

دوماهنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته. شماره ۳۸. دی ۱۳۹۷

ندای حمل و نقل ریلی

■ کلید طلایی شکل گیری شرکت های لجستیک محور،

حذف یارانه و رانت از اقتصاد ملی

■ توسعه حمل و نقل ریلی،

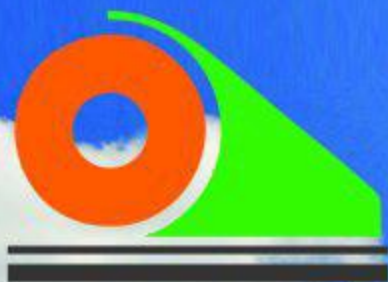
مستلزم همکاری تنگاتنگ صنعت و دانشگاه است

■ انتظارات شرکت های تولیدی داخلی از دولت

■ تعالی بخشیدن به بخش خصوصی،

از وظائف اتاق تهران





شرکت ناوگان ریل الوند نیرو
(سهامی خاص)

سرافراز و سر بلند، پمپا الوند در حمل و نقل ریلی



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

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



ماهنامه حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع رسانی

شماره ۳۸

انتشار: دی ۱۳۹۷

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق پور

زیر نظر شورای سردبیری

طراح و گرافیک:

کوروش جعفری

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: خاتم نو ۷۷۸۱۳۳۴۹

نشانی انجمن: تهران - خیابان توحید - خیابان

غلامرضا طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۱۶-۰۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

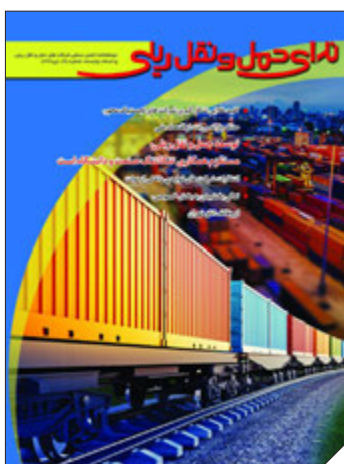
دوماهنامه "ندای حمل و نقل ریلی" آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و مقالات صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است. دوماهنامه "ندای حمل و نقل ریلی" در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است. مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.



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

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

۲	سرمقاله
۴	لجستیک بدون تبادلات مالی بی معناست
۸	کلید طلایی شکل گیری شرکت های لجستیک محور؛ ...
۱۲	اتاق بازرگانی تنها محفل مدد در صد خصوصی کشور؛ ...
۱۳	سرمایه گذاری در ریل؛ همانند سرمایه گذاری در ...
۱۶	تخصیص ارز دولتی؛ یکی راهکارهای عبور از بحران ...
۱۹	نگاهی به آینده‌ی حمل و نقل
۲۳	انتظارات شرکت های تولیدی داخلی از دولت
۲۴	راه آهن اصفهان ۵۰ ساله شد
۲۵	تعالی بخشیدن به بخش خصوصی؛ از وظائف اتاق تهران
۲۸	نایب‌داری شرایط اقتصاد لکوموتیو داری، زیر سایه تحریم ها
۳۱	حضور کمرنگ شرکت های حمل و نقل ریلی در بازار سرمایه
۳۲	چگونگی مدیریت راهبری و خدمات رسانی به مسافران ریلی
۳۴	نقش دانشکده مهندسی راه آهن در توسعه حمل و نقل ریلی
۳۶	آینده‌نگاری حمل ریلی کانتینر در ایران
۳۷	حمل مواد معدنی با ریل در افق ۱۴۰۴
۳۹	نقشه‌نهادی بازیگران صنعت حمل و نقل ریلی
۴۲	همکاری دانشگاه و صنعت در راستای توسعه حمل و نقل ریلی
۴۳	همایش فرصت های سرمایه گذاری ریلی
۴۴	کارگاه مبانی حمل و نقل و لجستیک با تمرکز بر بخش ریلی
۴۵	بزرگداشت روز حمل و نقل در راه آهن



طرح روی جلد:
الهام زرفانی



توسعه حمل و نقل ریلی مستلزم همکاری تنگاتنگ صنعت و دانشگاه است

مجید بابایی

دبیر انجمن صنعتی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

صنعت حمل و نقل ریلی ایران با سابقه طولانی که حدود یک قرن از آن می‌گذرد همواره بعنوان یکی از صنایع که اداره امور آن مبتنی بر علم و دانش است شناخته می‌شود و از دیرباز ارتباط مستمری را با دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی و تحقیقاتی داشته است. با وجودی که شرکت راه آهن همواره از وجود مرکز تحقیقات و آموزش در درون خود بهره می‌برده است لکن از دو دهه قبل که دانشکده مهندسی راه آهن با هدف تربیت نیروی انسانی متخصص و انجام پژوهش‌های کاربردی تاسیس گردید طلیعه جدیدی در روابط صنعت ریلی و دانشگاه بوجود آمد. در این دو دهه تعداد فارغ التحصیلان این دانشکده در سطوح کارشناسی، ارشد و دکتری بالغ بر ۲۰۰۰ نفر گردیده است و هم اکنون قریب به ۸۰۰ نفر دانشجو مشغول به تحصیل دارد. بسیاری از دانش‌آموختگان دانشکده مهندسی راه آهن هم اکنون در بخش‌های مختلف صنعت ریلی در بنگاه‌های دولتی و غیر دولتی مشغول به فعالیت هستند. بدیهی است با حضور این بدنه متخصص دانشگاهی در کنار سایر نیروهای متخصص و مجرب پتانسیل عظیمی برای سرعت دادن به چرخ صنعت ریلی شکل گرفته است. از طرفی طی سالیان اخیر همواره بخشی از مدیران صنعت ریلی در بنگاه‌های دولتی و غیر دولتی، از بدنه اساتید و فارغ التحصیلان این دانشکده بوده است. مزیت یک دانشکده صنعتی مثل دانشکده راه آهن، همراهی مستمر در کنار مسائل و چالش‌های واقعی صنعت است بنحوی که نیروی کار متخصص برآمده از آن به معنای واقع متخصص و آگاه به ادبیات و سازوکارهای رایج در صنعت به منظور تلفیق با علم و دانش روز باشد. از سوی دیگر با سرعت گرفتن فرایند خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی و تقسیم مسولیت‌ها بین دولت و بخش غیر دولتی طبیعتاً ارتباط و تعاملات بین دانشگاه و صنعت گسترده تر و بدلیل افزایش تعداد بازیگران صنعت ریلی از قبل پیچیده تر نیز گردیده است. بدیهی است حفظ این سطح از تعاملات مستلزم شکل‌گیری سازوکارهای نوین در ارتباط صنعت و دانشگاه می‌باشد. اما علی‌رغم شکل‌گیری چنین پتانسیل و فضای مثبتی در صنعت ریلی کشور متأسفانه طی دهه اخیر شاهد افزایش معنی‌دار فاصله بین دانشگاه و صنعت هستیم. دانشگاه تقریباً بیشترین تمرکزش بر آموزش نیروی انسانی البته بدون تمرکز ویژه بر انتظارات و نیازهای صنعت بوده است و صنعت نیز کمتر دانشگاه را در طرح‌های تحقیقاتی، پژوهشی و نظام سیاست‌گذاری و تصمیم‌سازی خود دخیل می‌نماید. موید این مطلب هم نتیجه پژوهشی است با عنوان "نقشه



نهادی بازیگران صنعت ریلی "که اخیراً توسط انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی به انجام رسیده است و نشان از پائین ترین سطح تاثیرگذاری و تاثیرپذیری مراکز دانشگاهی و تحقیقاتی در فرایند سیاستگذاری و تصمیم سازی صنعت ریلی دارد. قرار گرفتن این دست از بازیگران جزو بازیگران گسسته صنعت ریلی زنگ خطری برای ناکارآمدی تعاملات صنعت و دانشگاه است. دانشگاه بشدت تحت تاثیر نظامات حاکم بر آموزش عالی بویژه مکانیزم ارتقاء اساتید که انتشار مقالات علمی را بر تحقیقات صنعتی ارجح می داند و ارتقاء کیفی آموزش دانشجو جزء ملاک های تاثیرگذار این ارتقاء نیست قرار گرفته است و لذا انگیزه لازم به منظور همراهی بیشتر با صنعت را ندارد. از سوی دیگر فعالین صنعت در بنگاه های دولتی و غیر دولتی همچنان با ادامه شیوه های سنتی در مدیریت و بهره برداری از شبکه ریلی نقشی را برای دانشگاه و توسعه طرح های پژوهشی و کاربردی نمی بینند. نتیجه اینکه طی دهه اخیر علی رغم همه ظرفیت های ایجاد شده در صنعت ریلی متأسفانه سهم ریل از مجموع حمل و نقل کشور تغییر چندانی نداشته است.

امروز همکاری مشترک صنعت و دانشگاه صرفاً یک نیاز نیست بلکه برای توسعه حمل و نقل ریلی کشور کاملاً ضروری است. چنین همکاری اگر بخواهد همچنان در ساختارهای سنتی و البته ناکارآمد دفاتر ارتباط با صنعت و دانشگاه شکل بگیرد قطعاً همچون گذشته نمی تواند نتیجه بخش باشد. همکاری اثربخش دانشگاه و صنعت مستلزم اتخاذ سازوکارهای جدید برای همکاری است و البته اعتقاد راسخ مسئولین صنعت و دانشگاه را می طلبد. دفتر همکاری های مشترک دانشکده مهندسی راه آهن و انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی که با درک صحیح دو طرف از اهمیت چنین پیوندی شکل گرفته است، شروعی برای حضور موثرتر دانشگاه در بستر حمل و نقل ریلی می باشد. ارتقاء کیفی آموزش متناسب با مباحث و دغدغه های روز صنعت، گسترش طرح های پژوهشی تقاضا محور، حضور دانشگاه در لایه های سیاستگذاری و تصمیم سازی، اشتغال هدفمند دانشجویان و تعیین هدفمند عناوین پایان نامه ها و مقالات علمی متناسب با نیاز صنعت از جمله رئوس برنامه های دفتر همکاری های مشترک دانشکده مهندسی راه آهن و انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی می باشد.

گفتگو با مهدی صفری مقدم
"مدیرکل دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی"

لجستیک بدون تبادلات مالی بی معناست

الهام زرقانی



دانشست و مدیریت زنجیره تامین تجمیع مدیریت همه این فعالیت‌ها از نقطه آغازین تا نقطه پایانی است. مهم‌ترین مسئله در میان صاحبان کالا و فعالان زنجیره تامین در حوزه لجستیک، کاهش هزینه‌های مترتب بر فعالیت‌های لجستیک و به تبع آن کاهش هزینه‌های زنجیره تامین است. امروزه در جهان بهترین نوع زنجیره تامین از نظر هزینه، تمرکز فعالیت‌های مرتبط با تجمیع و توزیع در یک محل است که هزینه‌های حمل و نقل، انبارداری و کنترل و جابجایی موجودی را به دلیل ایجاد مقیاس کاهش می‌دهد. بنابراین وجود مراکزی که این گونه خدمات را ارائه کنند با ایجاد تمرکز، صرفه ناشی از مقیاس و ارائه تخصصی خدمات با کیفیت بالا می‌تواند دغدغه کاهش هزینه صاحبان کالا را کاهش دهد. با توجه به تمامی مواردی که در رابطه با لجستیک به صورت مختصر ارائه شد متأسفانه در کشور ما با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی که دارد بهره کامل از این موقعیت خاص صورت نگرفته و کشور ما در بحث لجستیک سال‌ها عقب مانده است و این عقب ماندگی به دلیل عدم وجود متولی در این حوزه بوده که البته با تلاش بسیار تقریباً در دو سال گذشته پس از آنکه معاونت حمل و نقل در وزارت راه شکل گرفت بحث لجستیک بصورت جدی تر مورد توجه قرار گرفت. بخشی نیز برای برنامه ریزی در رابطه با لجستیک در نظر گرفته شد تا با انجام مطالعات لازم مشکلات شناسایی شود، در همین خصوص انجمن صنفی گفتگویی با مهدی صفری مقدم، مدیرکل دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی داشت که به آن می‌پردازیم:

لجستیک، فرآیند برنامه‌ریزی، اجرا و نظارت بر خدمات و اطلاعات مرتبط با حمل و نگهداری کالا از مبدأ تا مقصد و با هدف تامین نیاز مشتری در کمترین زمان و هزینه ممکن با کیفیت بالا می‌باشد. مهم‌ترین عامل رقابت صنایع، تولیدکنندگان و ارائه‌کنندگان خدمات، هزینه‌های موجود در زنجیره‌های تامین است. صاحبان کالا و مدیران زنجیره‌های تامین تلاش‌های گسترده‌ای در جهت کاهش این هزینه‌ها صورت می‌دهند. از جمله این تلاش‌ها انجام مطالعات برنامه‌ریزی لجستیک و حمل و نقل است و در این میان، مطالعات کاربری زمین در برنامه‌ریزی حمل و نقل و طراحی مکانی شبکه حمل و نقل نقش ویژه‌ای دارند. محل قرارگیری نقاط تولید و جذب سفر در زنجیره‌های تامین و همچنین مسیرهای ارتباطی آنها از مهم‌ترین ورودی‌های هر پروژه برنامه‌ریزی در زمینه لجستیک و حمل و نقل است. ایجاد نقاط خاص لجستیکی با هدف تجمیع فعالیت‌های لجستیک، تخصصی‌سازی و افزایش کیفیت و گستره خدمات لجستیک از جمله موارد مهم است. این نقاط که با انواع و عناوین مختلفی در جهان شناخته می‌شوند در واقع ارائه خدمات عمومی لجستیک و خدمات ارزش افزوده به جریان‌های کالا را بر عهده دارند. اما انواع خدماتی که در آنها ارائه می‌شود، انواع دسترسی‌های حمل و نقلی و سطح عملکردی این مراکز در مفهوم، نام و تعریف هر نوع از مراکز تاثیرگذار است. عملکردهای کلی لجستیک را می‌توان شامل حمل و نقل، انبارداری، مدیریت موجودی، سامانه‌های اطلاعاتی، تامین، مدیریت سفارش‌ها، خدمات مشتریان، بسته‌بندی و لجستیک معکوس

جنباعالی تعریف جامعی از لجستیک بفرمایید و اینکه لجستیک در ساختار اقتصادی و تولیدی ما چه جایگاهی دارد؟

مجموعه خدماتی که شامل حمل کالا و نگهداری کالا تا فرایندهای پشتیبانی و ارزش افزوده است می تواند به پشتیبانی صاحب کالا و تجار کمک کند تا فرایندهای تامین کالا را تسهیل کند که این روند مجموعه ای از فعالیت های لجستیکی است. آنچه که ما در حوزه لجستیک دنبال می کنیم آن است که بتوانیم شبکه ای را در کشور ایجاد کنیم تا هزینه های حمل و نقل را در اشل ملی کاهش دهیم و در هزینه های حمل و نقل صرفه جویی داشته باشیم و به حالت بهینه برسانیم. برای رسیدن به کمترین هزینه ها برای کل تبادلات کالا در کشور نیاز به افزایش سهم حمل و نقل ریلی در مسافت های طولانی است و همچنین بررسی سهم بهینه راه آهن است، در این صنعت، مدل هایی طراحی شده بر اساس تناژ و تن کیلومتر و سهم مورد نظر مشخص شده است. در شرایط فعلی و طی سناریوهایی که برنامه ریزی شده مشخص شده چه سهمی برای حمل و نقل ریلی، با توجه به وسعت و پهناوری کشور می تواند بهینه باشد. ما به صورت خلاصه با نگاهی که به بحث لجستیک داریم قصد داریم بتوانیم در هزینه ها صرفه جویی داشته باشیم و مجموع هزینه های تبادل کالا در کشور را به سطح بهینه برسانیم و بر اساس آن مزیت هایی برای کشور ایجاد کنیم تا در تبادلات فراملی بتواند نقش پررنگ تری را ایفا کند و از این محل فرصت درآمدزایی برای کشور را بتوانیم تقویت کنیم، بنابراین بحث ما آن است که در سطح ملی بتوانیم شبکه را بهینه کنیم و با فرستادن بارها در مسافت طولانی به سمت حمل ریلی در هزینه ها صرفه جویی داشته باشیم که بخشی از این هزینه ها را صاحب کالا می دهد و بخشی دیگر در قالب سوبسید، دولت پرداخت می کند، هدف ما کاهش مجموع هزینه ها در سطح ملی است تا بتوانیم این صنعت

را بهینه کنیم. در سطح فراملی با ایجاد این شبکه می توانیم با هزینه کمتر، بار را منتقل کنیم و همچنین نسبت به کشورهای دیگر سهم خود را برای ایفای نقش جدی تری افزایش دهیم، این نگاه ما در مجموعه وزارت راه و شهرسازی به حوزه لجستیک است.

چه اقداماتی برای آسیب شناسی و رفع موانع سر راه حمل و نقل و لجستیک کشور انجام شده است؟

بخشی از موانع می تواند سخت افزاری و بخشی دیگر می تواند موانع نرم افزاری باشد، وضع ما در بخش سخت افزاری نسبتاً وضع مناسب تری است و علاوه بر تصویری که وجود دارد زیرساخت های کشور ما زیرساخت های نسبتاً خوبی نسبت به کشورهای منطقه و رقیب است، اگرچه زیرساخت های حمل و نقل ترکیبی نسبت به کشورهای رقیب توسعه پیدا نکرده است یعنی مشکل ما در بخش سخت افزاری زیر ساخت های حمل و نقل ترکیبی است که مراکز لجستیک یکی از عمده ترین این زیرساخت ها هستند و همچنین ما در حوزه فناوری هایی که بتواند هزینه حمل و نقل ترکیبی را کاهش دهد و مدیریت را آسان کند تا صاحب کالا و فعالان اقتصادی از حمل و نقل ترکیبی استفاده کنند کمتر کار کرده ایم، عمده مشکل ما در بخش زیرساختی و سخت افزاری و زیرساخت های حمل و نقل ترکیبی است، اعم از مراکز لجستیک، تکنولوژی هایی که تسهیل کننده حمل و نقل ترکیبی هستند، در بخش نرم افزاری مشکلات بیشتر است. یکپارچه نبودن فرآیند اسناد و گردش اطلاعات که در این بخش باید بین مدهای مختلف و بازیگران مختلف رخ دهد، از فرآیند مدهای مختلف حمل و نقل گرفته تا سازمان های ذیربط مثل گمرک یا بخش های وزارت صمت که مربوط به انبارها و سناد مبارزه با قاچاق کالا است. یکپارچه نبودن فرآیند اسناد باعث می شود کار به مراتب سخت تر شود و نتوانیم از مزیت های لجستیکی مورد نیاز بهره مند شویم، در این

بخش باید بحث های هوشمند سازی و یکپارچه سازی به صورت جدی تر دنبال شود. بخش دیگر موضوعاتی هستند که تضاد منافع در سیاست گذاری ها را ایجاد می کنند. لجستیک و ترانزیت موجبات رقابت در مقابل کشورهای دیگر را مهیا می کند و ریسک در حوزه لجستیک یا بخش های خصوصی را افزایش می دهد. عمده مشکلات ما در بخش نرم افزاری در رتبه RBR است در این سال ها مشکلات سخت افزاری کمتر بوده و در این بخش به نسبت اوضاع بهتری وجود داشته است.

چه راهکارهایی در راستای پیشرفت و توسعه لجستیک در کشور وجود دارد و برای توسعه لجستیک در ایران چه میزان از تجربیات کشورهای توسعه یافته استفاده شده است؟

با انجمن های بخش خصوصی مذاکرات بسیاری صورت گرفته، ما در پی آن هستیم تا بتوانیم به تعاملاتی با انجمن های بخش خصوصی که در این حوزه فعال هستند برسیم و یک نظام نامه شامل مباحث آموزشی، تدوین کنیم و در شورای عالی ترابری به تصویب برسانیم تا مبنایی برای عملکرد موسسات واجد صلاحیت باشد. بر اساس آن نظام نامه، سیلابس ها و محتوای آموزشی طراحی شده تا هر دو بخش شرکت های لجستیکی و افرادی که مسئولیت های مختلفی در شرکت ها دارند اعم از مدیر فنی و مسئول فنی و... بتوانند بهره مند شوند. بخشی از این آموزش ها بصورت اجباری و الزامی است و بخش دیگر بصورت اختیاری است و پرسنل و تمامی کارکنان در این حوزه می توانند از این مرجع آموزشی بهره گیرند. هم اکنون در تلاش هستیم محتویات را مشخص کنیم و معیارهای آموزشی موسسه هایی را که می توانند مجوز بگیرند را مشخص کنیم و این مارکت آموزشی را بر اساس معیارها و آموزش ها شکل دهیم تا مشخص شود شرکت ها چه آموزش هایی را باید فراگیرند و در تلاشیم این فرآیند با مشارکت

همکاران و شرکت ها صورت گیرد. باید ذکر کرد که وظیفه اصلی وزارت راه و شهرسازی سیاست گذاری است و دستگاه حاکمیتی، وظیفه آموزش بصورت مستقیم را ندارد اما ما برنامه هایی با مشارکت همه دستگاه های بخش خصوصی داریم همانند کارگروه لجستیک که تقریباً هر دو ماه یکبار نشست هایی با مشارکت فعالان این عرصه برگزار می کند. در هر جلسه ۱۰۰ تا ۲۰۰ نفر شرکت کننده حضور دارند، یک برنامه نیم روزه داریم که در آن جلسه اطلاعات و تجربه ها به اشتراک گذاشته می شود که برای این کارگروه ها بصورت غیر مستقیم بار آموزشی داشته اما فعلاً بصورت مستقیم آموزش صورت نمی گیرد، زیرا هنوز چارچوب ها و سیاست گذاری ها در این زمینه بصورت کامل طراحی نشده و در دست اقدام است.

بخش خصوصی و انجمن ها در توسعه لجستیک تا چه میزان نقش دارند و تا چه اندازه می توانند در سیاست گذاری ها و برنامه ریزی ها نظرات خود را اعمال کنند؟

تلاش ما آن بوده که نهایت استفاده را از پتانسیل بخش خصوصی در تصمیم گیری ها داشته باشیم، در کمیسیون تخصصی این ستاد حدود ۱۵ الی ۱۶ انجمن تخصصی مشارکت دارند و در جلسات شرکت می کنند و نظرات خود را ارائه می دهند. هر مطلبی که در ستاد مرکز لجستیک ارایه می شود مصوبات این کمیسیون تخصصی است که با مشارکت انجمن ها و بخش های خصوصی صورت گرفته و برای تصمیم نهایی به ستاد منعکس می شود که در آن ستاد باز هم بخش خصوصی حضور دارد، این تجربه خوبی بود که از مشارکت بخش خصوصی و استفاده از توان این بخش برای همفکری صورت گرفته است. فراتر از بحث سیاست گذاری های لجستیک، ایده هایی از جانب بخش خصوصی مطرح شده تا شورای ملی لجستیک، مشابه آن چیزی که در کشورهای دیگر موجود است داشته



ریزی در این حوزه ها آغاز شده است. مطالعات به هنگام سازی طرح جامع حمل و نقل که برنامه یکپارچه و هماهنگ توسعه زیر ساخت های لجستیکی را در مدهای مختلف ارایه می دهد از ابتدای سال ۹۷ آغاز شده و فاز اول آن تا اواسط سال آینده یعنی سال ۹۸ نهایی می شود که بر مبنای این برنامه ملی می توانیم توسعه زیر ساخت ها را در بخش حمل و نقل به دولت ارائه بدهیم، این تکلیفی است که برای وزارت راه و شهرسازی مشخص شده، در این سه محور، سند استراتژی یا برنامه لجستیک که مراکز لجستیک بوده، در خصوص لجستیک سازی آغاز شده. خوشبختانه در حوزه ایجاد ساختارهای سازمانی در زیر بخش ها، دفاتر لجستیک در راه آهن و سازمان بنادر تشکیل شده و فرآیندهای توسعه مراکز لجستیک و جذب سرمایه در همه مدها در حال تدوین می باشد که شامل جانمایی برنامه لجستیک در مدهای مختلف است و برای اجرایی کردن و یک حرکت همه جانبه برای همه بخش ها آغاز شده است اما ناگفته نماند که در بحث لجستیک ما چندین دهه عقب هستیم و فعالیتی در این خصوص نداشته ایم، چندین دهه عقب ماندگی را نمی توان خیلی سریع جبران کرد، نیاز به چندین سال کار پر شتاب است تا این عقب ماندگی جبران شود.

لجستیک رابطه مستقیم با حمل و نقل ترکیبی دارد ولی متأسفانه هر کدام از مد های حمل و نقل مخصوصا حمل و نقل جاده ای بصورت جناحی و جزیره ای عمل می کنند و به جای آنکه در کنار هم قرار گیرند به رقابت با یکدیگر می پردازند در رابطه با بهبود این مشکلات چه اندیشیده اید؟

هدف ما در سند آمایش مرکز لجستیک طراحی شبکه بهینه لجستیک بوده تا بتوانیم بر مبنای مبدء و مقصد کالا و نوع آن و مدل بهینه تر، الگوی حمل و نقل بار در کشور را پیشنهاد کنیم، در این الگو

لجستیک و متولی بخش نیز مشخص شد.

متأسفانه کم توجهی های بسیاری از سوی نظام برنامه ریزی مدیریتی کشور به مقوله لجستیک وجود داشته و طبیعتا در این مدت کوتاه نمی توان به نقطه مطلوب رسید اما خوشبختانه در این دو سال اقدامات خوبی از جهت همگرایی که باید در سیاست ها ایجاد شود و گام اول لجستیک است انجام شده، در واقع هماهنگی در برنامه های توسعه ای که سازمان های مختلف دارند. به همین منظور سند استراتژی های بخش حمل و نقل تدوین شده است، اولویت ها و جهت گیری های اصلی را با نگاهی به یکپارچه بودن و هماهنگی و کارآمد بودن فرآیند طراحی و تنظیم کرده ایم و بر مبنای این برنامه لجستیک تدوین شده. در مجموعه وزارت راه که ۵ یا ۶ محور دارد، محور اول توسعه مراکز لجستیک بوده و در راستای این محور، سند آمایش تدوین شده که برنامه توسعه مراکز لجستیک به عنوان بخش زیر ساخت های سخت افزاری مشخص شده است. در حوزه نرم افزاری هم برای توانمندسازی شرکت ها و ایجاد شرکت های توانمند لجستیک برنامه ای را در دست تدوین است. در حوزه ابزارها و فناوری های حمل و نقل ترکیبی که کمک کند تا یک لجستیک بهینه و ارزان داشته باشیم برنامه ای در دست اجرا است و در بحث هوشمند سازی توانمند سازی بخش لجستیک، برنامه

سازمان نیست بخش بزرگی از کار در لجستیک انجام تبادلات مالی است و لجستیک بدون تبادلات مالی حقیقتا بی معناست.

با توجه به اهمیت لجستیک در نظام تولید و جابجایی کالا در کشور مشاهده می کنیم که در این زمینه مدیریت واحد و برنامه ریزی روشنی وجود ندارد، از نظر شما علت چیست؟

در سال های گذشته به مسئله لجستیک به معنای واقعی یعنی ارائه مجموعه ای از خدمات در بحث تبادلات کالا با کمترین زمان و هزینه و رفع نیازمندی های صاحبان کالا و فعالان اقتصادی پرداخته نمی شد، نگاه ما صرفا نگاه حمل بود و ما همه مدها را با هم در نظر نمی گرفتیم و به حمل و نقل ترکیبی توجهی نداشتیم به همین دلیل زیر ساخت های مورد نیاز لجستیک اعم از زیر ساخت های فیزیکی، زیر ساخت های نرم افزاری نظیر شرکت ها و فعالیت ها و... توسعه پیدا نکرد و متولی برای آن تعیین نشده است. تقریبا در دو سال گذشته پس از آنکه معاونت حمل و نقل در وزارت راه شکل گرفت بحث لجستیک بصورت جدی تر مورد توجه قرار گرفت. بخشی نیز برای برنامه ریزی در رابطه با لجستیک در نظر گرفته شد تا با انجام مطالعات لازم مشکلات شناسایی شود، خوشبختانه اسناد و برنامه هایی در این حوزه طراحی شد همانند سند آمایش مراکز

باشیم. همه بخش خصوصی و دولتی که ذی نفع و فعال هستند با هم جمع می شوند و مواردی در خصوص سیاست گذاری ها و مباحثی همانند مجوزهای شرکت ها و ... مطرح می شود که جنبه مشورتی و سیاست گذاری دارد، این ایده ها از جانب بخش خصوصی مطرح شده و در صدد بررسی آن هستیم تا بتوانیم طرح مشخصی برای آن ارائه دهیم.

با توجه به وجود تحریم ها در کشور و نوسانات نرخ ارز، کسب و کارهای مربوطه به حوزه لجستیک و زنجیره تامین چگونه انجام خواهد شد؟ در شرایط فعلی جامعه ما، این کسب و کارها چگونه می توانند به بهبود فضای عمومی کشور کمک کنند؟

مشکلات بسیار زیاد است، با توجه به وضعیت که وجود دارد یکسری از سازمان ها و فعالیت ها به صورت مستقیم تحریم شدند همانند سازمان بنادر و دریانوردی و فعالیت های پشتیبانی همانند بیمه، هنگامیکه نتوان مبادلات مالی انجام داد مشکلات چند برابر می شود. البته برنامه ریزی ها و تدابیری در این زمینه انجام شده اما موجب شده تا هزینه ها افزایش یابد زیرا بسیاری از کارها باید از طریق غیر مستقیم و توسط واسطه ها انجام شود و واسطه ها هزینه ها را افزایش می دهند. تاثیر تحریم ها فقط بر روی یک بخش، یک دستگاه یا یک



بحث رقابت جای خود را به همکاری می دهد، هنگامیکه مقرر است حمل و نقل ترکیبی داشته باشیم، طبیعتا حمل و نقل ریلی یا جاده ای به تنهایی معنی ندارد، در این الگوی پیشنهادی بخشی از بار را توسط جاده و بخشی دیگر توسط ریل جابجا می شود و الگویی که ما دنبال کردیم، الگوی هاب ریل می باشد. در حمل بار کشور، بارهایی که بیش از ۳۰۰ کیلومتر مسافت را باید طی کنند توسط ریل جابجا می شوند، بر مبنای مطالعاتی که در دنیا انجام شده در کشور های مختلف بار در مسافت های بین ۳۰۰ تا ۳۵۰ کیلومتر و کمتر از آن توسط جاده حمل می شوند اما مسافت بالای ۳۰۰ تا ۳۵۰ کیلومتر به صورت حمل ترکیبی صورت می گیرد، یعنی بار تا رسیدن به هاب ها توسط جاده و پس از آن توسط ریل جابجا می شود. این الگویی است که در سند آمایش مورد توجه قرار گرفته و بر مبنای مدل سازی ریاضی که انجام شده اگر ما بتوانیم خود را به الگوی مطرح شده نزدیک کنیم تا ۳۰ درصد می توانیم هزینه های لجستیک در کشور کاهش دهیم.

جنابعالی اشاره ای به تضاد منافع در سیاست گذاری ها کردید، لطفا در این رابطه بیشتر توضیح دهید؟

هر دستگاهی بر مبنای اولویت ها و اهداف اصلی که برای دستگاه مربوطه تعیین شده فعالیت می کند، طبیعتا بخش های امنیتی، نظامی و ستاد مبارزه با قاچاق هدف اصلی خود را که تلاش در کاهش قاچاق و اثرات مخرب آن است فعالیت می کند زیرا قاچاق مزیت های ما را در تولید صنایع داخلی از میان می برد و ضربه جدی به تولید داخلی وارد می کند بخصوص در شرایطی که ما تحریم هستیم و شرایط نابرابر وجود دارد.

همینطور دستگاه های دیگر همانند وزارت صمت، گمرک و ... هر کدام اولویت های خود را در نظر دارند، در بخش وزارت راه و حمل و نقل بحث تسهیل شرایط برای حمل بسیار حائز

اهمیت است تا در حوزه ترانزیت بتوانیم سهم حمل و نقل را افزایش دهیم. با توجه به اینکه هر دستگاهی فقط به مسئولیت های خود توجه دارد و بخش دیگر برای آن سازمان مهم نیست خودش مشکلاتی را به همراه می آورد. سیاست گذاری ها و برنامه ریزی ها باید به گونه ای باشد که صرفا نگاه بخشی نداشته باشیم، به منافع کلان تر و ملی بی اندیشیم زیرا بخش ترانزیت دارای درآمدهای مستقیم و همچنین پتانسیل بالای درآمدزایی برای کشور است به ویژه با شرایط خاصی که حکمفرما است و بحث کاهش قیمت نفت و اینکه در آمد نفتی نمی تواند درآمدی ثابت برای کشور محسوب شود در میان است و با توجه به موقعیت ژئوپولیتیک که کشور داراست باید به بحث ترانزیت توجه ویژه شود، همینطور جریان های تبادل کالا در سطح بین الملل بخصوص با در نظر گرفتن اینکه طی چند دهه آینده تغییر موازنه ای در تراز تجاری و در سطح منطقه رخ می دهد و کشورهای جنوب آسیا بخصوص چین و هند و ... به قدرت برتر اقتصادی منطقه تبدیل می شوند و طبیعتا میزان تبادلاتشان با اروپا بیش از حد تصور خواهد بود، با در نظر گرفتن همه این موارد ما باید با نگاه بلند مدت ملی و فراتر از نگاه در آمد زایی کوتاه مدت به بحث ترانزیت و فرصت هایی که برای کشور متصور هست پیش رویم و بتوانیم سرمایه گذاری جدی انجام دهیم، طبیعتا اگر ما صرفا نگاه امنیتی در بحث مبارزه با پدیده قاچاق داشته باشیم و سختگیرانه به این حوزه بپردازیم حتما باید در کنارش برنامه ریزی هایی در رابطه با هزینه ها و منافع کوتاه مدت و بلند مدت داشته باشیم. مثلا با تصمیم گیری هایی که می کنیم باید توجه داشته باشیم که چه فرصت هایی را به کشورهای همسایه و کشورهای رقیب می دهیم، ترانزیت یه فرصت بلند مدت ملی باشد، باید برای سیاست گذاری ها افق بلند مدت و منافع بلند مدت ملی در نظر بگیریم و بر اساس منافع بلند مدت

ملی سیاست گذاری کنیم. ترانزیت یک فرصت ملی است که می تواند ما را از نیاز به در آمد ملی فروش نفت که درآمد واسطه ای است خارج کند و به یک درآمد ثابت جدی تبدیل کند. ما پتانسیل هایی در آمد ترانزیت را به خوبی داریم به دلیل آنکه در موقعیتی خوب ترانزیتی قرار داریم اگر خودمان شرایط را برای خودمان سخت نکنیم و این مزیت ها را تقدیم نکنیم به کشورهای دیگر میتوانیم این فرصت را بخوبی به نفع کشور استفاده نماییم.

