گزارش شود یا گفته شود که حمل این

سنگ آهن از طریق ریل افزایش قیمت بسیار نسبت به جاده دارد. اکنون شرکت های معدنی هستند همانند ذوب آهن که در دل خود شرکت های حمل و نقل جاده ای دارند که حمل بارهایشان را از این طریق انجام می دهند که صد درصد از نظر اقتصاد ملی به صرفه نیست و ضرر به جاده ها می زند و سوخت بسیاری را مصرف می کند از نظر آلودگی محیط زیست نیز مشکلات بسیاری را به همراه دارد به همین دلیل در قسمت هایی که در کنار جاده خط ریل داریم باید قانونی تصویب شود که بار حتماً از طریق ریل جابجا شود.

عدم توازن میان زیرساخت و وسایط نقلیه ریلی

سیاست هایی که در کشور باید اعمال شود تا مزیت بخش ریلی بارز شود تعطیل است، همانند اینکه سال هاست می گوئیم که چرا حق دسترسی ریل و جاده را یکسان نمی کنید؟ اکنون بخش جاده یک پنجم بخش ریلی حق دسترسی پرداخت می کند، ما یک هفتم جاده سوخت مصرف می کنیم و این میزان مصرف سوخت کمتر در کجا و چگونه باید خود را نشان دهد؟ این مشکلات دیگر به راه آهن و اپراتور و ... ربطی ندارد، می توان گفت این سیاست در استان خود وزارتخانه یا شاید هم سطح بالاتر قرار دارد، از نظر جنابعالی چه باید کرد؟

ما با این مشکل که قوانین و مقرراتمان کامل نیست مواجه هستیم، زیرا متولی تنظیم مقررات نداریم، ما کسی را متولی تنظیم مقررات کرده ایم که خودش منافع دارد و بخش خصوصی با آن ها تضاد منافع دارد و به اینگونه نمی توان پیش رفت، همانند کسی است که هندوانه دارد و ما می گوئیم هندوانه را قیمت گذاری کن، او به فکر مصرف کننده نیست خودش نباید قیمت ها را تعیین کند، در دنیا بازار باز به این شکل وجود ندارد، باید تنظیم شود، به عنوان مثال رانندگان کامیون بگویند تعرفه حمل این

محصول از جاده به این میزان است این امر حتماً محدودیت ایجاد می کند، نگوئید این روش سوسیالیستی یا ... است، کشورهای سوپر سرمایه داری در دنیا داریم که کسی نمی تواند مالک زمین شود، بلکه مالک کاربری می شود. البته ناگفته نماند که مقررات باید منطقی باشد و همچنین کسی مقررات را وضع کند که ذینفع نباشد، اگر ذینفع بود حرف کسی را گوش نخواهد داد. وزارت راه ذینفع نیست، ولی راه آهن ذینفع است و اگر مقررات را راه آهن وضع کند مطمئناً آن قانونی را وضع خواهد کرد که به نفعش خواهد بود، اما برای وزارت راه و شهرسازی جاده و ریل هر دو دارای منافع ملی هستند و برایش فرقی نمی کند. مشکل دیگری که وجود دارد آن است که وزارت راه بودجه ای در اختیار ندارد و بودجه در اختیار سازمان برنامه بودجه است، اگر یک طرح بخواهد به تصویب برسد نامه نگاری های بسیاری باید صورت گیرد و دست آخر به جایی نرسد. عدم رعایت این موارد موجب می شود تا توازنی در روش و توسعه بخش ها وجود نداشته باشد، اصلاحات برای حل این مشکلات باید از بالادست صورت گیرد در زیر بخش های دیگر خود به خود اصلاح خواهد شد، اکنون سهم جاده حدود ۹۰ درصد است و ما نمی توانیم این سهم را به یکباره کاهش دهیم زیرا جاده ها نیاز به نگهداری و ساخت دارند اما طی مدت ۱۰ سال با برنامه ریزی دقیق و صحیح باید سهم جاده را ۱۰ درصد کم کنیم و به بخش ریلی بیشتر بپردازیم. این نیاز به کار کارشناسانه دارد نه نظریه سیاسی!

اگر به گذشته برگردید چه کار نکرده ای در بخش ریلی دارید که تمایل به انجامش دارید؟

کل روند تصمیم گیری، اجرایی و برنامه ریزی روندی است که می تواند بهتر باشد، اما واقعیت خارجی آن است که وقتی به گذشته برگردیم همه عوامل با هم به گذشته بر می گردد و واقعیات اجازه نمی دهد آن چیزی که به نظر صحیح تر می آید انجام و اجرا شود، واقعیات، سنت ها، روش ها، عادات، ساختارها و تشکیلات و قوانین و مقررات است که موجب می شود شما محافظانه تر برنامه ریزی و حرکت کنید. شاید نیمی از پرسنل ادارات دولتی، سفارشی جذب این شرکت شده اند و بر اساس صلاحیت و دانش انتخاب نشده اند، از سوی دیگر به دلیل قوانین و مقرراتی که حکمفرما است نیرویی را نمی توان کنار گذاشت زیرا شکایت می کند و برمی گردد و مدیری که وارد می شود باید این نیروها و ساختار را بپذیرد بنابراین عمل کردن در این فضا بسیار ظریف است، مدیریت ها تداوم ندارد، در همین شرکت در ۱۵ سال گذشته تعداد ۱۰ مدیرعامل عوض شده است. تعامل با دستگاه های نظارتی مصیبتی است که روضه مجزایی می طلبد. تقسیم وظایف به درستی صورت نمی گیرد. بنابراین نمی توانم بگوئیم که کار نکرده ای داریم که اگر به گذشته برگردم انجام می دهم. اما برای آینده کار زیادی می توان تعریف کرد تا مردم میدان که

هدف افزایش سهم ریلی به ۳۰ درصد در مدت زمان ۵ سال امکان پذیر نمی باشد، اهداف باید صحیح پیش بینی شوند، همانند برخی از جاده های ما که حداکثر سرعت را ۶۰ کیلومتر مقرر کرده اند و واقعا منطقی نیست، زیرا راننده با این سرعت در جاده خسته می شود و برایش دیگر تخلف ۲۰ کیلومتر سرعت با ۴۰ کیلومتر سرعت فرقی نمی کند، در

در گفتگو با مجتبی لطفی رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن:

تهدید بزرگ افزایش نرخ ارز برای سرمایه گذاران لکوموتیو

الهام زرقاتی



اکنون مهمترین مشکلی که وجود دارد موضوع تغییرات جدید اقتصادی در کشور و تنظیم شدن با شرایط موجود است، آگاه هستید که عمده هزینه ها برای مالکان لکوموتیو هزینه های ارزی می باشد که بشدت افزایش یافته است و اکنون با توجه به تغییرات نرخ ارز، مقررات جدید و عدم امکان تخصیص ارز، مالکان لکوموتیو با مشکلات بسیار جدی مواجه شده اند و امروز نتوانسته اند قرارداد سال ۹۷ را با راه آهن نهایی کنند، ما تقاضا کرده ایم راه آهن نرخ های جدیدی را مد نظر قرار دهد که این موضوع در حال مذاکره می باشد. و از دیگر مشکلات، بحث بیمه و مالیات است، موضوع مالیات بر ارزش افزوده است که صرفا مربوط به لکوموتیو ها نیست و کل بخش خصوصی ریلی درگیر آن می باشد و حتی انجمن صنفی اعم از دبیر خانه انجمن، ریاست انجمن این موضوع را پیگیری می کنند و متأسفانه هنوز حل نشده است، از ظرفیت های قانونی که در مورد محاسبه مالیات بر ارزش افزوده که با نرخ صفر می باشد هنوز نتوانسته ایم استفاده کنیم و این معضل، بار هزینه ای زیادی بر دوش شرکت های ریلی گذاشته است.

آیا این کار گروه در راستای حل مشکلات مربوطه طی مذاکراتی که بعمل آمده موفقیتی داشته است؟

بیشتر مذاکرات با ارگان های مختلف راه آهن انجام می شود، در موضوع بیسیم و ارتباطات ما با اداره کل علائم ارتباطات راه آهن مذاکره می کنیم، در مورد موضوعات بهره برداری با بخش های سیر و حرکت و موضوعات قراردادی با بخش های مربوط به ناوگان راه آهن و سرمایه گذاری با ادارات مربوطه گفتگو می کنیم، اما خارج از راه آهن گاهی بحث هایی در رابطه با بیمه، مالیات و موارد قراردادی که وجود دارد سازمان های مربوطه از طریق کارگروه، هم به صورت رسمی و هم به صورت غیر رسمی هماهنگ می کنند و سپس

نوسازی و توسعه این بخش همراهی کردند اما متأسفانه مسئله افزایش نرخ ارز و چالشهایی که ایجاد کرده داستان این صنعت را در تارو پود خود گرفتار کرده، در نتیجه نیاز ضروری به برنامه راهی از پیش تعیین شده است تا بتوان این صنعت را از این گرداب نجات داد، در همین خصوص گفتگویی با رئیس کارگروه لکوموتیو و مدیر عامل شرکت البرز نیرو، مهندس مجتبی لطفی داشته ایم که به آن می پردازیم:

در طول سالهای اخیر راه آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت های خصوصی مالک لکوموتیو با توجه به مزایای استفاده از حمل و نقل ریلی در مقایسه با حمل و نقل جاده ای، تلاش فراوانی در جهت رشد این صنعت کرده اند، همیشه کمبود نقدینگی مهم ترین عامل برای روند کند نوسازی لکوموتیو توسط شرکت های مالک لکوموتیو بوده است تا اینکه شرکت های تامین سرمایه نیز با پشتیبانی راه آهن، مالکان لکوموتیو را در راستای

از دیگر موضوعات، مسائل فنی می باشد، مواردیکه مربوط به مقررات سیر و حرکت و تمامی موضوعات دیگری که برای عموم لکوموتیوها مطرح می باشد در کارگروه بحث و بررسی می شود، پیشنهاد داده می شود و یا مذاکره می شود.

مهمترین مشکلات و مسائل اعضای کارگروه در چه محورهایی دور می زند؟

پیگیری خوب عمل کرده است موضوع نرخ سالیانه اجاره لکوموتیو در کشور و قراردادهای مربوط به آن می باشد، انواع پارامترها که به هزینه ها برمی گردد، وارد کارگروه می شود و ابتدا در کارگروه مورد بحث قرار می گیرد سپس به عنوان نظر واحد تمام لکوموتیو داران خصوصی به راه آهن اعلام می شود و در نهایت با راه آهن مذاکره می شود نتیجه گیری میشود

کارگروه لکوموتیو در انجمن صنفی در ارتباط با منابع و حقوق اعضاء چه مسائلی را پیگیری می کند؟

کارگروه های انجمن صنفی مسائل مختلفی را پیگیری می کنند از جمله قرارداد ها، نرخ ها و همه مواردی که مربوط به تجارت این صنف می باشد، بنابراین یکی از موضوعات اصلی کارگروه ما که طی سال های گذشته



خود شرکت ها به صورت موردی پیگیری می کنند.

آیا عملکرد این کارگروه منجر به اصلاح مقررات و دستورالعمل ها مربوط به فعالیت اعضاء هم شده است؟

در رابطه با مقررات جواب منفی است، مقررات بحث پیچیده تری است و همچنین عمومی تر می باشد، اگر مقررات جدیدی بخواهد در امور سیرو حرکت یا امور دیگر تنظیم شود و اگر از ما نظر بخواهند ما هم مشتاقانه نظر خود را اعلام می کنیم. فرض کنید سیستم ATC جدید وارد می شود و کاملاً به لکوموتیو داران مربوط می شود، یک سری تجهیزات نصب می شود که در این مورد تعاملاتی با راه آهن و ارگان های مربوطه داشته ایم اما در رابطه با دستورالعمل باید بگویم که بسیاری از آن ها که در مورد لکوموتیو صادر می شود از دستورالعمل های فنی و مسائل هزینه ای و درآمدی، ما با راه آهن تعاملاتی را داریم و گاهی نظرات ما در این موارد قید شده و پذیرفته می شود.

نسبت به جبران کمبود لکوموتیو این کارگروه چه اقداماتی انجام داده است؟

در کمبود لکوموتیو نیاز به سرمایه گذاری جدید داریم که یا باید لکوموتیوهای جدید خریداری کنیم و یا با سرمایه گذاری در بازسازی ناوگانی که متوقف شده لکوموتیو اضافه کنیم، اینجا شرایط جدیدی که ایجاد شده متأسفانه افق سرمایه گذاری لکوموتیو را کمی مبهم کرده است، به عنوان مثال شرکت ما بر اساس نرخ و ارزش و قیمت لکوموتیو مطالعاتی اقتصادی انجام داده است اما امروز قصد دارد این برنامه ریزی و مطالعات انجام داده را اجرایی کند، این مطالعات اعتبار زیادی ندارد و شرایط تغییر کرده است، اگر بخواهم ساده توضیح دهم، به دلیل اینکه قیمت ها و هزینه های لکوموتیو در کشور بالا رفته، اگر درآمد و نرخ لکوموتیو را در کشور اصلاح نکنیم

دیگر هیچ سرمایه گذاری در این بخش توجیه اقتصادی ندارد و قاعدتاً سرمایه گذاری انجام نخواهد شد و سرمایه گذاری هایی که زخمی شده است بلا تکلیف می ماند، اگر راه آهن نرخ را اصلاح کند ما مجدد می توانیم براساس مطالعات جدید سرمایه گذاری کنیم و تعدادی لکوموتیو تامین و بازسازی کنیم اما اگر اقدامی صورت نگیرد این کار از پایه اشتباه است و همانند آن است که ۱۰۰ میلیون تومان هزینه کنید و بخواهید ۸۰ میلیون تومان درآمد داشته باشید، طبیعتاً این سرمایه گذاری را انجام نمی دهیم، در حال حاضر ما در موقعیت بلا تکلیفی هستیم که باید منتظر بمانیم تا تکلیف نرخ ارز مشخص شود و تخصیص ارز در صنعت شرایط بهتری پیدا کند، باید هزینه ها مشخص و شفاف شود تا بتوانیم تصمیم گیری کنیم.

از نظر تعمیرات و بازسازی لکوموتیوها با چه مسائلی روبرو هستید؟ آیا خرید یا ساخت لکوموتیو نسبت به خرید لکوموتیو کار کرده به صرفه تر نیست؟

اگر بخواهم این سوال را به صورت کلی پاسخ دهم باید بگویم هر دو یعنی هم خرید و هم بازسازی و تعمیرات لکوموتیو کار کرده هم قابل توجیه و در برخی موارد توجیه ندارد، به عنوان مثال بازسازی هر لکوموتیویی مقرون به صرفه نیست، برخی از لکوموتیوها در کشور یا به لحاظ تکنولوژی خیلی کهنه شده اند یا از نظر بازسازی نیاز به هزینه های بالایی دارند، قصد ندارم نام لکوموتیو خاصی را ببرم، برخی از لکوموتیوهای اروپایی که تعمیر شده اند و قیمتشان بسیار بالاست به ویژه آنکه در راه آهن در سال های گذشته از برخی از این لکوموتیوهای متوقف شده قطعات بسیاری باز شده و مورد استفاده قرار گرفته و هنگامیکه روی کاغذ و در عمل می بینیم که قیمت تمام شده برای تامین این قطعات بسیار بالاست به این نقطه می رسیم که بازسازی

این لکوموتیوها توجیه پذیر نیست و شاید بهتر باشد لکوموتیو نو جایگزین آن ها شود. در رابطه با لکوموتیو نو نیز این بحث مهم است که خرید آن از کدام شرکت و با چه قیمتی انجام شود، ما آگاه هستیم که در تحریم، دسترسی به برخی از سازنده ها نداریم اما این موضوع به آن معنی نیست که نمی توانیم لکوموتیو تامین کنیم، منابع دیگری در دنیا وجود دارد و تجربه های کوچکی در این مورد داشته ایم و جواب های خوبی دریافت کرده ایم، بنابراین گمان می کنم با توجه به اینکه کشورمان در تحریم می باشد و لکوموتیو کم است باید همه فرصت ها را ملحوظ نگه داریم از جمله بازسازی لکوموتیوهای کهنه، دست دوم و نو.