در رابطه با هوشمند سازی لجستیک چه تدابیری اندیشیده اید؟

در برنامه ریزی هایی که انجام داده ایم یکی از محورهای اصلی، بحث هوشمندسازی فعالیت های لجستیک و یکپارچه سازی فرآیندها و اطلاعات است که بر مبنای تحلیل آن اطلاعات، هوشمندی می تواند رخ دهد، برنامه ریزی هایی که انجام شده بحث پروژه معماری سازمانی فرآیندها و اطلاعات سازمانی لجستیک است تا مطالعات لازم در مورد همه مدها و اسناد و اطلاعاتی که در گردش است انجام شود تا با بررسی نمونه های موفق در دنیا یک الگوی یکپارچه، کارآمد و سریع برای گردش و هماهنگی اطلاعات طراحی شود که این الگو می تواند منجر به ارائه یک معماری و طرح کلان باشد. ما می توانیم با تکیه بر آن طرح کلان، سیستم ها را ارتقا داده و به قابلیت های مبتنی بر فن آوری اطلاعات که می تواند کمک به ایجاد هوشمندی کند برسیم، اکنون در مرحله طراحی و معماری هستیم و در این زمینه همکاری مشاورین داخلی و خارجی صورت گرفته تا بتوانیم بر مبنای طرح کلی پیش رویم.

مشکلات حوزه نرم افزاری پیشرو شما چیست؟

در مشکلات نرم افزاری به صورت مشخص بحث عدم وجود شرکت های توانمند لجستیک و همین طور نداشتن فرآیندهای یکپارچه لجستیکی و قابلیت های هوشمندی

است که لازمه لجستیک و trak in trak out کالا است و بحث هوشمند سازی که می تواند منجر به افزایش ظرفیت شود.

زیر ساخت های فیزیکی، ظرفیتی را برای بهره برداری به ما می دهند تا بتوانیم برای افزایش ظرفیت، زیر ساخت های جدیدی ایجاد کنیم، طبیعتا برای افزایش ظرفیت نیاز به هزینه های بالایی است. اما نکته ای در این میان بسیار حائز اهمیت است آن است که امروزه در دنیا ظرفیت مجازی را افزایش می دهند، یعنی با همان زیر ساخت فیزیکی با هوشمند سازی موجبات گردش بالای کالا و میزان سرویس دهی را افزایش می دهند، یکی از قابلیت های مهم هوشمند سازی می تواند در این بخش نقش ایفا کند، ما می توانیم با همان روش، سرعت، سهولت و میزان ظرفیت ها را افزایش دهیم و همان طور شرایط را برای حمل و نقل ترکیبی با برنامه ریزی و اشتراک گذاری اطلاعات یکپارچه به همه بخش ها مهیا کنیم و به سمت کاهش هزینه های لجستیک سوق دهیم.

به عنوان سخن آخر اگر ناگفته ای دارید بفرمایید.

ما در مجموعه وزارت راه در حوزه لجستیک بسیار جدی هستیم و تمایل داریم تا از ظرفیت های بخش خصوصی از طریق انجمن های تخصصی استفاده کنیم و از هم فکری، تصمیم گیری و سیاست های کلی استفاده کنیم، اما این امر مستلزم آن است که بخش خصوصی این آمادگی را از جهت منافع انسانی و همچنین از جهت دانش، تخصص و مطالعات حوزه تخصصی در این زمینه داشته باشد و بتواند پیشنهادهای کارآمدی در زمینه ارائه دهد.

انجمن ریلی در این زمینه الگوی خوبی بوده و انجمن های دیگر خوب پیش می روند، برخی انجمن ها هنوز این قابلیت که در سیاست گذاری ها مشارکت داشته باشند را بالفعل نکرده اند و ما مایلیم از این ظرفیت استفاده کنیم.

گفتگو با خسرو سرائی مدیرکل امور لجستیک و حمل و نقل چند وجهی سازمان بنادر و دریانوردی:

کلید طلایی شکل گیری شرکت های لجستیک محور؛ حذف یارانه و رانت از اقتصاد ملی

الهام زرقانی



جنابعالی تعریف جامعی از لجستیک بفرمائید و اینکه لجستیک در ساختار اقتصادی و تولیدی ما چه جایگاهی دارد؟

مراجع مختلف از جمله انجمن ها و آکادمی های داخلی و خارجی برای لجستیک تعاریف گوناگونی ارائه داده اند اما در تمامی این تعاریف مشترکاتی به چشم می خورد که مفاهیم را بخوبی منتقل می نمایند مانند تعریفی که لجستیک را به معنای به کارگیری صحیح منابع در زمان و مکان مناسب و با قیمت و کیفیت مناسب می داند و یا تعریفی که لجستیک را به معنای کلیه فعالیت های تسهیل کننده حمل و نقل و هماهنگ کننده تامین و تقاضا در زمان و مکان مشخص تعبیر می کند و یا تعریفی که لجستیک را به معنای عملیات پویا و انعطاف پذیری می داند که بنابر شرایط محیط و تقاضای موجود برای تامین، مدیریت

اهمیت مدیریت لجستیک و زنجیره تامین در بنادر به ویژه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی مورد توجه خاص تولید کنندگان و بازرگانان و به طور کلی عموم ذینفعان قرار دارد و بر هیچ کس پوشیده نیست که اگر عصاره جهانی شدن اقتصاد، مدیریت زنجیره تامین لجستیک، بهره گیری از فناوری های نوین در فاکتورهای تولید و تجارت کالاها فی مابین محل تولید، پردازش یا محل مصرف کالاها، به حداقل رساندن هزینه های تولید برای تولید کننده و مصرف کننده نهایی باشد، نقش بنادر به عنوان مبادی ورودی و خروجی کالاها هر روزه پررنگتر از گذشته می گردد، نقشی حیاتی که در کاهش یا افزایش هزینه حمل و تاثیر مستقیم بر هزینه تمام شده کالا یا خدمات تولیدی مشهود و غیر قابل انکار است. کشور طی چند سال اخیر شرایط نامناسبی را تجربه کرده است به طوری که دائماً موقعیت آن بین کشورهای دیگر در حال نزول بوده و این در حالی است که کشورهای رقیب در منطقه دارای وضعیتی بهتر هستند و هرروز در حال توسعه می باشند که لزوم تدوین و اتخاذ رویکردی یکپارچه و نظام مند در راستای برنامه ریزی بلندمدت برای توسعه لجستیک تجاری کشورمان کاملاً احساس شده و تدوین نقشه راه توسعه و بهبود عملکرد تجاری کشور کاملاً ضروری است. بنادر به عنوان مبادی ورودی و خروجی کالاها نقش پررنگی دارند به طوری که تاثیر مستقیم بر هزینه تمام شده کالا یا خدمات تولیدی را دارند مشکلات لجستیکی مرتبط با بندر را می توان از جمله عدم انتقال کارآمد اطلاعات، هزینه بالای نگهداری و توقف کالا، فقدان مدیریت لجستیک توسعه و تحقیق و کمبود متخصصین لجستیک بندری و عدم ارتباط نزدیک بین بندر با بخش های دیگر و همچنین مدهای بهینه حمل و نقل از جمله حمل و نقل ریلی دانست، به همین دلیل اداره کل امور لجستیکی و حمل و نقل چند وجهی در سازمان بنادر و دریانوردی تاسیس شد زیرا اتصال ریل به بندر عنصر استراتژیک توسعه بندری به شمار می رود از سوی دیگر ارزانی حمل کالا با ریل و کاهش اثرات منفی بر محیط زیست و بر شرایط اجتماعی مانند کاهش تصادفات جاده ای از دیگر مزایای حمل و نقل ریلی بوده است در همین خصوص گفتگویی با خسرو سرائی مدیرکل امور لجستیک و حمل و نقل چند وجهی سازمان بنادر و دریانوردی داشته ایم و در این گفتگو به نقش لجستیک در ساختار اقتصادی کشور و همچنین به اهمیت لجستیک در نظام تولید و جابجایی کالا در کشور و نقش حمل و نقل ریلی در فرآیند لجستیک و موانع پیش رو پرداختیم که به شرح آن می پردازیم:



عوامل تولید از جمله مواد اولیه، تولید و توزیع شکل می گیرد و در این بین برنامه ریزی، اجرا و کنترل کارها و اثربخش جریان مستقیم و معکوس مواد و کالا، انبارش آنها، ارائه خدمت و انتقال اطلاعات مرتبط بین مبدا و محل مصرف کالا یا خدمت با هدف برآورده نمودن نیاز مشتری انجام می گیرد.

اما از دیدگاه بنده لجستیک یعنی هماهنگی بین عوامل مختلف از مرحله پیش از تولید تا مرحله پس از مصرف برای مدیریت زمان و مدیریت هزینه در جهت دستیابی به یک هدف عالی و آن هدف چیزی نیست جز بهره وری اقتصاد ملی و خشنودی مصرف کننده نهایی و گیرنده خدمات چه با ملیت ایرانی در داخل مرزهای جغرافیایی و یا با ملیت خارجی در محدوده مرزهای اقتصادی، علاوه بر این تولید لجستیک محور بر پایه اعتماد و اطمینان استوار می گردد به این معنا که تمامی عوامل با ایفای تعهدات خود در زنجیره تامین، سبب خواهند شد مصرف کننده کالا و دریافت کننده خدمات به آن زنجیره تامین به خصوص، اطمینان داشته باشند.

ساختار اقتصاد تولید کشور متأسفانه از دیدگاه های لجستیکی بطور کامل بهره مند نشده است و همچنان برخی از شرکت های تولیدی بطور سنتی محصولات خود را توزیع می نمایند و رابطه معناداری بین بازار مصرف و تولید شکل نگرفته است به این معنا که مصرف کننده نمی تواند کالای مورد نظر خود را در محل و زمان مناسب دریافت کند و گاهی اوقات کیفیت کالایی که دریافت می کند با آنچه مدنظر داشته، همخوانی ندارد. این همه تنها در غیاب رقابت سالم بین بنگاه های تولیدی چه در حوزه تولید کالا و چه در حوزه ارائه خدمات رخ می دهد. از دیدگاه بنده لجستیک آخرین قله ای ست که یک تولید کننده در یک بازار رقابت کامل فتح می کند. تا زمانی که شرکت های لجستیک محور

به این مفهوم اشراف پیدا نکنند که قرار نیست حضورشان در بازار، هزینه اضافی به مصرف کننده نهایی تحمیل کند، این شرکت ها شکل نمی گیرند. بنابراین کلید طلایی شکل گیری شرکت های لجستیک محور، حذف یارانه و رانت از اقتصاد ملی ست، همانطور که قبلا هم اشاره کردم در فضای غیر رقابتی اصولا فعال اقتصادی به دنبال استفاده از مولفه های رقابت در صنعت نیست بنابراین هیچ لزومی به صرفه جویی از طریق افزایش بهره وری نمی بیند.

صنعت لجستیکی از چه ویژگی هایی برخوردارست؟

وظیفه لجستیک برقراری یک جریان مداوم، یکنواخت و کنش پایدار سازمان یا شرکت به محیط و از محیط به سازمان یا شرکت در کلیه مراحل عناصر خرید، تولید، انبار، توزیع، فروش، حمل و نقل، تعمیرات و کلیه فعالیت های اقتصادی شرکت می باشد. ویژگی های اصلی خدمات لجستیکی که حضور آن در مدیریت کل زنجیره تامین دیده می شود اول به اشتراک گذاشتن دیتا و اطلاعات است که خود این موضوع جای بحث بسیاری دارد، خیل عظیمی از شرکت ها بلافاصله موضع می گیرند که اطلاعات و داده هایشان خصوصی ست و نباید به خارج از شرکت راه پیدا کند در حالیکه اصولا جنس اطلاعات درخواستی برای ران شدن زنجیره تامین از اطلاعات رقابتی شرکت ها متفاوت است. دومین ویژگی استاندارد سازی است به این معنا که عوامل مختلف نمی توانند با استانداردهای متفاوت کار کنند چرا که نهایتا تلاش همه آنها می بایست معطوف به دستیابی به شاخص های لجستیکی باشد بنابراین عملیات مشترک باید دارای استانداردهای یکسان باشد و یک مرجع شاخص های عملکردی، همه عوامل را بطور جداگانه اندازه گیری کند و تاثیر عملکردشان بر یکدیگر را بسنجد، در حال حاضر هریک از عوامل حداکثر خود را مسئول اقدامات حوزه خود می

داند و اصولا کل زنجیره مدنظر قرار نمی گیرد. ویژگی دیگر بکارگیری و بهره مندی از مزایای سامانه های فن آوری اطلاعات است که در غیاب آن اصولا زنجیره تامین و لجستیک معنا پیدا نمی کند. اما آنچه که از اهمیت بسیار برخوردارست بازبینی فرآیندهاست همه عوامل درگیر در زنجیره تامین می بایست به فرآیندهای خود را در راستای تحقق اهداف زنجیره تامین بازبینی نمایند و حلقه خود را با کمترین هزینه، اسناد و زمان در اختیار عوامل دیگر زنجیره تامین قرار دهند و مجددا می بایست مدیریت کل زنجیره تامین، آنچنان نظارتی داشته باشد که هرآنچه که در تمامی حلقه های زنجیره تامین انجام می شود به رقابت پذیرتر شدن آن منجر شود نه آنکه عامل دیگری از آن بهره مند شود. ویژگی بسیار مهم دیگر لجستیک در زنجیره حمل و نقل هماهنگی هایی است که باید بین عوامل مختلف بارو حیه همکاری انجام پذیرد متأسفانه اکنون افراد بصورت جزیره ای کار می کنند و خود را در قبال کل زنجیره مسئول نمی دانند و البته اگر در همان حلقه نیز کار به خوبی انجام شود بسیار خوب است اما درست در نقاط اتصال که مسئولیت ها و اختیارات دچار ابهام می شود افراد به علت اینکه تحت سوال قرار نمی گیرند کار محوله را به درستی انجام نمی دهند و مجدد تاکید می شود یک یکپارچه کننده کل زنجیره می بایست تعدادی از امور را به عهده گیرد از جمله نظارت بر کل زنجیره، آن کسی نیست جز شرکت های فورواردری به عنوان مشتری عوامل زنجیره حمل و نقل.

بخش حمل و نقل ریلی در بنادر در تخلیه و بارگیری با چه مشکلاتی روبروست و برای افزایش سهم ریل از ترافیک بنادر و کاهش هزینه های حمل و نقل ریلی چه راهکارهایی وجود دارد؟

برای سال های متمادی بنداری که از اتصال ریلی برخوردار هستند به موضوع عملیات و مدیریت مانور

و حمل ریلی داخل بندر ورود نکرده بودند و البته هیچ نظارتی هم بر امور ریلی داخل بندری به معنای اخص کلمه نداشته اند، شاخص یا شاخص هایی برای اندازه گیری عملکرد ریلی تعریف نشده و برای مثال حتی زمان ماندگاری و مدیریت زمان مانور ریلی مورد غفلت واقع شده است، مسلما اکنون که تصمیم گرفته شده با همکاری نزدیک ستاد و صف سازمان بنادر و شرکت راه آهن این عقب ماندگی ترمیم شود، کارهای بسیاری برای انجام دادن وجود دارد، در ابتدا باید تجهیزات تخلیه و بارگیری ریلی در بنادر به روز شود، دوم مدیریت مانور ریلی بصورت یکپارچه به یک بخش غیر دولتی توانا واگذار شود که هم شاخص های مد نظر بندری و هم شاخص های مد نظر ریلی را بتواند محقق سازد. کاهش هزینه های حمل و نقل ریلی هم باید در کل مسیر از مبدا تا مقصد مد نظر قرار گیرد. در داخل بندر نیز باید یک اپراتور واحد کار را انجام دهد تا در اثر جزیره ای کار کردن، هزینه های کل افزایش نیابد.

برای افزایش سهم ریل در بنادر ریل پایه کشور نیز در سال جاری اقدامات خوبی انجام شده است از جمله اینکه با هماهنگی و همکاری های نزدیک بین بنادر و راه آهن توانستیم به گونه ای عمل کنیم که علیرغم کاهش ترافیک نه تنها سهم ریل کاهش نیابد بلکه سال جاری تنها سالی است که با افزایش سهم ترافیک ریلی در دو بندر بزرگ شهید رجایی و امام(ره) همراه بوده، خوب این عملکرد تنها در اثر هماهنگی و همکاری حاصل نشد بلکه در همین بنادر ما اقداماتی را برای برطرف ساختن برخی از مشکلات زیرساختی ریلی از جمله نصب تجهیزات مناسب و سرمایه گذاری مرتبط در بنادر انجام دادیم که از اقدامات خوبی بوده که صورت گرفته است اما با نقطه مطلوب فاصله بسیار زیادی داریم.

چه اقداماتی برای آسیب شناسی و رفع موانع سر راه حمل



و نقل و لجستیک کشور انجام شده است؟

شکی نیست که از دیدگاه لجستیکی در حمل و نقل، بسیار سنتی عمل می کنیم در اولین گام ارتباط الکترونیک بین مدهای مختلف حمل و نقل و ذینفعان و بهره برداران از آن به عنوان ستون فقرات زنجیره تامین، باید تدارک دیده شود، بدون این ارتباط الکترونیکی و تبادل داده و اطلاعات اصولاً نمی توان کار بزرگی انجام داد بنابراین اولین گام ایجاد زیرساخت IT و البته بصورت

یکپارچه و با قابلیت ایجاد ارتباط بین ذینفعان است و گرنه می توان گفت امروزه تقریباً همه عوامل خود را مجهز به رایانه نموده و از شبکه های داخلی بهره مند می شوند. کار دیگری که دولت باید انجام دهد ایجاد فضای کسب و کار سالم است و البته می بایست از حمایت های بی هدف و ایجاد رانت دست برداشته و فقط زمینه رقابت و همچنین نظارت را فراهم سازد و در انتها کسانی در بازار بمانند که از قواعد بازار پیروی می کنند و توانایی رقابت

را بدون برخورداری از رانت دارند، تنها در این صورت است که لجستیک معنا پیدا می کند و شرکت ها را به فکر وادار می کند تا برای بقای بیشتر در بازار از ابزار آن استفاده کنند. اقدام دیگری که نیاز است به فوریت به انجام برسد تعیین یک متولی ملی برای انجام تکالیف لجستیکی است تا با راهبری و اجرایی سازی اهداف کلان کشور بتواند گام های مهمی برای هماهنگی با زنجیره تامین جهانی بردارد، به زعم کارشناسی بنده، با شروع بکار این نهاد ملی می توان

برخی از شوراهای ملی را تعطیل کرد، اگر این شورا شکل بگیرد شورای عالی ترابری کشور، شورای عالی ترانزیت و شورای عالی صادرات از جمله شوراهایی هستند که نیازی به ادامه کار ندارند. اگر چرخ های لجستیک روان حرکت کنند ترانزیت و صادرات هم به سهولت انجام می شوند. ضمن اینکه اعضای خیلی از این شوراهای یکسان هستند و وقت بسیاری را از مدیران عالی تا کارشناسان را به خود اختصاص می دهند.

با توجه به اهمیت لجستیک



در نظام تولید و جابجایی کالا در کشور مشاهده می کنیم که در این زمینه مدیریت واحدی وجود ندارد از نظر شما علت چیست؟

اولین عامل را باید در تحمیل هزینه های اضافه تر به شرکت های تولیدی و حمل و نقلی و ... جستجو کرد و البته نا آشنایی با دانش لجستیک و فواید آن، باید این را بخاطر داشته باشیم که هزینه های لجستیکی از محل بازبینی فرآیندها و کوتاه کردن آنها، بازبینی روش ها و جایگزینی روش های موثرتر و کارآتر

قابل جبران است و اگر قرار باشد هزینه جدیدی تحمیل شود، شرکت در یک بازار رقابتی کامل قادر به ادامه حیات نخواهد بود. بنابراین می توان نتیجه گرفت که به لحاظ کلان، هنوز نه زمینه ورود شرکت های قوی لجستیکی به صنایع مختلف فراهم شده و نه تقاضای قوی ای شکل گرفته تا در سمت عرضه حرکت های موثری صورت گیرد.

از نگاه شما حمل و نقل ریلی در فرآیند لجستیک چه میزان نقش ایفا می کند؟

برای حمل و نقل ریلی نمی توان نقش جداگانه ای در لجستیک در نظر گرفت بلکه حمل و نقل ریلی یکی از حلقه های موثر زنجیره تامین و حمل و نقل است و صد البته نمی توان نقش ریل و سهم آن از جابجایی کالا را بصورت دستوری بالا برد، نقش دولت البته بسیار مهم است و هماهنگی هایی که باید در سطوح مختلف دولتی انجام پذیرد پیش نیاز همه اقدامات است. در حال حاضر سهم حمل ریلی در ترافیک بندری و به تبع آن لجستیک بندری خیلی بارز نیست لذا ابتدا می بایست شاخص های لجستیکی در ریل ارتقا یابد، برای مثال انعطاف پذیری و قابلیت اتکا که از شاخص های قابل اهمیت در لجستیک می باشد در حمل ریلی باید بطور معناداری افزایش یابد در این صورت است که صاحب کالا یا نماینده او می تواند روی حمل ریلی از نقطه ابتدایی تا نقطه انتهایی حساب کند. عدم رغبت صاحبان کالا به حمل ریلی به دلیل هزینه و زمان بالای حمل در شبکه سراسری، کمبود واگن، عدم دسترسی کارخانجات و مراکز تولیدی و نقاط بار به خطوط فرعی ریلی، نبود مدیریت واحد در بنادر کشور برای کنترل و نظارت بر ترافیک ریلی درون بندری، عدم تجهیز بنادر به تجهیزات استراتژیک ریلی نظیر پوشتراک، لوکوموتیو مانوری، واگن برگردان و ... ظرفیت ناکافی ایستگاه های انشعاب و مانوری راه آهن در پسرکرانه بنادر

اصلی کشور از جمله مشکلات اساسی است که باید به سرعت برطرف گردند. از دیگر اقداماتی که از ابتدای سال جاری آغاز کرده ایم و می بایست سرعت بیشتری به آن بدهیم، اجرایی سازی قطار برنامه ای به بنادر کشور است ما باید مطابق الگویی که از کشتی و از تخلیه و بارگیری در اسکله می گیریم، برای تخلیه و بارگیری از سمت خشکی نیز الگو بسازیم و به همین ترتیب که به کشتی پنجره زمانی عملیاتی اختصاص می دهیم به قطارها هم پنجره زمانی اختصاص دهیم و قطارها نیز در همان پنجره زمانی به بندر مراجعه و یا از بندر اعزام شوند تا توجه صاحبان کالا را جلب نموده و با قابلیت اتکا سهم ریلی ترافیک بندر کاهش یابد.

با توجه به تحریم ها در کشور، کسب و کارهای مربوطه به حوزه لجستیک و زنجیره تامین چگونه انجام خواهد شد و در شرایط فعلی جامعه ما این کسب و کارها چگونه می توانند به بهبود فضای عمومی کشور کمک کنند؟

متأسفانه یا خوشبختانه لجستیک اعمالی بر کل زنجیره تامین در صورتی در اقتصاد ملی موثر است که تجارت خارجی را تسهیل کند آن هم به این لحاظ است که ساختار اقتصادی کشور چنین دیکته می کند، بنابراین مسلماً تحریم های اعمالی تأثیرات منفی بر کل تجارت و به تبع آن لجستیک خواهد داشت، پس از برجام مذاکرات بسیار خوبی با آلمانی ها برای انتقال دانش فنی و همچنین بهره گیری از تجارب شرکت های آلمانی، مذاکرات خوبی صورت گرفت اما به هر صورت امکان حضور آنها در ایران فراهم نشد از سوی دیگر به نظر می رسد شرایط فعلی، شرایط ایده آلی برای پیاده سازی اصول لجستیک در زنجیره تامین و برقراری ارتباطات الکترونیکی بین عوامل مختلف باشد که می تواند نقطه شروع باشد. این به معنای آن است که فعلاً می توانیم برای خودمان در داخل کشور اهدافی را مشخص کنیم و با تمرین و ممارست

وضعیت موجود را ارتقا دهیم تا زمانی که مراودات با کشورهای خارجی در سطح وسیع مجدداً انجام گرفت در آن زمان بتوانیم ارتباط موثر تجاری با بقیه جهان برقرار کنیم و زنجیره های تامین رقابت پذیر را شکل دهیم. **با توجه به اینکه هدف توسعه ریل در بنادر در دستور کار قرار گرفته در سازمان بنادر چه اقداماتی در این راستا صورت گرفته است؟**

در حال حاضر عملکرد بنادر اصلی کشور حدود ۱۴۷ میلیون تن سالانه می باشد و طبق مستندات طرح جامع بنادر بازرگانی کشور، رشد سالانه ۵ درصد محقق می گردد، در حال حاضر در چهار بندر شهید رجایی، امام خمینی (ره)، امیرآباد و خرمشهر سالانه حدود ۱۰ میلیون تن کالا توسط حمل ریلی جابجا می شود که بطور میانگین ۱۰ درصد کل کالای جابجا شده در این بنادر را تشکیل می دهد.

با فرض ثابت ماندن این رقم تا سال ۱۴۰۴ و همچنین حصول هدف ۳۰ درصد سهم حمل ریلی، راه آهن کشور در سال ۱۴۰۴ باید حدود ۴۵ میلیون تن بار از بنادر اصلی کشور جابجا نماید، این در حالیست که کل بار جابجا شده در سراسر خطوط ریلی کشور در سال ۱۳۹۶ کمتر از ۵۰ میلیون تن بوده است، بنابراین راه آهن برای اینکه بتواند ۳۰ درصد از تناژ بار بنادر را حمل نماید، تا سال ۱۴۰۴ باید عملکرد خود را دو برابر نماید: یا باید از طریق ایجاد ظرفیت جدید (خرید ۲۳ هزار واگن جدید و اضافه نمودن خطوط جدید) و یا از طریق افزایش بهره وری، ظرفیت فعلی خود را افزایش دهد. از سوی دیگر، نکته مهم این است که حصول هدف سهم ۳۰ درصد از کالاهای ریل پسند چندان نیز دور از دسترس نیست، کما اینکه فقط در بندر شهید رجایی با انتقال صادرات بار مواد معدنی به ریل، ۲۰ میلیون تن به حمل ریلی بندری افزوده خواهد گردید.

گفتگو با محمد نبی جوانمردی، عضو کمیته ریلی اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران در خصوص نقش هاب های لجستیکی در توسعه حمل و نقل ریلی:

اتاق بازرگانی تنها محفل صد درصد خصوصی کشور؛ نیازمند جایگاه ویژه در نهادهای دولتی

الهام زرگانی

با همکاری ارگان های مختلف از جمله اتاق بازرگانی ایران، اقدام به ایجاد ستادی برای توسعه مراکز لجستیکی کرده است.

بخش حمل و نقل ریلی در تخلیه و بارگیری با چه مشکلاتی روبروست و اتاق بازرگانی در راستای کاهش هزینه های حمل و نقل ریلی چه پیشنهاداتی دارد ؟

یکی از مشکلات عمده که ناشی از قوانین موجود می باشد عدم سرمایه گذاری راه آهن و سایر ارگان های دولتی در خطوط فرعی و تجهیزات تخلیه و بارگیری است و موجب شده تا راه آهن به چشمه های بار متصل نشده و از سوی دیگر علیرغم سیر مناسب واگن ها و به علت تجهیزات نامناسب تخلیه بارگیری، زمان طولانی صرف این مسئله می شود که با پیگیری هایی که انجام می شود امید است نسبت به تغییر قوانین و تخصیص بودجه متناسب اصلاحات لازم صورت گیرد.

چه اقداماتی برای آسیب شناسی و رفع موانع سر راه حمل و نقل و لجستیک کشور انجام شده است؟

وزارت راه و شهرسازی در دوره اخیر با تشکیل معاونت حمل و نقل و تشکیل کارگروه های مختلف و دعوت از صاحب نظران از جمله اتاق بازرگانی نسبت به شناخت موانع مختلف و راه حل های مختلف چاره اندیشی کرده و برخی از موانع حل و فصل شده است.

با توجه به اهمیت لجستیک در نظام تولید و جابجایی کالا در کشور مشاهده می کنیم که در

جناب عالی تعریف جامعی از لجستیک بفرمایید.

لجستیک به کلیه فعالیت های هماهنگی اطلاق می شود که جهت بررسی، تحقیق، مطالعه و برآورد نیازها و احتیاجات اولیه در زمینه وسایل و تجهیزات، ماشین ها، ابزار آلات، تاسیسات و مقدمات از هر نوع است که در آن خصوص کلیه امور مرتبط به تهیه و تولید، نگهداری، انبارداری، توزیع، حمل و نقل، تنظیم و تهیه لازم روی آن انجام می گیرد.

صنعت لجستیک از چه ویژگی هایی برخوردار است و اتاق بازرگانی به عنوان تشکل چه راهکارهایی برای افزایش سهم ریل ارائه کرده است؟

دو ویژگی اصلی صنعت لجستیک افزایش بهره وری و همزمان با آن کاهش هزینه ها می باشد که منجر به افزایش کیفیت و کاهش قیمت تمام شده کالاها می شود، اتاق بازرگانی ایران نیز بنا بر رسالت خود نقش پارلمان بخش خصوصی را ایفا می کند و دیدگاه های بخش خصوصی را به دولت و ارکان حکومتی ارائه می دهد و پیگیر اجرای آن ها می باشد و از ایده استفاده بیشتر از ریل به جای جاده حمایت می کند.

هاب های لجستیکی چه نقشی را در توسعه حمل و نقل ریلی ایفا می کنند؟

فلسفه ایجاد مراکز لجستیکی افزایش بهره وری و کاهش هزینه ها است، متأسفانه به علت عدم توازن قیمت تمام شده حمل کالا میان بخش ریلی و جاده، ایجاد هاب های لجستیکی در ایران به تاخیر افتاده است که اخیراً وزارت راه و شهرسازی



اتاق بازرگانی، صنایع و معادن به عنوان پارلمان بخش خصوصی نقش قابل توجهی در توسعه اقتصادی کشور دارد، می دانیم که اقتصاد ایران در طول تاریخ با مسائل بسیاری مواجه بوده و بخش خصوصی در این میان نقش مهمی بر عهده داشته است. نقش تشکل ها و انجمن های موجود در عرصه تولید و تجارت موجب می شود تا کشور را در رسیدن به مسیر رشد اقتصادی یاری کند، نقش بخش خصوصی در رسیدن به اهداف سند چشم انداز و دستیابی به رشد اقتصادی بسیار حائز اهمیت است، در این میان می توان نقش اتاق بازرگانی را به عنوان تشکل قدرتمند و تاثیرگذار در اقتصاد ایران دانست، تعامل و همکاری دو بخش دولتی و خصوصی و با به کارگیری تمام توان و همچنین مطالعات، تحقیقات و بررسی های مورد نیاز می توان به توسعه مورد نظر دست یافت، بنابراین اقتصاد و صنعت ایران نیاز به تبادل افکار بیشتر میان دو بخش دولتی و خصوصی دارد تا با این تعامل بتوان به رتبه اول اقتصادی در منطقه دست یافت. یکی از بخش هایی که می توان با توسعه آن سهم قابل توجهی در در رشد اقتصاد کشور داشت بحث توسعه لجستیک و همچنین نقش هاب های لجستیکی در توسعه حمل و نقل ریلی است، به همین علت گفتگویی با محمد نبی جوانمردی، عضو کمیته ریلی اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران داشتیم که به آن می پردازیم:



این زمینه مدیریت واحد و برنامه ریزی روشنی وجود ندارد، از نظر شما علت چیست؟

متأسفانه در همه بخش های کشور در کلیه موضوعات ما شاهد چندگانگی و افتراق هستیم، در این بخش نیز بین وزارت صمت و راه و شهرسازی مشکلات بسیاری وجود دارد و هریک خود را متولی لجستیک می دانند که خوشبختانه با ایجاد ستاد مراکز لجستیک تحت عنوان شورای هماهنگی ترابری کشور بسیاری از تنگنا ها حل و آینده روشنی متصور است.

از نگاه شما حمل و نقل ریلی در فرایند لجستیک چه میزان نقش ایفا می کند؟

در کشورهای پیشرفته راه آهن در فرایندهای اصلی در لجستیک نقش ایفا می نماید بطوریکه مثلاً در

آفریقای جنوبی حمل و نقل عمده کانتینر و کالاهای فله از بندر کیپ تاون و دوربان به یوهانسبورگ به وسیله راه آهن، حمل و توزیع محلی به وسیله کامیون انجام می شود در این امر نشان می دهد ما نیز باید به این سمت حرکت کنیم.

روند بازار بین المللی لجستیک حمل و نقل ریلی در جوامع صنعتی در مقایسه با کشور ما چگونه است؟

در سالیان اخیر سرمایه گذاری های عمده ای در خصوص مسائل محیط زیستی و صرفه جویی هزینه های سوخت و همچنین رفتن به سوی اقتصاد سبز انجام شده است بطوریکه بیشتر جاده های اصلی اروپا از کامیون ها بویژه کامیون های ترانزیت، خالی شده و بار عمده به روی ریل رفته و کامیون ها نیز باید

به روی ریل روند به تبع آن نیز باید به این سمت حرکت کنیم.

با توجه به وجود تحریم ها در کشور، کسب و کارهای مربوطه به حوزه لجستیک و زنجیره تامین چگونه انجام خواهد شد و در شرایط فعلی جامعه ما، این کسب و کارها چگونه می توانند به بهبود فضای عمومی کشور کمک کنند؟ اتاق بازرگانی چه میزان می تواند راهگشای اینگونه مشکلات باشد؟

شکی نیست که همه کسب و کارهایی که دارای ارتباطات بین المللی هستند تحت تاثیر قرار خواهند گرفت و در رکود فرو خواهند رفت و شرکت ها برای بقا مجبورند تعدادی از پرسنل را مرخص کنند و در فضای محدود تری فعالیت نمایند، هر گونه خروج از رکود فعلی منوط به اراده سیاسی

برای حل و فصل مسائل فی ما بین با قدرت های بزرگ است، اتاق بازرگانی هم بعنوان نهاد مشورتی باید مسائل مبتلا به صنایع را به مقامات گزارش دهند.

با توجه به اینکه هدف توسعه ریل در بنادر در دستورات کار است، اتاق بازرگانی چه اقداماتی را در این راستا انجام داده است؟

یکی از نقاط ضعف سیستم ریلی ما عدم اتصال کافی و واقعی به چشمه های بار از جمله بنادر است، خوشبختانه با همت مسئولین سازمان بنادر و راه آهن و با حمایت اتاق بازرگانی ایران به عنوان نهاد مشورتی، بخش خصوصی گام های اساسی در خصوص تکمیل خطوط ریلی داخلی بنادر برداشته است و امید می رود با طرح های موجود بزودی این خطوط تکمیل گردد.

گفتگو با عباداله فروزش، مدیر عامل شرکت راه آهن حمل و نقل:

سرمایه گذاری در ریل؛ همانند سرمایه گذاری در مناطق محروم

الهام زرقانی



در سیستم حمل و نقل شقوق مختلفی داریم که یکی از این شقوق، حمل و نقل ریلی است. در کنار این حمل و نقل، حمل و نقل هوایی و جاده‌ای را نیز داریم، اما حمل و نقل ریلی مزایا و برجستگی‌هایی دارد که در دیگر حمل و نقل‌ها کمتر دیده می‌شود. راه‌اندازی ناوگان حمل و نقل ریلی با داشتن نقاط قوت و مزیت‌های سودمند، زمینه مساعدی برای تحقق اهداف کلان اقتصادی کشور خواهد شد. راه‌ریلی با برخورداری از ظرفیت‌های مناسب برای ترانزیت کالا، مزیت صادراتی برای بسیاری از تولیدات داخلی نسبت به دیگر روش‌های حمل و نقل دارد.

نقش ویژه موقعیت مکانی کشورمان نیز موجب شده تا پتانسیل بسیار بالایی برای ترانزیت مهیا باشد. این را همه کشورها بخوبی می‌دانند زیرا استفاده از کریدورهای ترانزیتی کشور موجب کاهش هزینه و همچنین کاهش زمان می‌شود. که متأسفانه به دلیل مشکلاتی که بر سر راه است نتوانسته ایم سهم درخوری را به خود اختصاص دهیم، اقدامات بسیاری در بخش توسعه زیربنای و افزایش ظرفیت و رفع گلوگاه‌های شبکه ریلی انجام شده اما در ارتباط با تجهیز و توسعه پایانه‌های تجهیزات تخلیه و بارگیری به روز در مبادی و مقاصد و بار و در بخش حمل و نقل ترکیبی اقدامات جدی صورت نگرفته است. در همین خصوص گفتگویی با عباداله فروزش، مدیر عامل شرکت راه آهن حمل و نقل داشته ایم و به چالش‌های این بخش پرداخته ایم، شرح کامل این گفتگو را می‌خوانیم:

شرکت راه آهن حمل و نقل در چه زمینه‌هایی فعالیت می‌کند؟

اهم فعالیت‌های شرکت عبارتند از:
• حمل انواع مواد معدنی به مقاصد

داخلی و بنادر جهت صادرات.

• حمل انواع مواد سوختی و روغنی و انجام عملیات تخلیه واگن با استفاده از امکانات و تجهیزات موجود در پایانه

حال حاضر سرمایه آن بالغ بر ۶۰۰ میلیارد ریال می‌باشد و در شرکت‌های راه آهن کشش، فولاد ریل توس و خدمات بیمه‌ای پوشش جاده ابریشم سهام دار می‌باشد.

این شرکت دارای چه تعداد واگن و از چه نوعی می‌باشد و سالانه چه میزان بار جابجا می‌کند؟

در حال حاضر شرکت راه آهن حمل و نقل مالک ۲۵۰۴ دستگاه واگن است که از این تعداد ۱۹۱۷ دستگاه واگن، لیه بلند می‌باشد که سالانه بالغ بر ۳/۵ میلیون تن بار جابجا می‌کند و ۵۸۷ دستگاه واگن مخزن دار با ظرفیت جابجایی سالانه یک میلیون تن محمولات نفتی است.

با توجه به جایگاه ضعیف بخش خصوصی در اقتصاد کشور و نظام دیوان سالاری دستگاه‌های دولتی، آیا این سرمایه گذاری‌های میلیاردی به ویژه در بخش ریلی می‌تواند سودمند باشد؟

بله، بخش خصوصی نشان داده که ظرفیت بهبود و توسعه در بخش ریلی را دارد. دستگاه‌های دولتی دیر یا زود به این مهم خواهند رسید. در حال حاضر ما با تمام ظرفیت به حمل و نقل اهتمام داریم، چون این فعالیت علاوه بر بُعد بنگاه داری، بُعد ملی نیز دارد. البته تحقق کامل این امر مستلزم انجام سیاست گذاری‌های بالادستی به ویژه در بخش رگولاتوری و نهاد تنظیم مقررات و اعتماد به بخش خصوصی در بهره برداری موثر از شبکه و ظرفیت خطوط می‌باشد.

صادرات، واردات و ترانزیت ریلی چه درصدی از ترانزیت را به خود اختصاص داده است؟

نقش ویژه موقعیت مکانی کشور عزیزمان موجب شده که پتانسیل بسیار بالایی برای ترانزیت داشته باشیم. این را همه کشورها بخوبی می‌دانند زیرا استفاده از کریدورهای ترانزیتی کشور ما هم موجب کاهش هزینه و همچنین کاهش زمان می‌شود. متأسفانه ما نتوانسته ایم سهم درخوری از این ظرفیت را کسب کنیم. علیرغم تلاش‌های صورت گرفته، آهنگ تلاش

نفتی و پل تخلیه بندرعباس.

• حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی با مناسب ترین قیمت از کلیه ایستگاه‌ها و مبادی مرزهای داخل کشور به کلیه ایستگاه‌های راه آهن کشورهای آسیای میانه، اکراین و کشورهای حوزه دریای بالتیک طبق موافقتنامه منعقد ایران با کشورهای آسیای میانه (SMGS) و کشورهای ترکیه، سوریه و عراق برابر تعرفه TEA.

• ارائه کلیه خدمات حمل ریلی بین المللی از جمله فورواردی، تشریفات گمرکی و ترخیص کالا، عملیات تخلیه و بارگیری، بسته بندی و انبار داری انواع محمولات.

• تأمین انواع واگن‌های مسقف، لیه بلند، لیه کوتاه، مسطح، فله بر و مخزن دار قابل سیر در کشورهای CIS.

• حمل توشه و خرده بار به صورت درب به درب با استفاده از سرویس‌های روزانه واگن‌های توشه در کلیه ایستگاه‌های راه آهن کشور و همچنین حمل کالاهای تجاری و مسافری از مناطق آزاد تجاری به وسیله سرویس‌های روزانه واگن.

• حمل بین المللی انواع خودروهای سواری به وسیله واگن‌های مخصوص حمل خودرو به همراه قطار مسافری.

به صورت مختصر بفرمایید این شرکت از چه زمانی با چه میزان سرمایه‌ای آغاز به کار کرده و سهام داران چه شرکت‌هایی می‌باشند؟

این شرکت به عنوان اولین شرکت ریلی بخش خصوصی از سال ۱۳۷۱ در زمینه حمل کالا و خدمات قطارهای باری و مسافری و تعمیر و نگهداری و بازسازی ناوگان ریلی با سرمایه یک میلیون ریال متعلق به مؤسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن جمهوری اسلامی ایران آغاز به کار نموده و در



کشورهای دیگر برای دور زدن و استفاده از کریدورهای جایگزین بیشتر از ماست. **راه اندازی قطارهای برنامه ای به صورت منظم چه نقشی در افزایش حمل و نقل ریلی در بنادر می تواند ایفا کند؟**

اصولا داشتن برنامه حمل و نقل و اعزام قطارهای باری و ترانزیتی بصورت برنامه ریزی شده و منظم نه تنها تأثیر قابل توجهی در افزایش سهم ریل در حمل و نقل بارهای بنادر دارد، بلکه در توسعه سهم بازار ریلی و مهم تر از همه ایجاد اعتماد در مشتریان و صاحبان بارهای عمده در تمام بخش ها از جمله حمل و نقل داخلی و ترانزیت کشور بسیار مهم و از پارامترهای تأثیر گذار می باشد. صاحبان بار تمایل دارند بدانند باری که به راه آهن سپرده می شود در چه تاریخی در مقصد تحویل داده می شود. این زمانبندی برای صاحبان بار و شرایط رقابتی بازار بسیار مهم است، متأسفانه در گذشته ارزیابی صحیح و درستی از زمان بندی سیر و تحویل بار در شبکه ریلی وجود نداشت لیکن در حال حاضر با راه اندازی قطارهای باری- برنامه ای این امکان برای صاحبان بار و شرکت های فورواردری فراهم شده است که تخمین صحیحی از زمان سیر و تحویل بار به مشتریان اعلام گردد. از سوی دیگر داشتن برنامه، تمام ذینفعان را از جمله راه آهن، متصدی حمل، فورواردر و صاحب بار را ملزم می نماید که تمام توان خود را در جهت اجرای دقیق و منظم برنامه به کار گرفته و در نهایت علاوه بر دستیابی به بهره وری و افزایش ظرفیت حمل ریلی مورد نظر، به کاهش زمان سیر که در بازار حمل و نقل از پارامترهای بسیار مهم است در بخش راه آهن خواهد رساند.

صنعت ریلی کشور را با توجه به فعالیت های شرکت خود در حوزه حمل و نقل ریلی چگونه ارزیابی می کنید؟

صرف نظر از اقدامات بسیاری که در بخش توسعه زیربنای و افزایش ظرفیت و رفع گلوگاه های شبکه ریلی انجام شده است لیکن در ارتباط با تجهیز و توسعه پایانه های تجهیزات تخلیه و

بارگیری به روز در مبادی و مقاصد و بار و در بخش حمل و نقل ترکیبی اقدامات جدی صورت پذیرفته است. بخش ریلی در بنادر کشور باید دارای تجهیزات و پایانه های اختصاصی باشد که این امر به ویژه در بخش ترانزیت می تواند بسیار تأثیر گذار باشد. در نهایت اقدامات بسیار خوبی صورت پذیرفته، تسهیلات بسیار خوبی پیش بینی شده، مشوق های سرمایه گذاری خوبی تدارک دیده شده و همچنین اقدامات بسیاری هم نیاز است که پیش بینی و انجام گردد.

شرکت راه آهن حمل و نقل در خصوص توسعه ناوگان خود چه اقداماتی انجام داده است؟ آیا تسهیلاتی در رابطه با این امر از سوی بانک ها دریافت می کنید؟ آیا دولت در این زمینه پشتیبانی می کند؟

شرکت راه آهن حمل و نقل با حمایت راه آهن و برای توسعه ناوگان اقدام به استفاده از منابع مالی خارجی برای تولید و خرید واگن نموده است که این موضوع علاوه بر افزایش ظرفیت حمل و نقل ریلی، باعث اشتغال زایی در کشور هم به واسطه بهره برداری و نگهداری واگن ها و هم به دلیل تولید بخشی از واگن ها در کشور خواهد شد. اما متأسفانه تا امروز ما نتوانسته ایم از منابع مالی داخلی برای توسعه بهره مند شویم. اخیراً دولت معافیت های مالیاتی برای سرمایه گذاری و ارزش افزوده صفر را برای صنعت ریلی در نظر گرفته و بحث معافیت از پرداخت حق دسترسی برای واگن های خریداری جدید تا سقف ۴ میلیون تن یعنی تا ۳/۵ سال هم هیچ دریافتی، راه آهن تحت عنوان حق دسترسی نخواهد داشت و ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید که به ازاء هر تن کیلومتر ۳۵ سی سی به عنوان یارانه برای سرمایه گذار در نظر گرفته است و سرمایه گذاری در ریل به همانند سرمایه گذاری در مناطق محروم تلقی شده و از امتیازات لازم برخوردار می شود. آنچه مهم است این امر است که ما اسناد بالا دستی و قوانین مناسب برای حمایت داریم ولی متأسفانه در عمل شرکت های ریلی موفق به بهره مندی

مناسب از مزایای تعریف شده نشده اند. به عنوان مثال با وجود صراحت قانون برای محاسبه مالیات بر ارزش افزوده با نرخ صفر برای شرکت های ریلی باری و علیرغم پیگیری های بسیار زیاد، بعد از گذشت دو سال از ابلاغ قانون هنوز شرکت های ریلی قادر به استفاده از این مهم نبوده اند.

با وجود بروز تحریم ها و نوسانات نرخ ارز این شرکت در خصوص نوسازی و تعمیرات ناوگان خود با چه چالش هایی روبروست؟ آیا راهکاری برای گذر از این تحریم ها اندیشیده اند؟ آیا ارز نیما به شرکت های ریلی تعلق می گیرد؟

افزایش نرخ ارز موجب شده هزینه شرکت ها از جمله هزینه های تعمیرات ناوگان بشدت افزایش پیدا کند و در برخی موارد خرید قطعات با هزینه دو یا سه برابری صورت می گیرد.

در رابطه با تحریم ها باید بگویم که دفعه اول نیست که ما با تحریم ها مواجه هستیم، هرچند مشکلاتی در خصوص خرید اقلام خارجی وجود دارد ولی شکرگزاریم که امورات آماده بکاری واگن ها به خوبی مدیریت و پشتیبانی می گردد. از سوی دیگر قطعه سازان و صنعت گران داخلی نیز به پیشرفت های خوبی در تولید دست یافته اند. مطمئن هستیم در این خصوص بخش دولتی برای خود برنامه ریزی هایی صورت داده و بخش خصوصی نیز تدابیر لازم را جهت مقابله و گذر از تحریم ها اندیشیده است.

ارز نیما به حمل و نقل ریلی تعلق می گیرد اما تأمین آن به سختی انجام می شود و باعث می گردد پرداخت ها به شرکت های ذینفع با تأخیر انجام شود. تخصیص ارز به قیمت نیما موجب افزایش هزینه های شرکت ها می گردد تقاضای ما تخصیص ارز دولتی برای تأمین قطعات فنی ناوگان می باشد.

قوانین و مقررات در شرکت های ریلی چه میزان تسهیل کننده و چه میزان دست و پاگیر در توسعه این صنعت بوده است؟

قوانین و مقررات دوسویه است، هم موجب تسهیل در امور می شود و یک

فرصت است، هم موجب ایجاد مانع برای روان شدن کارهاست، مثلاً ماده ۶۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقاء نظام مالی کشور که موجب حمایت از سرمایه گذار بخش خصوصی در صنعت ریلی کشور و توسعه حمل و نقل بار و مسافر ریلی و صرفه جویی در مصرف انرژی و کاهش آلاینده های زیست محیطی است و از طرفی مقررات دیگری متأسفانه مانع از استفاده از منابع خارجی و توسعه ناوگان و به تبع آن افزایش سهم بار ریلی و توسعه اشتغال می گردد.

با توجه به تمامی مشکلاتی که در این بخش وجود دارد، چشم انداز حمل و نقل ریلی را چگونه می بینید؟

افق را روشن می بینیم چرا؟! زیرا شرایط توسعه کشور نیازمند توجه و توسعه سیستم حمل و نقل ریلی با توجه به مزایای منحصر به فرد آن از جمله امکان حمل انبوه، کاهش مصرف سوخت، مسائل زیست محیطی و ایمنی و امنیت است. بر این اساس یکی از اصلی ترین موضوعاتی که در برنامه ششم توسعه حائز اهمیت بوده و به چشم می خورد، بندهای مربوط به توسعه ریلی است.

به عنوان سخن آخر اگر ناگفته ای هست بفرمایید؟

آنچه که مهم است و به عنوان یک وظیفه ملی باید به آن نگاه کرد توجه به توسعه ریلی است. نیازمند برنامه ریزی آگاهانه، همدلی و تلاش همه بازیگران دخیل در صنعت می باشیم. پرهیز از بخشی نگری، ایجاد اعتماد دوسویه به یکدیگر، ایجاد ساختارهای حرفه ای و چابک از جمله نهاد رگولاتوری به عنوان پیش نیازهای این توسعه بشمار می آید. از وقتی که به بنده دادید تشکر می نمایم و آرزوی موفقیت برای نشریه شما را دارم. لازم به ذکر است که شرکت راه آهن حمل و نقل در سال جاری توفیقات خوبی درخصوص ثبت رکوردهای عملکردی از نظر تن کیلومتر، درآمد و حمل، در بخش های حمل و نقل داخلی و بین الملل و ترانزیت به دست آورده است.

گفتگو با غلامرضا میلانلو، مدیر عامل شرکت فولاد ریل توس:

تخصیص ارز دولتی؛ یکی از راهکارهای عبور از بحران مالی و اقتصادی

الهام زرقانی



از ابتدای بحث تحریم‌ها، شرکت‌های ریلی مراتب اعتراض خود را نسبت به عدم تخصیص ارز به حمل و نقل ریلی در شرایطی که توسعه این صنعت از مهم‌ترین شعارهای دولت است، اعلام داشته‌اند. سیستم حمل و نقل ریلی برای ادامه راه نیاز به ارز دولتی دارند و این امر در تمام دنیا متداول است، به گفته فعالین بخش ۸۰ درصد هزینه‌های تعمیر و نگهداری به صورت ارزی است و تامین نشدن ارز دولتی بابت قطعات فنی واگن‌ها می‌تواند منجر به توقف تعدادی از واگن‌های مسافری و باری و مخزن دار شود، زیرا از ابتدای سال جاری هزینه‌های ارزی شرکت‌های حمل و نقل ریلی سه برابر شده و از نظر ریالی هم هزینه‌ها ۴۰ درصد افزایش یافته است به همین دلیل اداره وضعیت موجود برای شرکت‌های حمل و نقل ریلی مخاطره انگیز و امکان تامین قطعات هم به شدت دشوار شده است، تورم شدید بر ناتوانی در سرمایه‌گذاری شرکت‌ها نیز تأثیرات منفی داشته است در همین خصوص گفتگویی با غلامرضا میلانلو، مدیر عامل شرکت فولاد ریل توس داشته ایم و به چالش‌های این بخش پرداخته ایم:

سال ۹۶ حدود ۵ میلیون تن بار حمل نموده است.

این شرکت چه اهداف و برنامه‌هایی پیش رو دارد؟

این شرکت شروع فعالیت خود را در زمینه حمل و نقل ریلی با اجاره نمودن ۶۰۰ دستگاه واگن لبه بلند از شریک تجاری خود شرکت راه آهن حمل و نقل آغاز نمود و مهمترین

خراسان از معادن داخلی کشور تأسیس گردید. از ابتدای سال ۱۳۹۲ عملاً فعالیت ریلی شرکت آغاز و در همان سال اول موفق به حمل یک میلیون تن بار گندله "مواد اولیه فولاد خراسان" از معادن داخلی گل گهر واقع در شهرستان سیرجان استان کرمان و گندله سازی اردکان واقع در استان یزد گردید و تا پایان

اولیه ۱۰ میلیارد ریال و با سرمایه گذاری ۵۱ درصدی شرکت‌های تعاونی فولادپار متعلق به پرسنل فولاد خراسان و ۴۹ درصدی شرکت راه آهن حمل و نقل وابسته به صندوق پس انداز کارکنان راه آهن ج.ا. جهت انجام کلیه فعالیت‌های حمل و نقل ریلی به ویژه با هدف حمل مواد اولیه مورد نیاز فولاد

مختصری در رابطه با حوزه‌های فعالیت شرکت فولاد ریل توس بفرمایید و بگوئید هدف از تأسیس این شرکت چه بوده است؟

شرکت فولاد ریل توس بعنوان اولین شرکت حمل و نقل ریلی در استان خراسان رضوی و شرق کشور در تاریخ ۱۳۹۰/۱۰/۰۵ با سرمایه



هدف و استراتژی شرکت، صاحب و مالک واگن شدن بود که به لطف خداوند متعال و تلاش های شبانه روزی مدیران و پرسنل خدمت شرکت توانست در مدت فعالیت ۵ ساله خود نسبت به خرید ۳۵۰ دستگاه واگن "۱۵۰" دستگاه از کارخانجات سازنده داخل کشور و ۲۰۰ دستگاه از کشور روسیه اقدام نماید که در حال حاضر کلیه واگن ها در حال بهره برداری در داخل کشور می باشند و در سند چشم انداز ۱۴۰۴ خرید ۱۰۰۰ دستگاه لکوموتیو مانوری در دستور کار خود قرار داد.

شرکاء و سهام داران شرکت فولادریل توس چه شرکت هایی هستند؟

شرکت فولادریل توس دو سهام دار عمده دارد :
الف- شرکت تعاونی فولادیار با سهام ۵۱ درصدی متعلق به تعاونی کارکنان فولاد خراسان
ب- شرکت راه آهن حمل و نقل با سهام ۴۹ درصدی وابسته به صندوق پس انداز کارکنان راه آهن ج.ا.

شرکت فولادریل توس چه خدماتی را به مشتریان خود ارائه می دهد و چه میزان بار سالیانه حمل می کند؟

شرکت فولادریل توس به حول قوه الهی و با بهره گیری از تمامی پتانسیل های خود در راستای جلب رضایت مشتری خود "مجتمع فولاد خراسان" و سرویس دهی مناسب موفق گردید در سه سال اول به دلیل سیر مناسب واگن ها در جایگاه نخست استفاده بهینه و بهره وری واگن در کل شبکه ریلی کشور قرار گیرد و به بیش از ۲ میلیون تن کیلومتر به ازای هر واگن در سال دست یابد که نسبت به میانگین سیر واگن های باری کل کشور قریب به دو برابر بوده است و در مدت ۵ سال گذشته نیز توانسته حدود پنج میلیون تن بار حمل نماید. شایان ذکر است که در همان سال شروع فعالیت خود موفق به اخذ جایزه

تعالی سازمانی در اولین جشنواره تعالی حمل و نقل ریلی "جشنواره شهید دکتر داهمان" گردید.

شرکت فولادریل توس بجز حمل و نقل ریلی آیا در سایر زمینه های دیگر فعالیت دارد یاخیر؟ تاکنون چه اقداماتی را انجام داده است؟

شرکت فولادریل توس با توجه به استراتژی و اهداف بلند مدتی که در دستور کار خود دارد به منظور یکپارچگی و تمرکز در مدیریت و تسریع در اجرای عملیات تخلیه و بارگیری در مبادی و مقاصد بار و جهت جلب رضایت مشتریان و استفاده بهینه و مطلوب از واگن ها در مناقصه داخلی مجتمع فولاد خراسان و مجتمع دولتی سنگ آهن سنگان اعم از عملیات مانور "جایجایی واگن ها، تنظیم قطار، نگهداری خطوط، ارتباطات و سیگنالیک و..." شرکت و برنده مناقصه گردید که با این تدبیر توانست حداکثر استفاده از به گردش در آوردن واگن ها در مبادی بارگیری و تخلیه در مقصد را برسد، ضمن اینکه در سال ۱۳۹۵ که به نام اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال از سوی مقام معظم رهبری نام گذاری شده بود با تلاش ها و تدابیری که توسط مدیران اندیشیده شده بود علیرغم بحران اقتصادی حاکم بر کشور نه تنها خللی در فعالیت شرکت بوجود نیامد بلکه موفق شد که برای ۸۰ نفر اشتغال نیز ایجاد نماید. در همین راستا شرکت در سال ۹۵ و ۹۶ موفق به کسب نشان اعتماد ملی در خدمات حمل و نقل ریلی و نشان زرین استقامت ملی در ارائه بهترین خدمات ریلی و دریافت نشان ملی از دست معاون محترم اول رییس جمهوری گردید.

جناب عالی بفرمایید آیا شرکت در زمینه تعمیر و نگهداری ناوگان فعالیت می کند؟ و اگر فعالیت می کند با وجود تحریم ها و نوسانات نرخ ارز با چه چالش هایی روبه رو است؟

این شرکت در حال حاضر در

زمینه تعمیر و نگهداری ناوگان هیچ اقدامی ننموده است لیکن با توجه به توسعه ناوگان شرکت در سند چشم انداز ۱۴۰۴ دیده شده است. اما آنچه موجب نارضایتی این شرکت و سایر شرکت های گردیده این است که: راه آهن با عنایت به مصوبه اخیر هیئت مدیره محترم به ازای هر تن کیلومتر ده ریال جهت تعمیرات جاری واگن ها، "فی الواقع در سال حدود یک میلیارد تومان" از این شرکت دریافت می نماید در حالیکه همیشه در تامین کفش ترمزو سایر قطعات مورد نیاز تعمیرات جاری با مشکل مواجه بوده و نتوانسته اند به موقع تامین و اقدام نمایند، که اغلب منجر به توقف طولانی مدت واگن ها در مناطق گردیده است که عدم توجه به این مهم در نهایت باعث ضرر و زیان شرکت ها و راه آهن می گردد. رسیدگی به موضوع و رفع معضل فوق مورد تقاضای همه شرکت هاست.

در خصوص توسعه صنعت ریلی چه پژوهش ها و مطالعاتی را انجام داده اید؟

در بحث توسعه صنعت ریلی، این شرکت با مشارکت و سرمایه گذاری شرکت های صاحب نام دیگری در آینده در استان خراسان رضوی تصمیم به احداث کارخانه واگن سازی و تعمیرات واگن را نموده که در حال حاضر در یکی از شهرک های صنعتی استان در حال شکل گیری است، امیدواریم ظرف مدت چند ماه آینده اولین فاز مقدماتی آن آغاز گردد.

آیا در رابطه با خدمات فنی و مهندسی که انجام می شود از تجربیات کارشناسان خارجی استفاده می شود؟ در زمینه ارتباطات و سیگنالیک چه اقداماتی تا به امروز انجام داده است؟

همانطور که توضیح داده شد این شرکت در مناقصه داخلی مجتمع دولتی سنگ آهن سنگان شرکت و برنده مناقصه گردید که علاوه بر

عملیات مانور و جایجایی واگن ها و تنظیم قطارها نقش بسزایی در رابطه با نگهداری سیستم ارتباطی و سیگنالیک ایستگاه سندگان ایفا نموده است. در همین راستا با هماهنگی که با شرکت خارجی AZD صورت پذیرفت تعداد ۴ نفر از نیروهای تحصیل کرده این شرکت، در آموزش های تخصصی زیر نظر اساتید و کارشناسان خارجی شرکت کردند و مراحل مورد نظر را طی کردند که در حال حاضر بدون حضور کارشناسان خارجی نیروهای این شرکت رأساً نسبت به انجام امور مرتبط با ارتباطات و سیگنالیک اقدام می نمایند. در همینجا لازم می دانم به نکته مهم دیگری اشاره داشته باشم و آن این است که در فولاد خراسان دو دستگاه لکوموتیو ساخت کشور ترکیه جهت انجام عملیات مانور وجود دارد که قبلاً تمامی بازدیدهای سالیانه و تعمیرات لکوموتیو توسط کارشناسان ترکیه انجام می پذیرفت، اما پس از شروع به کار این شرکت در مجتمع فولاد خراسان و اعتمادی که مدیریت محترم آن مجتمع به شرکت فولادریل توس داشتند دستور نگهداری و انجام کلیه امور لکوموتیو ها را به این شرکت واگذار و در گام اول نسبت به راه اندازی لکوموتیوی که بیش از یک و نیم سال به علت خرابی متوقف بود با استفاده از پتانسیل های موجود شرکت و بهره گیری از کارشناسان زبده و مجرب بازنشسته راه آهن بدون حضور کارشناسان خارجی در ظرف یک هفته اقدام و لکوموتیو مورد بهره برداری قرار گرفت و لکوموتیو دوم نیز به همین شکل تعمیرات آن انجام پذیرفت و به لطف خداوند متعال هردو لکوموتیو موجود فولاد خراسان در حال بهره برداری می باشند. ضمن اینکه علاوه بر فعالیت های فوق، اتصال خط انبارهای محصول میلگرد و شمش به شبکه ریلی کشور نیز توسط نیروهای این شرکت انجام پذیرفت که این مهم



چشم انداز صنعت حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می کنید؟

رسیدن به سهم ۱۹۵ میلیون تنی سهم راه آهن از حمل بار تا پایان برنامه ششم توسعه در حالیکه در سال ۹۶ بین ۴۶ تا ۴۷ میلیون تن کالا از طریق راه آهن جابجا شده است و رسیدن به سهم ترازیتی ۱۰۰ میلیون تن در حالیکه در سال ۹۶ به حدود ۱/۶ میلیون تن رسیده است با توجه به مواردی که ذیل به آن اشاره می کنیم تا حدودی تحقق برنامه ششم را غیر ممکن می سازد که لازم است که به آن نگاه و توجه ویژه ای شود:

- محدودیت ظرفیت خطوط محور همرزگان با توجه به سیل عظیم بارهای معدنی و ترانزیت ریلی به بندر.

- محدودیت فضا در ایستگاه بندر عباس و عدم امکان توسعه خطوط مانور و تخلیه.

- تخلیه سنتی و دستی واگن ها در بندر عباس که موجب عدم برگشت سریع واگن ها می گردند و همچنین موجب خرابی واگن ها و خروج از چرخه حمل جهت بازسازی بعد از مدت کوتاهی می گردند.

- عدم پذیرش قطارها توسط بندر عباس، باعث کنسلی قطارها در خطوط ایستگاه های نواحی گردیده که نهایت باعث رسوب و انباشت بار در نواحی می گردند.

- عدم امکان تامین کفش ترمز و قطعات جهت تعمیرات جاری توسط راه آهن که باعث توقف طولانی مدت واگن ها می گردند.

- کمبود لکوموتیو در شبکه به ویژه در ایام پیک مسافری و به تبع آن رسوب بار در نواحی.

- عدم تناسب واگن های بارگیری شده در نواحی با امکانات تخلیه در مقصد.

- نوسانات ارزی که موجب ریسک خرید واگن نو از کشور روسیه گردیده و تامین قطعات توسط تولیدکنندگان داخلی را با مشکل مواجه نموده است.

راه آهن ج.ا.ا انجام نپذیرفته و تعهد فوق را منوط به آینده نموده اند تا در هیئت مدیره محترم راه آهن تصمیمات لازم اتخاذ گردد. این در حالیست که این شرکت باتوجه به نوسانات شدید ارزی و حداقل دو برابر شدن نرخ یورو در حال حاضر نسبت به مبلغ زمان قرارداد باید اقساط را با نرخ آزاد یورو پرداخت نماید. یعنی ارزش ۲۷۰ میلیون تومانی واگن را باید ۵۵۰ میلیون تومان پرداخت نماید."

اینک کمبود نقدینگی و عدم حمایت مالی از سوی راه آهن ج.ا.ا. از یک سو و از سوی دیگر عدم افزایش نرخ حمل توسط صاحبان کالا و صنایع به علت عدم فروش محصولات و رقابت در بازار، شرکت های ریلی از جمله این شرکت را با شرایط بسیار نامطلوب و دشوار مواجه نموده اند! از طرفی جهت صدور حواله ارزی نیز باید بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران مجوز مربوطه را صادر نماید که با اعمال تحریم های ظالمانه و یک طرفه هرروز مشکلات این حوزه بیشتر و بیشتر گردیده است و شاهد هستیم علیرغم تأمین نقدینگی با دریافت تسهیلات بانکی، و... " باز هم حواله ارزی امکان پذیر نبوده و تأمین مابه التفاوت ارز مندرج در قرارداد با فروشنده و بار مضاعفی بر دوش شرکت های ریلی می گذارد. بدیهی است راهکار برون رفت از شرایط فعلی فقط و فقط حمایت دولت از

بخش صنعت ریلی و تخصیص ارز دولتی به بخش ریلی می باشد که تا کنون محقق نگردیده است! در خاتمه از مجموعه مدیریت کلان راه آهن جمهوری اسلامی تقاضا داریم که به هر طریق ممکن، چاره ای برای جبران افزایش ۱۰ درصد نوسانات ارزی که ضربه مهلکی به پیکره شرکت های خریدار واگن از جمله این شرکت نوپا وارد نمود، ببیندیشنند تا امکان عبور از بحران مالی و اقتصادی و پرداخت اقساط به فروشندهگان خارجی برای شرکت ها میسر گردد.



سال گذشته نیز اقدام به خرید ۲۰۰ دستگاه واگن نو از کشور روسیه نمود که علیرغم تولید واگن ها در سال گذشته به علت عدم امکان ثبت سفارش واگن ها "منوعه بودن واگن" بیش از هشت ماه واگن های مزبور در گمرک مرزی سرخس متوقف ماندند و در خصوص پرداخت اقساط نیز علیرغم اینکه راه آهن ج.ا.ا. در موافقت نامه فی ما بین پذیرفته بود که نوسانات ارزی بیشتر از ۱۰٪ سالانه را تضمین و پرداخت نماید، اما متأسفانه تاکنون جهت پرداخت ما به التفاوت، اقدام مثبتی از طرف

باعث گردید علاوه بر تسریع در امر بارگیری هزینه های صاحب کالا نیز کاهش یابد و میل و رغبت به حمل ریلی افزایش پیدا کند که در مدت کوتاهی بیش از ۴۰ هزار تن بار به مقاصد بندر عباس و فولاد میانه آذربایجان توسط ریل ارسال گردید.