کارگروه شما نسبت به تامین نقدینگی برای توسعه این بخش چه اقداماتی انجام داده است؟

خوشبختانه در البرز نیرو موفقیت های خوبی داشته ایم، در سال های گذشته در مورد تامین نقدینگی با مشکلات بسیاری مواجه بودیم و از جمله معضلات اصلی، توسعه این بخش بود، با توجه به پیگیری های خوبی که انجام شد باعث شد که ما در کارگروه لکوموتیو نماینده ای در کمیته وصول مطالبات راه آهن داشته باشیم، ما از بهمن سال ۹۶ با راه آهن توافقاتی داشتیم که همه ماهه بخشی از پول مالکان لکوموتیو پرداخت شود که ناگفته نماند این کار را راه آهن انجام داده است و جای تشکر بسیار از مسئولین راه آهن را دارد، این کمک موجب شد تا سیستمی که ایجاد شده بود و به بخش لکوموتیو صدمه بسیاری تا حد از بین بردن به دلیل پایین بودن درآمد و حتی وصول نشدن آن وارد می کرد را متوقف کند، امروز بخشی از این مطالبات با کمک راه آهن وصول می شود و معضلاتی که ما در رابطه با قرارداد با مالکین واگن در سال های ۹۴ و ۹۵ داشتیم اگرچه هنوز تسویه نشده و بخشی از آن مانده اما آن شرایط سخت را پشت سر گذاشته ایم و راه

آهن نیز با وجود همه محدودیت های نقدینگی اش به این موضوع توجه کرده است و در بحث نقدینگی یکی از مشکلات مهم ما حل شده است.

با توجه به خروج آمریکا از برجام و ایجاد مشکلات ارزی، ارزیابی جناب عالی از نظر فعالیت های تولیدی و خدماتی در بخش ریلی چیست؟

ما آگاه هستیم که بخش عمده ای از ناوگان لکوموتیوی کشور، ساخت شرکت های آمریکایی می باشد به ویژه در بخش باری که تعداد بالا می باشد، این لکوموتیوها هم در بخش دولتی و هم در بخش خصوصی هستند، این لکوموتیو ها از لحاظ فنی کیفیت بالایی دارند و همچنین لکوموتیو های مناسبی می باشند اما تحریم موجب شده تا دسترسی به قطعات و تعمیر و بازسازی آن ها با مشکلاتی روبرو شود، البته باید بگویم تحریم برای کشور ما بحث جدیدی نیست ما از سال ۱۳۷۴ تحریم آمریکا را داشته ایم که تقریباً ۲۳ سال می باشد در تمامی سال ها که با شرایط تحریم مواجه بودیم و با استفاده از روش های تجاری موفق شدیم قطعات را تامین کنیم و همچنین با استفاده از توان داخلی کشور خیلی از قطعات را جایگزین کردیم، البته تحریم ها یک سری منابع تامین ناوگان جدید را برای ما محدود می کند و اینکه روی ناوگان موجود چه میزان تاثیر گذار باشد بستگی به شدت تحریم دارد، اگر شدت آن مشابه سال های گذشته باشد راه حل هایی برای آن وجود دارد اما اگر شدت آن افزایش یابد باید چاره ای برای آن اندیشید.

اساساً ترکیب خصوصی-دولتی لکوموتیو داران چگونه است و سهم خالص بخش خصوصی در این ترکیب چند درصد است؟

اکنون ۵ شرکت اصلی لکوموتیو خصوصی داریم و یکی دوشرکت نیز با تعداد لکوموتیو کم شروع به کار کرده اند، از این ۵ شرکت به جزء



هنگامیکه ما بر روی دریافت این وام مطالعه کردیم در نیمه دوم سال ۹۶ بود، در آن زمان نرخ ارز مشخص بود، تقریباً معادل ۲۵ میلیون دلار سرمایه گذاری بود اما امروز که پول به دست ما رسیده اگر محاسبه شود در حدود ۱۲ یا ۱۳ میلیون دلار بیشتر نمی باشد بنابراین تمامی فرضیات اولیه ما تغییر کرده و ما نمی توانیم آن سرمایه گذاری که مورد نظر بود را با این مبلغ انجام دهیم، اکنون در حال به روز کردن مطالعات قبلی هستیم. به عبارت دیگر نه تنها هزینه تامین لکوموتیو و سرمایه گذاری شدت افزایش یافته، بلکه درآمد لکوموتیوها نیز حالا کفایت هزینه های نگهداری و بهره برداری را نمی کند و در صورت عدم تغییر محسوس، سرمایه گذاری برای تامین لکوموتیو غیر اقتصادی خواهد بود. اکنون این مشکل را به راه آهن منعکس کرده ایم و امیدواریم راه آهن عنایت کند و چتر حمایتی بیشتری به اینگونه سرمایه گذاری ها باز کند تا در این شرایط سخت کار را پیش ببریم زیرا متعهد هستیم تا این پول را با سود مورد نظر به بازار سرمایه برگردانیم، روش تامین سرمایه روش پیچیده ای است و هیچ کس بابت این مشکلات پیش آمده مقصر نیست بلکه علت آن شرایط خاصی است که در کشور ایجاد شده است.

انتظار شما از راه آهن برای عبور از این چالش چیست؟

به نظر بنده در ابتدا باید لکوموتیو را در کشور اقتصادی کرد، یعنی باید

یک شرکت که وابسته به صندوق راه آهن می باشد، بقیه شرکت ها کاملاً خصوصی هستند و سهام دارانشان به دولت وصل نیستند، در رابطه با شرکت های مالک واگن به شکل خصولتی تعدادی داریم اما در رابطه با شرکت های مالک لکوموتیو به اینگونه نیست، شرکت بزرگ دیگری با نام مینا، شاید صد در صد خصوصی محسوب نشود و فقط در بخش مسافری مشغول به فعالیت می باشد. بقیه شرکتهایی که خدمتتان عرض کردم.

با شرکت های تامین سرمایه بانک ها و بیمه ها برای تامین نقدینگی خرید لکوموتیو و بیمه آن ها چگونه عمل می کنید؟

از سال گذشته که شرایط اقتصادی کشور مقداری ثبات و پایداری داشت به سراغ تامین سرمایه برای لکوموتیوهای جدید رفتیم، اولین شرکتی که توانست این پروسه پیچیده را به لحاظ بروکراسی و شرایط مقرر طی کند شرکت البرز نیرو بود ما در تاریخ بیست و یکم مرداد ماه موفق شدیم یکصد و پنج میلیارد تومان از طریق شرکت تامین سرمایه بانک مسکن با تضمین راه آهن و استفاده از سرمایه های خود شرکت که به عنوان ضمانت قرار گرفت تسهیلات را دریافت کنیم تا در مسیر توسعه ناوگان ریلی و انجام پروژه های جدید استفاده کنیم. این امر فرصت بزرگی بود که متأسفانه در شرایط امروز تبدیل به یک تهدید بزرگ برای شرکت شده است،

محترم راه آهن و وزارت راه تقاضا داریم تا خود را سریع تر با این شرایط تنظیم کنند، بازار حمل و نقل بار اکنون بسیار برای صنایع و معادن سود آور است، پیشنهاد می کنم نرخ حمل و نقل مواد معدنی و صنایع فولاد با توجه به قیمت های جدید افزایش پیدا کند و این امر علاوه بر اینکه صدمه ای به جایی وارد نمی کند بلکه موجب رونق این کار خواهد شد، زیرا ما دیگر توان ضرر را نداریم و هرچه در این کار تاخیر ایجاد شود ضرر انباشته سنگینی را بر دوش حمل و نقل ریلی خواهد گذاشت. بنده شخصاً از مسئولین محترم راه آهن و شرکتهای مالک واگن تقاضا دارم تا چابک تر و سریع تر در مورد نرخ های حمل و نقل بار تصمیم گیری کنند و خود را با شرایط امروز جامعه سریعتر وفق دهند، اگر این اصلاح قیمت با تاخیر انجام شود در طی این مدت میلیاردها تومان ضرر و زیان را بر دوش واگن داران و لکوموتیو داران و راه آهن و همه فعالان این بخش خواهد گذاشت.

به عنوان سخن آخر اگر ناگفته ای مانده است بفرمایید.

موضوع امروز تمامی بخش حمل و نقل ریلی به ویژه لکوموتیو ها، تطبیق با شرایط موجود کشور از لحاظ سرمایه گذاری های جدید و همچنین حفظ شرایط موجود می باشد، ما انتظارمان از دولت، راه آهن و مسئولین محترم آن است که با سرعت بیشتری به این مسائل رسیدگی کنند. تصمیم گیری صحیح و سریع می تواند کمکی باشد تا تاثیرات منفی این شرایط کاهش پیدا کند، درست است که شرایط سخت تر شده ما نیز باید در این شرایط سخت چابک تر، به روز تر و سریع تر عمل کنیم تا صدمه کمتری به این صنعت وارد شود، علاوه بر اینکه در کشور رکود نسبی ممکن است وجود داشته باشد اما در بخش بار، رشد وجود دارد، نیاز به لکوموتیو و بار وجود دارد و می توانیم از این فرصت ها برای افزایش درآمد این بخش استفاده کنیم.

درآمد را با این هزینه های جدید تنظیم کرد، نرخ اجاره لکوموتیو در کشور بر اساس فرمولی که شورای رقابت پیشنهاد کرده تعیین می شود و فرمولی علمی، صحیح است و روش آن بر اساس شناسایی هزینه است، یعنی هزینه را حساب می کند و مبلغی را به عنوان سود روی هزینه ها به آن اضافه می کند که در نهایت نرخ لکوموتیو تعیین می شود که فرمولی ساده و بر مبنای فرمول های اقتصادی و معتبر است، به عنوان مثال پارامترهایی همانند نرخ تورم، نرخ بهره بانکی، نرخ ارز، حقوق و دست مزد و هزینه نگهداری و تعمیرات، بهره برداری و همه عوامل هزینه در آن فرمول گنجانده شده و محاسبه می شود، و این مسئله مهم است که نرخ ارز جدید باید در آن فرمول جاگذاری شود نه نرخ ارز چهار هزار و دوست تومان، زیرا به لکوموتیو ارزش چهار هزار تومانی تعلق نمی گیرد، یا باید به عنوان یک ابزار حمایتی با دولت باید صحبت کنیم تا نرخ ارز چهار هزار و دوست تومان را به لکوموتیو تخصیص دهند باید متذکر شوم در کشور ما تغییرات نرخ ارز تاثیر بسیاری بر روی هزینه ها و قیمت ها گذاشته است، این روزها در خیرها و یا در همه جا بحث قیمت تمام شده خدمات و کالاهاست، اعم از کالاهایی که در زندگی روزمره از آن ها استفاده می کنیم و یا کالاهای صنعتی که با واسطه از آن ها بهره می بریم، اتفاق جالبی که در این صنعت رخ داده آن است که نرخ فولاد و سنگ آهن بسیار افزایش یافته و همه به این امر آگاه هستند و مشتری اصلی ما صنعت آهن و معدن است، به عنوان مثال قیمت سنگ آهن و محصولات فولادی بیش از دو برابر افزایش یافته است از سوی دیگر انرژی، سوخت، دستمزد و هزینه حمل و نقل و تمامی مواردی که هزینه های صنعت فولاد می باشد افزایش چشمگیری نداشته است، بنابراین سوالی در اینجا مطرح است که چرا حمل و نقل نباید قیمت خود را بالا ببرد؟ ما از مسئولین



در گفتگو با رییس دانشگاه علم و صنعت، دکتر جبارعلی ذاکری:

نقش دانشگاه در توسعه صنعت حمل و نقل ریلی

الهام زرقانی

نیازهای آموزشی و پژوهشی صنعت ریلی کشور اعم از درون شهری و بین شهری علاوه بر دوره های کوتاه مدت تخصصی اقدام به راه اندازی رشته های جدید آموزشی در مقاطع تحصیلی مختلف نموده است. در این راستا ضمن بهره برداری از آزمایشگاه ها و کارگاه های تخصصی متعدد، تجهیز هر چه بیشتر آزمایشگاه های آموزشی و پژوهشی را در دستور کار خود قرار داده است.