در زمینه نوسازی و خرید ناوگان ریلی باتوجه به نوسانات نرخ ارز و تحریم ها با چه مشکلاتی رو به رو هستید؟

در این خصوص شرکت علاوه بر ۱۵۰ دستگاه واگن از کارخانجات سازنده داخلی خریداری نمود. در

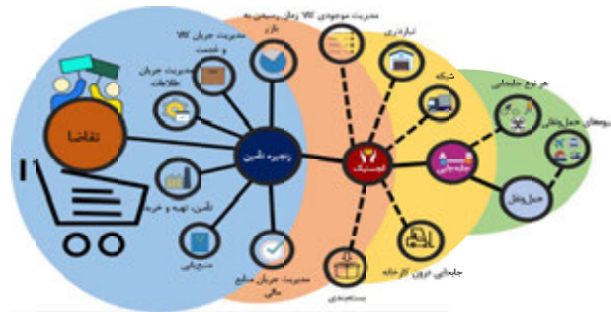
نگاهی به آینده حمل و نقل

نگار انصاری

کارشناس گروه آینده پژوهی انجمن صنعتی شرکت های حمل و نقل ریلی

توصیف مفهومی

زمانی که در خصوص آینده حمل و نقل بحث می شود، ابتدا می بایست جایگاه حمل و نقل و ارتباطات آن در کل سیستم تعریف شود، تا بتوان عوامل اثرگذار بر آن را در قالب یک چارچوب مفهومی مورد بررسی قرار داد. در لغت نامه ای دهخدا، حمل و نقل (transportation) به صورت: "جابجایی افراد یا کالاها از یک مکان به مکان دیگر" تعریف شده است. بنابراین ماهیت حمل و نقل در واقع همان مفهوم جابجایی (mobility) است و در واقع در حمل و نقل، استفاده از وسیله نقلیه مقصود نیست، بلکه هدف جابجایی بین دو نقطه است؛ به همین دلیل کشورها در کنار توجه به مدهای حمل و نقل، برنامه های مختلفی را نیز برای گسترش محلی (local) امکانات و ایجاد فرهنگ و زیرساخت برای پیاده روی برای تأمین مقاصد در کشورهایشان دنبال می کنند. اما مفهوم جابجایی خود بخشی از یک مفهوم کلان تر به نام لجستیک (logistics) است. لجستیک آن بخش از فعالیت های درون شبکه ی زنجیره ی تأمین (supply chain) است که باعث جابجایی کالا از یک مکان به مکانی دیگر می شود و با انبارداری، موجودی کالا، شبکه، جابجایی کالا داخل مراکز تولید و بسته بندی ارتباط دارد؛ در حالیکه زنجیره ی تأمین کل تحولات و سیر تمامی مواد خام از تهیه، تأمین یا خرید تا انتقال به مشتری است. بنابراین زمانیکه بحث در خصوص آینده سیستم های حمل و نقل است، ضمن توجه به تغییرات لایه های مختلف مدهای چهارگانه ی حمل و نقل از جمله زیرساخت، ناوگان و بهره برداری، می بایست تغییر و تحولات این حوزه را در سیر تحولات لایه های عمیق تر آن یعنی جابجایی، لجستیک و نهایتاً زنجیره ی تأمین نیز مورد توجه قرار داد. اما مهم ترین نکته ی قابل توجه این است که تمامی این مفاهیم، از مفهوم بنیادی تقاضا



شکل ۱- نگاهی کلان به سیستم حمل و نقل

پرسش راهبردی

در خصوص این موضوع که مبحث لجستیک و حمل و نقل تا ۱۰ یا ۳۰ سال آینده (سال ۲۰۳۰ یا ۲۰۵۰) چگونه خواهد شد، همچنان بحث های زیادی وجود دارد. تغییرات در این حوزه مانند تمامی صنایع دیگر فرصت ها و تهدیدات جدید را به وجود آورده اند؛ فناوری های جدید، رقبای جدید، انتظارات جدید مشتریان و مدل های کسب و کار جدید همگی از این دسته تغییرات هستند. در گزارشی که توسط پرایس واتر هاوس کوپرز (PWC) در خصوص سناریوهای آینده سیستم های لجستیک و حمل و نقل چاپ شده است [۱]، قیمت نفت، به عنوان یکی از نیروهای بسیار

نشأت می گیرند. انواع ریسک های مختلف مانند ریسک پروژه شامل ریسک در برنامه ریزی، زمان بندی، هزینه ها و عملکرد، انواع ریسک های عملیاتی، ریسک های در سطح ملی مانند تغییرات در قوانین و لایحه دولتی و نهایتاً ریسک های مربوط به تقاضا مانند نوسانات تقاضا، تقاضاهای فصلی، تقاضای پنهان، افت تقاضا و مازاد تقاضا از جمله ی مواردی هستند که تقاضا را دستخوش تغییر می کنند. این موارد صرفاً به زنجیره ی تأمین، مباحث لجستیکی یا جابجایی مربوط نمی شوند؛ اما بر حمل و نقل اثر می گذارند. شکل ۱ به تفهیم موارد بیان شده کمک می کند.



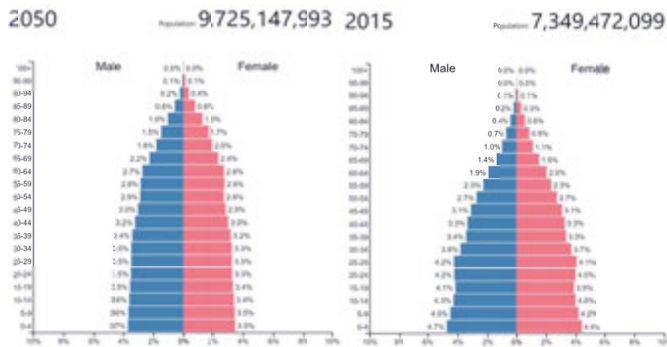
شکل ۲- سناریوهای آینده لجستیک و حمل و نقل در گزارش PWC

تأثیرگذار بر صنعت حمل و نقل و لجستیک در نظر گرفته شده است. با افزایش قیمت نفت، ناپایداری صنعت حمل و نقل به شدت بالا می رود. رفتار مصرف کنندگان و انتظارات آن ها نیز نیروی پیشران دیگری برای توسعه ی سناریو ها است. تمایل برای سوق تفکرات به سمت پایداری، برای مثال تأمین مواد به صورت محلی و نه جهانی، تغییرات بنیادین ساختاری در این حوزه را به وجود خواهد آورد. از تقاطع این دو عامل (قیمت نفت و رفتار مصرف کنندگان اعم از پایدار تا ناپایدار)، چهار سناریو (شکل ۲) توسعه داده شده اند. در هر یک از سناریو ها، سه پارامتر وابستگی به قیمت نفت، اهمیت هزینه های حمل و نقل و شدت تجارت جهانی مورد بررسی قرار گرفته و شدت آن ها در شکل ۲ نشان داده شده است و در انتها اشاره شده که ادامه ی وضعیت حال، سناریوی ۱ است.

در جهت پاسخ به این پرسش آینده ی سیستم حمل و نقل چه خواهد بود، سعی شده تا تفکرات جهانی در شش دسته ی کلی مباحث جمعیت شناختی، توسعه و رشد اقتصادی، تقاضای بخش مسافری، تقاضای بخش باری و مسایل زیست محیطی مورد مطالعه قرار داده شود و به مسأله ی فناوری نیز حین توصیف هر بخش پرداخته شود. در شکل ۳ می توان این موارد را به صورت جزیی تر ملاحظه نمود.

جمعیت شناختی

بر طبق پیش بینی ها، جمعیت جهان تا سال ۲۱۰۰ همچنان در حال افزایش خواهد بود، اما تقریباً از سال ۲۰۵۰ میزان رشد سالانه ی آن به مراتب کمتر خواهد شد [۲] (تعداد جمعیت در این سال به ۹.۷ میلیارد نفر خواهد رسید، نمودار ۱). 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



نمودار ۱- جمعیت جهان در سال‌های ۲۰۱۵ و ۲۰۵۰



شکل ۲- بررسی ابعاد مورد مطالعه در خصوص آینده‌ی سیستم‌های حمل و نقل

و ایمن حمل و نقل بسیار مهم تلقی خواهد شد؛ چرا که بیشتر این افراد در کلان‌شهرها مشغول به کار هستند.

مسافر در بخش غیرشهری

حمل و نقل برون‌شهری از ۲۰ هزار میلیارد مسافر کیلومتر در سال ۲۰۱۵ به ۵۰ هزار میلیارد مسافر کیلومتر در سال ۲۰۵۰ خواهد رسید. بیشترین رشد تا سال ۲۰۵۰ بر اساس ادامه‌ی وضع موجود مربوط به حمل و نقل هوایی مسافر، معادل با ۴۱ درصد و کمترین رشد مربوط به بخش ریلی با ۲ درصد رشد سالانه است، جدول ۱.

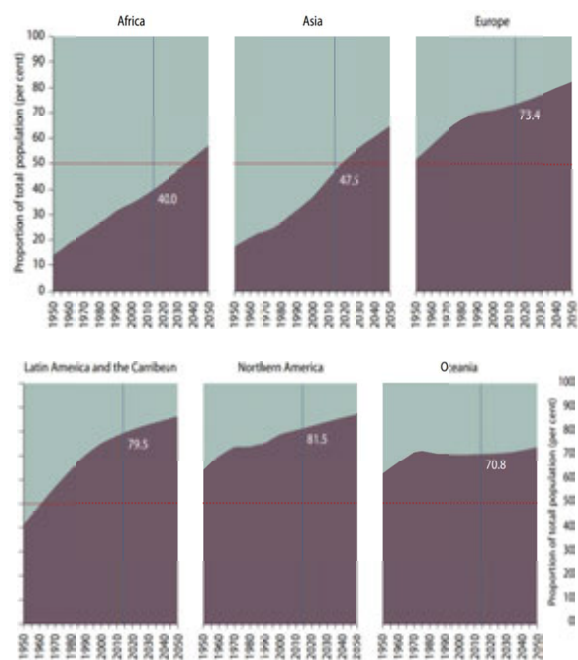
با وجود اینکه عدم قطعیت‌ها در رشد اقتصادی و قیمت نفت بسیار زیاد است، عملکرد حمل و نقل هوایی در سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵ نشان می‌دهد که حمل و نقل هوایی تغییرات زیادی نکرده است و پیش‌بینی نمی‌شود که تا سال ۲۰۵۰ دچار انقلاب فناوری یا ساختاری عظیمی شود و بنابراین قطارهای پرسرعت می‌توانند در مسافت‌های ۲۰۰ تا ۱۰۰۰ کیلومتر با هوایی رقابت کنند؛ اما به دلیل هزینه‌های بالای زیرساخت، حمل و نقل ریلی تأثیر زیادی بر تقاضای حمل و نقل هوایی نخواهد داشت. فناوری‌های جدید پرسرعت مانند هایپرلوپ، به دلیل هزینه‌های بالا و امکان‌پذیری فناوری، در حال حاضر در مراحل اولیه از توسعه هستند. اگر قیمت سوخت بالا رود و برای مدتی بالا بماند، حمل و نقل ریلی گزینه‌ی مناسبی برای سرمایه‌گذاری خواهد بود؛ اما چشم‌انداز گزارشات نشان می‌دهند که در سناریوی پایه، قیمت نفت با شیب ملایمی

از کمتر از ۲ درصد برای حمل و نقل ریلی بین‌شهری تا ۵ درصد برای حمل و نقل هوایی بین‌المللی متغیر است، نمودار ۳.

مسافر در بخش شهری

با افزایش جمعیت و تغییر الگوهای مصرف، تقاضا برای جابجایی درون‌شهری در کشورهای در حال توسعه بیشتر خواهد شد. نرخ رشد تقاضای مسافری شهری با توجه به افزایش GDP، از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۳۰، در مقایسه با ۲۰۱۵ تا ۲۰۳۰ برای تمامی روش‌های حمل و نقل از موتور و دوچرخه، اتوبوس، ریل و مترو کاهش خواهد یافت؛ به جز تقاضا برای خودروهای شخصی که تا سال ۲۰۵۰ افزایش رشد بیشتری نسبت به سال ۲۰۳۰ دارد. تعداد خودروها از ۱ میلیارد در سال ۲۰۱۵ به ۲٫۴ میلیارد در سال ۲۰۵۰ خواهد رسید و به دلیل افزایش جمعیت و رشد اقتصادی، سهم کشورهای در حال توسعه از کمتر از نصف تعداد خودروهای موجود در جهان در سال ۲۰۱۵، به بیشتر از سه چهارم در سال ۲۰۵۰ خواهد رسید (سرانه‌ی تعداد خودرو در چین و هند پنج برابر خواهد شد) [۶]. حمل و نقل ریلی شهری نیز در سال ۲۰۳۰، نسبت به سال ۲۰۱۵ در حدود ۳۵ درصد و در سال ۲۰۵۰ نسبت به سال ۲۰۳۰ در حدود ۱۹ درصد افزایش خواهد یافت، نمودار ۴.

لازم به ذکر است که با افزایش نیاز به احداث شهرک‌های اقماری و شهرهای جدید، قسمت عمده‌ای از جمعیت شهرها به حومه‌ها مهاجرت کرده و با این نوع توسعه، ایجاد زیرساخت‌ها و در دسترس بودن سیستم‌های سریع، در دسترس، ارزان



نمودار ۲- درصد شهرنشینی مناطق مختلف جهان از سال ۱۹۵۰ تا سال ۲۰۵۰

داده شده است [۵]. اما اینکه اثر این افزایش جمعیت و به تبع آن جمعیت شهرنشین، بر حمل و نقل چه خواهد بود؛ در بخش مسافری توصیف شده است.

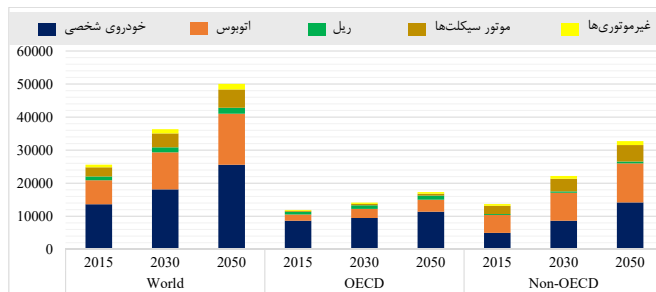
تقاضای بخش مسافری

با افزایش جمعیت و رشد اقتصادی، تقاضای مسافر از سال ۲۰۱۵ تا سال ۲۰۵۰ از ۵۰ هزار میلیارد نفر کیلومتر به ۱۲۰ هزار میلیارد نفر کیلومتر، یعنی دو برابر، خواهد رسید. تعداد مسافر در تمامی مدهای حمل و نقل و در تمامی مناطق جهان افزایش خواهد یافت؛ ولی نه به صورت یکسان (بیشترین میزان رشد در آسیا خواهد بود). رشد سالانه‌ی تقاضای بخش مسافری در مدهای مختلف حمل و نقل،

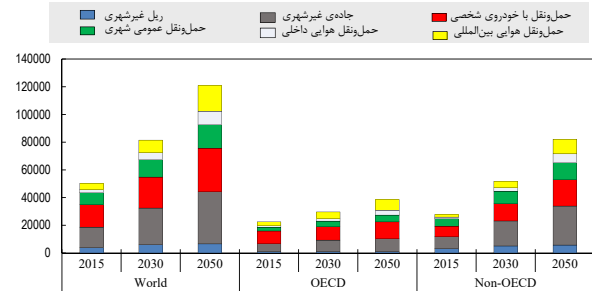
۲٫۱ میلیارد نفر) و تعداد افراد بالای ۸۰ سال در همین بازه‌ی زمانی سه برابر (از ۱۳۷ میلیون به ۴۲۵ میلیون نفر) خواهد شد [۳].

پدیده‌ی شهرنشینی

در کنار افزایش جمعیت، جمعیت شهری دنیا نیز رو به افزایش است. در سال ۱۹۵۰ در حدود یک سوم از جمعیت جهان در روستاها زندگی می‌کردند اما از سال ۲۰۰۷ به بعد جمعیت شهرنشین از جمعیت روستایی پیش گرفته و با روند فعلی شهرنشینی، پیش‌بینی می‌شود که در سال ۲۰۵۰ تنها در حدود یک سوم از جمعیت جهانی در روستاها زندگی خواهند کرد [۴]. در نمودار ۲، میزان شهرنشینی مناطق مختلف جهان تا سال ۲۰۵۰ نشان



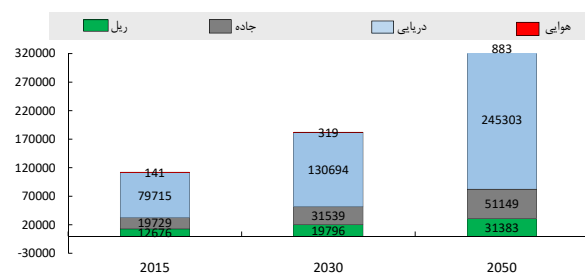
نمودار ۴- تقاضای حمل‌ونقل درون‌شهری (میلیارد مسافر کیلومتر)



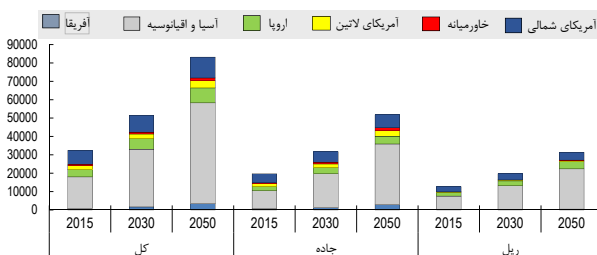
نمودار ۳- تقاضای مسافر در مدهای مختلف حمل‌ونقل جهان (میلیون مسافر کیلومتر)

۲۰۵۰ تا ۲۰۱۵	۲۰۳۰ تا ۲۰۱۵	
۲.۵	۲.۷	GDP
۲.۵	۳.۳	تقاضای حمل‌ونقل مسافری
بین شهری داخلی غیرشهری		
۳.۴	۴.۱	جاده‌ای
۲	۳.۳	ریلی

جدول ۱- رشد GDP و تقاضای حمل‌ونقل مسافر تا سال ۲۰۵۰ بر اساس سناریوی پایه تا سال ۲۰۵۰



نمودار ۵- حمل بار تا سال ۲۰۵۰ در مدهای مختلف حمل‌ونقل بر اساس ادامه‌ی وضع موجود در جهان



نمودار ۶- بار زمینی بر حسب تن کیلومتر در مناطق مختلف جهان تا سال ۲۰۵۰

افزایش خواهد یافت که این موضوع نشان از افزایش تقاضا برای خودروی شخصی و حمل‌ونقل هوایی خواهد داشت.

تقاضای بخش باری

تقاضا برای حمل‌ونقل، اساساً به محیط اقتصادی وابسته است و با رشد تولید ناخالص داخلی، افزایش می‌یابد. ادامه‌ی وضع موجود نشان می‌دهد که تقاضای بار (داخلی و بین‌المللی) تا ۲۰۵۰ از ۱۱۲ هزار میلیارد تن کیلومتر در سال ۲۰۱۵ به ۳۲۹ هزار میلیارد در سال ۲۰۵۰ (سه برابر) خواهد رسید، نمودار ۵ [۶].

تقاضای بار زمینی

کل باری که از طریق شیوه‌های حمل زمینی در سال ۲۰۱۵ جابجا شده در حدود ۳۲ هزار میلیارد تن کیلومتر بوده است که این مقدار در سال ۲۰۵۰ برابر با ۸۳ هزار میلیارد تن کیلومتر خواهد بود، نمودار ۶.

توسعه و رشد اقتصادی

توسعه‌ی اقتصادی، رشد اقتصادی و میزان رشد تجارت، اصلی‌ترین پیشران‌ها برای تقاضای حمل‌ونقل بار و مسافر هستند. جهانی شدن، مالیات، رشد فراگیر، بهره‌وری و رقابت، اقتصاد پایدار در مسایل محیط‌زیستی و اقتصاد در انقلاب صنعتی چهارم مهم‌ترین مسایل اثرگذار بر رشد و پیشرفت اقتصادی هستند. مطالعات نشان دادند که تا سال ۲۰۵۰ کشورهایی با اقتصادهای نوظهور (EY)، شامل چین، هند، برزیل، روسیه، مکزیک، اندونزی و ترکیه که امروز در حدود ۳۵ درصد از کل GDP جهان را دارند، در سال ۲۰۵۰ سهمی در حدود ۵۰ درصد از کل GDP را خواهند داشت و شش کشور از این هفت کشور، بزرگ‌ترین اقتصادهای جهانی تا سال ۲۰۵۰ خواهند بود [۷]. برای درک این پتانسیل‌ها، دولت‌ها می‌بایست ثبات اقتصادی به وجود آورند، اقتصادشان را متنوع کنند، مؤسسات کارا ایجاد کنند و به فکر تجدید ساختارهای اقتصادی برای آینده‌ی کشورهایشان باشند؛ چرا که درآمدهای در حال افزایش در کشورهای EY، فرصت‌های جدیدی را برای کسب‌وکارهای دیگر به وجود آورده تا با این کشورها تجارت کنند. میزان GDP PPP کشورهای جهان تا سال ۲۰۵۰ در شکل ۴

میلیون به ۲,۱ میلیارد نفر) خواهد رسید. ✓ با افزایش جمعیت و رشد اقتصادی، تقاضای مسافر از سال ۲۰۱۵ تا سال ۲۰۵۰ از ۵۰ هزار میلیارد نفر کیلومتر به ۱۲۰ هزار نفر کیلومتر و میزان حمل و نقل برون شهری از ۲۰ هزار میلیارد مسافر کیلومتر در سال ۲۰۱۵ به ۵۰ هزار میلیارد مسافر کیلومتر خواهد رسید.

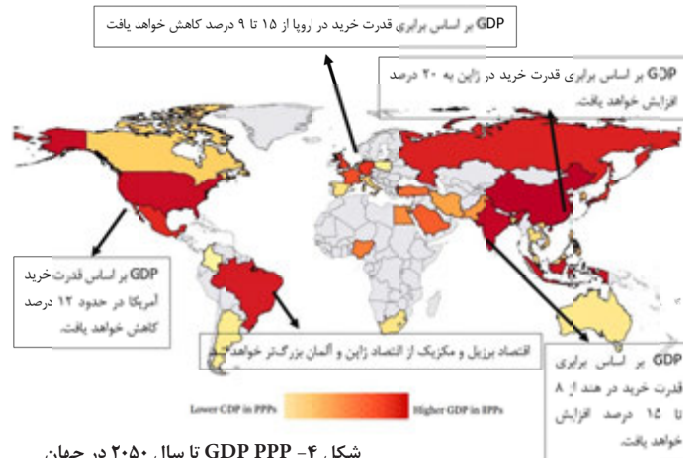
✓ تا ۲۰۵۰ رشد حمل و نقل هوایی بین شهری نسبت به شیوه های دیگر حملی بیشتر خواهد بود.

✓ بیشترین میزان رشد تعداد خودروهای شخصی به دلیل روند رشد اقتصادی، مربوط به منطقه خاورمیانه است.

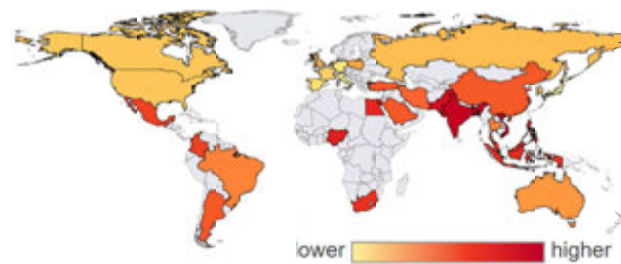
✓ تقاضای حمل بار جهانی از ۱۱۲ هزار میلیارد تن کیلومتر در سال ۲۰۱۵ به ۳۲۹ هزار میلیارد در سال ۲۰۵۰ خواهد رسید.

✓ اگر نوآوری شگرفی به وجود نیاید، هیچ نوع مد حمل و نقل نمی تواند جایگزین حمل بار جاده ای شود (خصوصاً در مسافت های کوتاه).

✓ امکان اینکه برخی از معاهداتی که مربوط به کاهش انتشار گازهای گلخانه ای هستند، در دهه های پیش رو اجباری شوند، وجود دارد و باید در کنار توجه به مسئولیت اجتماعی که همه در قبال نسل های آینده دارند، به این نکته نیز توجه کرد که اجباری شدن این معاهدات در صورت آماده نبودن برای آنها تبعات زیادی خواهد داشت.



شکل ۴- GDP PPP تا سال ۲۰۵۰ در جهان



شکل ۵- متوسط رشد سالانه GDP PPP از ۲۰۱۰ تا ۲۰۵۰ به قیمت های ثابت سال ۲۰۱۰

و میزان رشد GDP PPP در شکل ۵ قابل مشاهده است.

مسایل زیست محیطی

در بیش از ۷۰ درصد اسناد استراتژیک دولت ها در بخش حمل و نقل، تلاش شده تا با جدی تر شدن معاهدات زیست محیطی جهانی مانند معاهده پاریس، کاهش انتشارهای ناشی از این بخش با مصرف ۲۹ درصدی انرژی و ۲۵ درصدی گازهای گلخانه ای جهان، مورد توجه ویژه قرار گیرد و با به کارگیری مکانیسم های مختلف کنترلی و دستوری مانند مالیات بر کربن یا تشویقی مانند بازار کربن و با پیشبرد فناوری در تولید ناوگان یا روش های بهره برداری و زیرساخت، به کاهش انتشار این بخش کمک کند. از این رو سیاست کشورهای توسعه یافته به این سمت پیش می رود تا بخش ریلی را به خصوص در حمل بار تقویت کنند. برای مثال اتحادیه اروپا برنامه های مختلفی برای شایسته سازی بار از جاده به ریل دارد و در اوراق سفید (White paper) حمل و نقل اتحادیه اروپا، یک هدف سیاست گذاری شامل تغییر

منابع

- [1] PWC, "Transportation & Logistics 2030," Volume 01: How will supply chains evolve in an energy-constrained, low-carbon world?.
- [2] Populationpyramid, Available: <https://www.populationpyramid.net/world//2095>.
- [3] UN, "World population projected to reach 9.8 billion in 2050, and 11.2 billion in 2100," UN DESA, New York, 21 June 2017.
- [4] UN, "World urbanization prospect," 2014.
- [5] UN, Available: <https://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>, 2018.
- [6] ITF Transport Outlook 2017.
- [7] PWC, "The Long View: How will the global economic order change by 2050?," 2017.
- [8] EC, "Electrification of the Transport System," 2017.

جمع بندی
✓ هدف از مطالعه ای آینده ی یک سیستم پیش بینی دقیق آن نیست، بلکه هدف اصلی آمادگی در صورت پیشامد آن یا در حالت بهتر بهره بری از فرصت های پیش رو و مقابله با تهدیدات است.
✓ در خصوص بخشی از جریانات و متغیرهای آینده ی یک سیستم می توان به اطلاعات نسبی رسید و در خصوص بخشی

گفتگو با محمدرضا مختاری، مدیر عامل شرکت واگن پارس:

انتظارات شرکت های تولیدی داخلی از دولت

الهام زرقانی

اعتبار این پروژه ها گفت: اعتبار پروژه های تولیدی این شرکت از محل تسهیلات بانکی، بودجه طرح های عمرانی راه آهن و آورده شرکت های خریدار، تامین شده است. محمد رضا مختاری در ارتباط با انتظارات شرکت های تولیدی از دولت اینگونه پاسخ داد: در خصوص انتظارات شرکت های تولیدی از دولت می توان به بسیاری از موارد اشاره نمود که اهم آن به شرح ذیل می باشد:

۱- ارائه تسهیلات ویژه با حداقل بهره به شرکت های متقاضی خرید واگن از سازندگان داخلی بخصوص مشتریان شرکت واگن پارس جهت تشویق و رغبت بیشتر مشتریان به خرید محصولات ایرانی.

۲- پرداخت ما به تفاوت افزایش قیمت تمام شده کالا و خدمات به صورت یارانه به تولید کنندگان یا خریداران واگن جهت جبران افزایش قیمت مواد و قطعات داخلی (با توجه به اینکه مجوزی جهت افزایش نرخ بارو مسافر وجود ندارد).

۳- قرار گرفتن قطعات و موارد مورد نیاز تولید واگن در گروه یک کالاهای تخصیص ارز دولتی.

۴- راهکار مناسب جهت تسریع پروسه ثبت سفارش و تخصیص به موقع ارز مورد نیاز جهت خرید اقلام خارجی.

۵- ممنوعیت واردات واگن های باری و مسافری نو یا مستعمل از سوی هر نهاد دولتی یا ارگان خصوصی و یا حداقل افزایش چند برابری تعرفه واردات واگن و ممانعت از واردات واگن به عناوین مختلفی چون واردات موقت توسط بهره بردار، اجاره به شرط تملیک، خرید خدمات طولانی مدت و ...

دهند اما متأسفانه به دلیل اینکه شرایط انتقال پول وجود ندارد امکان دریافت قطعات نیز وجود ندارد. توافق نامه هایی را شرکت پارس امضاء کرده اما باز هم به دلیل عدم تامین منابع مالی این تفاهم نامه ها هنوز به مرحله قرارداد نرسیده است. در همین خصوص انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته گفتگوی کوتاهی با محمدرضا مختاری، مدیر عامل محترم شرکت واگن پارس که با مشکلات بسیاری در خصوص مسیر تولیدات این شرکت دست و پنجه نرم کرده داشته ایم که به آن می پردازیم ایشان در ابتدا به مختصری از زمان تاسیس و محورهای فعالیت این شرکت پرداخته است:

شرکت واگن پارس در سال ۱۳۵۳ تاسیس و در سال ۱۳۶۳ به بهره برداری رسید، این شرکت تا کنون در تولید انواع خودروهای ریلی شامل انواع واگن باری، مسافری، ترن ست، مترو، لکوموتیو، بوژی و پل تلسکوپی ویژه فرودگاه ها فعالیت داشته است.

مدیر عامل شرکت واگن پارس در خصوص پروژه های در دست کار گفت: در حال حاضر پروژه های متفاوت تولید واگن های باری و مسافری را در دستور کاری دارد که می توان به تولید واگن های مسافری شرکت رجاء ترن ست راه آهن، واگن حمل اسید شرکت مس سرچشمه، لبه بلند ۴ محوره سینا ریل، ۶ محوره توکا ریل، حمل غلات پارسایان ریل و سایر اشاره نمود. وی در رابطه با محل تامین



مرکزی در شرکت واگن پارس برگزار شد و تصمیمات بسیار خوبی در آن ستاد رقم خورد اما تا امروز کمتر از ۱۰ درصد این تصمیمات اجرایی شده است، بر اساس تصمیماتی که در آن ستاد گرفته شد شرکت واگن سازی پارس قراردادهای و تفاهم نامه های بسیاری را برای ادامه حیات شرکت، انعقاد کرد اما از ابتدای سال ۹۷ با افزایش نرخ ارز، تمامی برنامه ریزی های انجام شده متوقف شد، زیرا مقرر بود شرکت ها ارز دولتی دریافت کنند اما ارز گروه سوم به آن ها اختصاص یافت. قوانین دست و پاگیر بانکی و کند بودن پروسه کار منجر به از دست رفتن زمان می شود و انتقال پول برای خریدهای خارجی و رفع نیازها میسر نیست و اگر هم امکان آن وجود داشته باشد تولید کنندگان باید راه بسیار سختی را در پیش بگیرند. در رابطه با خرید قطعات حتی طرف های خارجی حاضر بودند بدون پیش پرداخت قطعات خود را انتقال

بروز مشکلات اقتصادی و ارزی در کشور مانعی بزرگ بر سر راه توسعه تولیدات شده است، افزایش نرخ ارز و محدودیت های ناشی از تحریم ها چالش های جدی را برای شرکت های تولید کننده در خصوص انتقال ارز و خرید قطعات ایجاد کرده، افزایش قیمت مواد اولیه و قطعات، موجب افزایش چند برابری قیمت تولیدات شده است که این افزایش قیمت مورد قبول شرکت های خریدار و همچنین در توان آن ها نیست و فعالان اقتصادی اعم از تولید کنندگان و مصرف کنندگان دوره سختی را سپری می کنند که نیاز به حمایت و پشتیبانی مسئولین دارند. به دلیل مشکلات و فشارهایی که وارد شده، دولت نیز توان اختصاص ارز دولتی به بسیاری از فعالان اقتصادی را ندارد که این تصمیم فشارهای بسیاری را به بخش خصوصی وارد کرده است. باید گفته شود که در سال ۹۵ اولین جلسه ستاد اقتصاد مقاومتی استان

گفتگو با سید رضا سادات حسینی مدیر کل راه آهن اصفهان:

راه آهن اصفهان ۵۰ ساله شد

الهام زرقانی



اداره کل راه آهن اصفهان با قدمت ۵۰ ساله نقش بسزایی در انجام مأموریت راه آهن به ویژه جابه جایی بار داشته و دارد. این اداره کل با طول خط معادل ۹۰۰ کیلومتر که در آینده نزدیک به ۱۲۰۰ کیلومتر افزایش خواهد یافت یکی از پر ترافیک ترین مناطق راه آهن می باشد که به لحاظ شاخص های حمل بار شامل مجموعه تناژ تخلیه و بارگیری و تن کیلومتر و درآمد در جایگاه اول تا سوم قرار گرفته است و عمده بارهای حمل شده در این اداره کل مربوط به مواد معدنی برای مجتمع های فولاد مبارکه و ذوب آهن اصفهان و همچنین حمل محصولات آنهاست که نقش بسزایی در صنعت فولاد کشور دارند. انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی گفتگویی با سید رضا سادات حسینی، مدیر کل راه آهن اصفهان داشته و در این گفتگو به خلاصه ای از عملکرد راه آهن اصفهان از ابتدای تشکیل تا امروز و چالش های این بخش پرداخته است که می خوانیم:

خلاصه ای از عملکرد راه آهن اصفهان در حمل و نقل بار و مسافر ارائه بفرمایید؟

عملکرد اداره کل در سال جاری در تمام شاخص ها شاهد رشد قابل توجه بوده به طوری که در مقایسه ۱۰ ماهه سال جاری با مدت مشابه سال قبل در تناژ بارگیری ۲۱ درصد، در تناژ تخلیه ۱۰ درصد و در تن کیلومتر ۳۲ درصد رشد را شاهد هستیم که این امر با تخلیه و بارگیری قریب به ۲۲۰ هزار واگن و تناژ ۱۶ میلیون تن و تن کیلومتر ناخالص ۸ میلیارد را به دنبال داشته است.