صنعت حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از صنایع زیر بنایی، نقش ویژه ای در شاخصهای توسعه یافتگی و اقتصاد کشور ها دارد. ایفای چنین نقشی مستلزم فراهم نمودن مقدماتی از جمله آموزش متخصصین آکادمیک و انجام مطالعات و پژوهش های اصیل و کاربردی در زمینه های مختلف این صنعت می باشد. در راستای توسعه دانش و فناوری در این صنعت و با توجه به تقاضا و حمایت همه جانبه راه آهن جمهوری اسلامی ایران، در سال ۱۳۷۶ دانشکده مهندسی راه آهن بعنوان تنها دانشکده مهندسی راه آهن خاورمیانه تاسیس گردید. بر اساس نقشه جامع علمی کشور و برنامه راهبردی توسعه کشور (افق ۱۴۰۴) مهندسی راه آهن از جمله فناوری های کلیدی و تاثیرگذار در نقشه راه پیشرفت جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. در حال حاضر دانشکده مهندسی راه آهن جهت تربیت هیات علمی خود و توسعه همکاری های بین المللی آموزشی و پژوهشی با دانشگاه های معتبر کشورهای مختلف تفاهم نامه و تبادل علمی دارد و از کشورهای همجوار دانشجوی بین المللی می پذیرد. کادر هیات علمی متخصص و آزمایشگاههای تخصصی منحصر به فرد همچون: زیرسازی و روسازی راه آهن، خاک و بتن، صدا و ارتعاشات ریلی، دینامیک سازه های ریلی، ترمز، سیگنالینگ، ترکشن، محاسبات هوشمند ریلی، مدیریت لجستیک و ... در کنار کتابخانه تخصصی دانشکده، پتانسیل ویژه ای برای انجام تحقیقات بنیادین و کاربردی در حوزه صنعت ریلی کشور و منطقه فراهم آورده است. در همین خصوص گفتگویی با رییس دانشکده علم و صنعت، دکتر جبارعلی ذاکری در مورد نقش دانشگاه در توسعه حمل و نقل ریلی داشته ایم که به آن می پردازیم:

دانشگاه علم و صنعت در گرایش های مهندسی خط و سازه های ریلی، مهندسی ماشین های ریلی و مهندسی حمل و نقل ریلی در مقطع کارشناسی و مهندسی راه آهن برفی، مهندسی خطوط راه آهن، مهندسی ماشین های ریلی، مهندسی حمل و نقل ریلی، مهندسی علائم و ارتباطات و مهندسی ایمنی در راه آهن در مقطع کارشناسی ارشد، گرایش های موجود در دانشکده مهندسی راه آهن می باشند. دانشکده مهندسی راه آهن جهت تربیت هیات علمی و توسعه همکاری های آموزشی و پژوهشی، با دانشگاه های معتبر کشورهای جهان از جمله انگلستان، آلمان، چین، استرالیا، اوکراین و روسیه، تفاهم نامه و تبادل علمی دارد. صنعت حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از صنایع زیر بنایی، نقش بسیار مهمی در حوزه های حمل و نقل، توسعه و اقتصاد کشور دارد. ایفای چنین نقشی مستلزم فراهم نمودن مقدمات آن از جمله آموزش کارشناسان در دوره های مختلف آکادمیک و انجام مطالعات و پژوهش در زمینه های مختلف می باشد. در راستای ارتقا سطح دانش فنی و ایجاد زمینه لازم در جهت توسعه علم و فناوری در این صنعت و با توجه به تقاضا و حمایت صنعت حمل و نقل ریلی کشور، در سال ۱۳۷۱ طی نشست با حضور وزیر محترم راه و ترابری و ریاست محترم دانشگاه علم و صنعت ایران پیشنهاد تاسیس دانشکده مهندسی راه آهن به وزارت علوم ارسال شد و با حمایت همه جانبه راه آهن جمهوری اسلامی ایران به راه اندازی این دانشکده در دانشگاه علم و صنعت ایران اقدام گردید. در همین جهت صنعت ریلی کشور در راستای اهداف خود و به منظور ایجاد زمینه مناسب برای توسعه مبانی علمی و انتقال فناوری مورد نیاز در ارتقا کیفی سطح خدمات صنعت مزبور در نظر دارد تا با استفاده از پتانسیل ایجاد شده در این دانشکده و با بکارگیری فارغ التحصیلان آن و مشارکت هیات علمی مربوطه و پژوهشگران مستقل گامی مؤثر را در تامین نیازهای خود در هر دو شاخه آموزش و پژوهش بردارد. لذا ارتباط فنی و همکاری علمی پژوهشی مستمر و هدفمندی را بین بخش های مختلف صنعت و دانشکده مهندسی راه آهن برنامه ریزی نموده است. این دانشکده با شناسایی بخش عمده ای از



این پایان نامه ها چه اقداماتی صورت گرفته است؟

اغلب پایان نامه های تحصیلات تکمیلی دانشگاه یا در قالب تفاهات حمایت از پایان نامه ای که با صنایع صورت پذیرفته، یا بواسطه قراردادی که استاد آن دانشجو با یک واحد صنعتی منعقد نموده و یا به منظور تحقیق در زمینه هایی که بتوان از آنها برای خدمات بعدی دانشگاه با صنایع استفاده نمود استقرار یافته است. بنابراین می توان گفت درصد قابل توجهی از پایان نامه های تحصیلات تکمیلی این دانشگاه در راستای نیازهای ملی انجام می یابد.

آیا از نیروهای فارغ التحصیل دانشگاه و دانش آنها در سازمان ها بالاخص وزارت راه و شهرسازی و شرکت راه آهن استفاده می شود؟

بلی، ارتباط خوبی بین شرکت های خصوصی حمل و نقل ریلی، مهندسين مشاور، راه آهن ج.ا.ا. و شرکت های تابعه آن با دانشکده مهندسی راه آهن وجود دارد. از اعضای هیئت علمی دانشگاه نیز انتظار داریم در راستای تحقق برنامه های راهبردی دانشگاه فعالیت نمایند

رفع نیازها در زمینه علمی و اجرایی چه برنامه ریزی هایی شده است؟

دانشگاه علم و صنعت ایران به محوریت هیئت امنای خود که اینک در میانه راه برنامه چهارم توسعه خود است در این دوره بیش از همه ادوار بر توسعه تعاملات صنعتی، فناوری، تاسیس شرکت های دانش بنیان، کارآفرینی و غیره تاکید دارد. به همین منظور نیز بسته ها و سبدهای متنوعی از الگوهای همکاری با صنایع را تدوین نموده است. امروزه در نظام ارزشی این دانشگاه فعالیت های صنعتی از جایگاه خاصی برخوردار است. از ابتدای مهرماه اساتید این دانشگاه تنها در شرایطی می توانند از ارتقائات خود بهره بگیرند که به حد کفایت همکاری با صنعت در رزومه خود داشته باشند. به هر حال مجموعه ای از برنامه های عملیاتی تدوین گردیده که از هم اینک مشغول پیاده سازی آنها هستیم

در دانشگاه علم و صنعت سالانه تعداد زیادی پایان نامه تکمیل می شود و هزینه بسیاری صرف این پایان نامه ها می شود. در راستای کاربردی کردن

دانشگاه تاسیس گردیده و اینجانب از اعضای هیئت علمی آن دانشکده هستم می توانم با اطمینان بگویم که شناخت کامل و عمیقی از ظرفیت های داخلی کشور اعم از دانشگاهی و غیر آن دارم. بی تردید بخش قابل توجهی از نیازهای دانشی و فناورانه حوزه حمل و نقل ریلی چنانچه امروز به صورت بالفعل هم آماده بهره برداری نیست به صورت بالقوه توان و تخصص های آنها وجود دارد و لذا می توان گفت در قریب به اتفاق موارد در این خصوص کشور دچار مشکل نخواهد شد.

آیا دانشگاه در حوزه فناوری های راه آهن سریع السیر فعالیت می کند؟

بله دانشگاه از سال ها پیش درگیر فعالیت بر روی قطار سریع السیر به عنوان یک طرح کلان ملی بوده است. اخیرا با توجه به عملیاتی شدن طرح قطار سریع السیر تهران - قم - اصفهان و بر اساس مذاکراتی که با راه آهن صورت پذیرفته با نگاه بهره برداری بیشتر از نتایج این طرح دانشگاه توافقاتی نیز صورت پذیرفته است.

در شرایط تحریم در خصوص

با خارج شدن آمریکا از برجام رسالت سنگینی بر دوش دانشگاه ها خواهد بود. در این شرایط تعامل میان دانشگاه و صنعت چگونه خواهد بود

دانشگاه ها همواره از تعامل با صنعت استقبال می کرده اند. هرچند شرایط اقتصادی فعلی کشور ممکن است تهدیدی برای توسعه این فعالیت ها باشد ولی عدم دسترسی به برخی از خدمات دانشی دانشگاه از بیرون مرزها را باید به عنوان یک فرصت مغتنم شمرد و برای توسعه این فعالیت ها سازماندهی های مناسبی را صورت داد. طبعا خروج آمریکا از برجام که در کل حادثه مطلوبی نیست از این منظر می تواند زمینه ساز اتکای بیش از پیش به توان داخلی، خودباوری و توسعه تعاملات صنایع و دستگاه های اجرایی کشور با دانشگاه ها گردد.

با توجه به تحریم ها توان علمی کشور در خصوص توسعه بخش های مختلف حمل و نقل ریلی اعم از زیر ساخت و رو ساخت چگونه است؟

با توجه به اینکه تنها دانشکده راه آهن کشور و غرب آسیا در این

در گفتگو با حمید عزت آبادی عضو هیئت ریسه اتاق بازرگانی کرمان و رییس کارگروه ریلی کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران:

عدم تمایل دولت در واگذاری مسئولیت ها به بخش خصوصی

تسهیل در تجارت خارجی و ایجاد اتاق مشترک در خصوص سرمایه گذاری بخش حمل و نقل ریلی کوشا بوده است؟ در این خصوص چه اقداماتی را انجام داده و چه کاستی هایی وجود دارد؟

نخست مایل هستم به این موضوع اشاره کنم که اتاق بازرگانی به طور کلی چه جایگاهی دارد. اتاق بازرگانی طبق قانون، مادر همه تشکلهای بخش خصوصی است و وظایفش هم بر اساس قانون مشخص شده که دربرگیرنده موضوعات متفاوتی است، اعم از تولید، تجارت، خدمات و کشاورزی. اتاق ایران نباید به تنهایی مورد اشاره قرار گیرد. وقتی صحبت از اتاق بازرگانی می کنیم به این مفهوم است که صحبت از اتاق بازرگانی ایران، اتاق های شهرستانها و تمامی انجمن های تخصصی ای است که در زیرمجموعه اتاق به ثبت رسیده اند، در نتیجه وقتی اتاق ایران را نام می بریم نگاه ما باید به تمام تشکلهای اقتصادی بخش خصوصی باشد. استحضار دارید که اتاق بازرگانی در کنار اتاق اصناف و اتاق تعاون سه اتاقی هستند که نمایندگی بخش های مختلف اقتصاد را برعهده دارند اما به دلیل اینکه شرکتها بیشتر سهامی خاص و کمتر تعاونی هستند و موضوع فعالیت اصناف هم کمی متفاوت تر است به همین دلیل بیشتر به اتاق بازرگانی توجه شده و موضوعات مربوط به اتاق بازرگانی بیشتر به چشم می آید و از سوی اتاق مطرح می شود.

کند. اینکه متأسفانه در ایران اهمیت زیادی داده نمی شود این را همه فعالان این بخش می دانند و مسایل و دلایل خودش را دارد، باوجود اینکه همیشه دولت از توسعه حمل و نقل ریلی صحبت کرده و برنامه هایی هم برای توسعه ریلی دارد اما تناقض آشکاری در حمایت از این صنعت با حمل و نقل جاده ای وجود دارد و آن هم حق دسترسی است که در بخش ریل از شرکت های حمل و نقل کالا و در نهایت از صاحبان کالا گرفته می شود، اما در بخش جاده ای عوارض بسیار ناچیزی از شرکتها و صاحبان کالا گرفته می شود که باعث شده بازار غیررقابتی شود.

بحثی که وجود دارد این است که ما نمی گوئیم حق دسترسی دریافت نشود بلکه باید یک تناسبی میان حق دسترسی جاده و ریل باشد و در بخش حمل و نقل ریلی باید تخفیف هایی برای توسعه حمل و نقل ریلی به این بخش داده شود. اگر در ایران نگاه رقابتی کردن به حمل و نقل ریلی به وجود بیاید قطعاً توسعه حمل و نقل ریلی می تواند به عنوان یکی از مهم ترین عوامل توسعه تجارت قلمداد شود و ظرفیت های بالقوه ای در این زمینه وجود دارد. اگر حجم حمل کالا از روی ریل را با حجم حمل کالا در جاده مقایسه کنیم می بینیم که زمینه برای توسعه این بخش بسیار است.

آیا اتاق بازرگانی در خصوص



بخش خصوصی در توسعه اقتصادی ایران نقشی انکار ناپذیر بر عهده داشته است و همواره اقتصاد ایران با چالش های متعددی روبرو بوده است در این میان تشکلهای و انجمن ها در عرصه تولید و تجارت در صورت هماهنگی و تعادل بیشتر می توانند کشور را در مسیر رشد اقتصادی یاری کنند، برای رسیدن به اهداف سند چشم انداز باید بیش از گذشته نقش بخش خصوصی در اقتصاد کشور و دستیابی به رشد اقتصادی مطلوب و پررنگ تر شود، در این میان اتاق بازرگانی را می توان به عنوان یک تشکل قدرتمند و تاثیر گذار در اقتصاد ایران دانست، در همین خصوص گفتگویی با حمید عزت آبادی عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی و صنایع و معادن تهران داشته ایم که به آن می پردازیم:

بحث تجارت هم یکی از مهم ترین زیرساختها است، به خصوص در زمینه حمل کالاهایی که از نظر حجم، وزن و میزان بیشتر و وزین تر هستند، حمل و نقل ریلی با اعتماد و ثبات بیشتری می تواند در این زمینه عمل

حمل و نقل ریلی در خصوص توسعه تجارت چه ظرفیت هایی دارد؟

حمل و نقل ریلی در تمام دنیا به عنوان یکی از مهمترین زیرساختها در توسعه به حساب می آید و در



و این جای تاسف دارد. قطعاً عدم نیاز دولت به بخش خصوصی وقتی تحریمی نیست بخش قابل توجهی اش برمی‌گردد به موضوع درآمدهای دولت از محل فروش نفت و کالاهای شرکت‌های دولتی و شبه‌دولتی که این موضوع متأسفانه دامنگیر کشور است و امیدواریم این موضوع حل شود. برای مثال نگاه کنید به همین بخش ریلی که ما به صورت واقعی شرکت حمل و نقل ریلی خصوصی خیلی کم داریم و بیشتر نهادهای حاکمیتی هستند یا بانک‌ها یا سازمان‌هایی که به نوعی وارد این بخش شده‌اند و آن پویایی که باید در این بخش باشد و مورد انتظار است وجود ندارد و البته در سایر بخش‌های تولیدی هم این موضوع دیده می‌شود و جای تاسف دارد و منتظر اصلاح ساختاری هستیم. نه تنها در بخش ریلی بلکه در همه

یا ترکیه را نگاه کنیم می‌بینیم که اکثر موضوعات یا قوانین اقتصادی با نظرات اتاق‌های بازرگانی یا پیشنهاد آن‌ها مطرح می‌شود و این برمی‌گردد به توسعه‌یافتگی کشورها و متأسفانه ما باید بپذیریم که جزو کشورهای توسعه‌یافته نیستیم. بنابراین اتاق بازرگانی ما آن‌چنان که فعالان اقتصادی انتظار دارند و مقایسه می‌کنند با کشورهای دیگر از طرف دولت خیلی جدی گرفته نمی‌شود و امیدواریم در آینده این نگاه متفاوت‌تر شود. این‌گونه نیست که دولت به بخش خصوصی نیاز نداشته باشد. مثلاً وقتی تحریم‌هایی برقرار می‌شود این بخش خصوصی است که می‌تواند به کمک دولت بشتابد و مشارکت و همکاری کند اما در مجموع باید گفت کمتر از ۲۰ درصد اقتصادمان دست بخش خصوصی واقعی است

دیگر انجام دهد یا حتی انجمن خدمات ریلی که در ایران وجود دارد. بنابراین به صورت خاص نمی‌تواند جزو فعالیتهای اتاق ایران به حساب آید، هرچند در قانون ذکر شده که از وظایف و مسئولیتهای اتاق، بحث توسعه سرمایه‌گذاری به صورت جنرال است.

در کشورهای دیگر اتاق بازرگانی در جایگاه بهتری قرار دارد و به آن بهای بسیار داده می‌شود اما در کشور ما دولت به این بخش بها نمی‌دهد و اهمیتی قائل نیست، آیا از دلایل آن نیاز نداشتن دولت به بخش خصوصی نیست؟ و اینکه نیازها از طریق فروش نفت تامین می‌شود؟

کشورهای توسعه‌یافته نگاه‌شان به بخش خصوصی نگاه متفاوت‌تری است. اگر اتاق‌های بازرگانی کشورهای مثل اتریش، انگلستان

اتاق مشترک برای یک موضوع خاص ایجاد نمی‌شود. اتاق‌های مشترک معمولاً بین اتاق‌های کشورها و برای تمامی کسب‌وکارهایی که می‌تواند بین کشورها وجود داشته باشد یا توسعه پیدا کند، ایجاد می‌شود. به تبع آن اتاق‌های مشترکی که صنعت ریلی در کشورهایشان یکی از صنایع مهم است می‌توانند در این بخش همکاری‌هایشان را توسعه دهند یا حتی انجمن‌های تخصصی که وجود دارند به تناسب فعالیت‌هایشان می‌توانند در خصوص موضوع آن فعالیت تفاهم‌نامه‌هایی را با کشورهای دیگر یا سندیکاها یا انجمن‌های دیگر کشورها داشته باشند و عملاً کسب و کار خودشان را توسعه دهند. مثلاً انجمن خدمات فنی - مهندسی می‌تواند این کار را به صورت تخصصی با کشورهای



بخش‌های اقتصادی همان‌طور که بارها مسئولان سیاسی و اقتصادی گفته‌اند متأسفانه خصوصی‌سازی آن‌طور که باید انجام نشده است. یکی از دلایل این می‌تواند باشد که بخش‌های دولتی که عهده‌دار بنگاهداری بوده‌اند تمایلی به واگذاری کارها به بخش خصوصی ندارند و این نگاه نگاهی است که در بخش ریلی هم شاهد آن هستیم با وجود آن‌که به صراحت در قانون گفته شده راه‌آهن باید تمام بخش‌هایش را واگذار کند ولی می‌بینیم که بخش قابل توجهی از ناوگان نیروی کشش نزد راه‌آهن است و در سایر بخش‌ها مثل نیروگاه‌ها و حوزه صنایع هم همین‌طور است.

اتاق بازرگانی در پاسداری از منافع اقتصادی بخش خصوصی چه نقشی را ایفا می‌کند و تا چه میزان می‌تواند موثر باشد؟

به این موضوع باید از دو منظر نگاه کرد. در رابطه با اتاق بازرگانی از لحاظ قانونی ظرفیت‌هایی ایجاد شده است و شاید بتوانیم بگوییم از لحاظ قانونی هنوز به حمایت‌های بیشتری نیاز دارد. در حال حاضر در بسیاری از شوراهای و مجامع، نماینده اتاق بازرگانی که حضور دارد حق رای ندارد و در یک کشور توسعه‌یافته شما چنین چیزی را نمی‌بینید و پیشنهاد بنده آن است که این ایراد باید رفع شود. از منظر دیگر نگاه حاکمیت و دولت و سازمان‌های دولتی به اتاق بازرگانی است. متأسفانه شاهد آن هستیم که بخش‌های مختلف دولتی در زمان مجامع انجمن‌ها و اتاق‌ها سعی در اعمال نظر دارند و این باعث می‌شود انجمن‌ها نظرات واقعی کارشناسی خودش را نشان ندهند. در انجمن ملی‌ای شاهد بودیم که مسئول دستگاه مرتبط با آن انجمن به صراحت مواردی را مطرح کرده است که باید چنین شود و رییس انجمن باید طبق صلاح‌دید ما

انتخاب شود و طبق نظر ما کار کند. این‌گونه ادبیات متأسفانه وجود دارد و بخش‌های مختلف دولتی این نگاه را دارند که انجمن‌ها باید با مواضع ما همکاری کنند و این موجب شده اتاق‌های بازرگانی و انجمن‌های تخصصی وابسته به آن‌ها کمی از صراحت بیان مباحث کارشناسی و نقدها فاصله بگیرند و این برای کشور آفت بزرگی است.

بخشی از مدیران انجمن‌ها از فعالان اقتصادی هستند که بنگاه‌هایشان مربوط به نهادهای حاکمیتی یا دولت است و این باعث می‌شود گاهی اوقات مصلحت‌اندیشی کنند و نتوانند مواضع کارشناسی و مستدل خودشان را به صراحت بیان کنند و جایگاه اتاق و انجمن مربوطه را کم‌اثر می‌کند و امیدوارم این موضوع هم مورد چاره‌اندیشی قرار گیرد.

با توجه به خارج شدن آمریکا از برجام، اتاق بازرگانی چگونه می‌تواند در جهت بهبود اقتصاد بخش حمل و نقل ریلی در کنار آن باشد، آیا مذاکراتی با طرف‌های خارجی در خصوص کاهش فشارهای وارده انجام داده است؟

گمان می‌کنم این موضوع به‌صورت مستقیم به اتاق بازرگانی ایران مربوط نباشد. این موضوع باید جزو کارهای اصلی انجمن خدمات ریلی و کمیسیون حمل و نقل باشد. این دو بخش می‌توانند نیازمندی‌ها و مباحث‌شان را مطرح کنند و آن بحث‌هایی را که گمان می‌کنند امروز با ظرفیت اتاق می‌توان به‌صورت یک انتظار ملی درآورد یا می‌توان با کشور دیگری مذاکره کرد را به نتیجه و هدف رسانند. بر این نکته تأکید دارم که فعالان اقتصادی که در یک انجمن یا کمیسیون اتاق دور هم جمع شده‌اند و به‌صورت تخصصی موارد مربوطه را می‌دانند باید طرح موضوع نموده و بررسی کنند و آن را به اتاق ایران

که باید به رشد بخش خصوصی و بنگاه‌های اقتصادی کمک کند. شاید درباره خصوصی‌سازی بنگاه‌ها نیاز باشد که اتاق بازرگانی پویاتر شود و حداقل این است که اگر در مجامع و شوراها با یک عضو نمی‌تواند اثرگذار باشد می‌تواند در این موضوعات مطالعه کند و در قالب بیانیه‌ها به‌صورت رسمی اعلام کند و این جای تامل دارد.

در رابطه با مشکلات خصوصی سازی، اتاق بازرگانی در اجرای درست خصوصی سازی در مورد شرکت‌های حمل و نقل ریلی چه میزان نقش داشته است؟ آیا اتاق به درستی در حوزه حفاظت از حقوق بخش خصوصی وظیفه خود را انجام داده است؟

همان‌طور که گفته‌ام ما نباید اتاق را به تنهایی ببینیم. اتاق ایران مجموعه‌ای از اتاق‌های شهرستان‌ها و انجمن‌های تخصصی است. وقتی صحبت از حفاظت از حقوق بخش خصوصی می‌شود ما اول باید ببینیم هر کدام از این بخش‌ها به‌خصوص انجمن‌های تخصصی که به‌صورت خاص با فعالان آن حوزه در ارتباط هستند چه نقشی را ایفا کرده‌اند. شاهد این موضوع هستیم که درباره بحث حفاظتی که اشاره کردید حتی در انجمن‌های تخصصی هم آن‌چنان که باید به این موضوع پرداخته نمی‌شود. متأسفانه چه در انجمن‌ها و چه در اتاق، ما دچار یک بیماری مصلحت‌اندیشی هستیم که به شدت نگران برخورد از طرف دولت یا سازمان‌ها با افراد هستیم به همین علت گاهی اوقات موضوع را تلطیف می‌کنند و در برخی مواقع اصل موضوع از بین می‌رود.

اتاق برای مشارکت تمام اعضا (دارندگان کارت بازرگانی) در تصمیم‌گیری‌ها چه ساز و کارهایی را ایجاد کرده است؟

در پاسخ به این سوال باید به ساختار شکل‌دهی اتاق اشاره کنم.

ارجاع دهند و انتظارات‌شان را مطرح کنند، مطمئن باشند اتاق ایران با تمام ظرفیت‌ها و امکاناتی که دارد همراهی خواهد کرد، اما کمتر می‌بینیم که انجمن‌های تخصصی موضوعاتی را مطرح کنند و از اتاق ایران و هیات رییس‌ها بخواهند که این موضوع را با فلان کشور پیش ببرید یا فلان موضوع ما را با دولت مطرح کنید. متأسفانه انجمن‌های تخصصی بیشتر درگیر مشکلات و موضوعاتی شده‌اند که در مواجهه با دستگاه‌های دولتی دارند و چاره‌ای هم نیست زیرا موضوعات روزانه‌شان است و بیشتر تلاش و وقت‌شان درگیر این موضوعات است تا بتوانند رفع موانع کسب و کارشان را کنند که این هم جزو وظایف‌شان است. اما باید یک بخش دیگری هم در انجمن‌های تخصصی به این موضوع بپردازند که در زمان تحریم‌ها ظرفیت‌های موجود را شناسایی و مطالعه کنند و در قالب یک طرح موضوعی به اتاق ارائه کند و از اتاق بخواهد با ظرفیتی که دارد موضوع را پیگیری کند. قطعاً نماینده اتاق در این مباحث حضور دارد و باید توجه کنیم که نماینده اتاق در مجامعی که شرکت می‌کند یک نفر است و اگر طرف‌های مقابل روحیه واگذاری که به صراحت در قانون آمده را نداشته باشند نماینده اتاق در حد ارائه موضوعات می‌تواند نقش داشته باشد و این موضوع مهمی است و باید یک عزم جدی از طرف همه قوا و حاکمیت وجود داشته باشد و راهی غیر از این نداریم. هر کسی که فکر می‌کند نگه داشتن بنگاه‌ها و شرکت‌های اقتصادی نزد دولت و نهادها به نفع منافع ملی است مطمئن باشید اشتباه می‌کند. شاید گفته شود که بخش خصوصی ما آن‌قدر توانمند نیست که این هم باید ریشه‌یابی شود و باید دید چقدر در این ناتوانی بخش خصوصی واقعی دولت اثرگذار است و این از وظایف حاکمیت است



اتفاق بازرگانی ایران شکل گرفته از اتاق‌های شهرستان‌ها و انجمن‌های ملی. اتاق‌های شهرستان‌ها بر اساس قوانین انتخابات شکل می‌گیرد و بر اساس آن انتخابات اعضای هیات و نمایندگان استان‌ها تشکیل می‌شوند و در انجمن‌های ملی هم که بر اساس انتخابات هیات مدیره شکل می‌گیرد، هیئت نمایندگان اتاق ایران هم از اتاق‌های شهرستان‌ها و هم از انجمن‌های تخصصی معرفی می‌شوند که بر اساس مکانیسمی می‌باشد که به تناسب و تعداد اعضای‌شان، نمایندگانی به اتاق ایران معرفی می‌شوند و اعضای نمایندگان اتفاق ایران را شکل می‌دهند. این اعضا هر ماه جلساتی را به صورت عمومی برگزار می‌کنند و موضوعاتی را براساس شیوه‌نامه و آیین‌نامه‌ای که وجود دارد می‌توانند طرح موضوع کنند و هیات رییس به آن رسیدگی می‌کند و می‌توانند درخواست رای‌گیری کنند یا موضوعاتی که هیات رییس به صلاح دید و تناسب مسایل روز مطرح می‌کند و به رای گذاشته می‌شود را به عنوان مواضع اتفاق اعلام و پیگیری می‌کنند. شکل‌دهی این موضوعات می‌تواند از یک استان یا یک انجمن تخصصی باشد در ضمن اعضای نمایندگان اتفاق ایران به تناسب حوزه فعالیت یا علاقه‌مندی‌شان در کمیسیون‌ها پذیرفته می‌شوند و این کمیسیون‌ها می‌توانند هر ماه یا بیشتر جلساتی داشته باشند و موضوعات آن بخش تخصصی را طرح کنند. کمیسیون‌ها بازوی مشورتی نمایندگان اتاق هستند تا موضوعات به صورت تخصصی مطرح شوند. به نظر بنده آیین‌نامه، شیوه‌نامه‌ها و ضوابط بسیار منظم و خوبی برای مشارکت اعضا در تصمیم‌گیری‌ها وجود دارد اما اینکه آیا اعضا از آن‌ها بهره می‌گیرند و به درستی استفاده می‌شود یا نه موضوعی است که به خود افراد برمی‌گردد و گاهی هم اعضا خودشان

مشارکت ندارند و امیدوارم اعضای نمایندگان اتاق با دقت نظر بیشتر موضوعات اقتصادی را پیگیری کنند.

آیا اتاق هیچ‌گاه مطالبه گر بوده و خواسته‌های بحق بخش خصوصی حمل و نقل ریلی را از دولتمردان مطالبه کرده است؟

اتفاق بازرگانی ایران به صورت جنرال موضوعاتی را که به اقتصاد کلان کشور مرتبط می‌شود مثل موضوع ارز یا محدودیت‌های واردات را در دستور کار هیات رییس دارد و پیگیری می‌شود و در نهایت به صورت بیانیه مطرح اعلام می‌شود و غیر از این هم نباید انتظار داشت اتفاق به تنهایی و بدون مطالعه تخصصی که در واقع همان انجمن است موضوع را پیگیری کند.

از وظائف اتاق بازرگانی تعالی بخشیدن به بخش خصوصی و مشورت و پیشنهاد طرح‌های کارآمد در خصوص توسعه و افزایش درآمد این بخش به سه قوه است، آیا این امر به درستی صورت می‌گیرد؟ چه کاستی‌هایی از سوی اتاق بازرگانی در این خصوص وجود دارد؟

قطعا اتفاق با توجه به ظرفیت‌هایی که به لحاظ قانونی دارد می‌تواند موارد را پیگیری کند و ما در سنوات گذشته شاهد این موضوع بودیم که موارد مختلفی از طرف اتاق‌های شهرستان‌ها طرح شده و در کمیسیون‌های تخصصی مطرح شده و استدلال‌های کافی برای آن آورده شده است در نهایت با حضور وزیر مربوطه یا معاونان وزیر مربوطه در شورای گفت‌وگو، مطرح شده یا حتی با نمایندگان مجلس یا نماینده‌ای از قوه قضاییه مطرح و پیگیری شده و در برخی مواقع به نتیجه هم رسیده، حتی تغییراتی در قانون صورت گرفته است. انتظار این است که انجمن‌های تخصصی هم مشکلاتی که نیاز به اصلاح مقررات

دارد یا مانع کسب و کار است را به همراه استدلال‌های خودشان در کمیسیون‌های اتاق مطرح کنند تا با نظر کمیسیون‌ها به هیات رییس ارایه شود و در شورای گفت‌وگو مطرح و پیگیری شود. انتظار این است که بخش‌های زیرمجموعه مباحث خودشان را آورده و از ظرفیت‌های تشکل ما برای پیگیری موضوعات‌شان استفاده کنند.

در رابطه با ارتباط بخش خصوصی با دولت و حل مشکلات بخش خصوصی و مطرح کردن مشکلات این بخش با دولت که از وظائف اتاق بازرگانی می‌باشد چه میزان کوشا بوده است؟ آیا اتاق بازرگانی واحد حقوقی و قضایی قوی که بتواند در جهت دفاع از منافع بخش خصوصی در دادگاه‌ها شرکت کند دارد؟

این جزو وظایف اتاق نیست. اتفاق همان طوری که اطلاع دارید بخشی دارد با عنوان بخش داوری که به لحاظ حقوقی مرکز مقتدری است. اگر شرکت‌های بخش خصوصی چه بین خودشان و چه بین شرکت‌های خارجی در قراردادهایشان لحاظ کنند که اختلاف‌هایشان از طریق داوری اتفاق بازرگانی رفع شود قاعدتا مرکز داوری به موضوع ورود می‌کند و رسیدگی‌ها متفاوت‌تر از قوه قضاییه است و در زمان کمتری رسیدگی می‌شود زیرا حقوق‌دان‌های ما متفاوت‌تر و به صورت تخصصی‌تر به موضوع نگاه می‌کنند.