خروجی کلیه فرایندها و فعالیت های فوق الذکر درآمد می باشد که راه آهن به عنوان یک شرکت درآمد- هزینه با نگاه اقتصادی بهره‌وری فعالیت‌ها

در حوزه مسافری نیز رشد ۱۶ درصدی را در جابجایی مبدا- مقصدی شاهد هستیم. که به عدد ۱۲۵۰۰۰۰ رسیده که این آمار به جز قطارهای مسافری عبوری از اداره کل می باشد که حدود ۲۵ رام قطار در ۲۴ ساعت تردد دارد.

در خصوص جابجایی مسافر با توجه به پتانسیل های منطقه و کلانشهر بودن اصفهان در بسیاری از محورهای نظیر اصفهان- زاهدان، اصفهان- بندرعباس، اصفهان- مشهد، چنانچه ناوگان و زیرساخت ها افزایش ظرفیت داشته باشند به لحاظ کیفی و کمی قطعاً شاهد رشد بیشتر و جابجایی مسافر خواهیم بود البته با توجه به ترافیک منطقه با بهره‌برداری از دو خطه زرین شهر- بافق در صورت افزایش ظرفیت ناوگان مسافری می‌توانیم افزایش قطارهای مسافری را شاهد باشیم

در خصوص حمل و نقل باری اهم چالش هایی که با آن مواجه هستید کدامند؟ چه راهکارها و اقداماتی باید در راستای انتقال بار از جاده به ریل انجام شود؟ عملکرد شرکت های حمل و نقل ریلی باری را چگونه ارزیابی می کنید؟

در حمل و نقل بار چنانچه برنامه ششم توسعه به خوبی مسیر خود را در حوزه ریلی با تأمین منابع، بویژه با جذب سرمایه های بخش خصوصی طی کند چالش جدی دیگری وجود نخواهد داشت. توفیق در بحث رقابت با شقوق دیگر حمل و نقل با توسعه شبکه های آنتنی و اتصال مراکز صنعتی به شبکه ریلی به نظر حاصل خواهد شد. بحث افزایش سرعت بازرگانی با توسعه زیرساخت ها، افزایش ناوگان در جهت بحث مشتری مداری و تمایل شرکت های صاحب بار به سمت حمل ریلی بسیار موثر است لذا در جهت انتقال بار از روی جاده به روی ریل در ابتدا شناسایی گلوگاه های بار، میزان و نوع آنها در دراز مدت، سپس توسعه شبکه ریلی مطابق با شناسایی صورت گرفته از منظر یک بنگاه اقتصادی با اولویت بار و

مسافر توأماً اثر بخش خواهد بود. بعضاً عدم هماهنگی و ساز و کار مناسب در شرکت های حمل و نقلی به شکلی است که بارهای جذب شده و قابل حمل با وجود ظرفیت خالی ناوگان بر روی زمین می مانند یا توسط حمل جاده ای صورت می گیرد که افت اثر بخش و کارایی و نتیجتاً بهره وری را به دنبال دارد.

اهم برنامه های در دست انجام راه آهن اصفهان جهت توسعه حمل و نقل ریلی باری و مسافری را تشریح فرمایید؟

اداره کل راه آهن اصفهان همانطور که عرض کردم با ایجاد خطوط آنتنی و بهره برداری از آن در یک سال گذشته و جذب بار های جدید عملکرد مناسبی داشته از جمله اتصال فولاد سبا به شبکه ریلی، مرکز تخلیه شرکت بار آهن به شبکه ریلی، فولاد امیرکبیر کاشان به شبکه ریلی از طریق ایستگاه گز که جمعاً حدود ۳۰ کیلومتر می باشد و ظرفیت انتقال تا ۳ میلیون تن بار را ایجاد کرده، با بهره‌برداری از دو خطه زرین شهر- بافق به طول ۵۰۰ کیلومتر که حدود ۳۰۰ کیلومتر آن در محدوده این اداره کل می باشد و همچنین پیگیری خط آنتنی پالایشگاه اصفهان به ایستگاه ورتون و غیره که افزایش ظرفیت حمل بار تا ۴ برابر کنونی را متصور می باشد. طبیعتاً ایجاد این خطوط در افزایش جابجایی مسافر نیز نقش بسزایی خواهد داشت.

ارزیابی و انتظارات شما از انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی چیست؟

ضمن تشکر، انتظار می رود با تلاش مستمر انجمن به منظور هماهنگی بیشتر شرکت های حمل و نقلی بعنوان شرکای تجاری و ارائه راهکارها و برنامه های مناسب در جهت استفاده بهینه از ظرفیت های موجود و همسو با برنامه های راه آهن جمهوری اسلامی ایران شاهد هم افزایی قابل قبولی در راستای توسعه حمل و نقل ریلی و تحقق برنامه ششم توسعه باشیم.

گفتگو با سیده فاطمه مقیمی، عضو هیات رئیسه اتاق تهران:

تعالی بخشیدن به بخش خصوصی؛ از وظائف اتاق تهران

الهام زرقانی



ناچار صعب العبور هستند، جایگزین کردن جاده برای مسیرهای حرکتی در آن قسمت ها به تناسب سخت تر از ایجاد مسیرهای ریلی برای ریل گذاری می باشد، طبیعتاً یکی از عوامل مهم برای ما کیفیت کار هم هست، اگر بخواهیم مقایسه کنیم کیفیت کار در حمل و نقل ریلی بیش از حمل و نقل جاده ای است، اگر بخواهیم نگاهی به تاریخ حمل و نقل ریلی در دنیا و نگاهی به شوروی سابق، قبل از فروپاشی داشته باشیم می بینیم که خطوط ریلی در تمام جابجایی ها از جمله جابجایی سربازان و آذوقه و جابجایی مسافر بسیار اثر گذار بوده است زیرا در برخی از مسیرها که اتفاقاً صعب العبور هستند برای ساخت جاده یخبندان در فصل سرما مناسب نیستند و یا مشکلات امنیتی وجود دارد از ریل استفاده می شود. جایگاهی که حمل و نقل ریلی از نظر امنیت دارد از جمله موارد بسیار قابل توجه است.

دولت ها مورد توجه قرار گرفته و افزایش سهم بخش ریلی در ترانزیت کالا و اتصال تمامی نقاط کشور به شبکه ریلی از برنامه های دولت است. تبدیل شدن به یکی از کشورهای ترانزیتی در منطقه با گسترش مسیرهای ترانزیتی با قطار در کریدورهای بزرگ در شمال، جنوب، غرب و شرق کشور نیز از اهدافی است که در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار گرفته است، با توجه به تمامی این موارد ذکر شده همچنان این صنعت در راه رسیدن به توسعه با چالش های بسیاری همراه است که شکل ها از جمله اتاق، نقش بسزا و کارآمدی در حل مشکلات این صنعت می تواند ایفا کند تا این صنعت را روی ریل توسعه قرار دهد، در همین خصوص گفتگویی با سیده فاطمه مقیمی "عضو هیات رئیسه اتاق تهران" داشتیم که به شرح آن می پردازیم:

اتاق بازرگانی نهادی پرسابقه و ریشه دار است که از آن به عنوان پارلمان بخش خصوصی یاد می شود؛ نهادی که در سایر کشورهای دنیا نیز تاثیرگذاری بسیاری بر شاخص های مهم اقتصادی یک کشور دارد. در یک کلام هدف اصلی یک اتاق ایده آل، ریل گذاری جامعه جهت رسیدن به توسعه و تلاش در راستای از میان برداشتن عوامل موثر در توسعه نیافتگی چون جهل، فقر، بیکاری و غیره است و لازم است همه توان و سرمایه خویش را بر این مسیر بکار بندد، بنابراین زیربنای توسعه اقتصادی متکی بر منابع و دانش داخلی و بهره گیری از فرصت های اقتصاد جهانی است. چند سالی است که دولت و مسئولان بخش ریلی تصمیم گرفته اند قطار را به عنوان وسیله ایمن و کم هزینه تر، جایگزین حجم انبوه سفرهای جاده ای به ویژه در بخش بین شهری کنند. توسعه حمل و نقل ریلی در

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

در دنیا اگر به حمل و نقل ریلی نگاه کنیم به عنوان یکی از امن ترین روش های جابجایی کالا و مسافر و کم هزینه ترین است. یعنی به عبارتی

با هزینه بسیار پایین می تواند جابجایی کالا و مسافر را داشته باشد شاید سرعت در حمل و نقل ریلی پایین باشد و به سرعت حمل و نقل جاده ای و هوایی نخواهد رسید اما امنیت در مسیر ریلی موجب می شود تا بسیار از مسائل

ما حل شود و رسیدن به مقصد را با امنیت بیشتری طی کند. نرخ یکی از موارد است همانگونه که سرعت یکی از موارد تاثیر گذار اصلی در قیمت تمام شده کالا است، بحث مربوط به نرخ هم نقش بسیاری دارد. هنگامیکه برخی از مسیرها به



آیا اتاق تهران در خصوص 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؟

اتاق، خود مادر تشکل است و خودش به عنوان یک تشکل بخش خصوصی معرفی شده است، اتاق تهران خانه همه تشکل ها است از جمله تشکل های ریلی، جاده ای، دریایی، هوایی، فدراسیون ها، کنفدراسیون ها که زیر پوشش آن قرار دارند و در حد کمیسیون های تخصصی و کمیته های تخصصی کارش را انجام می دهد. ما نشست های تخصصی به صورت ماهیانه برگزار می کنیم که در این نشست ها نمایندگان تشکل های حمل و نقلی در کمیته حمل و نقل حضور دارند و من مسئول کمیته حمل و نقل در اتاق تهران هستم و بسیاری از موارد یا مشکلاتی که تجار در ارتباط با این موارد داشته باشند و یا شرکت های حمل و نقل در ارتباط با مجموعه های کاری خودشان مشکلاتی را با سازمان بنادر، سازمان پایانه های کشور، سازمان هواپیمایی کشوری و راه آهن جمهوری اسلامی داشته باشند طرح مطلب می کنند و ما با نشست هایی که برگزار می کنیم سعی می کنیم به نتایج مطلوب و راهکارهایی در خصوص حل مسئله برسیم.

در کشورهای دیگر تشکل ها در جایگاه بهتری قرار دارند و به آن بهای بسیار داده می شود اما در کشور ما دولت به این بخش بها نمی دهد و اهمیتی قائل نیست، آیا از دلایل آن نیاز نداشتن دولت به بخش خصوصی نیست؟ و اینکه نیازها از طریق فروش نفت تامین می شود؟

متأسفانه به این موضوع توجهی نمی شود و نقش بخش خصوصی روزبه روز کم رنگ تر می شود.

تشکل ها نگاه های تخصصی دارند و می توانند نظرات کارشناسی و دقیقی در مورد مسائل بدهند. وقتی می گوئیم تشکل ها مشاور قوا هستند یعنی باید در تمام مسائل اقتصادی به خصوص در شرایط حساس کنونی مورد مشورت دولت و نهادهای تصمیم گیرنده قرار گیرند، چرا که تجربه و توانمندی کافی دارند و می توانند حلال مشکلات بسیاری بوده و راهکارهای موثری ارائه دهند. با توجه به اینکه فعالان اقتصادی در تشکل ها متناسب با تخصص خود حضور پیدا می کنند و با مشکلات و جزئیات آن سروکار دارند، بنابراین بهتر می توانند در مورد آنها اظهار نظر کنند و به طور حتم نظرات آنها می تواند در اتخاذ تصمیمات منطقی تر کمک کار باشد. ملت ایران چه در داخل کشور و چه در خارج، بزرگترین تشکل و سرمایه اجتماعی جامعه محسوب می شوند و در صورتی که با یکدیگر به همفکری بپردازیم و دوشادوش یکدیگر حرکت کنیم، می توانیم بر مشکلات فائق آمده و مسیر توسعه را هموار کنیم. اقتصاد ایران با وجود تمام پتانسیل های بالفعل و بالقوه، همچنان با مسائل و مشکلات اقتصادی بسیاری درگیر است. بخشی از این مشکلات به شاخص های کلان اقتصادی کشور از جمله سطح پایین سرمایه گذاری و تولید و بخشی هم به متناسب نبودن ساختارها و شرایط زیرساختی بازمی گردد. در رابطه با مشارکت پایین تشکل ها و سازمان های مردم نهاد، باید بگوئیم واقعیت این است که هیچ وقت نتوانسته ایم و شاید دقیق تر این باشد که نخواستیم به مفهوم کلی مشارکت و همفکری وارد شویم و اهمیت این سرمایه اجتماعی را درک نکردیم. وابستگی به نفت و درآمدهای نفتی منجر به بیگانه شدن با واقعیات اقتصادی و اجتماعی شده است. نفت و درآمدهای حاصل از آن برای ما در زندگی رفاه نسبی فراهم کرده

است که در عمل هیچ زحمتی برای آن نکشیده ایم و به عبارتی مشارکتی در آن نداشته ایم تا یاد بگیریم با مشارکت است که می توان ثروت خلق کرد. زمانی که از تولید و حمایت از تولید می گوئیم، تنها ارزش های مادی آن مدنظر نیست. یکی از اثرات مهم تولید و جامعه تولید محور این است که مشارکت معنا و مفهوم پیدا کند. تا زمانی که یک عده از افراد سازمان با هم مشارکت نداشته باشند، تولیدی هم اتفاق نمی افتد و خلایق و نوآوری ارزشمند بروز نخواهد کرد.

با توجه به خارج شدن آمریکا از برجام و آغاز دور دوم تحریم ها، اتاق تهران چگونه می تواند در جهت بهبود اقتصاد بخش حمل و نقل ریلی در کنار آن باشد، آیا مذاکراتی با طرف های خارجی در خصوص کاهش فشارهای وارده انجام داده است؟

ما به عنوان بخش خصوصی از اجتماع بخش خصوصی و تراوش تفکرات و راهکارهایی که به عنوان پارلمان بخش خصوصی به دولت ارائه می دهیم از طریق شورای گفتگو نظریات بخش خصوصی را انتقال می دهیم. طبیعتاً ما قانون گزار نیستیم اما مشاور ۳ قوه هستیم به همین علت به سمت و سویی حرکت می کنیم که بتوانیم کمترین میزان زیان را در شرایط تحریم برای اقتصاد بخش خصوصی و دولتی داشته باشیم. می دانیم که اقتصاد، بخش خصوصی و دولتی نمی شناسد آن چیزی که برآیند و برآوردش در جامعه می تواند اثرگذار باشد.

در رابطه با مشکلات خصوصی سازی، اتاق تهران در اجرای درست آن در مورد شرکت های خصوصی چه میزان نقش داشته است؟ آیا اتاق به درستی در حوزه حفاظت از حقوق بخش خصوصی وظیفه خود را انجام داده است؟

اتاق همیشه مطالبه گر بوده

زیرا صدای بخش خصوصی است و همیشه نقد موارد را داشته است، ما صدای بخش خصوصی هستیم. ما به عنوان معترض هیچگاه وارد عمل نمی شویم بلکه نقد کننده ای هستیم که راه کارها را در کنار آن ارائه می دهیم. باید بگوئیم اصل ۴۴ قانون اساسی، یکی از چالشی ترین اصول اقتصادی آن است؛ اصلی که به نظر من، نویسندگان قانون اساسی با اندیشه ای بسیار عمیق آن را تنظیم کرده اند و در مقابل، مجریان آن، در کمتر مواردی بیراهه را رها کرده و در راه صحیح گام برداشته اند؛ از دیگر روی، به نظر من مجریان نبوده اند که بیراهه را برگزیدند، بلکه زاد و بافت خاص اقتصاد سیاسی اجتماعی ایران عنان کار را از دست مجریان ربوده و اجرای قانون را ناگزیر از بیراهه روی کرده است. پیش از بررسی برخی زمینه های انحراف از اجرای صحیح اصل ۴۴ قانون اساسی در ابتدا به متن خوانی این اصل می پردازیم و اندیشه متعالی نویسندگان قانون اساسی را از منظر خود شرح می دهم و پس از آن، گوشه هایی از گذشته موضوع در ایران را بازخوانی می کنیم. در فصل چهارم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، در اصل چهل و چهارم آمده است: نظام اقتصادی جمهوری اسلامی ایران بر پایه سه بخش دولتی، تعاونی و خصوصی با برنامه ریزی منظم و صحیح استوار است.

بخش دولتی شامل کلیه صنایع بزرگ، صنایع مادر، بازرگانی خارجی، معادن بزرگ، بانکداری، بیمه، تأمین نیرو، سدها و شبکه های بزرگ آبرسانی، رادیو و تلویزیون، پست و تلگراف و تلفن، هواپیمایی، کشتیرانی، راه و راه آهن و مانند اینها است که به صورت مالکیت عمومی و در اختیار دولت است. بخش خصوصی شامل آن قسمت از کشاورزی، دامداری، صنعت، تجارت و خدمات می شود که مکمل فعالیت های اقتصادی دولتی و تعاونی است. مالکیت در این سه بخش تا جایی



که با اصول دیگر این فصل مطابق باشد و از محدوده قوانین اسلام خارج نشود و موجب رشد و توسعه اقتصادی کشور گردد و مایه زیان جامعه نشود مورد حمایت قانونی جمهوری اسلامی است. تفصیل ضوابط و قلمرو و شرایط هر سه بخش را قانون معین می کند. نویسندگان قانون اساسی، در این اصل، سه نوع فعالیت اقتصادی در ایران را به رسمیت شناخته اند. در واقع می توان گفت بخش دولتی اقتصاد از منظر قانون گذار شامل آن بخش از اقتصاد است که نمی توان یا نباید در اختیار هر گونه شخص حقیقی یا حقوقی غیر از دولت رسمی کشور باشد، در این بخش اقتصاد آنچه از خزانه عمومی کشور برای توسعه تهیه شده است، یا نقش استراتژیک اقتصادی دارد یا اعتبار اقتصادی کشور را تقویت و تضعیف می کند یا آنچه با تامین کالاهای اساسی زندگی مردم، علی الخصوص در شرایط فورس مازور ارتباط پیدا می کند، عقلاً نباید متولی ای غیر از دولت رسمی و وزارت مربوطه داشته باشد؛ چه اینکه دولت باید بتواند در بخش هایی، فرآیند برون سپاری یا دعوت از بخش خصوصی را تحت نظارت ویژه دولتی در دستور کار داشته باشد. بنابراین و به نظر من، دولت هرگز نباید به فکر خصوصی سازی یکپارچه در این بخش ها باشد؛ خصوصی سازی یکپارچه در این بخش ها ضمن تضعیف بنیه اقتصادی دولت، ابزار کافی را برای سودجویی در شرایط فورس مازور در اختیار اشخاصی قرار می دهد که دغدغه هایی غیر از رفاه عمومی مردم نیز دارند. همانطور که مشخص است منظور قانون گذار این نیست که دولت موظف است تمام ظرفیت بازار را در آنچه در چارچوب اقتصاد دولتی قرار گرفته، شخصا و منفردا بر دوش بکشد. به نظر من قانون گذار دست دولت را برای سیاست گذاری و دعوت از بخش خصوصی داخلی و خارجی برای نقش آفرینی در بخش

هایی از همان حوزه اقتصاد دولتی نیز نبسته است، اما پرواضح است که چهار شرط باید رعایت شود :

شرط اول : سیاست گذاری کلی در این حوزه، تعیین نرخ و شرایط خدمت رسانی، از اختیارات دولت و وزارت مربوطه باشد.

شرط دوم : آنچه از محل خزانه عمومی کشور تهیه شده و نوعا در چارچوب اقتصاد دولتی قرار می گیرد، نباید قابل انتقال به بخش خصوصی باشد.

شرط سوم: مجموعه های دولتی که رقابلی از بخش خصوصی دارند، به هیچ عنوان نباید تضعیف شوند؛ چرا که هرگونه ضعف در عملکرد آنان، رقبا را در میدان عمل و به ویژه در شرایط فورس مازور جسور می نماید.

شرط چهارم : آن قسم از بخش خصوصی که طبق شروط سه گانه فوق به جهت کاهش فشار عملیاتی دولت مجوز فعالیت دریافت می کنند، نباید به ثروت های ملی و عمومی مانند چاه های نفت و گاز، معادن طلا، دریا ها، جنگل ها، اراضی ملی و امثال آن دسترسی داشته باشند.

پیش از انقلاب اسلامی ایران و از حدود سال های ابتدای قرن حاضر، نشانه هایی از اقتصاد مدرن در ایران ظهور کرد. تاسیس بانک، بیمه، تنظیم قوانین ثبت شرکت ها و مالکیت صنعتی، ایجاد نظام حقوقی مدون املاک و دارایی های منقول و غیر منقول، زیرساخت حقوقی قابل اعتماد برای نقل و انتقال انواع دارایی، ایجاد مکانیزم های منظم برای ثبت احوال افراد، اعزام جوانان برای حرفه آموزی و کسب تخصص به خارج از کشور، راه اندازی دانشگاه های مدرن در ایران و غیره از جمله اقدامات پهلوی اول برای ساماندهی اقتصاد به هم ریخته و بی سروسامان دوران قاجار بود.

در دوران پهلوی دوم، با اصلاحات ارضی و انقلاب سفید و پس از تضعیف قدرت خوانین، روحیه

مشارکت افراد در اقتصاد بالا رفت و متخصصینی که از فرنگ برگشته بودند و تحصیل کرده های دانشگاهی، اشتیاق فراوانی به تولید در داخل کشور داشتند. در دوران پهلوی دوم، سیاست تمرکززدایی از پایتخت نیز در دستور کار قرار داشت. لذا کرج، تبریز، زنجان، رشت، بندرعباس، اراک، قزوین، اصفهان، مشهد، شیراز، یزد، همدان، کرمانشاه، کرمان و خوزستان باتوجه به مزیت های اقتصادی منطقه ای به عنوان قطب های صنعتی اولیه انتخاب شدند و صنایع سنگین، به تناسب بنیان های اقتصادی منطقه ای در این قطب ها تاسیس شد.

در اکثریت قریب به اتفاق این صنایع، دولت تنها مجوز تاسیس را صادر کرده بود و منابع مالی لازم را در اختیار بخش خصوصی قرار داده بود. جالب این است که تا زمان سقوط حکومت پهلوی دوم، حدود ۵۵۰۰۰ مجموعه تولیدی یا تبدیلی یا کشت و صنعت، من جمله هپکو، هفت تپه، لاستیک دنا، فولاد مبارکه، ماشین سازی تبریز، مینو، ایران ناسیونال، پارس گروندیک، ارج و ... در ایران به وجود آمده بود؛ در همین دوره در کشور آلمان ۸۵۰۰۰ شرکت و کارخانه در همین سایز وجود داشت. به دلیل تملک بسیاری از این صنایع توسط وابستگان دربار، بهاییان، یهودیان حامی اسرائیل و ... در زمان به ثمر نشستن انقلاب اسلامی، کثرت قریب به اتفاق این صنایع به نفع مردم، ملی اعلام شد. پس از ملی شدن صنعت، متأسفانه زنجیره ای از اتفاقات تلخ، که در تاریخ انقلاب های جهان نظایر و مشابهین بسیار دارد اتفاق افتاد؛ زنجیره های شامل تصدی مسئولیت توسط جوانان انقلابی که تجربه مدیریت در صنعت نداشتند، برداشت موجودی حساب در گردش صنایع و انتقال به حساب دولت انتقالی انقلابی، تخلیه انبار محصول و فروش زیر قیمت در بازار به جهت مبارزه با فقر عمومی مردم و ...

در نهایت بخش عظیمی از صنایع نه محصولی برای فروش داشتند و نه موجودی حسابی برای خرید مواد اولیه، لذا لاجرم پس از خالی شدن انبار مواد اولیه و عدم پرداخت به موقع دستمزد پرسنل اداری و خط تولید، تعطیلی این صنایع اتفاق افتاد. با آغاز جنگ تحمیلی و شروع جنگ اقتصادی ابر قدرت ها با ایران، تهیه مواد اولیه و قطعات ماشین آلات روز به روز سخت تر شد و تعداد بیشتری از صنایع به تعطیلی کشیده شدند. با روی کار آمدن دولت سازندگی، بخشی از این صنایع مجددا احیا شدند و در دوران دولت اصلاحات صنایع دیگری نیز شروع به کار کردند. در سال ۱۳۸۰ سازمان خصوصی سازی تاسیس و در سال ۱۳۸۴ سیاست های کلی اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی توسط مقام معظم رهبری ابلاغ شد. در ابتدای فعالیت سازمان خصوصی سازی اتفاقات تلخی رخ داد که در این مصاحبه نمی گنجد.

از وظائف اتاق تهران تعالی بخشیدن به بخش خصوصی و مشورت و پیشنهاد طرح های کارآمد در خصوص توسعه و افزایش درآمد این بخش به سه قوه است، آیا این امر به درستی صورت می گیرد؟ آیا کاستی هایی از سوی اتاق ایران در این خصوص وجود دارد؟

خیر، من کاستی در کار اتاق نمی بینم بلکه اتفاق را چابک و کارآرا می بینم به همین علت چرا باید تغییراتی ایجاد شود. ما همیشه بدنبال نیروی فکری جوان هستیم و منظور از نیروی فکری جوان آن نیست که از نظر سن جوان باشد، نیرویی جوان است که از نظر ذهنی تفاوت داشته باشد و بتواند تفکرات جدیدی را ارائه دهد، به همین علت از افرادی دعوت می شود که تجربیات بسیاری دارند و سال های سال زحمت کشیده اند، اما تضارب آراء همیشه می تواند در نتیجه گیری یک مسئله اثرگذار باشد.

گفتگو با مجتبی لطفی، رییس کارگروه لکوموتیو:

ناپایداری شرایط اقتصاد لکوموتیو داری، زیر سایه تحریم ها

الهام زرفانی



حالی که نرخ بهره برداری از لکوموتیو در سال ۹۷ همچنان دچار چالش است و اخیراً تصمیمات جدیدی برای افزایش نرخ حمل از ابتدای بهمن ماه سال ۹۷ گرفته شده است یعنی عملاً نرخ لکوموتیو در سال ۹۷ تغییری نیافته است در نتیجه سرمایه گذاران بخش لکوموتیو را با مشکلات جدی مواجه کرده و شرایط اقتصاد لکوموتیو داری را برای این بخش بسیار ناپایدار کرده است. از مشکلات دیگر می توان به بحث خرید لکوموتیو از منابع خارجی و همچنین منابع داخلی با کمک شرکت های خارجی اشاره کرد، این پروسه نیز به دلیل شرایط تحریم ها به سختی پیش می رود و هر نوع همکاری تکنولوژیکی و همکاری در طرح های ساخت داخل با شرکت های خارجی در خصوص تامین لکوموتیو از طریق

با توجه به اینکه بحث واگذاری در راه آهن جمهوری اسلامی از حدود سال های ۸۰ و ۸۱ به صورت رسمی آغاز شد اما این واگذاری در بخش های مختلف همواره با اما و اگرهایی همراه بوده است. مساله این است که بازگشت سرمایه در حوزه حمل و نقل ریلی بسیار بلند مدت و در مقایسه با دیگر صنایع نیاز به زمان بیشتری دارد. به عبارتی دیگر فعالیت اقتصادی در این صنعت صرفه اقتصادی ندارد و تنها علتی که شرکت های خصوصی را کماکان تا امروز در این صنعت نگه داشته است، تسهیلات ارزان قیمتی بوده که برای خرید واگن یا لکوموتیو وجود داشته است که آن هم با نوسانات نرخ ارز و تحریم های تحمیلی خلوت خود را از دست داده و این صنعت را با چالش مواجه کرده است، لکوموتیو داران تا دیروز با مشکل پرداخت معوقاتشان دست و پنجه نرم می کردند اما با رفع آن مشکل، مسئله دیگری به میان آمد که مشکلات این بخش را صد چندان کرد، در همین خصوص گفتگویی با مجتبی لطفی، نایب رییس انجمن و رییس کارگروه لکوموتیو داشته ایم که به آن می پردازیم:

دارد یا خیر؟ همانگونه که مطلع هستید هزینه های تامین، تعمیر و نگهداری لکوموتیو به شدت افزایش یافته است، حدود ۷۰ تا ۷۵ درصد هزینه ها به صورت مستقیم و غیر مستقیم منشأ ارزی دارند و نرخ ارز رسماً بیش از دو برابر افزایش یافته در نتیجه هزینه های خرید، تعمیر و نگهداری لکوموتیو بیش از دو و نیم برابر افزایش یافته است در

جدید با مشکلات بسیاری نسبت به سال های گذشته مواجه است، اگر مشکلات را به چندین دسته تقسیم بندی کنیم یکی از آنها که بسیار هم حایز اهمیت است بحث اقتصاد لکوموتیو داری است، سوالی در اینجا مطرح است که آیا میزان لکوموتیوی را که در بخش خصوصی یا دولتی تامین می کنیم با این هزینه های گزاف قابلیت برگشت سرمایه را

در سال ۹۷ مجدد با تحریم ها و افزایش نرخ ارز مواجه شدیم، آینده سرمایه گذاری بخش غیر دولتی را در تامین لکوموتیو چگونه ارزیابی می کنید؟

در بحث سرمایه گذاری لکوموتیو شرایط خیلی تغییر کرده است و پارامترهای جدیدی بر آن حاکم شده، بر این اساس معتقدم که سرمایه گذاری برای تامین لکوموتیوهای



نماند تا امروز به نتیجه ای نرسیده ایم.

چه پیشنهادی برای رفع تمامی این مشکلات دارید؟

مسئله ای در این میان مطرح است، مشکلاتی که در این بخش وجود دارد مربوط به خود حمل و نقل نیست و مشکلات تحمیلی از بخش اقتصاد بر جامعه حمل و نقل است، در سال ۹۶ همه نرخ ها با شرایط آن زمان منطبق بود اما در سال ۹۷ به دلیل اتفاقاتی که رخ داد بخش حمل و نقل به خصوص بخش حمل و نقل ریلی نتوانست خود را با شرایط جدید وفق دهد. اگر بخواهیم دقیق تر بگوییم زمانی خود را تطبیق می دهد که خیلی دیر شده است و لخت بودن بخش در تصمیم گیری های به موقع، ضرر انباشته ای به بخش تحمیل می کند. در سال ۹۷ علیرغم اینکه مشتریان ریلی همانند صنایع فولاد و معادن، نرخ هایشان چندین برابر شد، سودهای خوبی به دست آوردند و می توانستند نرخ حمل و نقل را متناسب با آن اصلاح کنند اما به دلیل اینکه بخش حمل و نقل یعنی راه آهن و بخش خصوصی هر دو دیر تصمیم گیری کردند و اصلاح نرخ خیلی دیر انجام شد و حتی درست انجام نشد عملا همه شرکت ها متحمل ضرر زیادی شدند. البته ناگفته نماند که لکوموتیو داران مظلوم تر هستند زیرا نرخ لکوموتیو را راه آهن تعیین می کند و لکوموتیو داران اختیاری در تعیین نرخ ندارند، با توجه به اینکه فرمول شورای رقابت وجود دارد و ۵ سال است که به آن عمل می شود اما تصمیم گیری در مورد نرخ متحمل زمان طولانی شد و نتیجه آن کار به مدت ۱۰ ماه با نرخ خیلی پایین بود در حالیکه هزینه های این بخش بسیار بالا بود البته با وجود تمام مشکلات موجود خدمات رسانی و سرویس دهی های لازم انجام شد و حمل و نقل ریلی در سال ۹۷ نسبت به سال گذشته رشد بیشتری داشت و ما در این پیشرفت به عنوان بخش

در مورد بخش مسافری ریلی و لکوموتیو ارز دولتی دریافت کنیم اما تا امروز به نتیجه ای نرسیده است. اگر ما در بخش باری نرخ را اصلاح کنیم هزینه های خود را با ارز نیامی هم می توانیم تامین کنیم به شرطی که روی نرخ سخت گیری نشود و شرکت های مالک لکوموتیو توانایی آن را داشته باشند که از محل درآمد خود هزینه ها را تامین کنند.

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

پیگیری هایی که کارگروه در مورد تامین نقدینگی لکوموتیو انجام داده خوشبختانه در سال ۹۶ و ۹۷ به نتایج خوبی رسیده یعنی اگر به گذشته برگردیم می دانیم که ما همیشه با دریافت پولمان از راه آهن، مشکلات بسیاری از جمله مشکل پرداخت شرکت ها را داشته ایم، در سال ۹۷ بسیاری از مشکلاتی که در این خصوص بود حل شد یعنی پول مالکان لکوموتیو هر ماه پرداخت می شود. اما متأسفانه مشکل دیگری پدید آمده و آن این است که پولی که پرداخت می شود کارایی سابق را ندارد، به دلیل اینکه نه تنها نرخ اصلاح نشده بلکه هزینه های ما چندین برابر شده است. شرکت های مالک لکوموتیو در سال مبلغ مشخصی را دریافت می کنند و مبلغ مشخصی که دریافت می کنند به اندازه نصف آن میزان کارایی دارد، ما از ابتدای سال در حال تلاش هستیم تا به راه آهن بگوییم نرخ لکوموتیو را اصلاح کند و تا امروز به نتیجه ای نرسیده ایم، اخیراً طبق توافقات انجام شده مقرر شده از ابتدای بهمن ماه امسال نرخ ها اصلاح شود، البته می دانید که بهمن ماه، آخر سال محسوب می شود و عملاً این افزایش برای سال ۹۸ جواب می دهد و این امر ضرر و زیان انباشته ای برای شرکت های خصوصی مالک لکوموتیو و حتی خود راه آهن خواهد بود، ناگفته

اما اجرای آن ساده تر است و من در بحث سرمایه گذاری روی پروژه های جدید و خرید لکوموتیو به ویژه پروژه های بزرگ در کوتاه مدت خوش بین نیستم.