همچنین اگر فعالان اقتصادی خودشان به این نتیجه برسند که اختلاف‌هایشان را در مرکز داوری حل کنند باز هم اتاق پذیرای آن‌ها است اما اینکه اتفاق به صورت خاص یک واحد حقوقی و قضایی داشته باشد که بخواهد از یک بخش خصوصی خاص در دادگاه دفاع کند چنین چیزی مرسوم نبوده و در دستور کار اتاق ایران هم نیست اما طرح موضوعات و طرح پرونده‌هایی

که نیاز به رسیدگی قضایی یا داوری دارند در مرکز داوری اتفاق ایران امکان‌پذیر است و ما هم همیشه به فعالان اقتصادی که مشکل دارند توصیه می‌کنیم.

از نظر جناب عالی چه تغییراتی باید در اتاق بازرگانی صورت گیرد تا کارآمدتر شود؟

به صورت جنرال عرض می‌کنم که اگر انتظاری داریم تغییراتی در اتاق شکل بگیرد باید در حوزه‌های مختلفی این تغییرات شکل گیرد. از منظر قانونی باید تغییراتی در قانون اتاق و اختیارات و مسئولیت‌های آن داده شود تا بتواند دست اتفاق را بازتر کند تا انتظارات بخش خصوصی و فعالان اقتصادی را برآورده کند. اتفاق ایران و تشکل‌های وابسته به آن که انجمن‌های تخصصی را هم دربرمی‌گیرد باید از این موضوع مصلحت‌اندیشی‌ها کمی فاصله بگیرند و با صراحت بیشتر موضوعات‌شان را مطرح و مطالبه کنند. همچنین انجمن‌های تخصصی، اتاق‌های مشترک و اتاق‌های استان باید طرح‌ها و موضوعاتی را متناسب با حوزه‌های فعالیت‌شان برای استفاده از ظرفیت‌های اتاق ایران بیاورند و مطرح کنند و هیات رییس را با خود همراه کنند. برای مثال در موضوع معافیت مازاد تجدید ارزیابی دارای‌ها که در قانون بودجه سال ۹۷ آمد طرحی که بود از طرف اتاق کرمان ارایه شد و در شورای گفت‌وگو دولت و بخش خصوصی مطرح شد و در قانون بودجه آورده شد. موضوعاتی از این قبیل امکان‌پذیر است و بستگی به انجمن تخصصی یا آن بخش اقتصادی دارد. به گمان بنده نه تنها اتفاق باید تغییراتی داشته باشند بلکه فعالان اقتصادی و انجمن‌های تخصصی نیز باید متفاوت‌تر عمل کنند و با استفاده از ظرفیت‌ها و توانمندی‌ها و روابطی که اتفاق ایران دارد مطالباتشان را پیگیری کنند.

به جای افزایش قیمت بلیت، هزینه‌های ریلی با ارز دولتی جبران شود

الهام زرقانی



حاضر هزینه‌های نگهداری ناوگان را از محل منابع خود انجام می‌دهند که این منابع فقط از محل تعرفه بلیت است. وابستگی ارزی در بخش ناوگان ریلی زیاد است، در برخی قطعات که در داخل تولید نمی‌شود، وابستگی ارزی داریم، از سوی دیگر در برخی قطعات تولید داخل هم بابت مواد اولیه یا قطعات کوچک‌تر، وابستگی ارزی وجود دارد. در دو سال گذشته برخی از قطعات ترمز قطارها از کشور آلمان وارد شد، امروز به سمت سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت حرکت کرده‌ایم و باید از نظر ایمنی همه استانداردها رعایت شود. پس از نوسانات ارزی نامه‌ای به وزیر صنعت معدن و تجارت

ابتدا سیستم گرمایش قطار فعال می‌شود و پس از آن باید سیستم سرمایش فراهم شود، بنابراین واگن با مشخصات خاص می‌طلبد. امروز میانگین عمر ناوگان در بخش مسافری ریلی به ۲۹ سال رسیده است و باید از این بخش حمایت شود. افزایش هزینه ناوگان ریلی پس از نوسان ارزی از چالش‌ها موجود است، در برنامه‌های توسعه پنج ساله، نگاه ویژه‌ای به بخش ریلی شده است، اما این توسعه در دولت‌ها بیشتر متوجه زیرساخت‌ها شده است و در بخش ناوگان توجه چندانی وجود ندارد. حدود ۱۱ شرکت ریلی شامل ۸ شرکت سفیرریل، رجا و فدک در حال

همچنین اختصاص یارانه مستقیم به جهت پرهیز از افزایش قیمت بلیت‌ها می‌باشد.

محمد رجبی، رییس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی: افزایش قیمت بلیط قطار برای اقشار مختلف مردم قابل قبول نیست، بنابراین باید در شرایط اقتصادی فعلی، حمایت‌های دولت از محل اختصاص ارز دولتی باشد. ایران به عنوان کشوری پهناور که شرایط جغرافیای متفاوتی دارد و یک قطار که از شهری به شهر دیگر حرکت می‌کند با شرایط آب و هوایی و جوی متفاوتی مواجه است، به عنوان مثال در برخی از روزهای سال در قطار تهران - بندرعباس

نشست خبری فعالین حمل و نقل ریلی مسافری در شهریور ماه در محل دفتر انجمن و با حضور هیئت مدیره، دبیر انجمن و برخی از مدیران عامل شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری برگزار گردید. در این نشست در جمع خبرنگاران که به منظور طرح مسائل و دغدغه‌های بخش مسافری و در پی شوک ارزی اخیر برگزار گردید، انتظارات بخش مسافری ریلی از دولت در این مقطع حساس به منظور امکان ادامه سیر قطارهای مسافری با حفظ استانداردهای فنی و ایمنی تخصیص ارز با نرخ دولتی ۴۲۰۰ تومانی بابت تامین ادوات و تجهیزات ناوگان ریلی مسافری و



ندارند، بنابراین باید حمایت‌های دولت از محل اختصاص ارز دولتی باشد. قیمت تمام شده سیر هر واحد واگن حومه‌ای با احتساب ارز ۴۲۰۰ تومانی در هر کیلومتر ۲۵۰ تومان و در ۲۰ کیلومتر ۵ هزار تومان است که ما امروز قیمت ۶۰۰ تا ۱۰۰۰ تومان از هر مسافر دریافت می‌کنیم. قیمت واگن‌های مسافری افزایش بسزایی یافته است، البته شرکت رجا پیش از این قراردادی با واگن پارس داشت که در سه ماه آینده در قالب دو بسته ۸ تایی، واگن با قیمت قبلی از واگن پارس تحویل رجا می‌شود.

احتمال افزایش قیمت بلیط قطار تحت تاثیر نرخ ارز

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، از گران شدن بلیط قطار در صورت ندادن ارز دولتی به این بخش خبر داد:

مجید بابایی دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل

ریلی: سرانه مسافرت با قطار در کشور ما بسیار پایین است، این رقم در کشوری مثل سوئیس ۲۵۰۰ کیلومتر به ازای هر نفر در سال، در آلمان ۱۲۰۰ کیلومتر به ازای هر نفر در سال و در ایران ۱۶۰ کیلومتر به ازای هر نفر در سال است. در چند سال اخیر استقبال از حمل و نقل شخصی در کشور افزایش یافته است، طبق برآورد سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در سال ۸۴ تعداد ۳۵۰ میلیون نفر سفر با ناوگان شخصی انجام شد که این رقم در سال ۹۴ به ۶۹۰ میلیون نفر سفر رسیده است. در سال ۸۴ میزان ۴۱۵ میلیون نفر سفر از طریق وسایل نقلیه عمومی جاده‌ای انجام شد که در سال ۹۴ این رقم به ۲۹۰ میلیون نفر سفر کاهش یافت.

واقعی شدن نرخ سوخت از ضروریات است، تا حمل و نقل ریلی توجیه داشته باشد، به دلیل غیرواقعی بودن نرخ سوخت، یک خانوادگی زمانی که تصمیم به سفر دارد، ترجیح می‌دهد با خودروی

تولیدی لباس هم در مناقصه لباس فرم رئیس قطار شرکت نکردند و اعلام کردند که قیمت نخ و پارچه دو برابر شده است و برای آنها صرفه ندارد. ما پیش از این ارز مبادله‌ای به قیمت دلار ۳ هزار تومانی می‌گرفتیم، حتی امروز دلار ۴۲۰۰ تومانی هم برای ما گران است و باید برای نگه داشتن این صنعت فکری شود. تا امروز از قطعات موجود در انبارها استفاده می‌کردیم، اما از این پس باید وزارت صنعت به داد ما برسد و مباحث مربوط به تامین ارز ما با دلار ۴۲۰۰ تومانی انجام شود. برای سر پا نگه داشتن ناوگان مسافری ریلی و افزایش استقبال عمومی از حمل و نقل عمومی ریلی ضرورت دارد، ارز با قیمت ۴۲۰۰ تومان به ناوگان ریلی اختصاص یابد. در ازای هر کیلومتر - صندلی ۶ سنت ارزبری در ناوگان ریلی وجود دارد، مشتری‌های قطار قشر متوسط جامعه، کارگران، دانشجویان و کارمندان هستند و افزایش قیمت بلیت برای اقشار مردم قابل قبول نیست، زیرا امکان تامین آن را

نوشته‌ایم تا به ما کمک کند تا شرکت‌های ریلی مسافری بیش از این دچار مشکل نشوند. سهم ارزبری واگن‌های قدیمی ۱۵ تا ۲۵ درصد، خودکشش‌ها ۴۵ درصد و واگن‌های تک‌بیش از ۴۵ درصد است و البته در واگن‌های نو از نظر قطعات مصرفی و تعمیرات، وابستگی ارزی وجود دارد. در حال حاضر وابستگی ارزی ناوگان ریلی مسافری در بخش آلات ناقله، پایین‌شاسی، ترمز، چرخ‌ها، موتور و گیربکس (در خودکشش‌ها) است، تعمیرات گیربکس خودکشش‌ها با احتساب هزینه رفت و برگشت به آلمان حدود ۱۱۰ تا ۱۵۰ هزار یورو است. همچنین در حوزه کیفیت سوخت با مشکلات بسیاری روبرو هستیم، متاسفانه گازوئیل در کشور ما استاندارد لازم را ندارد، میزان گوگرد در گازوئیل بالاست و همین امر موجب می‌شود، هزینه تعمیراتی موتور و سیلندر ما افزایش یابد. نوسانات ارزی بر فیلتر، واشر و حتی روغن تولید داخل هم اثر گذاشته است، متاسفانه شرکت‌های

شخصی و حداکثر ۳ باک سوخت، به سفر برود و در مقصد هم با اقامت در چادر، چند روز سفر خود را ادامه داده و به شهر خود برگردد که تبعات این تصمیم، برای کشور خطرناک است.

آمار بالای کشته شدگان سوانح رانندگی و هزینه‌های بعدی آن، مصرف بالای سوخت در ایران "سه برابر متوسط جهانی" آلودگی هوا، آلودگی صوتی و غیره، دستاورد توسعه حمل و نقل شخصی است.

میل سفر با وسیله شخصی هزینه هنگفتی به کشور تحمیل کرده است، معتقدیم نباید هزینه سفر با قطار برای مردم افزایش یابد.

بخش ریلی دغدغه امروز دولتمردان و کشور نیست، قیمت بلیت‌های قطار از آذر ۹۴ تغییر نیافت و اوایل تابستان امسال هم ۱۰ درصد افزایش یافت، حال چطور ممکن است یک بنگاه اقتصادی بدون هیچ درآمد دیگری در این شرایط اقتصادی موفق باشد؟

ضرورت دارد قیمت‌های واقعی و قیمت‌های فعلی بلیت به شرکت‌های ریلی پرداخت شود، سفر باید کالای اساسی فرض شود، چون منافع قابل توجهی برای کشور دارد، بنابراین باید سفر در کشور حفظ شود؛ حال اگر در سبب تخصیص ارز دولت، شرکت‌های ریلی در بخش کالاهای اساسی و ارز ۴۲۰۰ تومانی قرار نگیرند، حرکت قطارها متوقف می‌شود. دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی در پاسخ به سؤال فارس مبنی بر میزان استفاده بخش ریلی از ظرفیت‌های قانونی نظیر بند «ق» تبصره بودجه و یا سهم ۱۰ درصدی از قیمت سوخت، گفت: حدود چهار سال از مصوبه بند «ق» گذشته، اما ریالی به شرکت‌های ریلی اختصاص نیافته است. همچنین مالیات بر ارزش افزوده شرکت‌های ریلی که قرار بود صفر باشد، از سوی سازمان امور مالیاتی اجرا نمی‌شود و این جای تأمل دارد.

واکاوی تاثیر افزایش نرخ ارز بر حمل و نقل ریلی باری

ژیانا اسکندری



دو دسته‌اند؛ یک شرکت‌هایی که ساختار ریلی برای آنها کاملا نهادینه شده است و مانند فولاد مبارکه بیشتر زمینه ریلی دارند و بسیار راحت با ساختار ریلی کنار آمده‌اند و گردش مالی نسبتا خوبی دارند و دیگر شرکت‌هایی مانند شرکت فولاد خوزستان که در حال حاضر کل سهم ریلی آن به ۳۰ تا ۳۳ درصد می‌رسد و بیش از این سهم نتوانسته به سهم بیشتری دسترسی پیدا کند در حالی که فولاد خوزستان بیش از ۱۰ میلیون تن پتانسیل بار دارد.

متقی‌راد بیان کرد: یکی از دلایل این امر قیمت تمام شده است، هم اکنون فولاد خوزستان به ازای هر تن مواد اولیه ۱۰ تا ۱۵ هزار تومان با کامیون فاصله دارد و باید فکری برای حل این موضوع کرد، زیرا این شرکت علاقه‌مند به افزایش سهم ریل است و تمایل دارد سهم ریلی را به ۵۰ درصد برساند.

وی یکی دیگر از عوامل عدم برخورداری این شرکت از سهم ریلی را کمبود ظرفیت خطوط راه‌آهن کشور عنوان کرد و گفت: اگر بار فولاد خوزستان را دو بخش کنید

مشترک با بخش جاده ای تشکیل بدهیم زیرا این تصمیم مشترک کل حمل و نقل زمینی است و باید فکری اساسی کنیم و وزارتخانه هم باید حرکتی کند اما تصور می‌کنم به دلیل مصلحت‌هایی در بحث نرخ به سادگی زیر بار این مسئله نخواهند رفت و بخش ریلی خود باید انتظارات و نیازهای خود را پیگیری کند.

رضا متقی‌راد مدیر بازرگانی شرکت فولاد ریل جنوب نیز در این نشست گفت: ناهماهنگی‌ها و تشتت آراء میان شرکت‌های عضو و تصمیم‌گیری‌هایی که گرفته و اجرا می‌شود موجب شده که سیستم ضعیف شود و این یکی از مهم‌ترین موارد رقابت ناسالم بین شرکت‌ها است.