جناب عالی در مقام ریاست کارگروه لکوموتیوها بفرمایید شرکت های مالک لکوموتیو در زمینه تعمیر و نگهداری لکوموتیوها با چه مشکلاتی روبرو هستند؟

تمام لکوموتیوهایی که در دست تعمیرند برای تامین قطعات یدکی متوقف هستند، قطعات یدکی مورد نیاز برای بازسازی این لکوموتیوها، معمولاً قطعات سنگین برای بازسازی موتورها و تجهیزات اصلی لکوموتیو هستند که مشکل، کمبود نقدینگی ریلی و ارزی است، وقتی پولی که دریافت می شود هزینه های جاری را پوشش نمی دهد بدون شک کسی سراغ هزینه های تعمیرات اساسی لکوموتیو نمی رود زیرا در ابتدا باید تعمیرات جاری و حقوق و دستمزد تامین شود و پس از تامین این هزینه ها می توانیم هزینه بازسازی را انجام دهیم، متأسفانه کمبود نقدینگی، درست نبودن نرخ و مشکلاتی که در سال ۹۷ ایجاد شده مانع ورود لکوموتیوها به سیر شده است.

آیا برای سرمایه گذاری در این بخش یا تعمیرات و نگهداری ارز نیما یا ارز دولتی تخصیص داده می شود؟

راه استفاده از ارز نیما بسیار سخت است، ارز نیما بیش از دوبرابر ارز قبلی هزینه ریلی دارد، حتی اگر فرض کنیم که این هزینه ها تامین شود برای سرمایه گذاری راه سختی را در پیش داریم، برای دریافت ارز دولتی تلاش های بسیاری شده اما می دانید که منابع ارزی کشور بسیار محدود است و بدون شک مواردی همانند دارو و غذا هستند که نسبت به بحث حمل و نقل در اولویت قرار دارند. در این زمینه انجمن تلاش های بسیاری انجام داده تا بتوانیم

شرکت های اروپایی و شرکت های آسیایی بسیار سخت پیش می رود، به دلیل اینکه مبادلات ارزی و بانک های کشور دچار محدودیت های بسیاری شده نمی توان در این زمینه پروژه های بزرگ تعریف کرد، مگر آنکه پروژه های کوچکتری به تعداد بیشتری تعریف شود. مثلاً ما در خود شرکت البرز نیرو پروژه ای مبنی بر تامین ۱۵ دستگاه لکوموتیو جدید داشته ایم و در این خصوص اوراق صکوک منتشر و سرمایه ریلی آن را تامین کرده ایم، اما امروز کارایی این سرمایه ریلی به نصف رسیده است زیرا ارزش ارز افزایش و ارزش ریل کاهش پیدا کرده در نتیجه با توجه به توافقات و تعاملات انجام شده ما را در اجرای آن پروژه با مشکلات بسیاری روبرو کرده که این مسائل موجب شد سرمایه گذاری و پیشبرد پروژه های بزرگ به دلیل محدود شدن مسائل بانکی میسر نشود و موجبات نگرانی در سرمایه گذاری در خصوص تامین لکوموتیوهای جدید در این بخش را فراهم می کند، اعتقاد دارم باید بیشتر قدر لکوموتیوهای قدیمی را بدانیم و بحث بازسازی و تعمیر لکوموتیوهای قدیمی، ساده تر از خرید لکوموتیوهای جدید است که باید نسبت به گذشته جدی گرفته شود تا بتوانیم هرچه بیشتر سرمایه های متوقف را راه اندازی کنیم، صنعت لکوموتیو نیز به شکلی است که چه در بخش خصوصی باشیم چه در بخش دولتی به دلیل تحریم ها و کمبود ریل و ارز همیشه تعدادی لکوموتیو متوقف وجود دارد، ما اکنون در بخش خصوصی حدود ۱۱۰ لکوموتیو در قالب ۵ یا ۶ شرکت داریم که از این ۱۱۰ لکوموتیو حدود ۲۵ لکوموتیو متوقف است، در بخش دولتی نیز تعداد لکوموتیوهای متوقف بیشتر و در حدود ۴۰ درصد کل لکوموتیوها می باشد که نیاز به بازسازی و راه اندازی دارند، اگرچه پروژه بازسازی ارزی و مشکلات متعددی به همراه دارد



تغییرات بیشتری داشته و شرایط نامناسب تر بوده راه آهن با منطقی که ما از آن منطق آگاه نیستیم اعلام کرد که نمی تواند هزینه مدت زمان تاخیر در نرخ گذاری را جبران کند، در صورتیکه به اعتقاد ما این نظر درستی نبوده و در تاخیر در تصمیم گیری ما هیچ کوتاهی نکرده ایم و از تیرماه امسال از راه آهن خواسته ایم تا این نرخ را اصلاح کند و راه آهن به دلیل ناپایداری شرایط در تیرماه و مرداد ماه و رسیدن به ثبات زمان نرخ گذاری به تعویق افتاد.

با توجه به تعداد افزایش لکوموتیوهایی که متوقف هستند و وضعیت فرسوده ای که لکوموتیوهای ما دارند آینده حمل و نقل ریلی را چگونه می بینید؟

حتما از توقف ترنست ها با خبر هستید، معمولا شرایط سخت تحریم ها و افزایش نرخ ارز اولین تاثیرات خود را بر روی لکوموتیوها و ترنست ها می گذارد، واقعیت آن است که پیش بینی آینده سخت است و اگر شرایط به این صورت که امروز هست ادامه یابد تامین قطعات سخت تر هم خواهد شد زیرا فقط مسئله پول نیست حتی اگر هزینه ها هم مهیا شود تهیه قطعات سخت است، در گذشته اگر پول بود ما می توانستیم قطعات مورد نیاز را تهیه کنیم اما امروز اگر پول هم باشد تهیه قطعات سخت است. اکنون انتقال ارز هزینه جدید ۷ تا ۸ درصدی هم پیدا کرده که به بار مشکلات ما افزوده شده است، اگر شرایط به این صورت باشد پیش بینی من این است که آمار لکوموتیوهای در سرویس کشور در بخش دولتی و خصوصی به ترتیب کاهش پیدا خواهد کرد. ما باید به عنوان بخش خصوصی با راه آهن مذاکراتی داشته باشیم تا به فرمولی با انعطاف پذیری بالاتر برسیم تا در طی دوماه تغییراتی را در شاخص نرخ اعمال کند، به عنوان مثال اگر هزینه های ارزی کاهش پیدا کرد نرخ نیز کاهش می یابد.

آن است که شرایط به سرعت تغییر و یا بهبود نخواهد کرد و باید خود را برای شرایط سخت تری آماده کنیم و لکوموتیوهای موجود را حفظ کنیم تا بتوانند کار کنند.

آیا در اصلاح نرخی که انجام شده نظرات بخش خصوصی اعمال شده است؟

نرخ که ما اعلام کردیم تقریبا ۱۵ تا ۲۰ درصد بالاتر از نرخ است که مصوب شده است، ما بر اساس فرمول شورای رقابت اعلام کرده ایم اما به دلیل اینکه پارامترهای نرخ را راه آهن و هیئت مدیره راه آهن باید مصوب کند عددی که در نظر گرفته اند پایین تر است، می توان با نرخ جدید و با توجه به افزایشی که داده شده شرایط بهتری نسبت به گذشته داشت اما بستگی به هزینه ها دارد، یعنی اگر نرخ ارز نیمایی که در یک ماه گذشته مصوب شده است تغییر کند کارایی خود را از دست می دهد. ما در رابطه با تاخیری که در اصلاح نرخ ها شده است با راه آهن مذاکرات بسیاری داشته ایم تا نرخ را به قبل برگردانند و مدارکی را ارائه کردیم که در ۱۰ سال گذشته همیشه به این صورت بوده و پس از اصلاح نرخ، زمان تاخیری از سوی راه آهن محاسبه می شد، اما در سال ۹۷ که نسبت سال های گذشته نرخ

سعی کند تا از طریق اصلاح نرخ روی پای خود بایستد، ما یک فعالیت اقتصادی سالم می خواهیم نه یک فعالیت اقتصادی وابسته. اکنون در همه فضاهای اقتصادی نرخ ها در حال اصلاح است و خود را با شرایط جدید تطبیق می دهند، حمل و نقل هم باید این کار را با سرعت انجام دهد و هرچه کندتر تصمیم بگیرد، نتیجه آن بار مالی و ضرری است که بر دوش کل مجموعه خواهد افتاد و این همان اتفاقی است که در سال ۹۷ به دلیل تصمیم گیری های کند صورت گرفت و کل حمل و نقل ریلی متضرر شد.

آیا اصلاح نرخی که انجام شده جوابگوی هزینه های این بخش می باشد؟

با اصلاح نرخی که انجام شده، راه آهن واقعیت های بیشتری را لحاظ کرده اما بستگی به آینده دارد، هزینه ها و نرخ دلار ثابت نیست و دائما در حال تغییر است ما باید فرمول کارآمدتری برای این موضوع تهیه کنیم و نباید انتظار داشته باشیم تا یک فعالیت با ضرر انجام شود. اگر نیاز به حمل و نقل ریلی وجود دارد باید به دنبال فرمولی با انعطاف پذیری بالاتر باشیم تا بتواند بر حسب شرایط نرخ را بالا و پایین کند. پیش بینی ما در ارتباط با آینده

خصوصی نقش موثری داشتیم زیرا یک سوم لکوموتیو باری را بخش خصوصی تامین کرد اما جز ضرر و زیان، منفعتی نصیب این بخش نشد در حالیکه اگر بخش می توانست درآمد کافی داشته باشد، بدون شک همین برنامه ریزی برای راه اندازی لکوموتیوهای متوقف و خرید قطعات جدید سرعت می گرفت و در شرایط بهتری بودیم. سرمایه گذاری در بخش لکوموتیو فقط برای خرید یا بازسازی لکوموتیو نیست اگر به خاطر داشته باشید ما کارخانه تعمیر و نگهداری سیستان را در اصفهان در حال ساخت داریم حتی در آن جا هم پیشرفت بسیار کند بوده است، برای اینکه شرکت ها بتوانند تعمیرات لکوموتیو خود را آغاز کنند باید اقتصاد لکوموتیو را اصلاح کنیم تا شرکت ها به درآمد برسند و از محل درآمد سرمایه گذاری کنند اما متأسفانه تلاطمی که در سال ۹۷ ایجاد شد بسیاری از معادلات را به هم ریخت. ابزارهای حمایتی که در بودجه ها و برنامه ها پیش بینی شده کارایی چشم گیری نداشته است، امیدواریم روی این موضوعات کار شود اما از سوی دیگر شرایط دولت نیز شرایط مساعدی نیست که بتواند اینگونه پروژه ها را حمایت کند، به اعتقاد من بخش حمل و نقل باید

گفتگو با مدیر عامل شرکت توکاریل، محسن سعید بخش :

حضور کمرنگ شرکت های حمل و نقل ریلی در بازار سرمایه

الهام زرقانی

توسط شرکت های آن صنعت مشخص می شود. هر چه شرکت ها پر توان تر و با شفافیت عملکردی بهتر حضور داشته باشند، جذابیت برای سرمایه گذاری بیشتر خواهد بود و همچنین اثر بازده مناسب در سرمایه گذاری از پارامترهایی است که به هیچ عنوان قابل چشم پوشی نمی باشد.

نوسانات ارز در این روزها چه

میزان در سودآوری سهام های این شرکت موثر بوده است؟

نوسانات ارزی از دسته ریسک های سیستماتیک در بازار سرمایه دسته بندی می گردند. بنابراین شرکت ها این ریسک ها را نمی توانند کاملاً خنثی کنند اما با تجزیه و تحلیل بازار و پیش بینی ریسک های پیش رو و با تدوین استراتژی هایی مناسب برای برخورد با هر ریسک اثر مخرب آن را به حداقل کاهش خواهند داد و این مهم می تواند تأثیر منفی سود و زبانی را برای هر شرکت کنترل نماید.

کمیود نقدینگی و بروز تحریم ها چه میزان می تواند در توسعه این صنعت موثر باشد؟

اثر تحریم ها علی رغم وجود راه های مقابله با آن لیکن به هر حال از سرعت عمل اجرای طرح های توسعه خواهد کاست و همچنین این موضوع باعث خواهد شد تا هزینه های این طرح ها افزایش یافته و بازگشت سرمایه آنها طولانی تر بشود.

با توجه به شرایط تحریمی شاخص های بورس همواره دچار نوسانات غیر قابل پیش بینی است، در چنین شرایطی حضور شرکت های ریلی در بورس چه مزایایی می تواند در بر داشته باشد؟

به هر حال حضور در بازار سرمایه همواره منافع ذکر شده در بالا را خواهد داشت. اثر عوامل سیاسی نیز جزء ای از ریسک های سیستماتیک بازار سرمایه است که باید شرکت ها برای مقابله با آن برنامه ریزی مناسب را داشته باشند. اگر شرکت ها در استراتژی های خود عوامل مختلف را مد نظر داشته باشند که ضمن حفظ منافع و سرمایه گذاری شرکت، در هر صورتی از مزایای حضور در بازار سرمایه هم خود و هم سهامداران آنها منتفع خواهند شد.

می کند که خرید و فروش سهام براساس عرضه و تقاضا و کشف قیمت صورت پذیرد. بنابراین هر چه بنگاه های اقتصادی در این بازار بیشتر ورود کرده و سهام آنها معامله گردد به رونق آنها اضافه خواهد شد. این مهم با بسترسازی هایی که دستگاه های متولی ایجاد کرده و خواهند کرد بهتر از پیش خواهد شد.

سهام حمل و نقل ریلی در اقتصاد کشورهای پیشرفته دنیا سهم قابل توجهی است و سامان بخشیدن به این بخش بسیار حائز اهمیت است، از مواردی که می تواند این ساماندهی را ایجاد کند حضور شرکت ها در بورس است، دلیل حضور کمرنگ شرکت های حمل و نقل ریلی کشور ما در بورس چیست؟ اگر شرکت های ریلی در بورس حضور پیدا کنند چه مزیت هایی برای آن ها خواهد داشت؟

اینکه شرکت های حمل و نقل ریلی حضور کمرنگی در بازار سرمایه داشته اند می تواند به دلیل سابقه کم حضور بخش خصوصی در این حوزه باشد و از سوی دیگر بازده کم سرمایه گذاری در این حوزه به دلیل در دست داشتن زیر ساخت ها توسط بخش دولتی و نیاز این بخش به تامین بودجه از محل ردیف دولتی و فعالیت بخش خصوصی باعث حضور کمرنگ آنان شده است.

مضافاً اینکه به هر حال وارد شدن عام مردم در سرمایه گذاری در حوزه ریلی تحقیقا در افزایش جذابیت های این صنعت کمک خواهد کرد. "البته با توجه به حاشیه سود کم این نوع صنعت جذابیت پایین است".

چرا شرکت های ریلی هنوز نتوانسته اند جایگاه خود را در بازار سرمایه پیدا کنند؟ با چه مواعنی در این خصوص مواجه هستند؟

جایگاه هر صنعت در بازار سرمایه

زیر ساخت ها یکی از مهم ترین عوامل توسعه هر کشوری به شمار می رود به ویژه زیر ساخت های حمل و نقل ریلی که یکی از شاخص های توسعه هر کشوری می باشد، به طوری که تجربه تاریخی نشان می دهد هر کشوری که توانسته مسیر توسعه را طی کند به حمل و نقل ریلی روی آورده است. زمانی که از اثر زیر ساخت ها در اقتصاد صحبت می کنیم می دانیم که آثار مثبت درونی و بیرونی بسیاری دارد و به طور قطع توسعه زیر ساخت های اقتصادی برای هر کشوری حیاتی است. در دنیا تامین مالی بخش های مختلف اقتصادی مبتنی بر بورس از اهمیت بالایی برخوردار است. طی سال های اخیر حجم تامین مالی مبتنی بر بورس از طریق بازار سرمایه افزایش داشت هر چند بخش عمده ای از این تامین مالی توسط دولت انجام شده و اگر بخش خصوصی نیز وارد این حوزه شود شاهد موفقیت های بیشتری خواهیم بود. متأسفانه در کشور ما سرمایه گذاری به این صورت اندک است در حالیکه بازار سرمایه این انعطاف را دارد که با استفاده از ابزارهای مالی مختلف در تامین مالی بخش های مختلف حمل و نقل به ویژه ریلی مشارکت کند، در همین خصوص گفتگویی با مدیر عامل شرکت توکاریل، محسن سعید بخش داشته ایم که به آن می پردازیم:

شرکت ها نیز در دسترس خواهد بود. آیا شرکت هایی که در بورس شرکت می کنند از معافیت های مالیاتی برخوردارند؟

عطف به ماده ۱۴۳ قانون مالیات های مستقیم شرکت های پذیرفته شده، در بازار بورس اوراق بهادار از معافیت مالیاتی بهرمنند خواهند شد. این معافیت بین ۵ تا ۱۰ درصد خواهد بود.

تاریخ بورس کشورمان به خصوص بعد از انقلاب نشان می دهد که استقبال عمومی از آن بسیار کم رنگ است، بیشتر خرید و فروش سهام در بورس توسط صندوق های باننشستگی، نهاد نیمه دولتی و سازمان های اقتصادی غیر وابسته به بخش خصوصی صورت می گیرد، با توجه به این موضوع رونق بازار خرید و فروش سهام در بورس چه مفهومی می تواند داشته باشد؟

فلسفه وجودی بازار سرمایه ایجاد

عرضه اولیه سرمایه در بورس این شرکت چه میزان بوده و تا امروز چه میزان رشد داشته است؟

عرضه اولیه سهام این شرکت اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۰ و عطف به قانون بازار سرمایه معادل ۱۰ درصد انجام پذیرفته است. این شرکت از زمان عرضه علیرغم افزایش سرمایه به میزان ۲/۶ درصد با رشدی بالغ بر ۴۰ درصد مواجه بوده است.

ورود به بورس برای شرکت های ریلی چه مزایایی دارد؟

شرکت های ریلی به دلیل نیاز به حجم زیاد سرمایه و ماهیت سرمایه بر بودن می توانند از مزیت تامین مالی به روش های مختلف در بازار سرمایه استفاده نموده و هزینه تامین مالی از دیگر روش ها را از هزینه های خود حذف نمایند.

آیا با ورود به بورس میزان سرمایه افزایش بیشتری خواهد داشت؟

مضافاً اینکه با توجه به گزارشاتی که ملزم به ارائه آن خواهند بود ارزش ذاتی

گفتگو با علی شماعتی، رییس هیئت مدیره شرکت چرخ ریل راهبر:

چگونگی مدیریت راهبری و خدمات رسانی به مسافران ریلی

الهام زرقانی

نوآوری هایی را برای ایجاد جذابیت در کار انجام داده اید؟

وظائف راهبری با توجه به شرح خدمات اعلامی از سوی کارفرمایان مشخص می شود که به طور عموم در بحث نیروی انسانی شامل استخدام، مدیریت و بکارگیری پرسنل پشتیبانی اعم از کارشناسان بهداشت، کارشناسان و مدیران اعزام، کارشناسان تجهیز و آماده سازی، نیروهای نظافتی مستقر در سکوها می شود. در بحث مدیریت راهبری، شامل نظافت شستشوی اقلام تجهیزاتی آماده سازی قطار، خدمات رسانی به مسافران، پذیرایی و ... است. با توجه به اینکه لازمه موفقیت در خدمت رسانی مطلوب، تکمیل زنجیره تامین در این امر است، شرکت اقدام به عقد قرارداد با کترینگ های معتبری کرده است تا مسائل غذایی مسافران را تامین کنند. همچنین در راستای تکمیل زنجیره تامین خدمات، شرکت اقدام به تاسیس و بهره برداری از یک لاندی مجهز به لوازم و ابزار آلات مدرن کرده که نسبت به شستشوی بهداشتی و بسته بندی اقلام اقدام می کند، لاندی این شرکت علاوه بر تامین نیازهای شرکت، نیازهای شستشوی اقلام سایر راهبران را نیز برآورده می سازد.

لطفاً شرح دهید در چه مسیرهایی فعالیت می کنید؟

۱- اکنون شرکت در مسیرهای تهران- یزد و تهران- مشهد و بالعکس در بحث خدمات رسانی به مسافران انجام وظیفه می کند.

۲- در شرکت جوپار مدیریت راهبری و بهره برداری از مسیر تهران- بندرعباس به مدت ۳ سال در دست شرکت بود.

در خصوص آموزش پرسنل چه اقداماتی تا امروز انجام داده اید و چه بسته های تشویقی برای پرسنل فعال خود در نظر گرفته اید؟

همانطور که می دانید اکثر پرسنل شاغل در بخش راهبری، قبل از ورود به شرکت نیازمند داشتن مدرک و گواهینامه های لازم اعم از مهمانداری، سرمهمانداری، خدمات، رستوران و ... هستند. شرکت در راستای ارتقاء سطح خدمات، پرسنل را به کلاس

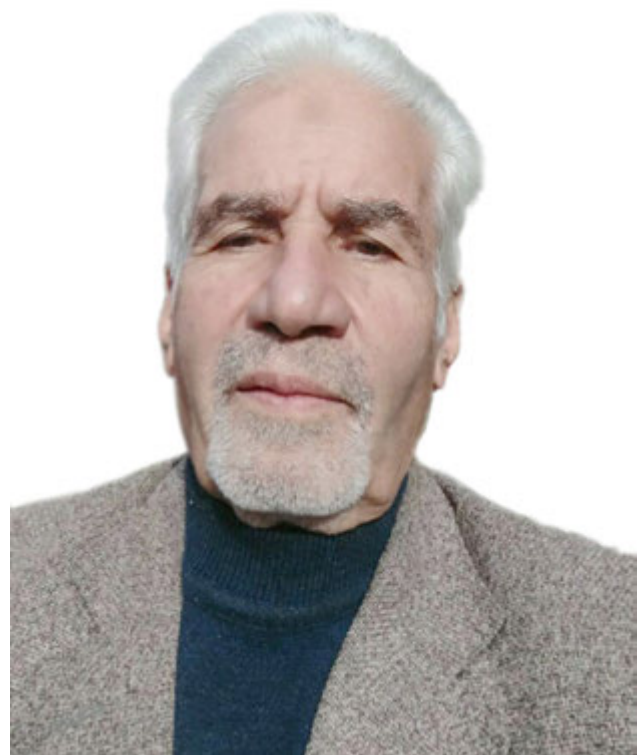
لطفاً در رابطه با حوزه فعالیت های شرکت شرح دهید؟

حوزه فعالیت شرکت در خصوص امور خدماتی است و به صورت تخصصی در اموری مانند مدیریت راهبری و خدمات رسانی به مسافران می باشد، کلیه اموری که در خصوص ارائه خدمات به مسافر اعم از نظافت، جرم گیری، آماده سازی، شستشوی بدنه بیرونی، شستشوی اقلام و تجهیزات و ... واگن وجود دارد که از جمله تخصص های شرکت است. با توجه به اهمیت بهداشت و لزوم ارائه لوازم به صورت بهداشتی، شرکت به صورت تخصصی یک لاندی در شهر مشهد راه اندازی کرده که با توجه به معیارهای نظافتی و بهداشتی اقدام به شستشوی اقلام قطارها مثل ملحفه، پتو، روکش، پرده و ... می نماید، همچنین شرکت در مباحث تامین نیروی انسانی مورد نیاز قطارها فعالیت دارد.

جنابعالی بفرمایید با چه شرکت هایی در خصوص راهبری فعالیت می کنید؟

از بدو راه اندازی شرکت، با توجه به ریلی بودن ماهیت کار و تخصص شرکت، به عنوان راهبر شرکت حمل و نقل ریلی رجا شروع به فعالیت کردیم، همچنین در سال های بعد در بحث رتبه بندی شرکت های راهبر همان مجموعه موفق به اخذ رتبه A (بالاترین رتبه شرکت های راهبر) شدیم. پس از حضور موفق در مجموعه رجا که همچنان نیز در این حوزه هستیم با شرکت قطارهای مسافری و باری جوپار نیز همکاری داشته ایم که اکنون با توجه به صلاحدید شرکت فقط با شرکت رجا همکاری می کنیم.

جنابعالی بفرمایید چه وظائفی را در راهبری بر عهده دارید و چه



در سال های اخیر فعالیت تجهیز خدمات قطارها به شرکت هایی که تحت عنوان راهبر شناخته می شوند واگذار شده است. این شرکت ها در خصوص خدمات رسانی به مسافران ایفای نقش می کنند که این خدمات شامل نظافت، جرم گیری، آماده سازی، شستشوی بدنه بیرونی، شستشوی اقلام و تجهیزات و ... می باشد که البته این شرکت ها بر اساس کیفیت و نحوه خدمات خود دارای رتبه بندی می باشند، اکثر پرسنل شاغل در بخش راهبری، قبل از ورود به شرکت باید مدرک و گواهینامه های لازم اعم از مهمانداری، سرمهمانداری، خدمات، رستوران و ... دارا باشند که در همین راستا شرکت ها باید در جهت ارتقاء سطح خدمات، کلاس هایی را برای پرسنل در جهت آموزش این موارد و همچنین دوره های کمک های اولیه و خدمات رسانی مطلوب برگزار کنند، در همین خصوص با علی شماعتی، رییس هیئت مدیره شرکت چرخ ریل راهبر گفتگویی داشتیم که به آن می پردازیم:



های بازآموزی اعزام کرده، همچنین برای پرسنل دوره های کمک های اولیه و خدمات رسانی مطلوب و ... برگزار شده است. نیروها و پرسنل مجموعه همواره از جایگاه والایی در نزد هیئت مدیره برخوردار بوده اند بطوریکه بعضا در برخی از قراردادهای راهبری، حقوق پرسنل کمتر از حقوق سایر قراردادهای بوده که شرکت نسبت به یکسان سازی حقوق ایشان براساس قرارداد بیشتر اقدام کرده است. همچنین مرخصی تشویقی، تشویق ریالی، تشکر از خدمات پرسنل در شبکه های اجتماعی از مواردی بوده که شرکت در خصوص پرسنل انجام داده است.

در خصوص رقابت و سرویس دهی بهتر چه سیاست هایی را تا امروز در برنامه کاری شرکت قرار داده اید؟

همانطور که پیشتر توضیح داده شد شروع خدمات و نحوه سرویس دهی از سوی کارفرمایان ابلاغ می شود و شرکت ها باید نسبت به رعایت مفاد آن اقدام کنند. اما تکمیل زنجیره تامین خدمات از جمله مواردی بوده که شرکت در بازار رقابت از جمله سیاست های کاری خود برگزیده، استفاده از پرسنل مجرب، پرسنل مودب و خوش برخورد یکی دیگر از نقاط تمایز شرکت در بازار رقابتی است. راضی نگه داشتن پرسنل، پرداخت حقوق و مزایای به موقع به ایشان ضامن خدمات رسانی بهتر است. پس همیشه یکی از موارد، توجه به حقوق نیروی انسانی و کسب رضایت ایشان بوده است، نگاه عمیق به مسائل نیروی انسانی و شناخت نیازمندی ها و انتظارات ایشان قطعا می تواند گره گشای بسیاری از مسائل اجرایی گردد.

با توجه به نوسانات نرخ ارز و تحریم ها آیا در مورد تامین خدمات ارائه شده با مشکلات مواجه شده اید؟

مسئله نرخ ارز و تحریم ها با توجه به تاثیر بر سایر صنایع بر کسب و کار این شرکت نیز تاثیر گذاشته، بالا رفتن قیمت تامین اقلام تجهیزاتی مصرفی مثل دستمال رول، مایع صابون، پشت

که در قراردادهای متفاوت، حقوق و دستمزد پرسنل در یک قرارداد کمتر از قرارداد قبلی بوده است. با گذر از این مسائل، در دی ماه ۹۷ این شرکت مبالغ عیدی، سنوات، مرخصی و تشویقی را به حساب تمام پرسنل واریز نموده است.

به عنوان سخن آخر اگر سخنی نگفته دارید بفرمایید؟

عدم هماهنگی در امور کارفرما (در بخش فنی) یکی از مسائلی است که این مجموعه و مسافری از آن ضربه زیادی می خورند. (ناهماهنگی در واگذاری ترن ست ها و ...)

تامین آن ها را به قیمت قبل محاسبه می کنند، با توجه به تمام مشکلات تاکنون شرکت سعی کرده این مشکلات در دیدگاه مشتری کمترین تاثیر را داشته باشد و سعی کردیم که هیچکدام از این مشکلات در خدمت رسانی خللی ایجاد نکند.

آیا پرسنل شما از حقوق دریافتی خود رضایت دارند؟

توضیح داده شد که حقوق و مزایای پرسنل در قراردادهای توسط کارفرما مشخص می شود و شرکت تنها مجری این اعداد و ارقام هست. اما داشته ایم

سری، کلیه اقلام خوراکی و مواد غذایی که در قراردادهای راهبری با مبلغ قبل از تحریم ها پرداخت می شود یکی از مشکلات می باشد. مشکل بزرگ بعدی در تامین اقلام پذیرایی از مسافرین می باشد، آب آشامیدنی یکی از اقلامی است که واقعا تامین آن برای ارائه به صورت رایگان به مشتری سخت شده است.

لوازم و تجهیزات نظافتی بدو سیر اعم از پودر رختشویی، دستمال کنفی، مواد جرم بر و ... از جمله مواردی هستند که هزینه آن ها با توجه به تحریم ها و نرخ ارز بالا رفته ولی کارفرمایان هزینه

گفتگو با حمیدرضا احدی، معاون آموزشی دانشکده مهندسی راه آهن:

نقش دانشکده مهندسی راه آهن در توسعه حمل و نقل ریلی

الهام زرفانی

دانشکده مهندسی راه آهن در چه رشته ها و مقاطعی تحصیلی دانشجوی می پذیرد؟

هم اکنون دانشکده مهندسی راه آهن در رشته ها و مقاطع تحصیلی زیر دانشجوی می پذیرد:

عناوین رشته ها و مقاطع تحصیلی	کارشناسی	کارشناسی ارشد	دکترای
مهندسی حمل و نقل ریلی	*	*	---
مهندسی ماشینهای ریلی	*	*	*
مهندسی خط و سازه های ریلی	*	*	*
مهندسی راه آهن برقی	---	*	*
مهندسی کنترل و علائم	---	*	*
مهندسی ایمنی راه آهن	---	*	*



آمار دانشجویان و فارغ التحصیلان رشته های مختلف این دانشکده به تفکیک در جدول زیر ارائه شده است.

مقطع تحصیلی کارشناسی	تعداد کل فارغ التحصیلان	تعداد دانشجویان شاغل به تحصیل
مهندسی حمل و نقل ریلی	۴۰۱	۱۲۷
مهندسی ماشینهای ریلی	۴۰۸	۱۲۵
مهندسی خط و سازه های ریلی	۴۶۸	۱۲۷

مقطع تحصیلی کارشناسی ارشد	تعداد کل فارغ التحصیلان	تعداد دانشجویان شاغل به تحصیل
مهندسی حمل و نقل ریلی	۹۲	۵۳
مهندسی ماشینهای ریلی	۱۱۵	۶۳
مهندسی خطوط ریلی	۱۵۲	۷۳
مهندسی کنترل و علائم	۴۳	۶۱
مهندسی راه آهن برقی	۹۹	۳۵

مقطع تحصیلی کارشناسی ارشد مجازی	تعداد کل فارغ التحصیلان	تعداد دانشجویان شاغل به تحصیل
مهندسی ایمنی در راه آهن	۹۳	۲۱
مهندسی خطوط ریلی	۳۹	-
مهندسی ماشینهای ریلی	۱۹	-

مقطع تحصیلی دکتری	تعداد کل فارغ التحصیلان	تعداد دانشجویان شاغل به تحصیل
مهندسی ماشینهای ریلی	۷	۲۶
مهندسی خطوط ریلی	۴	۳۵
مهندسی کنترل و علائم	-	۱۴

همچنین تعدادی دانشجویی از کشورهای سوریه و افغانستان نیز در دانشکده

صنعت حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از صنایع زیر بنایی، نقش بسیار مهمی در بخش حمل و نقل، رشد و توسعه اقتصادی کشور دارد. به دلیل نیاز شدید کشور به توسعه حمل و نقل ریلی و مزایای آن از نظر ایمنی، آلودگی کمتر محیط زیست، امکان حمل و نقل انبوه بار و مسافر، پس از جنگ تحمیلی توجه ویژه ای به این بخش معطوف گردید. یکی از چالش های اصلی مدرنیزه کردن راه آهن، کمبود نیروی متخصص در این زمینه بود به نحوی که بر اساس آمار موجود در سال ۱۳۷۱ تنها ۲٪ از کارکنان راه آهن کشور دارای تحصیلات بالای دیپلم بودند. شورای سیاست گذاری و بررسی مسائل راه آهن در جلسه مورخ ۱۳۷۱/۷/۲۰، براساس گزارش های مهندس صادق افشار مدیرعامل وقت راه آهن ج.ا.ایران مبنی بر نیاز راه آهن به تأسیس و راه اندازی دانشکده مهندسی راه آهن در یکی از دانشگاه های معتبر و صاحب نام، از یازده دانشگاه کشور استعلام نمود. نهایتاً در تاریخ ۱۳۷۱/۱۱/۲۴ قرارداد تأسیس دانشکده مهندسی راه آهن بین دانشگاه علم و صنعت ایران و راه آهن جمهوری اسلامی ایران منعقد گردید. در فروردین ماه ۱۳۷۲ کنگ احداث دانشکده مهندسی راه آهن در محوطه جنوب شرقی دانشگاه به زمین زده شد و از سال ۱۳۷۶ نسبت جذب دانشجوی در مقطع کارشناسی در سه رشته مهندسی حمل و نقل ریلی، مهندسی خط و سازه های ریلی و مهندسی ماشین های ریلی اقدام گردید. انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل برای کسب اطلاعات بیشتر در رابطه با دانشکده مهندسی راه آهن گفتگویی با دکتر حمیدرضا احدی، معاون آموزشی دانشکده مهندسی راه آهن داشت و به چگونگی تعاملات دانشکده راه آهن با شرکت راه آهن و همچنین شرکت های خصوصی حمل و نقل ریلی پرداخت که به این شرح می باشد:



• کمک به ایجاد مزیت رقابتی مبتنی بر فناوری و نوآوری در سطح بنگاه‌های تولیدی و خدماتی، و بهبود فضای کسب و کار در صنعت ریلی.

• تقویت و توسعه تعاملات بین‌المللی با نهادهای اقتصادی، صنعتی و فناوری سایر کشورها به منظور توسعه دانش، صنعت و بازار حمل و نقل ریلی. همچنین به منظور توسعه تعاملات دانشگاه با صنعت ریلی، دفتر ارتباط با صنعت ریلی در معاونت پژوهشی دانشگاه ایجاد شده است و انتظار می‌رود در سال‌های پیش روی شاهد پژوهش‌های کاربردی بیشتری در صنعت ریلی باشیم.

انتظار شما از صنعت هم در بخش دولتی و هم بخش غیر دولتی چیست؟ آیا تعامل لازم بین دو طرف وجود دارد؟

متأسفانه برخی از مدیران صنعت ریلی نقش خود را به عنوان مسئول در حوزه فعالیت خود فراموش کرده و در اظهار نظر ها در نقش منتقد از سیستم ریلی تحت مدیریت خود ظاهر می‌شوند. اگر چه اغلب این انتقادات درست است و مشکلاتی که مطرح می‌شود در سیستم ریلی کشور وجود دارد، اما راه حل و کلید این مشکلات هم در دست همین مدیران غالباً توانمند و دلسوز است. انتظار دانشگاه از صنعت ریلی این است که در حوزه حمل و نقل ریلی درون شهری و برون شهری پس از عرضه یابی، لیستی از اهم چالش‌هایی که صنعت ریلی با آن مواجه است تهیه و با ذکر اولویت در اختیار دانشگاه قرار گیرد، در این صورت اساتید دانشگاه برای ارائه راه حل‌های اجرایی با هم فکری مدیران صنعت ریلی بصورت جدی وارد میدان خواهند شد. حتی این آمادگی در دانشگاه وجود دارد که در فرایند عرضه یابی صنعت ریلی نیز پیش قدم شود.

فعالیت‌های انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ به نظر شما انجمن چگونه می‌تواند نقش تسهیل‌گر بین دانشگاه و صنعت را بر عهده گیرد؟

انجمن صنفی از زمان تأسیس در سال ۱۳۸۰ همواره نقش برجسته‌ای در هم‌افزایی در صنعت ریلی داشته است و انتظار می‌رود تلاش‌ها در این زمینه تداوم یابد. با توجه به عضویت قریب به اتفاق شرکت‌های حمل و نقل ریلی باری و مسافری در انجمن صنفی، انتظار می‌رود این انجمن تصویر روشنی از چالش‌های صنعت ریلی کشور داشته باشد و بنابراین می‌تواند نقش برجسته‌ای در طرح مسائل صنعت ریلی کشور ایفا نماید. انجمن صنفی می‌تواند تبیین‌کننده چالش‌های صنعت ریلی کشور باشد و در کنار دانشکده مهندسی راه آهن راه کارهای جدیدی را برای حل مسائل روز صنعت ریلی کشور ارائه نماید.

برگزاری غرفه در نمایشگاه نوآوری‌های صنعت ریلی (اینو ترنس) در سال‌های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۸ اقدام نمود و این روند انشالله در سال‌های آینده نیز ادامه خواهد داشت.

نمایشگاه نوآوری‌های صنعت ریلی (اینو ترنس) مهمترین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل ریلی است که هر دو سال یکبار در شهر برلین آلمان برگزار می‌شود و فرصت مناسبی برای کارشناسان، مدیران و صاحبان صنایع ریلی است تا در جریان آخرین دستاوردهای این صنعت قرار گیرند.

دوره‌های آموزشی مشترک با راه آهن ایتالیا ؛

یکی از دوره‌های آموزشی کاربردی موفق دانشکده مهندسی راه آهن دوره‌های آموزشی مشترک با راه آهن ایتالیا است.

مذاکرات مربوط به اجرای این دوره در بهمن ماه سال ۱۳۹۴ شروع شد و در سال ۹۶ منجر به قرارداد سه جانبه بین دانشگاه علم و صنعت ایران، راه آهن ج.ا. ایران و راه آهن ایتالیا گردید. در این دوره مشترک تعداد ۸۷۴ نفر از کارشناسان راه آهن ج.ا. ایران در مدت ۱۵۰ روز با همکاری ۲۲ استاد ایتالیایی و ۱۲ استاد ایرانی در حوزه‌های لجستیک و زنجیره تامین، مدیریت استراتژیک، بازرگانی، خدمات ایستگاهی، ایمنی، فناوری اطلاعات، علائم و ارتباطات، مدیریت خطوط و مدیریت ناوگان آموزش دیدند. خوشبختانه ارزیابی‌های صورت گرفته در پایان دوره حاکی از تأثیر بسیار مثبت آموزش‌های ارائه شده بر دانش و نگرش فراگیران است و انتظار می‌رود تداوم اینگونه آموزش‌های مشترک بتواند رفتار حرفه‌ای و عملکرد کارکنان صنعت ریلی را ارتقاء بخشد.

در خصوص فعالیت‌های پژوهشی که در صنعت ریلی انجام می‌شود چه میزان در راستای نیاز صنعت ریلی است؟ آیا از سوی صنعت تقاضایی برای انجام پژوهش‌های علمی صنعتی دریافت می‌کنید؟

یکی از انتقاداتی که به دانشگاه و صنعت وارد است این است که این دو حوزه در بسیاری از موارد مستقل از هم فعالیت میکنند و هم‌افزایی ندارند. به منظور ایجاد هماهنگی بیشتر و هدایت تحقیقات اساتید دانشکده به سمت تحقیقات کاربردی، خوشبختانه در سال جاری با حمایت معاونت علمی ریاست جمهوری، "کانون هماهنگی دانش صنعت و بازار حمل و نقل ریلی" با اهداف زیر ایجاد گردید.

• هم‌گرایی، هماهنگی و هم‌افزایی بین عناصر تأثیرگذار در صنعت ریلی.
• شناسایی چالش‌ها، تدوین راهکارها و ارائه پیشنهاد برای رفع موانع توسعه دانش، صنعت و بازار حمل و نقل ریلی.

مهندسی راه آهن به تحصیل اشتغال دارند و با توجه به مذاکرات انجام شده با کشور افغانستان و نو پا بودن صنعت ریلی در آن کشور و اشتراک زبان فارسی انتظار می‌رود این تعداد افزایش یابد.

هم اکنون ۲۶ نفر عضو هیات علمی در دانشکده مهندسی راه آهن مشغول به کار هستند که ۴ نفر استاد تمام، ۴ نفر دانشیار و ۱۸ نفر استادیار می‌باشند. بسیاری از اساتید هیات علمی دانشکده راه آهن تحصیل کرده دانشگاه‌های معتبر خارج از کشور از جمله استرالیا، کانادا، آلمان، چین و انگلستان هستند و مابقی نیز فارغ التحصیلان دانشگاه‌های رده اول ایران می‌باشند.

در سال‌های اخیر دانشکده مهندسی راه آهن همکاری‌های بین‌المللی خود را توسعه داده و در حال حاضر با مرکز تحقیقات ریلی کره جنوبی (KRRI)، دانشگاه دنیپروپتروفسک (Dnepropetrovsk) در کشور اوکراین، دانشگاه اونتاریو کانادا، دانشگاه لولنا سوئد، دانشگاه دولتی راه آهن مسکو و دانشگاه آخن در کشور آلمان تفاهم نامه همکاری دارد.

میزان حضور فارغ التحصیلان دانشکده راه آهن در صنعت ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

دانشکده مهندسی راه آهن را می‌توان پیشگام در تحقق دانشگاه نسل سوم (کارآفرین) دانست. فارغ التحصیلان این دانشکده از آمار بسیار بالای اشتغال برخوردار هستند و در رده‌های مختلف کارشناسی و مدیریتی در شرکت‌های مهم مرتبط با صنعت ریلی از جمله راه آهن جمهوری اسلامی ایران، شرکت حمل و نقل ریلی رجا، شرکت مپنا، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، مترو تهران و مترو شهرهای دیگر کشور و شرکت‌های مهندسین مشاور مشغول به کار هستند. برخی از فارغ التحصیلان نیز به عنوان کارآفرین به تأسیس شرکت‌های خصوصی پرداخته‌اند. تعداد قابل توجهی نیز در صنعت ریلی خارج از کشور اشتغال دارند. به دلیل ارتباط قوی با صنعت و همچنین کاربردی بودن آموزش و پژوهش در دانشکده، تعدادی از اعضای هیات علمی نیز به عنوان مامور در بخش‌های مختلف دولتی صنعت ریلی کشور حضور دارند از جمله می‌توان به مدیرعامل سابق و مدیر عامل کنونی راه آهن جمهوری اسلامی ایران اشاره کرد.

علاوه بر برنامه رسمی آکادمیک آیا برنامه‌های آموزشی حرفه‌ای و کاربردی هم در برنامه دارید؟

دانشکده مهندسی راه آهن علاوه بر برگزاری دوره‌های آموزشی رسمی، از سال ۱۳۹۴ برگزاری دوره‌های مشترک بین‌المللی را در دستور کار قرار داد و در همین رابطه و به منظور معرفی بیشتر دانشکده مهندسی راه آهن در مجامع بین‌المللی نسبت به

آینده نگاری حمل ریلی کانتینر در ایران

سیحان نظری

رئیس کارگروه واگن های لبه کوتاه انجمن صنعتی

مقدمه:

در حال حاضر امکان حمل کانتینر با ۱۰۰۰ دستگاه واگن مسطح و یخ اندکی از ناوگان ۳۵۰۰ دستگاهی واگن های لبه کوتاه کشور فراهم است. به همین دلیل، سهم کنونی شبکه ی ریلی از بازار حمل کانتینر کشور بسیار اندک و زیر پنج درصد است.

فهرستی که در ادامه می آید، تحلیلی از روندها و نیروهای اثرگذار بر این بازار را در چند سال آینده نشان می دهد. به کمک این فهرست و با یک نگاه آینده نگاری ساده، تصویری از وضع آینده ی بازار حمل ریلی کانتینر قابل ساخت است.

فشار قیمتی:

اکنون در مسیر اصفهان به بندرعباس برای حمل بیست و چهار تن شمش فولاد، نزدیک به دو میلیون تومان کرایه جاده ای پرداخت می شود، در صورتی که صرفاً یارانه ی گازوییل مصرف شده در این محموله در مسیر رفت، نزدیک به چهار میلیون تومان است. بدیهی است که فشار بودجه ای دولت از یک سو و مسئله ی بزرگی به نام قاچاق سوخت از سوی دیگر، موجب رشد قیمت گازوئیل و در نتیجه گران تر شدن کرایه های کامیون در سال های آینده می شود. واقعیت دیگر آن است که اثرپذیری کرایه های جاده ای از رشد نرخ ارز، بسیار بیشتر از کرایه های ریلی است. با ملاحظه ی این واقعیات و پیش بینی ها، با اطمینان بالایی می توان ادعا نمود که سرعت رشد کرایه ها در بخش ریلی می تواند کمتر از بخش جاده ای باشد و بنابراین فزونی کرایه های شیوه ی جاده ای نسبت به حمل ریلی از این پس تشدید می شود. طبیعی است که در نتیجه ی این روند، مطلوبیت حمل کانتینر و در نتیجه سهم بازار از شیوه ی جاده ای به شیوه ی ریلی منتقل می گردد.

رشد ظرفیت بندری:

اکنون فاز سوم بندر شهید رجایی در حال اجراست که پس از تکمیل، ظرفیت آن را به سالانه هشت میلیون TEU می رساند. بدیهی است که با چنین

افزایش ظرفیتی، نیاز بندر به شبکه ی ریلی برای تبادل بار با مبادی و مقاصد درون سرزمینی بسیار بیش از گذشته احساس می شود، چرا که شبکه ی جاده ای منتهی به این بندر و نیز ترافیک درون بندر در شرایط جاری نیز گلوگاه ظرفیتی آن به شمار می روند.

روند توسعه ی ظرفیت در بندرهای دیگر نیز در حال اجراست و این استنتاج را می توان کم و بیش به همه ی آنها تعمیم داد.

رشد حمل بین المللی:

در حوزه ی حمل و نقل بین المللی ایران و به ویژه در زیربخش های واردات و ترانزیت، فرصت های حمل کانتینری در حال رشدند که نشانه های خوبی از این رشد در حال رخ دادن است.

برای نمونه، می توان به راه اندازی قطار کانتینری مسیر جاده ابریشم از چین به ایران اشاره نمود که یکی از مهم ترین مسیرهای بین المللی ریلی هدف گذاری شده ی راه آهن های ایران و چین به شمار می رود. این قطار برای رسیدن به تهران از کشورهای قزاقستان و ترکمنستان عبور می کند و مسیر بیش از ۱۰ هزار کیلومتری خود را در دو هفته طی می کند. این سرعت حتی از سرعت کامیون و حمل و نقل جاده ای نیز بیشتر است.

نمونه ی دیگر، مسیر کریدور بین المللی شمال جنوب است که می تواند در آینده بخشی از تقاضای حمل مربوط به تجارت هند با آسیای میانه یا اروپای شمالی را از راه خلیج فارس و ایران منتقل سازد. به سبب چندوجهی بودن عملیات حمل در این کریدور، طبیعی است که سهم حمل و نقل کانتینری از این عملیات زیاد باشد.

توسعه ی حمل ترکیبی:

در سال های آینده با افزایش فاصله قیمتی جاده و ریل در حمل بارهای عمده، شاهد رشد مطلوبیت حمل ریلی و انتقال بخشی از سهم بازار جاده به ریل خواهیم بود. یکی از نتایج مهم ناشی از حاکم شدن این روند، این است که در مسیرهایی که مبدأ یا مقصد یا هر دوی

آنها به شبکه ی ریلی وصل نیستند، میل به جایگزینی حمل ترکیبی به جای حمل جاده ای افزایش خواهد یافت. از سوی دیگر، در فرآیند حمل ترکیبی، کانتینر نقش مهمی در دهه های اخیر ایفا نموده و باعث کاهش هزینه و زمان حمل شده است. بنابراین این نیرو باعث افزایش تقاضای کانتینر برای پاسخ گویی به نیاز بازار داخلی می شود.

در انطباق با این روند، برنامه ی توسعه ی حمل ترکیبی در راه آهن جمهوری اسلامی با بهره گیری از ظرفیت ایستگاه های باری با جدیت در حال پی گیری است و این برنامه در سال های آتی باعث رشد سهم حمل ریلی از بازار حمل کانتینر کشور می گردد. مهم ترین اقدام در حال انجام در این زمینه، انعقاد قرارداد توسعه ی بخشی از ایستگاه آپرین تهران برای ایجاد پایانه ی حمل ترکیبی است که از سال ۱۳۹۵ شروع شد.

کانتینری شدن بارهای فله:

یکی از نیروهای اثرگذار بر رشد تقاضای حمل ریلی با کانتینر در سال های آینده، نوآوری های مداومی است که باعث جذب بارهای بیشتر به چنین روشی و در واقع کانتینری شدن بیشتر بارهای فله می شود. برای نمونه، اکنون تمایل به کانتینری کردن حمل گندم وارداتی از کشورهای آسیای میانه به ایران در حال افزایش است. دلایل متعددی می توان برای این روند برشمرد، که از آن میان، حذف تلفات گندم در نقاط تغییر شیوه (مد)، کاهش زمان و هزینه های حمل و انبارداری قابل ذکر است. در این ایده، قاعدتاً می توان در مسیر برگشت نیز محصولات صادراتی ایران را بارگیری نمود.

رشد بهره وری؛ هم در جاده هم در ریل:

بهره وری حمل بار در هر دو سیستم حمل جاده ای و ریلی ایران با فاصله ی زیاد، بسیار کمتر از الگوهای موفق دنیا است. اگر عملکرد هر کامیون یا واگن را با معیار تن کیلومتر بار حمل شده در سال بسنجیم، عملکرد هر کامیون ایرانی

یک سوم و عملکرد هر واگن ایرانی یک ششم موفق ترین نمونه های جهانی است. رشد بهره وری، حاصل اقدامات و تدابیر ریز و درشتی است، که از جمله ی آنها می توان به توسعه ی کسب و کارهای فن آورانه و استارت آپ های حمل و نقلی از یک سو و نیز توسعه ی متوازن فعالیت های اقتصادی در جغرافیای کشور از سوی دیگر اشاره نمود. فهرست این اقدامات البته بسیار گسترده است اما می توان فرض نمود که با نشانه های مشهودی که از همین دو روند ذکر شده، امکان رشد سریع بهره وری در هر دو بخش ریلی و جاده ای طی پنج سال آینده وجود دارد. رشد بهره وری بخش جاده ای، اثر کاهشی، و رشد بهره وری بخش ریلی، اثر افزایشی بر تقاضای حمل ریلی کانتینر دارند اما به خاطر فرصت رشد بیشتر و سریع تر بهره وری در بخش ریلی، برآورد می شود که برآیند این دو نیرو به سود بخش ریلی باشد و در مجموع، باعث افزایش تقاضای حمل ریلی کانتینر گردد. به موازات اثرگذاری روندهای فوق بر بازار حمل ریلی کانتینر، ضروری است تا اقدامات مناسبی نیز برای رشد ظرفیت واگن های کانتینربر کشور انجام شود. از این روی برای رساندن سهم کنونی حمل ریلی از بازار حمل کانتینری به بالای سی درصد، دست کم پانزده هزار واگن مسطح مورد نیاز است که سرمایه گذاری در آن مستلزم ایجاد نگاه حمایتی هم زمان به مالک و سازنده ی واگن است.

غیر از رشد ظرفیت ناوگان ریلی، مهم ترین الزام دیگر آن است که راه آهن سرعت حمل کانتینرهای پر و خالی را در شبکه ی ریلی افزایش دهد و در کنار مزیت قیمتی، به رفع ایراد جدی وارد بر این شیوه یعنی زمان سیر زیاد و بعضاً غیرقابل تحمل بپردازد. البته قابل پیش بینی است که با تحولات فن آورانه ای که در راه آهن اجرا خواهد شد، و به ویژه با راه اندازی قطارهای برنامه ای کانتینری در سال های آینده، این ایراد تدریجاً رفع خواهد شد یا دست کم به اندازه ی قابل قبولی تخفیف خواهد یافت.

حمل مواد معدنی با ریل در افق ۱۴۰۴

فرهنگ طلوعی
مدیر عامل شرکت ریل پرداز سیر

استخراج سنگ آهن در ایران را از سال ۱۳۹۳ تا ۷ ماهه سال ۱۳۹۷ نشان می دهد.

مواد اولیه مورد نیاز برای تولید ۵۵ میلیون تن فولاد

بر اساس بررسیها و برآوردهای انجام شده جهت تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در افق ۱۴۰۴، به میزان ۱۶۸ میلیون تن سنگ آهن، ۸۶ میلیون تن کنسانتره و ۸۰ میلیون تن گندله نیاز است.

وضعیت کنونی حمل زنجیره فولاد

متخصص حمل و نقل عموماً بر این موضوع اتفاق نظر دارند که حمل و نقل محمولات به شیوه ریلی در مسیرهای طولانی (بیش از ۳۰۰ کیلومتر) و برای حمل انبوه در مقایسه با حمل جاده ای از ارجحیت اقتصادی و اجتماعی قابل توجهی برخوردار است. به همین دلیل در کشورهایی که به لحاظ پهنه سرزمینی وسیعتر می باشند، حمل ریلی مورد توجه بیشتری قرار گرفته است، به طوریکه در روسیه ۸۸ درصد و آمریکا ۳۸ درصد از جابجایی محمولات، با ریل انجام می پذیرد. اما متأسفانه در کشور ما علیرغم پهنای بودن و وجود فاصله بین مبادی و مقاصد حمل، آمارها حاکی از عدم رعایت این موضوع و توزیع نامناسب حمل محمولات بین شیوه های جاده ای و ریلی می باشد. به طوریکه بر اساس آمار سال ۱۳۹۶ به میزان ۶۶ میلیون تن حمل زنجیره فولاد توسط جاده و ۳۳ میلیون تن توسط ریل حمل شد. به عبارت دیگر ۶۶ درصد از حمل زنجیره فولاد توسط جاده و ۳۳ درصد توسط ریل حمل شده است. این موضوع از آن جهت حائز اهمیت است که طبق بررسیهای



قرار گرفته و ضمن معطوف ساختن توجه سیاستگذاران و متولیان به این موضوع مهم و ضرورت آینده نگری برای تامین زیرساختها و امکانات لازم جهت لجستیک این زنجیره معظم، الزامات تحقق اهداف هر دو بخش (زنجیره فولاد و راه آهن) در حوزه حمل را به طور اجمالی بررسی نماید.

مواد اولیه زنجیره فولاد

اصلی ترین ماده اولیه مورد استفاده در تولید فولاد، سنگ آهن می باشد. نمودار (۱) چرخه تبدیل سنگ آهن به فولاد را نشان می شود. جدول (۱) میزان ذخایر سنگ آهن دنیا و کشورهای دارای بیشترین ذخایر و سهم آنها از کل ذخایر را نشان می دهد. بر اساس جدول مذکور در سال ۲۰۱۷ ذخایر قابل بهره برداری دنیا ۱۷۰ میلیارد تن برآورد بوده است که استرالیا با ۵۰ میلیارد تن تولید و سهم حدود ۳۰ درصدی از کل ذخایر در رتبه اول و ایران با ۲،۷ میلیارد تن و سهم ۱،۶ درصدی در رتبه دهم قرار گرفته است. جدول (۲) میزان

کالایی، گروه محمولات زنجیره فولاد بالاترین میزان حمل را در شیوه های حمل ریلی و جاده ای به خود اختصاص داده اند. ماهیت انبوه بودن این محمولات و فاصله مبادی تولید و مصرف آنها باعث شده است، حمل و نقل به عنوان یکی از مهمترین دغدغه های متولیان زنجیره فولاد کشور باشد.

همچنین نگاهی به ترکیب حمل ریلی محمولات در کشور نشان می دهد همواره حدود ۷۰ درصد از حمل ریلی کشور را محمولات زنجیره فولاد تشکیل می دهند و طبیعتاً با توجه به هدف راه آهن جهت حمل ۲۰۰ میلیون تن در افق ۱۴۰۴ و اهمیت و جایگاه حمل محمولات زنجیره فولاد در تحقق این هدف، توجه به حمل آن بایستی مورد توجه ویژه راه آهن قرار گیرد.

لذا در این مقاله سعی شده است با استفاده از اطلاعات طرح جامع فولاد کشور در افق ۱۴۰۴، دغدغه های مذکور مورد مذاقه بیشتری

امروزه بخش حمل و نقل از بخشهای زیربنایی اقتصاد است که علاوه بر تحت تاثیر قرار دادن فرآیند توسعه اقتصادی، خود نیز در جریان توسعه دچار دگرگونی و تحول می شود. حمل و نقل ارتباط بین تولید و مصرف را برقرار نموده و بخشهای اجتماعی و اقتصادی را به سمت توسعه پیش می برد. این بخش می تواند مشکلات زیادی را از دوش کشورها بردارد و یکی از پشتوانه ها و بازوهای دولت باشد. کشورها می کوشند به بخش حمل و نقل جهت دهی و برای آن برنامه های جامع با تسهیلات لازم تدوین نمایند. کشور ایران نیز نه تنها از این مقوله مستثنی نمی باشد بلکه به جهت موقعیت خاص جغرافیایی کشور و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین المللی، جایگاه حمل و نقل در توسعه اقتصادی کشور نقش و اهمیت قابل توجهی دارد.

بررسیهای آماری نشان می دهد در ایران از بین گروههای مختلف



جدول (۱): رتبه بندی ذخایر کشورهای مختلف

رتبه در دنیا	منطقه جغرافیایی	میزان ذخایر (میلیارد تن)	درصد
-	ذخایر قابل بهره برداری	۱۷۰	۱۰۰
۱	استرالیا	۵۰	۲۹.۴٪
۲	روسیه	۲۵	۱۴.۷٪
۳	برزیل	۲۳	۱۳.۵٪
۴	چین	۲۱	۱۲.۴٪
۵	هند	۸.۱	۴.۸٪
۱۰	ایران	۲.۷	۱.۶٪

جدول (۲): میزان استخراج سنگ آهن در ایران (میلیون تن)

سال	۱۳۹۲	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۷ ماهه ۱۳۹۷
میزان استخراج	۵۲,۶۰۰	۴۶,۳۴۴	۴۶,۷۱۷	۶۰,۴۴۴	۴۸,۷۶۰

نمودار (۲): مواد مورد نیاز برای تولید ۵۵ میلیون تن فولاد



جاده ای زنجیره فولاد در افق ۱۴۰۴

پیش بینی ۱- بر اساس برآوردهای شرکت فولاد تکنیک میزان کل حمل و جابجایی مواد و محصولات در زنجیره فولاد در افق ۱۴۰۴ به میزان ۱۹۰ میلیون تن خواهد بود که پیش بینی شده است ۸۵ میلیون از آن توسط جاده و مابقی به میزان ۱۰۵ میلیون تن توسط ریل حمل خواهد شد.

پیش بینی ۲- بر اساس برآوردها نویسنده چنانچه هدف تولید ۵۵ میلیون تن در افق ۱۴۰۴ محقق شود، حدود ۱۴۰ میلیون تن حمل زنجیره فولاد خواهد بود که بر اساس

انجام شده، حدود ۲۵ میلیون تن از محمولات زنجیره فولاد که با جاده حمل می شوند در مسیرهایی صورت میگیرد که از ریل برخوردار بوده و امکان حمل ریلی فراهم بوده است. البته این نکته قابل ذکر است که در بخش حمل محمولات زنجیره فولاد در مقایسه با سایر محمولات با توجه به "ماهیت محمولات و انبوه بودن حجم آنها"، "فواصل طولانی شرکتهای تولیدی فولاد با معادن" و نیز "ریل پایه بودن و برخورداری از امکانات و تجهیزات ریلی در شرکتهای فولادی" سهم حمل ریلی نسبت به جاده ای بهتر می باشد.

پیش بینی حمل ریلی و

و همزمان و حتی پیش از اجرای طرحهای مربوطه نسبت به پیش بینی زیرساختها، اتصال به ریل، امکانات تخلیه و بارگیری و حمل

ترکیبی اقدام نمایند.

۲. با عنایت به اینکه عمده معادن و شرکتهای فولادی زنجیره فولاد در کشور دولتی و عمومی می باشند، توجه به مسئولیتهای اجتماعی از سوی آنها بایستی جزو اولویتهای آنها در تصمیم گیریها باشد. لذا استفاده از ریل بجای جاده با توجه به فواید کلان اجتماعی آن در کاهش ترافیک، کاهش تصادفات، کاهش مصرف سوخت، کاهش آلودگیهای زیست محیطی و کاهش تخریب زیرساختها بایستی همواره مدنظر قرار گیرد.

۳. راه آهن ج.ا.ا ایران به عنوان متولی حمل ریلی می تواند با تسریع در اجرای اقدامات ذیل در نزدیک شدن به اهداف ترسیم شده بشدت موثر باشد:

۱-۳ ایجاد زیرساختهای ریلی با تمرکز بر مسیرهای باری و رفع گلوگاههای خطوط اصلی و اتصال خطوط ریلی به مراکز معدنی و فولادی

۲-۳ بهسازی و بازسازی خطوط جهت افزایش فشار محوری و افزایش سرعت قطارها

۳-۳ ضرورت تخصیص بودجه به شرکت راه آهن و حذف وابستگی به درآمد حق دسترسی و به تبع آن رقابت پذیر شدن قیمت حمل ریلی نسبت به جاده ای

۳-۴ مستهلک نمودن سرمایه گذاری انجام شده در خطوط ریلی توسط شرکتهای معدنی و فولادی از محل تخفیفات حق دسترسی

۳-۵ افزایش نیروی کشش و یا واگذاری آنها به بخش خصوصی و تعیین مشوقهای سرمایه گذاری برای بخش خصوصی جهت تامین نیروی کشش

۳-۶ تعیین تخفیفات مناسب حق دسترسی و کاهش قیمت حمل ریلی و ترغیب صاحبان بار به جایگزینی ریل با جاده.

روند رشد حمل ریلی طی سالهای اخیر پیش بینی می شود ۷۰ میلیون تن آن توسط ریل و مابقی توسط جاده حمل شد.

پیش بینی ۳- چنانچه برآورد کل حمل زنجیره فولاد در افق ۱۴۰۴ به میزان ۱۴۰ میلیون تن باشد و سهم کنونی حمل ریلی و جاده ای از حمل زنجیره فولاد -که به ترتیب ۳۳ درصد و ۶۶ درصد می باشد- ملاک تسهیم حمل بین دو مد قرار گیرد، در افق ۱۴۰۴، به میزان ۴۶ میلیون تن حمل ریلی و ۹۴ میلیون تن حمل جاده ای محمولات زنجیره فولاد خواهد بود.

با توجه به اهداف راه آهن ج.ا.ا در ایجاد جهش در حمل ریلی و هدفگذاری حمل ۲۰۰ میلیون تن بار در افق ۱۴۰۴ و نیز هدفگذاری طرح جامع فولاد جهت تحقق تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در افق ۱۴۰۴ احتمال اجرای تحقق پیش بینی های (۱) و (۲) بیشتر است. لیکن بررسی وضعیت کنونی حمل ریلی و نیز میزان تولید فولاد و میزان پیشرفت پروژه ها گویای فاصله قابل توجه عملکرد با اهداف ترسیم شده است. لذا به نظر می رسد پیش بینی (۱) نیز امکان تحقق نداشته و پیش بینی (۲) به واقعیات نزدیکتر است. اما تحقق همین مقدار نیز مستلزم تغییر نگرش سیاستگذاران و مجریان نهادهای متولی زنجیره فولاد و حمل ریلی کشور در تخصیص کافی، بهنگام و بهینه منابع می باشد. در ادامه برخی از پیشنهاداتی که می توانند موجبات تحقق بیشتر حمل ریلی محمولات زنجیره فولاد را فراهم نمایند، ذکر شده است.

پیشنهادهای

۱. با توجه به اینکه بخش مهمی از بهای تمام شده محمولات و محصولات زنجیره فولاد هزینه لجستیک و حمل و نقل آنها می باشد و حمل ریلی بویژه در مسیرهای طولانی ارزان تر می باشد، ضروری است سیاستگذاران و تصمیم گیرندگان زنجیره به این موضوع بیش از پیش توجه داشته

نقشه نهادی بازیگران صنعت حمل و نقل ریلی

(ترسیم تعاملات و سطح اثرگذاری ها و تاثیرپذیری ها)

حَدِيثِ تَرْكَمَانِي پور

کارشناس انجمن صنعتی شرکت های حمل و نقل ریلی

مقدمه

همواره یکی از موضوعات مهم در تعیین سطح بهینگی عملکرد یک بخش، میزان بهینگی در تعاملات فیما بین بازیگران آن بخش است. هر چه میزان این تاثیرگذاری ها و تاثیرپذیری ها در بین بازیگران یک صنعت و سیاست های اتخاذ شده در آن، در حالتی متعادل قرار داشته باشد طبیعتاً می بایستی منتظر نتایج بهتری برای آن صنعت بود. در مقابل اگر چنین تعادلی بین نقش آفرینی همه بازیگران ایجاد نشود می تواند به معنی فراموش شدن برخی از مسئولیت ها و رشد انحصارگونه برخی دیگر از آن ها تلقی گردد که

در مجموع این شکل از تعاملات بازیگران به نفع آن صنعت نخواهد بود.

عملکرد صنعت حمل و نقل ریلی هم بدلیل گستردگی بازیگران آن که نهادهایی از حوزه دولت، بخش غیردولتی و انجمن ها را در بر می گیرد، همواره تابعی از چگونگی تعاملات و میزان تاثیرگذاری و تاثیرپذیری بازیگران خود بوده است. از این رو شناسایی این بازیگران و تعیین میزان تعامل و حضور معنی دار در فرایند تولید و ارائه خدمات حمل و نقل ریلی می تواند در اتخاذ راهبردهایی متناسب با انتظارات از صنعت ریلی کشور موثر

واقع گردد.

نقشه نهادی چیست؟

نقشه نهادی به نوعی ترسیم نحوه ارتباطات و توزیع قدرت موجود بین مجموعه ای نهادهای ذینفع در یک حوزه خاص می باشد. ذینفع شخص یا سازمانی است که فعالانه در یک پروژه یا فعالیت شرکت دارد و نحوه اجرا یا تکمیل آن پروژه و فعالیت، بر سود یا زیان او تأثیر می گذارد. اشکال مختلفی از خدمات تصمیم سازی و اعمال قدرت ممکن است توسط یک متولی برای امری خاص به کار گرفته شود تا بر نتیجه ی فرآیند تصمیم گیری اثر بگذارد. این نقشه نشانگر بازیگران

کلیدی، تعاملات بین آنها، محل های تولید و توزیع خدمات و اقتدار، اشخاصی که توانایی اثرگذاری بر تصمیم ها را دارند، اشخاصی که تصمیم ها را اتخاذ می کنند، واحدهایی که بودجه ها را تامین می کنند و کسانی که صاحب اختیار هستند، می باشد. تهیه نقشه نهادی ذینفعان، یک ابزار بصری و تحلیلی برای شناسایی بازیگران کلیدی و ارزیابی آنها در کنار یکدیگر می باشد.