وی افزود: در واقع برخی شرکت‌ها برای اینکه قراردادی ببندند کاری می‌کنند دیگر شرکت‌ها را کنار بزنند و این نکته مهم و تاثیرگذاری است و صنف باید هماهنگ‌تر و منسجم‌تر عمل کند و در جهت هم‌افزایی رقابت سالم داشته باشد. به گفته متقی‌راد مشتریان

کرد: سیستم حمل و نقل ریلی در حالت عادی نه تنها ارز دولتی بلکه باید پارانه نیز دریافت کند و این موضوع امری متداول در همه کشورهاست.

به گفته محمد رجبی از آنجایی که بخش مهمی از هزینه‌های تعمیر و نگهداری به صورت ارزی تأمین می‌شود، میزان تأثیر نرخ ارز بیشتر آشکار می‌شود.

رجبی تصریح کرد: چنانچه هزینه‌های تأمین اقلام از خارج با ارز بازار ثانویه انجام شود عملا زبان هنگفت و غیر قابل جبرانی به صنعت ریلی وارد خواهد شد که در این صورت باید نرخ تعرفه حمل ریلی هم به نحو متناسبی افزایش یابد.

مجید بابایی نیز در این نشست با بیان اینکه نمی‌توان به تنهایی در بخش ریلی تعرفه‌ها را تغییر داد و هماهنگی با بخش جاده ای را هم می‌طلبید، گفت: کل زنجیره ارزش همه به یک نسبت باید منفعت ببرند، صحیح نیست ته زنجیره منفعت چند برابری ببرد و هیچ سودی به بقیه نرسد.

وی افزود: باید کارگروهی

دویست و شصت و پنجمین جلسه هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته بطور مشترک با مدیران عامل شرکت‌های حمل و نقل ریلی باری و خدمات فورواردری در سالن اجتماعات کارآفرینان تشکیل‌های اتاق بازرگانی تهران برگزار شد.

در ابتدای جلسه روسای کارگروه‌های تخصصی لکوموتیو، واگن‌های لبه بلند، واگن‌های لبه کوتاه و مخزن‌دارا گزارشی از عملکرد و چالش‌های پیش روی بخش ارائه کردند. مهمترین موضوعات مطرح‌شده حول تحولات اخیر ارزی و افزایش چشمگیر هزینه‌ها متأثر از آن بود. قطعات وارداتی به دلیل وابستگی مستقیم به قیمت ارز افزایش چند برابری یافته است.

محمد رجبی رئیس انجمن در این نشست یکی از عوامل زیان‌ده به حمل و نقل ریلی را تأمین قطعات ناوگان ریلی از خارج با ارز بازار ثانویه ذکر کرد که هزینه‌های آن موجب زیان هنگفت و غیر قابل جبرانی به صنعت ریلی می‌شود. وی برای برون‌رفت از این وضعیت تأکید



که بخشی از آن مواد اولیه باشد اولاً ظرفیت لازم در بخش ریلی وجود ندارد و در کنارش نیز مشکلات لکوموتیو داریم در واقع می‌توان گفت شبکه ریلی راه‌آهن پاسخگوی بازار فولاد خوزستان نیست به دلیل اینکه در سال میزان ۴ میلیون تن محصول دارد و این موضوع باید در

دارد که اصلاً حاضر نیستند به آن سمت بروند شما فکر کنید اگر قرار باشد روزی ۴ تا ۵ هزار تن بار فولاد با کامیون حمل شود ۲۵۰ تا ۳۰۰ کامیون را چه کسی می‌تواند مدیریت کند؟ این تفکر که می‌توان به نحوی حمل و نقل ریلی را از مجموعه حذف کرد امکان‌پذیر

هزار شبکه ریلی پرداخت می‌کنیم و این فاصله خیلی زیادی است و همین حق دسترسی در حال حاضر یکی از چماق‌های راه‌آهن است که از طریق آن مطالبات خود را بیشتر می‌کند. فرهنگ طلوعی، مدیرعامل ریل پرداز سیر در این نشست درباره

زمینه‌سازی برای مشارکت بیشتر بخش خصوصی در سیاستگذاری و تصمیم‌گیری‌های کلان بخشی، خصوصی‌سازی ناقص و عدم تکمیل آن از جمله واگذاری لکوموتیوها، واگذاری اپراتوری از دیگر مشکلات این حوزه است که باید به آن توجه شود.

به گفته طلوعی ضرورت تخصیص بودجه به شرکت‌های راه‌آهن و حذف وابستگی راه‌آهن به درآمد حق دسترسی، تمایل به ایجاد هلدینگ کمپانی و ایجاد رقابت ناعادلانه بین بخش دولتی و بخش خصوصی، عدم وجود اهرم‌های لازم برای اجرای تعهدات راه‌آهن در قبال شرکت‌های خصوصی در حوزه بهره برداری سیر و حرکت، عدم اتصال ریلی چشمه‌های بار به شبکه سراسری ریلی از دیگر مشکلات این حوزه است.

وی بیان کرد: پایین بودن ظرفیت شبکه ریلی، ضرورت ایجاد بستر جهت شکل‌گیری شرکت‌های بزرگ، ضعف و کمبود سیستم‌های مکانیزه تخلیه و بارگیری در مبادی و مقاصد حمل ریلی و عدم رشد متوازن ناوگان باری، ضرورت رفع گلوگاه‌های موجود در شبکه، ضعف سیستم‌های جامع اطلاعاتی و هوشمند در حوزه بهره برداری، طراحی صحیح در خطوط مانوری در ایستگاه‌های تشکیلاتی، تصمیمات جزیره‌ای در راه‌آهن و عدم یکپارچگی تصمیمات بین نواحی و ستاد، ارتباط ضعیف صنعت ریلی با مراکز دانشگاهی و علمی نیز مشکلات دیگری است که باید با هماهنگی و انسجام لازم در رفع این مشکلات و کاستن آنها تلاش کرد.

در پایان این نشست مقرر شد کارگروه‌های تخصصی انجمن ضمن تهیه آنالیز کاملی از نرخ پایه حمل ریلی، از طرق انجمن اقدامات لازم جهت واقعی‌سازی نرخ صورت گیرد.

مشکلات مرتبط با بخش خصوصی فعال در حوزه حمل و نقل ریلی بار کشور گفت: کم‌توجهی و عدم تناسب میزان اعتبارات و بودجه تخصیصی برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ریلی با سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه ابلاغی مقام معظم رهبری و نیز برنامه‌های توسعه‌ای و اقتصاد مقاومتی و مهم‌تر از آن عدم تحقق بودجه‌ها از مهم‌ترین مشکلات حوزه حمل و نقل ریلی در کشور است.

وی افزود: ضرورت سهولت در تامین مالی پروژه‌های سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی از منابع داخل کشور، عدم اجرای بند ب ماده ۵۲ قانون برنامه ششم مبنی بر "محاسبه ارزش افزوده" خدمات حمل و نقل ریلی با نرخ صفر، عدم وجود طرح جامع حمل و نقل در کشور و جزیره‌ای عمل کردن شقوق مختلف حمل و نقل، ضرورت

نیست. همچنین در بخش مخزن‌دار به هیچ وجه امکان آن وجود ندارد، حتی اگر قیمت را هم دو برابر کنند، امکان‌پذیر نمی‌باشد.

مجتبی لطفی، نایب رئیس هیئت مدیره نیز در این جلسه گفت: خصوصی‌سازی ناقص یکی از معضلات و مشکلاتی است که گرفتار آن هستیم، مقایسه میان بخش خصوصی و دولتی در بهره‌برداری لکوموتیوها نشان می‌دهد بخش دولتی همیشه نه تاجر خوبی است و نه تولیدکننده خوبی و نه می‌تواند خدمات خوبی ارائه دهد.

وی حق دسترسی را یکی از معضلات موجود عنوان کرد و گفت: ۲۸۰ هزار کیلومتر جاده‌های ما در کشور ۴ درصد از عوارض را به سازمان حمل و نقل پایانه‌ها پرداخت می‌کنند در حالی که شرکت‌های ریلی به طور میانگین ۲۱ درصد هزینه دسترسی را به ۱۱

جلسات راه‌آهن مورد بررسی قرار گیرد.

نورالدین علی‌آبادی مدیرعامل شرکت پرس ریل نیز در این نشست گفت: در بخش واگن‌های لبه‌بند هیچ مشکلی برای افزایش قیمت وجود ندارد و این مساله‌ای که در قیمت‌ها با آن مواجه هستیم فقط یک مساله داخلی است، رقابت‌های شرکت‌ها با یکدیگر مشکلاتی را به همراه دارد. شرکت فولاد مبارکه نسبتاً مشکلات کمتری دارد قیمت‌ها را توانسته به خوبی افزایش دهد از سوی دیگر شرکت‌هایی که قیمت آنها از قیمت تمام شده بالاتر است سعی می‌کنند قیمت را پایین بیاورند و به همین علت با شرکت‌ها بازی می‌کنند، هم پول را پرداخت نمی‌کنند و هم اینکه قیمت‌ها را پایین می‌برند.

وی افزود: حمل و نقل جاده‌ای آنقدر برای فولادی‌ها مشکلات



برگزاری مجمع عمومی عادی سالیانه انجمن صنفاي شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

الهام زرقاتی



رضایتمندی مشتریان در حمل و نقل ریلی بار و مسافر
• ارتقاء مهارتی، تخصصی و آموزشی بنگاه های خصوصی فعال در حمل و نقل ریلی
در سال گذشته تجدید ساختاری در مجموعه انجمن صورت گرفت و ۷ کارگروه ایجاد کردیم اعم از شورای سیاست گذاری که متشکل از همه روسای کارگروه ها بود و تلاش کردیم تا جلسات منظمی را برگزار کنیم، تلاش کردیم نحوه انتخابات در فرایندهای مناسب تری صورت گیرد، کمیته های آموزشی و پژوهشی نیز ایجاد کردیم که از ورودی های اصلی بود.

مجید بابایی: شرایط دبیر خانه به صورتی بوده که مطالعات و پژوهش عملاً انجام نمی شد و نیرویی برای این بخش نداشتیم از سال گذشته با توجه به تغییرات ساختار که صورت گرفت همزمان از کارشناسان و دانشجویان دانشکده راه آهن و امیر کبیر نیروهایی جذب شدند و دو کارگروه پژوهشی داریم که اعم از مطالعات روز و پیش

ایجاد یکپارچگی حرکت می کنند. انجمن سازمانی است غیر انتفاعی و غیر دولتی که با بهره گیری از تمامی ظرفیت های علمی، مدیریتی، تجربی و مالی اعضا خود، بکارگیری ظرفیت های قانونی کشور و ایجاد تعامل و انسجام حداکثری بین اعضا و نهادهای حاکمیتی، حداکثر تلاش خود را در راستای بهبود فضای کسب و کار و اعتلاء و گسترش حمل و نقل ریلی به کار خواهد بست."

شش سیاست راهبردی برای رسیدن به اهداف انجمن

- اعتلای جایگاه انجمن نزد مجامع رسمی به منظور مشارکت در فرایند سیاستگذاری بخش ریلی
- تحقق منافع صنفاي شرکت های عضو انجمن در راستای توسعه کمی و کیفی حمل و نقل ریلی
- فعال شدن ظرفیت های قانونی مرتبط با اهداف و برنامه ها کلان حمل و نقل ریلی و بخش خصوصی
- افزایش سهم بخش ریلی از مجموع حمل و نقل کشور
- ارتقاء کیفی خدمات و سطح

مجمع عادی سالیانه انجمن به منظور بررسی عملکرد اجرایی و مالی در سال ۹۶ در محل ساختمان تشکل های اتاق بازرگانی تهران برگزار شد. در این جلسه که با حضور اکثریت اعضا برگزار گردید ابتدا گزارشی از عملکرد هیئت مدیره در سال ۹۶ توسط محمد رجبی رئیس انجمن ارائه شد. در ادامه علیرضا شیخ طاهری خزانه دار انجمن، گزارشی از عملکرد مالی و صورت های مالی انجمن منتهی به پایان سال ۹۶ را ارائه کردند. همچنین آقای محمود قیام بازرس قانونی انجمن نیز گزارش خود از روند قانونی عملکرد انجمن در سال ۹۶ را به مجمع ارائه نمودند. در پایان مجمع ضمن تصویب عملکرد و صورت های مالی سال ۹۶ با بودجه پیشنهادی هیئت مدیره برای سال ۹۷ موافقت نمود. اضافه می گردد در انتخاب بازرسان انجمن پس از رأی گیری آقای محمود قیام مجدداً بعنوان بازرس اصلی و آقای حمید صدیق پور بعنوان بازرس علی البدل انجمن انتخاب گردیدند. شرح کامل این گزارش را بخوانید:

هیئت مدیره انجمن در سال ۹۶

چشم انداز انجمن

"انجمن صنفاي شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در راستای تبدیل شدن به مهمترین و معتبرترین نهاد صنفاي در حمل و نقل ریلی کشور به منظور حمایت از حقوق اعضا و

۱۷ سال از فعالیت این انجمن می گذرد و ۵۷ عضو حقوقی دارد که ۳۸ عضو اصلی و ۱۹ شرکت عضو وابسته هستند، در بخش های مختلف ۶ نفر از اعضا مالک لکوموتیو هستند، ۲۵ شرکت مالک واگن باری و ۷ شرکت مالک واگن مسافری هستند.

برنامه راهبردی، مصوب



محیط کسب و کار را انجام می دهد و همچنین بخشی هم مربوط به مطالعات راهبردی آینده پژوهی است که بیشتر به مسائل کلان تر بخش ریلی و بخش حمل و نقل می پردازد. بخش آموزش انجمن به صورت کمیته ای شکل گرفته و برنامه ریزی ها انجام شده و برگزاری کارگاه های آموزشی نیم روزه از اولین کارهای آموزشی انجمن بوده است.

اهم جلسات برگزار شده انجمن در سال ۹۶ به شرح ذیل می باشد:

برگزاری ۳۰ جلسه هیئت مدیره
برگزاری ۳۰ جلسه شورای سیاستگذاری حمل و نقل ریلی
برگزاری نشست های ادواری و مستمر با زیرمجموعه های وزارت راه و شهرسازی، کمیته های شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، شورای ترانزیت، کارگروه لجستیک و ...

برگزاری جلسات ادواری با مدیرعامل، قائم مقام، معاونین و مدیران کل راه آهن

برگزاری جلسات مشترک با حضور روسای کارگروه ها و اعضای انجمن با مسئولان دستگاههای اجرایی
برگزاری جلسات هیئت داورى انجمن و رسیدگی و صدور رای برای ۳ مورد پرونده واصله به انجمن
برگزاری نشست های مستمر با کمیسیون ها و مرکز پژوهش های مجلس

برگزاری نشست های مستمر با کمیسیون های اتاق های بازرگانی ایران و تهران

حضور فعال نمایندگان انجمن در هیئت های حل اختلاف مالیاتی و کمیسیون عالی سوانح راه آهن
برگزاری نشست ها و میزگردهای هم اندیشی با متولیان حوزه حمل و نقل و محیط کسب و کار

اهم نشست ها و میزگردهای برگزار شده به میزبانی انجمن در سال ۹۶

میزگرد راهکارهای ارتقاء مشارکت دولتی - خصوصی با تاکید بر تشکیل نهاد تنظیم مقررات ریلی

میزگرد چالش ها و فرصت های خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی
میزگرد ساختار بنگاه داری شرکت های حمل و نقل ریلی، ضرورت تجدید ساختار بنگاه های خصوصی ریلی
میزگرد بررسی طرح تحول ساختاری صنعت ریلی، بخش خصوصی از گردونه توسعه ریلی خارج می شود؟

میزگرد ضرورت ها و نقش تشکل ها و نهادهای صنفی، جایگاه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی
میزگرد دغدغه های بهره روری در حمل و نقل ریلی، سردرگمی بر سر تجاری سازی

میزگرد ضرورت ها و چگونگی ادغام شرکت های حمل و نقل ریلی
میزگرد فرصت ها و چالش های پیش روی توسعه حمل و نقل ریلی حومه ای، ضرورت تدوین نقشه راه
میزگرد افق های تأمین سرمایه ناوگان ریلی با مشارکت دولت و بخش خصوصی

حضور در همایش ها، نمایشگاه های تخصصی و فعالیت های رسانه ای در سال ۹۶:

برگزاری همایش ایده های نوین در بخش مسافری ریلی توسط انجمن و دریافت ۳۰۰ ایده
حضور انجمن و سخنرانی دبیر انجمن در همایش بین المللی حمل و نقل و لجستیک
مشارکت انجمن در برگزاری نمایشگاه سالانه حمل و نقل ریلی و صنایع وابسته

انتشار مستمر دو ماهنامه ندای حمل و نقل ریلی
رسانه های مجازی (طراحی سایت فارسی و انگلیسی انجمن، کانال تلگرامی انجمن با ۴۰۰ نفر عضو ...)
رسانه های نوشتاری (حضور مستمر در روزنامه ها، مجلات تخصصی و...)

اقدامات اجرایی انجمن به شرح زیر می باشد:

تدوین برنامه راهبردی انجمن (فاز

اول شامل ترسیم چشم انداز، ماموریت و سیاست های راهبردی)

برای اولین بار کسب رتبه سطح دو توسط انجمن در ارزیابی اتاق بازرگانی ایران (پرداخت ۱۲۰ میلیون تومان کمک بلاعوض به انجمن در سال ۹۶)
اظهار نظر پیرامون بخش ریلی لایحه بودجه سال ۱۳۹۷

اظهار نظر پیرامون آئین نامه ماده ۶ قانون دسترسی با موضوع تعرفه بهره برداری از شبکه ریلی

اظهار نظر پیرامون اصلاحیه آئین نامه تاسیس و فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی

پیگیری مستمر عملیاتی شدن مالیات بر ارزش افزوده بخش ریلی از تمامی مسیرها و مراجع رسمی کشور
اظهار نظر پیرامون لایحه مالیات بر ارزش افزوده و حضور در کمیسیون های مجلس جهت انطباق با برنامه ششم

اظهار نظر رسمی و حضور در جلسات کمیسیون اجتماعی دولت و سازمان برنامه پیرامون طرح تحول ریلی

پیگیری تشکیل نهاد تنظیم مقررات ریلی از مراجع ذیربط و وزیر راه و شهرسازی

همکاری با وزارت راه و شهرسازی در راستای افزایش سهم ترانزیت ریلی تهیه و تصویب طرح رتبه بندی قطارهای مسافری با همکاری کارگروه مسافری انجمن و راه آهن

پیگیری تعیین یک الگوی اجرایی برای دریافت خسارت در موارد سرقت/ خسارت به ادوات ناوگان و محموله ها
پیگیری ساماندهی قبوض پارکینگ واگن های تعمیراتی

پیگیری مشکلات مالیاتی شرکتها از طریق نماینده انجمن در هیئت های مالیاتی

بررسی حقوقی اقدامات و مصوبات دولت و راه آهن توسط مشاور حقوقی و انعکاس به متولیان امر

انجام داورى در خصوص قراردادهای فیمابین شرکت های عضو انجمن با

اشخاص ثالث (سه پرونده در ۹۶)
ایجاد تحول ساختاری در دبیرخانه انجمن (بخش مالی، بخش کارشناسی، اتوماسیون، فناوری اطلاعات)

ساماندهی فرآیندهای اجرایی دبیرخانه انجمن، اتصال به اتوماسیون اداری راه آهن و اتاق بازرگانی

طراحی وب سایت جدید انجمن به دو زبان فارسی و انگلیسی و بروزرسانی مستمر اطلاعات

ایجاد پایگاه اطلاع رسانی تلگرامی انجمن با حدود ۴۰۰ عضو

طراحی و انتشار گیف های آموزشی و تلاش به منظور آگاهی بخشی پتانسیل ها بخش ریلی

برنامه های در دست اقدام:

پیگیری تحقق انعقاد قرارداد دسترسی بین راه آهن و شرکت های ریلی باری (درج تعهدات ذینفعان در قرارداد)

پیگیری عملی شدن محاسبه مالیات بر ارزش افزوده خدمات حمل و نقل ریلی با نرخ صفر

پیگیری تشکیل نهاد مستقل تنظیم مقررات ریلی از مبادی قانونی با توجه به اصلاحیه اخیر قانون

پیگیری اجرای طرح تحول ساختاری صنعت ریلی به نحوی که منافع بنگاه های خصوصی مد نظر باشد

پیگیری واگذاری کامل مسولیت های سیستم فروش بلیت به شرکت ها
پیگیری برنامه ای شدن درصد بالایی از قطارهای باری

پیگیری تهیه دستورالعمل نحوه دریافت خسارت ناوگان از راه آهن، ساماندهی قبوض پارکینگ و حق توقف

پیگیری شکل گیری مشارکت شرکت ها جهت نظام مدیریت یکپارچه واگن (واگن پول)

برنامه ریزی و اجرای دوره های آموزشی کاربردی به منظور ارتقاء علمی و مهارتی نیروی انسانی شرکت ها

اقدامات نهایی جهت گسترش فضای دفتری انجمن (در مرحله تنظیم قرارداد)

در گفتگو با احمد جلالی خرم دشتی مدیر عامل شرکت سهند ریل سپاهان:

اولویت در توسعه بخش ریلی و حمایت از تولیدات داخلی

معتبر خارجی کشورهای دارای تکنولوژی مربوط به این قطعات است که در برخی از محصولات، این شرکت به عنوان نماینده شرکت خارجی فعالیت می کند. عمده فعالیت این شرکت در این حوزه، مربوط به انواع چرخ و محور چه در بخش باری و چه در بخش مسافری، انواع بوژی و متعلقات مربوطه، انواع سیستم های ترمز مورد استفاده در واگن های باری و مسافری و مطابق با استانداردهای مربوطه، انواع مجموعه قلاب و ضربه گیر و متعلقات مربوط در بخش باری و مسافری و ماشین آلات مربوط به تعمیرات و نگهداری می باشد.

یکی از حوزه های فعالیت این شرکت، تامین کالا از واحدهای صنعتی و تولیدی دارای رتبه عالی در کیفیت به عنوان نماینده شرکت های مذکور در حوزه فروش و خدمات پس از فروش می باشد.

یکی دیگر از بخش های فعالیت این شرکت، نمایندگی شرکت فنر سازی زر قریب به ۶ سال است که تولیدات شرکت مذکور در بخش واگن های باری که شامل انواع فنر های تخت و شیاردار و پارابولیک است را به بازار ریلی عرضه می کند. در همین راستا، در سال جاری با توجه به سابقه این شرکت و یکپارچه سازی تامین و فروش انواع فنر های فوق، نمایندگی شرکت های پارس فنر و فنر سازی خاور به این شرکت محول شده است.

حوزه فعالیت دیگر این شرکت، تولید قطعات و تجهیزات مورد نیاز بخش باری و مسافری شامل ریخته گری و ماشین کاری انواع



شرکت سهند ریل سپاهان در سال ۱۳۸۶ رسماً ثبت و فعالیت خود را آغاز کرده است. در ابتدا فعالیت این شرکت ساخت و تولید قطعات صنعتی مربوط به کارخانجات و همچنین قطعات مربوط به راه آهن در بخش واگن و خطوط بود. البته از سال ۱۳۸۰ در قالب واحد صنفی فعالیت داشت و با توجه به اینکه هنوز در آن زمان خصوصی سازی در راه آهن به شکل امروزی صورت نگرفته بود، بیشتر همکاری این واحد با ادارات نواحی راه آهن و برای ساخت قطعات مورد نیاز آنها بود که بعد از خصوصی سازی در راه آهن و ایجاد شرکت های خصوصی مالک واگن بالطبع فعالیت این شرکت با شرکت های مذکور مالک واگن و شرکت های تعمیراتی فعال در این حوزه ادامه پیدا کرد و روز به روز حجم و تنوع بیشتری یافت. این شرکت دارای پروانه بهره برداری از وزارت صنعت، معدن و تجارت، گواهینامه های ISO ۹۰۰۱:۲۰۱۵، ISO ۱۴۰۰۱:۲۰۰۴ - OHSAS ۱۸۰۰:۲۰۰۷، 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 می باشد.

تجهیزات شرکت های ریلی و راه آهن دارد؟

فعالیت های شرکت سهند ریل در چند حوزه است. بخشی از فعالیت های این شرکت مربوط به تامین و واردات قطعات مورد نیاز در ناوگان باری و مسافری از شرکت های

دانشگاهی در گرایش های مهندسی مکانیک، برق و متالورژی می باشند که در سال ۸۶ اقدام به تاسیس این شرکت کردند.

شرکت سهند ریل سپاهان اکنون چه قراردادهایی در خصوص تولید قطعات و

سهامداران شرکت سهند ریل سپاهان چه موسسات یا سازمان هایی هستند؟

سهامداران این شرکت بخش خصوصی و اشخاص حقیقی هستند که البته موسسین شرکت از افرادی هستند که دارای تحصیلات

سهند ریل

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

و در بهترین شرایط چند هزار عدد می‌شود. از طرفی صادرات هم جای بحث دارد و بحث صادرات زیرساخت لازم با هزینه‌های مربوط به خود را دارد که آیا در نهایت این به صرفه خواهد بود و آیا امکان برآورده کردن خواست مشتری خارجی وجود دارد یا خیر که بحث‌های زیادی را می‌طلبد و همه اینها در نهایت منجر می‌شود که برای واحد خصوصی سرمایه‌گذاری توجیه اقتصادی نداشته باشد، هم به دلیل سود مالی سرمایه‌گذاری هم به دلیل مقررات دست و پاگیری که هر روز در حال تغییر است. با همه این مواردی که عرض کردم ما سعی کرده‌ایم تا جایی که ممکن است ابتدا برخی قطعات را با همکاری شرکت‌های خارجی تولید کنیم و تمایل داریم کم‌کم به سمت بومی‌سازی پیش برویم.

می‌دانیم که راه نجات کشور تولید و اشتغال است و باید دروازه‌های واردات را به روی ورود ناوگان نو و دست دوم بست، آیا در زمینه تولید ناوگان ریلی و قطعات مربوطه می‌توانیم خود کفا باشیم؟ آیا این پتانسیل وجود دارد؟ شما به عنوان یک شرکت تولید کننده قطعات در زمینه واردات قطعات با چه مشکلاتی روبرو هستید؟

درست است که راه نجات یک کشور تولید و اشتغال است، اما متأسفانه بیشترین کسی که در کشور آسیب می‌بیند تولیدکننده است. مقررات دست و پاگیر در مباحث مالیاتی، بیمه، قانون کار و سرمایه در گردش، تهیه نقدینگی و غیره همگی باعث ایجاد یک فشار مضاعف به تولیدکننده می‌شود. در کنار همه موارد بالا مقررات دست و پاگیر سازمان‌های مرجع در حوزه فعالیت واحدهای تولیدی و ایجاد بروکراسی اداری و کاغذبازی، رانتهای مختلف و غیره را باید به مشکلات تولیدکننده اضافه کرد. عموماً حوزه حمل و نقل ریلی چه در بخش مسافری و چه در بخش

این شرکت تولید یا تامین می‌شود از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار بوده و همواره از خطوط قرمز این شرکت محسوب می‌شود.

در خصوص توسعه بازار و ایجاد فن آوری نوین در افزایش درآمد چه اقداماتی را انجام داده اید؟

با توجه به عدم ساخت برخی از قطعات و تجهیزات در داخل کشور، اقداماتی برای بومی‌سازی با استفاده از برخی از پتانسیل‌های موجود و توانمندی شرکت‌های بزرگ که دارای امکانات و تجهیزات و ماشین‌آلات مورد نیاز بوده‌اند؛ صورت گرفته است. با این همه و در کنار همه اینها و در اقتصاد تولید، تجاری‌سازی تولید یک کالا بسیار مهم است، چون عموماً بخش خصوصی در این زمینه فعالیت می‌کند و نگاه عمده بخش خصوصی با توجه اوضاع اقتصادی این روزها به سوددهی است. به عنوان مثال، این شرکت در راستای تولید و بومی‌سازی یکی از قطعات مهم و استراتژیک ریلی فعالیت‌های بسیار زیادی کرده است و هماهنگی بسیاری در قالب جلسات عدیده فنی و مشورتی صورت گرفته که تا بتوان قطعه مذکور را در داخل کشور تولید کرد و کمک شایانی به اشتغال و جلوگیری از خروج ارز و مهم‌تر از همه ایجاد تکنولوژی تولید این کار در داخل کشور شود و برای این کار واحد خصوصی لازم است که یک سفارش سالانه با یک تیراژ قابل قبول برای او ایجاد شود، اما مصرف داخلی برای فلان قطعه در حد و اندازه تیراژ سالانه نیست

حوزه کاری چنانچه تولیدکننده‌های قابل و توانمند وارد شوند و یک رقابت سالم و مبتنی بر رعایت کامل قانون و بدون استفاده از رانتهای مختلف وجود داشته باشد، خود به خود منجر به افزایش کیفیت خواهد شد. برای مثال اگر در خصوص ساخت برخی از قطعات به نحوی ایجاد انحصار شود یا ایجاد رانت صورت گیرد و عملاً ورود برای سایر تولیدکنندگان، سرمایه‌گذاران و به‌طور کلی فعالان در این حوزه محدود شود، شرکت خریدار محکوم به خرید با هر قیمت و با هر کیفیتی خواهد شد که اینگونه موارد صدمات جبران‌ناپذیری به صنعت ریلی می‌زند.

در بازار رقابت تولیدکنندگان، باید راه برای همه کسانی که توانمند در این حوزه هستند باز شود و متولیان امور در این زمینه از همه کسانی که دارای توانمندی هستند، حمایت لازم را انجام دهند. یکی از کارهایی که در شرکت و شرکت‌های همکار و وابسته و به نوعی پیمانکار صورت گرفته است؛ ایجاد یک سیستم کنترل دقیق موارد کیفی و روند تولید و تحویل قطعات و کالا بوده است. شاید برای شما جالب باشد بدانید که بر فرض مثال، اگر در قراردادی به دلیل برخی از مسائل ارزی و اقتصادی کشور، سوددهی نداشته‌ایم، ولی تحت هیچ شرایط و عنوانی از کیفیت قطعات چه در تأمین مواد اولیه و چه روش تولید و سایر موارد تغییری حاصل نشده است و همیشه به دلیل ماهیت فعالیت در این حوزه، کیفیت قطعات و تجهیزاتی که توسط

قطعات، قالب‌سازی و مدل‌سازی انواع قطعات ریلی، تولید انواع قطعات پلیمری و قالب‌سازی مربوط به آنها، عملیات مونتاژ کاری و ساخت مجموعه‌های فلزی در انواع واگن، قالب‌سازی و فورج انواع قطعات است. حوزه دیگری که می‌توان به آن اشاره کرد، فعال‌سازی واحدهای صنعتی عموماً دارای مشکل مالی و فاقد سفارش تولید جهت ادامه فعالیت توسط شرکت سهند ریل سپاهان است. بسیاری از واحدهای صنعتی و دارای سابقه که با توجه به معضلات و مشکلات گریبانگیر آنها تعطیل شده بودند با همکاری این شرکت در بخش‌های مالی، راه‌اندازی تجهیزات، نیروی انسانی و با ایجاد سفارش کار و قطعات در چارچوب دستورالعمل‌های مشخص شده مجدداً راه‌اندازی و ادامه فعالیت دادند.

در زمینه اشتغال زایی در منطقه چه اقداماتی صورت گرفته است؟ چند درصد از کارگران و کارشناسان و مهندسان این شرکت صنعتی بومی هستند؟

با توجه به محل اصلی فعالیت این شرکت در شهر اصفهان، عموماً پرسنل شاغل در این شرکت نیروهای بومی بوده و بیشتر سعی شده در ادامه برنامه‌های آتی این شرکت نیز از نیروهای بومی چه در بخش کارگری و چه در بخش مهندسی و کارشناسی استفاده شود.

در رابطه با توسعه این صنعت و افزایش کیفیت در ساخت چه تدابیری را اندیشیده اید؟

ما همیشه معتقد بوده‌ایم که در



باری به جز برای برخی شرکت‌های خاص، نسبت به برخی از حوزه فعالیت‌های اقتصادی آنچنان که باید و شاید سودآور نبوده و همه این موارد و معضلات اقتصادی و ارزی باعث ایجاد مشکلات فراوان برای شرکت‌های مالک واگن در بخش مسافری و باری شده است که به طبع آن، این مشکلات اکثراً یا می‌توان گفت تماماً به تولیدکننده یا تامین‌کننده یا مجموعه بازرگانی طرف قرارداد با شرکت‌های مالک واگن منتقل می‌شود.

متأسفانه در یک فضای رقابتی ناسالم و به دلیل ادامه فعالیت و حیات واحد تولیدی، برخی از این واحدها اقدام به تولید قطعات با قیمت‌های پایین و بعضاً تمام‌شده می‌کنند و قطعات را به واحدهای تعمیراتی یا مالکان واگن تحویل می‌نمایند که تازه اول بدبختی از اینجا شروع می‌شود و دیگر نه مدیرعامل شرکت مالک واگن را می‌توان دید و نه نفر مربوطه را و نه شخصی جوابگو را.

تولیدکننده‌ای که قطعه خود را تحویل داده حالا باید با التماس، خواهش و تمنا و صدقه‌وار طلب خود را بگیرد. نکته جالب اینجاست که خیلی از شرکت‌ها هیچ اسناد مثبتی مالی به فروشنده تحویل نمی‌دهند و فقط به اینکه ان‌شالله در آینده نزدیک پرداخت خواهد شد، بسنده می‌کنند. متأسفانه و بسیار متأسفانه برخی از شرکت‌های مالک واگن به هیچ‌عنوان به تعهدات شفاهی و کتبی خود پایبند نیستند و در صورت مطالبه وجوه کالا برخورد مناسبی نیز ندارند، اما جا دارد از بسیاری از مدیران و مجموعه‌های ریلی در حوزه باری و مسافری قدردانی وافر صورت گیرد. کسانی که همواره خود را در کنار پیمانکار چه به‌عنوان فروشنده و چه به‌عنوان تامین‌کننده قرار داده و همیشه به این اصل معتقد بوده‌اند که همکاری و تبادل مالی بین طرفین از اهمیت بالایی برخوردار بوده و چنانچه کاری

خواسته یا ناخواسته صورت گیرد که به تضعیف طرف مقابل بینجامد یک شرکت تجاری مطمئن را از دست خواهند داد. در اینجا جا دارد از بسیاری از مدیران شرکت‌ها در بخش مسافری از جمله شرکت‌های نورالرضا، ریل ترابرسبا، ریل پرداز نوآفرین و شرکت‌های فعال در حوزه باری از جمله شرکت‌های تجارت کوشش سپاهان، آسیا سیرارس، توکا کشش، خدمات حمل و نقل کشتیرانی و غیره تشکر ویژه‌ای به منظور انجام تعهدات خود انجام دهم. در این بین برخی از شرکت‌ها نیز متأسفانه به تعهدات خود در خصوص موارد مالی عمل ننموده و مشکلات عدیده بسیاری را در این اوضاع نابسامان اقتصادی برای ما به وجود آورده‌اند.

آیا دولت شرکت‌های تولید کننده قطعات را از نظر سرمایه گذاری در خصوص ساخت ناوگان حمایت می‌کند؟ در این زمینه دولت چه اقداماتی را انجام داده و چه کوتاهی‌هایی صورت گرفته است؟

به نظر می‌رسد دولت یا به‌طور خاص راه‌آهن بیشتر از ساخت واگن یا خریدار واگن به طرق مختلف از معافیت حق دسترسی یا وام‌های صندوق ملی برای ترغیب خریداران واگن و شرکت‌های فعال در این زمینه به منظور سرمایه‌گذاری حمایت کرده است که در نهایت ایجاد یک سفارش کار برای چند

واگن‌ساز شده است، اما با توجه به مشکلات عدیده‌ای که شرکت‌های واگن‌ساز به‌عنوان ضررهای انباشته با آن مواجه‌اند چنانچه قراردادی هم برای ساخت واگن بسته شود، متأسفانه شرکت‌های واگن‌ساز آن‌قدر با مشکلات روزانه در خصوص تولید، سرمایه در گردش و برگشت سرمایه مواجه‌اند که عملاً فشار نهایی و عدم تزریق نقدینگی به پیمانکاران پایین‌دستی و تولیدکنندگان مجموعه‌های مختلف برای شرکت‌های واگن‌ساز خواهد شد. مجموعه‌ای که عموماً خصوصی و در ارزیابی صنعتی جزو مجموعه کوچک و متوسط می‌باشند، که این عدم پرداخت نقدینگی باعث مشکلات عدیده خواهد شد. یعنی به‌عبارتی واگن‌ساز باید بدون مشکل قبلی باشد تا از انتقال مشکلات جدید و قبلی به پیمانکاران خود جلوگیری کند.

ما انتظار داریم در حالی که هیچ اقدامی مخصوصاً در این اوضاع نابسامان اقتصادی و تورم‌ها و گرانی‌های روزانه برای بهبود فعالیت شرکت‌های تولیدی صورت نمی‌گیرد، لااقل با صدور بخش‌نامه‌های روزانه و عدم اجرای تعهدات و عدم تعادل و ثبات بازار ارزی و غیره به مشکلات واحدهای تولیدی اضافه نشود.

جنابعالی چه راهکارهایی را برای رفع چالش‌های سازندگان ریلی پیشنهاد می‌کنید؟

مشکل عمده سازندگان قطعات

و تجهیزات ریلی بالاخص در حوزه باری و مسافری:

۱- مشکل مالی و انجام تعهدات خریداران که شامل مالکان واگن و واحدهای تعمیراتی هستند.

۲- عدم برنامه‌ریزی مناسب و قابل اتکا و عدم زمان‌بندی قابل اجرا برای پرداخت تعهدات مالی خود توسط خریداران در حوزه ریلی.

۳- انجام سلیقه‌ای برخی شرکت‌ها در تامین کالای مورد نیاز خود از برخی از شرکت‌های خاص و عدم توجه به توانمندی سایر شرکت‌های فعال در این زمینه.

۴- عدم شفافیت و ایجاد رویه مناسب در برگزاری مناقصه و مزایده در برخی شرکت‌های ریلی که جالب است که این شرکت‌ها عمدتاً دولتی یا وابسته به نهادهای دولتی بوده و سهامی عام می‌باشند و جلوگیری از ورود خیلی از شرکت‌ها با توجه به مواردی که در آن شرکت‌ها صورت می‌گیرد.

۵- عدم توجه به کیفیت قطعات و تجهیزات در برخی شرکت‌ها و عدم اولویت‌بندی کیفیت قطعات و تجهیزات خریداری شده.

۶- رقابت ناسالم برخی از تولیدکنندگان، تامین‌کنندگان و واحدهای بازرگانی فعال در حوزه ریلی.

۷- فعالیت‌های ناسالم برخی از شرکت‌های فعال در حوزه تاسیس کالا و خدمات در حوزه ریلی به ویژه مسافری و باری.

شرکت‌های عضو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته



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



آسیا سیرارس
مدیرعامل:
مهران برومند
تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶
نمابر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸



ریل سیرکوثر
مدیرعامل:
سیدحسین هاشمی
تلفن: ۵۷۸۵۱
نمابر: ۵۷۸۵۱



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



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



توکا کشش
مدیرعامل:
مهرداد روشن
تلفن: ۰۳۱۳-۶۷۳۴۴۰۱
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



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




بهتاش سپاهان
مدیرعامل:
خیراله سلیمیان
تلفن: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰
نمابر: ۰۳۱-۳۶۲۸۲۰۲۶



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



حمل و نقل سایپالجستیک
مدیرعامل:
داوود حسین زاده
تلفن: ۴۴۵۲۷۵۳۸
نمابر: ۵۵۲۴۵۲۷۲



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



IRISL MTC
حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.ا.
مدیرعامل:
قاسم غیور زحمتکش
تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰
نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳



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



سمند ریل
مدیرعامل:
امیررضا طاهریان
تلفن: ۴۴۷۸۰۱۹۵
نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹



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



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




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



ریل تراب فجر
مدیرعامل:
احمد هراتی
تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶
نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹



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



BALLAST
مهندسی ساختمان و تأسیسات راه آهن (بالاست)
مدیرعامل:
ابراهیم محمدی
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
نمبر: ۸۸۵۵۲۸۹۸



نورالرضا
مدیرعامل:
احمد رضا صبری
تلفن: ۷-۸۸۰۰۹۳۵
نمبر: ۸۸۹۰۹۷۷۵



مهتاب سیر جم
مدیرعامل:
ابوالقاسم سعیدی
تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۸



ریل ترا بر سبا
مدیرعامل:
غلامرضا جهانبخش
تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمبر: ۸۸۷۲۴۹۸۹



راه آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
علیرضا شیخ طاهری
تلفن: ۴۱۴۶۸۱۰۱
نمبر: ۴۱۴۶۸۹۹۹



صباریل پرشین
مدیرعامل:
بهروز کاظمیان
تلفن: ۶۶۹۲۸۰۵۵
نمبر: ۶۶۵۷۸۷۳۹



**رهپویان سینا تجارت
ابریشم (رستا)**
مدیرعامل:
سید جلیل سید حسینی
تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱
نمبر: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱



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



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



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



سیمرغ آهنین
مدیرعامل: محمود قیام
تلفن: ۵۵۴۶۴۶۰۱
نمبر: ۵۵۶۶۸۵۴۱



راهبر سیر سمنگان
مدیرعامل:
محمد اسلامی
تلفن: ۰۵۱۳-۲۲۵۳۰۰۶
نمبر: ۰۵۱۳-۲۲۵۳۰۰۶



چرخ ریل راهبر
مدیرعامل:
حمید محمد ظاهری
تلفن: ۵۵۴۷۳۱۱۰
نمبر: ۵۵۴۷۳۱۱۰



پیشکده سنجر
مدیرعامل: حمیدرضا قمی
تلفن: ۰۳۵۳-۶۲۹۴۲۰۳
نمبر: ۰۳۵۳-۶۲۹۴۲۰۳



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



لکوموتیو ریل اروند
مدیرعامل:
محمود خاکپور
تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰
نمبر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سفیر ریل آسیا
مدیرعامل:
محمد خان احمدی
تلفن: ۸۶۰۷۱۴۰۹
نمبر: ۸۶۰۷۱۷۳۱



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



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



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



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



گهر ترا بر سیرجان
مدیرعامل:
محمد انجم شعاع
تلفن: ۸۸۹۸۴۱۸۲-۳



**راه آهن کشش
R.A.K**
مدیرعامل:
ناصر صوفی
تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸




راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میر جلیلی
تلفن: ۰۳۵۳-۶۲۴۴۴۴۲



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



راهبران ماهان سیر
کارمانیا
مدیرعامل:
احمد قلی زاده
تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۸۴۰۳
نمابر: ۰۳۴-۳۲۴۷۱۴۵۰



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



سیر و بهره برداری
بن ریل
مدیرعامل:
جاوید تقی زاده
تلفن: ۸۸۵۲۲۱۹۱-۲
نمابر: ۸۲۳۰۵۹۰۷



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



فنی و مهندسی کیان صنعت
شهباز
مدیرعامل:
مهدی شرفی
تلفن: ۵۵۱۲۶۰۲۴
نمابر: ۵۵۱۲۶۰۲۴



احیاء ریل ایرانیان
مدیرعامل:
مرتضی رجبی
تلفن: ۸۸۶۷۹۴۳۸
نمابر: ۸۸۶۷۹۴۲۷



پرتو بارفراپر
خلیج فارس
مدیرعامل:
مهرداد نجاتی محرمی
تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نمابر: ۸۸۸۸۹۰۲۶



ستاره ریل زر
مدیرعامل:
مهدی جمشیدیان
تلفن: ۸۸۷۷۲۹۴۴
نمابر: ۸۸۸۸۱۱۷۲



نیروی کشش
ریلی پرس
مدیرعامل:
نورالدین علی آبادی
تلفن: ۸۶۰۸۱۸۷۹
نمابر: ۸۸۸۵۰۶۲۹



سپهر زاوه طوس
مدیرعامل:
نوراله یاراحمدی
تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۳۸۳
نمابر: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۴۵۰



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

ز 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 آگهی پشت جلد | ۲۰.۱۶۰.۰۰۰ ریال |
| ۲- چاپ آگهی دوم جلد | ۱۷.۲۸۰.۰۰۰ ریال |
| ۳- چاپ آگهی ما قبل آخر | ۱۴.۴۰۰.۰۰۰ ریال |
| ۴- چاپ آگهی صفحات داخلی | ۱۱.۵۲۰.۰۰۰ ریال |
| ۵- چاپ آگهی ۲/۱ صفحه | ۵.۷۶۰.۰۰۰ ریال |
| ۶- چاپ آگهی ۴/۱ صفحه | ۲.۸۸۰.۰۰۰ ریال |
| ۷- هزینه طراحی ۱ صفحه | ۳۶۰۰.۰۰۰ ریال |
| ۸- هزینه طراحی ۲/۱ صفحه | ۲.۴۰۰.۰۰۰ ریال |
| ۹- هزینه طراحی ۴/۱ صفحه | ۱.۸۰۰.۰۰۰ ریال |
| ۱۰- حضور در صفحات راهنما هر پاکس ۵ × ۳ (برای یکسال) | ۳.۰۰۰.۰۰۰ ریال |