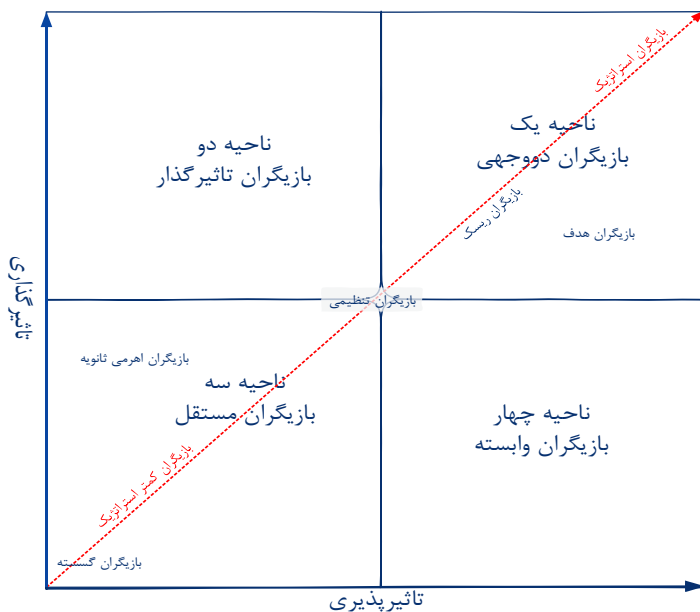
شناسایی نهادها و تصویرسازی جایگاه آنها

پس از بررسی تعدادی از سازمان های زیرمجموعه صنعت حمل و نقل ریلی کشور، نقش، وظایف، مسئولیتها و اختیارات هریک و ارتباطات بین آنها، به منظور شناسایی جایگاه آنها و نحوه ی ارتباط آنها با صنعت ریلی، شکل زیر، به عنوان یک نمونه و ابزار بصری، نمای کلی از اهم نهادهای درگیر و مرتبط با صنعت ریلی را نمایش می دهد.

ترسیم روابط و تعاملات ذینفعان با صنعت ریلی و ارزیابی میزان اثرگذاری و اثرپذیری هریک از آنها در ادامه، برای الویت بندی و ارزیابی میزان تاثیرگذاری و تاثیرپذیری ذینفعان و ارتباط بین آنها فرم نظرسنجی توسط تعدادی از خبرگان و متخصصان حمل و نقل ریلی از حوزه های دولتی و غیر دولتی تکمیل گردیده است. در این تحقیق شانزده بازیگر موثر بر توسعه حمل و نقل ریلی شناسایی و به تحلیل روابط بین این بازیگران با استفاده از مدل تفسیری ساختاری و با بکارگیری نرم افزار میک مک



شکل ۱ نقشه نهادی صنعت ریلی



شکل ۲ نقشه میک مک (تأثیر گذاری-تأثیر پذیری)

بازیگر	علامت اختصاری
وزارت راه و شهرسازی	MM01
راه آهن جمهوری اسلامی ایران	MM02
مجلس و کمیسیون های تخصصی	MM03
سازمان برنامه و بودجه ی کشور	MM04
شرکت های خصوصی (باری، مسافری و خدمات وابسته)	MM05
تأمین کنندگان ناوگان و قطعات	MM06
بورس و بازار سرمایه	MM07
بانک ها	MM08
مشتریان (مسافران و صاحبان کالا)	MM09
اتاق های بازرگانی	MM10
انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته	MM11
انجمن صنایع ریلی	MM12
انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی	MM13
مرکز تحقیقات راه آهن	MM14
دانشکده راه آهن	MM15
مرکز تحقیقات راه و مسکن و شهرسازی	MM16

جدول ۱ بازیگران موثر بر توسعه حمل و نقل ریلی

در کنار مسئولیت های مدیریت شبکه ریلی و همچنان بخش قابل توجهی از مسئولیت های تصدی گری نیز همچنان بر عهده شرکت راه آهن قرار گرفته است. طبیعتاً این سطح از تمرکز مسئولیت و قدرت در شرکت راه آهن با وجود اعمال سیاست های خصوصی سازی در کشور نمی تواند هارمونی لازم بین نقش ها و مسئولیت های ذینفعان را برقرار نماید. همچنین تمرکزگرایی مسئولیت ها و قدرت سبب افزایش تضاد منافع بین بازیگران نیز گردیده است.

بنابراین همانطور که پیش تر هم گفته شد، راه آهن کلیدی ترین بازیگر این مجموع بوده و با سایر نهادها تعاملاتی بسیار قوی و در واقع اختیارات بسیار گسترده ای دارد و علاوه بر مدیریت زیرساخت، در حوزه های رگولاتوری و سیاست گذاری نیز نقش کلیدی ایفا می کند. درحالت مطلوب برخی از این فعالیت ها باید به سازمان ها و نهادهای دیگری واگذار شده تا اختیارات به صورت متوازن و صحیح بین بازیگران این صنعت توزیع شوند.

مسئله قابل تأمل دیگر، نقش

دهنده این است که این بازیگران ارتباطی به پویایی و تغییرات کنونی سیستم ندارند.

با توجه به توضیحات بالا نقشه اثرات مستقیم در سیستم موثر بر توسعه حمل و نقل ریلی به صورت زیر به دست آمده است.

پس از تحلیل نتایج حاصله که از نرم افزار MicMac استخراج گردیده است ملاحظه می شود که در بین بازیگران صنعت ریلی، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با فاصله بسیار از دیگر بازیگران دارای موقعیت مسلط و مسلط در صنعت ریلی کشور است. به عبارتی شرکت راه آهن تأثیرپذیرترین نهاد و همچنین تأثیرگذارترین نهاد بر دیگر بازیگران و طبیعتاً بر اعمال سیاست ها و راهبردهای صنعت ریلی است. پس از شرکت راه آهن با فاصله قابل توجه وزارت راه و شهرسازی تأثیرگذارترین بازیگر در ساختار مدیریتی حمل و نقل ریلی از نگاه خبرگان بوده است. جایگاه شرکت راه آهن در این شکل نشان از نگاه ساختاری است که در حال حاضر در صنعت ریلی کشور حاکم است که در آن تمامی مسئولیت های حاکمیتی

قرار گرفته اند. بازیگران تأثیرگذار: این بازیگران دارای وابستگی (تأثیرپذیری) کم و هدایت (تأثیرگذاری) بالا می باشند. از بین ۱۶ بازیگر شناسایی شده صنعت ریلی هیچیک در این ناحیه قرار نگرفته اند.

بازیگران مستقل: میزان وابستگی (تأثیرپذیری) و قدرت هدایت (تأثیرگذاری) کمی دارند. این بازیگران عموماً از سیستم جدا هستند، زیرا دارای اتصالات ضعیف با سیستم اند. چنانچه بازیگران کلیدی بدلیل ضعف عملکردی و یا ساختاری در این ناحیه قرار گیرند می توانند در مجموع به عملکرد سیستم آسیب وارد کند.

بازیگران وابسته: این بازیگران دارای وابستگی قوی و قدرت هدایت ضعیف هستند. این بازیگران اصولاً تأثیرپذیری بالا و تأثیرگذاری کمی روی سیستم دارند. این بازیگران نسبت به تکامل بازیگران تأثیرگذار و دووجهی بسیار حساس هستند. این بازیگران خروجی سیستم محسوب می شوند.

بازیگران گسسته در نزدیکی مبدا مختصات نمودار، در این ناحیه قرار دارند و نزدیکی آنها به مبدا نشان

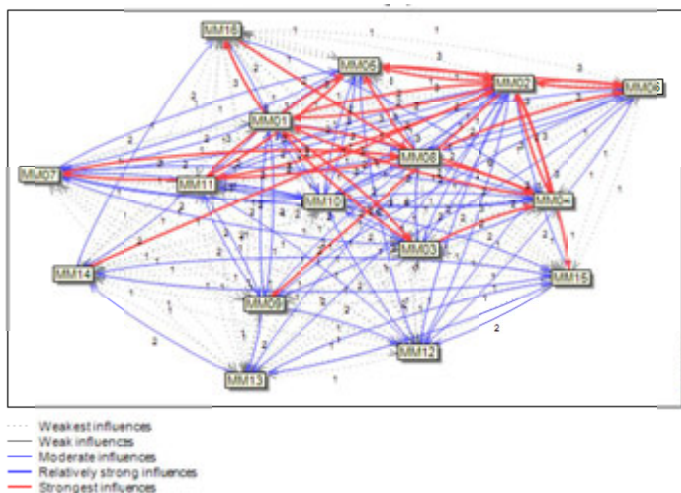
(MicMac) پرداخته شده است. به عبارت بهتر ابتدا مجموعه عناصر (بازیگران موثر بر توسعه حمل و نقل ریلی) در قالب یک مدل سیستماتیک جامع، ساختاردهی گردیده و تأثیر هر یک از آنها بر دیگر بازیگران بررسی شده است. اسامی این بازیگران بشرح جدول ۱ می باشند.

نقشه میک مک (تأثیر گذاری-تأثیر پذیری)

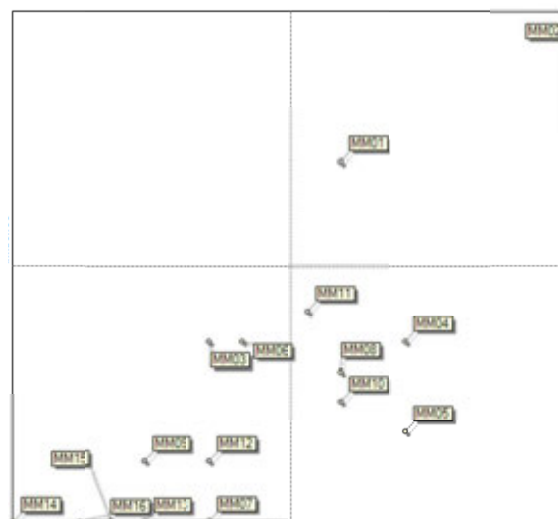
این نقشه اثرات و وابستگی های مستقیم و غیر مستقیم میان بازیگران را نشان می دهد. مختصات محل قرارگرفتن بازیگران در نقشه نشان دهنده میزان تأثیرگذاری (نفوذ) و تأثیرپذیری (وابستگی) میان آنها است.

بازیگران دووجهی: این بازیگران از وابستگی (تأثیرپذیری) بالا و قدرت هدایت (تأثیرگذاری) بالا برخوردارند و هر تغییری بر رفتار این متغیرها باعث تغییرات اساسی در ساختار تعاملی فیما بین بازیگران می شود.

بازیگران استراتژیک که بازیگران کلیدی و با اهمیت سیستم هستند و در سناریونویسی باید روی این بازیگران تأکید شود، در این ناحیه



شکل ۴ گراف اثرات مستقیم



شکل ۳ تأثیرگذاری-تأثیرپذیری (نقشه اثرات مستقیم)

و سیاستگذاری و افزایش اختیارات آن‌ها، تعاملات بین بازیگران صنعت ریلی گسترش یافته و در جهت توسعه صنعت ریلی همکاری‌های موثرتری خواهند داشت.

اهم پیشنهادات و راهکارها

- اصلاح ساختار صنعت ریلی به منظور رسیدن به یک سیستم پایدار و توزیع قدرت، وظایف و مسئولیت‌ها به طور یکنواخت در صنعت ریلی
- شکل‌گیری نهاد تنظیم‌کننده مقررات ریلی برای جلوگیری از اعمال سیاست‌های انحصارگرایانه، ایجاد تعادل در روابط بین راه‌آهن و بخش خصوصی و پوشش منافع همه ذینفعان

- افزایش اثرگذاری مراکز تحقیقاتی از طریق تعریف پروژه‌های مطالعاتی و استفاده از نتایج این پروژه‌ها در تصمیم‌گیری‌ها، افزایش ارتباط دانشگاه و صنعت و استفاده از نیروی کار متخصص در این زمینه
- واگذاری اختیارات و نقشی پررنگ‌تر به انجمن‌های صنفی از طریق مشارکت آن‌ها در اتخاذ تصمیمات و اعمال سیاست‌ها و در نتیجه گسترش تعاملات بین بازیگران مختلف این صنعت

و خدمات وابسته (MM۱۱) و مرکز تحقیقات راه‌آهن (MM۱۴) نیز تأثیرگذار است. بنابراین همانطور که پیش‌تر هم گفته شد، راه‌آهن کلیدی‌ترین بازیگر این مجموع بوده و با سایر نهادها تعاملاتی بسیار قوی دارد. این نکته نیز قابل ذکر است که همانطور که انتظار می‌رود، انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته (MM۱۱) با شرکت‌های خصوصی (باری، مسافری و خدمات وابسته) (MM۰۵) ارتباط قوی دوسویه دارد.

اهم نتایج

درمجموع نکته قابل توجه در تحلیل و بررسی روابط بین این بازیگران، نقش پررنگ شرکت راه‌آهن و در مقابل تأثیرگذاری ناچیز بخش غیر دولتی، انجمن‌ها و مراکز پژوهشی در صنعت حمل و نقل ریلی می‌باشد. برای رسیدن به یک سیستم پایدار و توزیع قدرت یکنواخت، باید اقداماتی در جهت اصلاح ساختار صنعت ریلی انجام پذیرد. با پررنگ شدن نقش انجمن‌های صنفی و بنگاه‌های غیر دولتی و نهاد‌های دانشگاهی و پژوهشی در فرایند تصمیم‌گیری

شده و ایجاد هماهنگی و تقاضای انجام کارگروهی بین آنها بسیار دشوار گشته است.

گراف اثرات مستقیم بر اساس ماتریس اثرات مستقیم در شکل زیر رسم شده است. این گراف شدت و جهت تأثیرات مستقیم بازیگران را بر یکدیگر نشان می‌دهد.

نکته اول درمورد رنگ و ضخامت خطوط در این گراف، خطوط قرمز اثر مستقیم قوی، خطوط آبی ضخیم اثر مستقیم نسبتاً قوی، خطوط آبی باریک اثر مستقیم متوسط، خطوط خاکستری اثر مستقیم ضعیف و خط چین‌ها ضعیف‌ترین اثر مستقیم را نشان می‌دهند. همچنین تعداد خطوط ورودی و خروجی به یک نهاد، نشان از میزان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری آن‌ها و مقدار تعاملات و ارتباطات هریک از نهادها با سایر بازیگران می‌باشد.

همانطور که مشاهده می‌شود راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران (MM۰۲) با شرکت‌های خصوصی (MM۰۵)، وزارت راه و شهرسازی (MM۰۱)، سازمان برنامه و بودجه‌ای کشور (MM۰۴) و تامین‌کنندگان ناوگان و قطعات (MM۰۶)، ارتباط قوی دوسویه داشته و بر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی

کمرنگ نهادهای آموزشی، اتحادیه‌ها و حتی مشتریان در این صنعت می‌باشد. هریک از این نهادها به نوبه‌ی خود بسیار مهم هستند و باید تأثیرگذاری بیشتری در این سیستم داشته باشند. مجلس و کمیسیون‌های تخصصی نیز علی‌رغم قدرت زیادی که در تصمیم‌گیری‌های کلان دارند، به نظر می‌رسد توجه کافی به بخش ریلی نداشته‌اند. این مطلب بیانگر آن است که حتی با تصویب قوانین و تامین بودجه مورد نیاز، سیاست‌های آنها بعضاً به صورت کامل اجرا نمی‌شود. مشتریان نیز که ذینفع بسیار مهمی برای صنایع مختلف هستند ولی خواسته‌های آنها مورد توجه قرار نمی‌گیرد و سیاست‌ها به طور یکجانبه به آنها تحمیل می‌گردد. تأثیرگذاری و تأثیرپذیری پایین نهادهای آموزشی نیز حاکی از آن است که مطالعات و پژوهش نقش اندکی در تصمیم‌سازی‌های کلان ایفا می‌کنند. نهادهای آموزشی از جمله نهادهای بنیادی هر صنعت به حساب می‌آیند. درمورد اتحادیه‌ها و انجمن‌ها نیز می‌توان گفت که از آنجایی که فشار روی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و مشتریان زیاد است، تمایل به فردگرایی بیشتر

در مراسم امضای تفاهمنامه همکاری بین انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و دانشکده مهندسی راه آهن تاکید شد:

همکاری دانشگاه و صنعت در راستای توسعه حمل و نقل ریلی

علی علمی

نکرده‌اند و این همکاری دوطرفه که امروز به مرحله اجرا می‌رسد، فتح بابی است به منظور مراودات بیشتر برای دستیابی به فعالیت‌های منطبق بر دانش و مهارت برای برخورداری از نیروی انسانی ماهر و کارآمد مثل تربیت مدیر، سرپرست، کارشناس، بازرس، کنترلر و... که در راستای آموزش‌های مهارتی انجام خواهد شد. مجید بابایی، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی در ادامه اظهار داشت: هدف از اتحاد دانشگاه و صنعت این است که نگاه جدیدتر، منسجم‌تر و کارآمدتر حاکم باشد و قرار است طبق برنامه و سرفصل‌های تدوین شده با افق بلندتری نگاه کرده و اهداف تازه‌تر و مفیدتر را طراحی و اجرا کنیم.

وی با اشاره به وضعیت کنونی صنایع کشور گفت: در مورد شرایط فعلی باید بگویم که صنعت قطعا مقصرتر است چون در بسیاری از مراکز تولیدی و صنعتی که کارهای سنگین و بنیادین انجام می‌دهند با خیلی از تغییرات و نوآوری‌ها بیگانه هستند که ما قصد داریم با نیازسنجی در فرآیندهای مطالعاتی رویکردهای جدید را جایگزین کنیم.

ضمنا سه نفر از کارشناسان انجمن که در این جمع حضور داشتند به ارایه آخرین پژوهش‌های انجام شده توسط انجمن در خصوص حمل و نقل ریلی (به صورت پاورپوینت) پرداختند که مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

در پایان این جلسه تفاهمنامه همکاری مشترک برای ارتباط بیشتر و موثر در حوزه فعالیت‌های ریلی امضا و اسناد آن بین طرفین رد و بدل شد.

به انجام این قبیل کارها و فعالیت‌های دوجانبه ندارند و شما اولین گروهی هستید که وارد گود همکاری شده‌اید. رییس دانشکده مهندسی راه آهن همچنین اظهار داشت: باید به کمک هم تلاش کنیم مرزها و موانع پیش رو برداشته شده و صف‌شکنی صورت گیرد تا کارهای مهم و ضروری به سرانجام برسد؛ نیازهای مردم و جامعه شناسایی شده تا به سرعت برای رفع آنها اقدامات لازم انجام شود.

در ادامه بحث، مهندس محمد رجبی، رئیس انجمن گفت: همیشه و در همه حال یک نیاز دائمی بین علم و صنعت وجود داشته و دارد. صنعتگران به خاطر عادات حرفه‌ای و شرایط ویژه کاری، کمی از فناوری‌های روز فاصله دارند. رسالت دانشگاه این است که با تولید علم و معرفی فناوری‌های نوین و ارایه راحل‌های جدید برای مشکلات، برای صنعت چاره‌اندیشی کرده تا ضمن دستیابی به محصولات و تولیدات مورد نظر در بازاریابی، کسب درآمد و سودآوری مشارکت جدی و مستقیم داشته باشند.

ایشان در ادامه اضافه کرد: ما از دانشجویان انتظار داریم که برای این امکان به وجود آمده وقت بگذارند، مهارت افزایی کنند و از تعامل با نهاد صنعت بهره کافی ببرند تا ضمن کسب تجربه با زوایای پیدا و پنهان ساخت و تولید آشنا شوند.

رجبی با اشاره به بهره‌مندی از کمک‌ها و مساعدت هسته‌های فکری و تحقیقاتی که در بستر دانشگاه‌ها شکل می‌گیرد، خاطرنشان کرد: متأسفانه مدیران سنتی جامعه صنعتی کشور در خلال این سال‌ها به خوبی از ظرفیت دانشگاه‌ها و مراکز آکادمیک استفاده



صنعت و دانشگاه به هم نیاز دارند و هر دو نهاد باید به این مرحله از قابلیت و توانایی برسند تا بتوانند پاسخگوی انتظارات یکدیگر باشند.

وی تاکید کرد: یکی از مهم‌ترین برنامه‌ها و اقدامات ما باید در جهت کارورزی، کارآموزی و مهارت آموزی دانشجویان و فارغ التحصیلان حوزه‌های مختلف صنعت باشد تا در آینده دچار مشکل نشویم. در حال حاضر ممکن است بعضی از دروس و واحدهای آموزشی ارایه شده در دانشگاه‌ها با نیاز صنایع همخوانی نداشته باشد؛ ما نیازمند همراهی با چنین مجموعه‌هایی هستیم و باید تلاش کنیم دروس جدید تعریف کرده و عملیاتی کنیم تا وقتی دانشجوی ما فارغ التحصیل شد جزو نیروهای ماهر و آماده به کار و آماده به خدمت باشد نه اینکه پس از اتمام دانشگاه نیاز به آموزش‌ها و کسب مهارت باشد.

فاضل در ادامه افزود: درخواست ما از صنعت این است؛ حرف‌های ما را بشنوند، شرایط ما را ببینند، نیازهای ما را شناسایی و تبیین کرده و در نهایت توان ما را سنجیده و ارزیابی کنند. واقعیت این است که خیلی‌ها تمایل

مراسم امضای تفاهمنامه همکاری بین انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و دانشکده مهندسی راه آهن دانشگاه علم و صنعت ایران روز یکشنبه مورخه ۹۷/۱۰/۱۶ در محل دانشکده مهندسی راه آهن برگزار شد. دستور جلسه این نشست تخصصی علاوه بر امضای تفاهمنامه، بررسی ابعاد مختلف و شناسایی زمینه‌های علمی، آموزشی و پژوهشی برای همکاری‌های دوجانبه بود. در این جلسه دکتر سیدسعید فاضل رییس دانشکده مهندسی راه آهن، محمد رجبی رئیس انجمن، مجید بابایی دبیر انجمن دکتر حمیدرضا احدی معاون آموزشی دانشکده، دکتر محمدعلی رضوانی معاون پژوهشی و دکتر نصر از اساتید این دانشکده به همراه سه نفر از کارشناسان انجمن صنفی حضور داشتند.

در ابتدای این جلسه دکتر فاضل به ضرورت تشکیل و اهمیت این نشست پرداخت و افزود: هدف از برگزاری این جلسه این است که بتوانیم همکاری‌های دوجانبه مفید و موثری داشته باشیم و امیدواریم این ارتباط معنادار ادامه‌دار باشد. در حال حاضر

همایش فرصت های سرمایه گذاری ریلی



فراهم کنیم، توسعه ریلی به عنوان یکی از زیر ساخت های ایجاد توسعه پایدار، مد نظر تصمیم گیرندگان و تصمیم سازان مجلس و دولت است، با توجه به جایگاه منطقه ای ایران، توسعه در برنامه های ریلی با محوریت کریدورها توسعه ای و موضوع تامین مالی و سرمایه گذاری در راه آهن برای تحقق اهداف بالا دستی این بخش در نظر گرفته شده است. تامین مالی یکی از چالش های توسعه زیر ساخت های ریلی است و تلاش داریم در این زمینه از همه منابع استفاده شود.

امضای دو تفاهم نامه برای تامین سرمایه ریلی در همایش فرصت های سرمایه گذاری و تامین مالی در حوزه حمل و نقل ریلی

تفاهم نامه دوجانبه همکاری مشترک جهت تامین سرمایه مالی پروژه های صنعت حمل و نقل ریلی از طریق بازار سرمایه، بین شرکت راه آهن و سازمان بورس و اوراق بهادار به امضاء رسید. این تفاهم نامه دوجانبه میان سعید محمد زاده مدیرعامل راه آهن و شاپور محمدی رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار، امضا شد.

همچنین در این همایش، تفاهم نامه سه جانبه میان استانداری سیستان و بلوچستان و اتاق بازرگانی زاهدان و راه آهن جمهوری اسلامی ایران جهت مشارکت در توسعه خط بین المللی ایران و پاکستان با هدف توسعه حمل و نقل ریلی و ترانزیت به امضا رسید.

است. طبق ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید، صرفه جویی حاصل از مصرف سوخت در بخش ریلی به سرمایه گذار برمی گردد. سهم حمل و نقل ریلی امروز در کشور ما ۱۳ درصد در تن کیلومتر در بارهای برنامه ای است، بارهایی که می توانند از جاده به ریل منتقل شوند رقم بسیار بالایی است.

در ادامه همایش رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار، شاپور محمدی از آمادگی این سازمان برای انتشار اوراق صکوک و اجاره بخش ریلی خبر داد و ی گفت: برای تامین لکوموتیوها و واگن ها اوراق صکوک منتشر می شود و در انتشار این اوراق منفعت برای ریل و آزادراه ها نیز مطرح است.

مدیر کل دفتر مهندسی و نظارت تاسیسات زیر بنایی، وحید علی قارداشی نیز در همایش گفت: تغییر نگرش در توسعه حمل و نقل ریلی موجب افزایش ظرفیت مسافری ریلی خواهد شد. وی مدیریت یک پارچه حمل و نقل را ضرورت شهرهای بزرگ دانست و تاکید کرد که این اقدام سبب می شود تا سیستم های حمل و نقل درون شهری به راحتی در اختیار عموم قرار گیرد.

همچنین نورا، بیرانوند معاون تامین سرمایه و اقتصاد حمل و نقل راه آهن، در همایش فرصت های سرمایه گذاری و تامین مالی در صنعت حمل و نقل ریلی تاکید کرد: تلاش داریم نقش راه آهن را به عنوان تسهیل کننده شرایط سرمایه گذاری در حمل و نقل ریلی

حمل و نقل ریلی مورد تاکید قرار گرفته و در سیاست های ابلاغی مقام معظم رهبری و سیاست های کلی نظام بر این امر تاکید فراوان شده است. در اهداف کلان برنامه ششم توسعه، سهم حمل و نقل ریلی بار ۳۰ درصد تعیین شده است و توسعه حمل و نقل ریلی شعار نیست بلکه یک وظیفه ملی است. به طور مکرر شنیدیم که اگر یک تن کیلومتر بار از جاده به ریل منتقل شود ۳۵ سی سی صرفه جویی سوخت رخ می دهد، امروز حدود ۳۰ میلیارد تن کیلومتر بار می تواند به ریل منتقل شود که با احتساب مصرف ۳۵ سی سی و نرخ سوخت ۷۰ سنت، ۷۵۰ میلیون دلار صرفه جویی سوخت خواهیم داشت. در ۱۰ سال اخیر ۲ هزار کیلومتر ریل تحویل شبکه راه آهن شده است، در گزارش هایی که در این خصوص در پیوست بودجه مطرح شده، سهم بار این خطوط مشخص و جمعا ۱۲ میلیون تن بار برای این ۲ هزار کیلومتر خط در نظر گرفته شده است. حال اگر برای مسیر ۷۰۰ کیلومتری حمل بار این میزان خط را در نظر بگیریم و با احتساب مصرف ۲۵ سی سی سوخت سالانه حدود ۲۰۰ میلیون دلار صرفه جویی سوخت رخ می دهد اما این ۲ هزار کیلومتر خط ریلی متأسفانه چندان بار نداشتند. امروز قیمت متوسط هزینه حمل بار روی جاده کیلومتری ۳۴۰ تومان و روی ریل ۸۰ تومان است اما اندیشه فعالان حوزه اقتصاد نسبت به ریل حساس نشده

همایش فرصت های سرمایه گذاری و تامین مالی در صنعت حمل و نقل ریلی، با حضور مدیر عامل راه آهن، رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار و مدیران عامل شرکت های فعال در بازار سرمایه و حمل و نقل ریلی، برگزار شد.

در این همایش شرکت راه آهن در راستای معرفی بسته های تشویقی با هدف کاهش ریسک و افزایش بازدهی سرمایه گذاری، معرفی ظرفیت های بازار سرمایه در تامین مالی و نیز معرفی فرصت های سرمایه گذاری حوزه ریلی به برگزاری همایش «فرصت های سرمایه گذاری و تامین مالی در حوزه حمل و نقل ریلی» در مرکز همایش های صدا و سیما، اقدام کرده که به شرح مختصری از گزارش این همایش می پردازیم.

مدیر عامل راه آهن ج.ا.ایران در همایش فرصت های سرمایه گذاری و تامین مالی در حوزه حمل و نقل ریلی تاکید کرد: راه آهن ظرفیت حمل ۱۳۰ میلیارد تن کیلومتر بار را دارا است و رسیدن به این عدد موجب صرفه جویی گسترده ای در مصرف سوخت خواهد شد.

سعید محمد زاده با اشاره به اکوسیستم سرمایه گذاری ریلی و تعامل با بازار سرمایه، انتقال بار از جاده به ریل را از جمله ضرورت های اقتصادی کشور برای کاهش مصرف سوخت و سوانح جاده ای دانست. وی گفت در همه برنامه ها اولویت

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته برگزار کرد:

کارگاه مبانی حمل و نقل و لجستیک

با تمرکز بر بخش ریلی

امین عاشوری



پیتر دراکر به بحث لجستیک پرداخت و گفت: لجستیک یعنی اقلیم تاریک مدیریت. در راه آهن باید به سوی حمل و نقل ترکیبی و چندوجهی حرکت کنیم زیرا مبنای قیمت‌گذاری در ایران بر حسب تن - کیلومتر است به دلیل اینکه فاصله‌ها زیاد است، قیمت تمام‌شده گران می‌شود و باید در جایی بار را به سیستم جاده‌ای منتقل کنیم. ضمن اینکه شبکه ریلی ما کامل و پیشرفته نیست در حالیکه سیستم جاده‌ای ما همه جا قابل دسترسی است و انعطاف‌پذیر است. همچنین در بخش جاده‌ای فراوانی عرضه حمل و نقل داریم و شرکت‌های ریلی باید از این مزیت در حمل و نقل ترکیبی و چندوجهی استفاده کنند. دولت‌ها هم با همه شعارهایی که در حمایت از صنعت ریلی می‌دهند اما در نهایت و در بودجه می‌بینیم که بیشترین بودجه را برای جاده در نظر می‌گیرند.

در دنیا مقررات چندوجهی بسیاری وجود دارد که شباهت‌هایی هم باهم دارند اما در جاهایی که اختلاف دارند مناقشه وجود دارد و باعث اتلاف وقت و ایجاد هزینه‌های زیاد برای صاحبان بار و شرکت‌های حمل و نقل می‌شود.

دکتر اسدی به لازم‌الاجرا شدن قرارداد حمل و نقل بین‌المللی ریلی تاکید کرد و گفت: روند کار به این صورت است که در ایستگاه مبدأ راه‌آهن، بار را تحویل بگیرد و رانامه را مهر کند که در فلان ساعت و تاریخ بارها تحویل گرفته شده است. مساله‌ای که در حمل کانتینر وجود دارد این است که کانتینر مهر و موم می‌شود و در بارنامه نوشته می‌شود که این کانتینر شامل چه چیزهایی است و متصدی و راه‌آهن مسئول محتویات و... نیستند.

می‌کنند. مادر کشور شرکت‌های لجستیکی نداریم زیرا برای انجام یک کار، چند مجوز دریافت می‌کنند و رکن یکپارچگی را شرکت‌های داخلی در نظر نمی‌گیرند.

در زنجیره تامین، راندها یک زنجیره تامین به ضعیف‌ترین حلقه بستگی دارد و اینکه گفته می‌شود نگاره زنجیره‌ای باشد، یعنی اینکه صرفاً خودمان را نبینیم و جزیره‌ای عمل نکنیم.

لجستیک تجاری ذیل لجستیک کلان قرار می‌گیرد و با توجه به اهمیت آن بانک جهانی شاخصی به‌عنوان عملکرد لجستیک را تعریف کرده است و آن شاخص عملکرد لجستیک کشورها را بررسی می‌کند. طبق تعریف بانک جهانی لجستیک یعنی دامنه‌ای از فعالیت‌های ضروری تجاری همچون حمل و نقل و انبارداری، یکپارچه‌سازی بارهای تجاری، امور گمرکی، تبادلات مرزی و سیستم‌های توزیع جهانی و داخلی را شامل می‌شود.

توانایی یک کشور برای کسب سهم بیشتر از بازار، به طور مستقیم با میزان سهولت دسترسی بازرگانان آن کشور به شبکه‌های لجستیکی برای جابه‌جایی محموله‌های باری در سطح جهان وابسته است و کارایی زنجیره‌های تامین یک کشور نیز از بعد هزینه، زمان و قابلیت اطمینان، به ویژگی‌های مشخصی از لجستیک بازرگانی داخلی آن کشور وابسته است.

یکی دیگر از موضوع‌های مهم در بحث لجستیک تجاری شکل‌گیری هاب‌های لجستیکی در سطح جهانی و داخلی است. تفاوت هاب‌های حمل و نقلی با هاب‌های لجستیکی در این است که در هاب‌های لجستیکی ارزش افزوده ایجاد می‌شود.

در بخش دوم کارگاه دکتر اسدی مسائل حقوقی را مورد بررسی قرار داد و به تعریف

مالی و جریان اطلاعات از تامین‌کنندگان تا مشتری‌ها، کنترل جریان فیزیکی کالا و مدیریت آن را لجستیک می‌نامند. در واقع تمام فعالیت‌هایی که از ابتدای جریان کالا در زنجیره تامین رخ می‌دهد تا به دست مشتری برسد لجستیک نامگذاری می‌شود. سلیمانی در رابطه با تقسیم‌بندی لجستیک گفت: لجستیک همانند اقتصاد به دو بخش خرد و کلان تقسیم می‌شود. لجستیک خرد بیشتر مربوط به صنایعی همانند صنعت خودرو مربوط می‌شود اما لجستیک کلان به بحث‌های تجاری مانند لجستیک بین‌الملل و داخلی می‌پردازد.

لجستیک انواع مختلفی دارد مانند لجستیک نظامی که پیشرو بحث لجستیک است و بحث‌ها و مسائلی که در لجستیک نظامی مطرح می‌شود متفاوت و جدا از بحث لجستیک تجاری است.

لجستیک یعنی اینکه بتوانید ۷ مطلوب را در کنار هم داشته باشید. یعنی بتوانید محصول مطلوب را به مقدار مطلوب، با کیفیت مطلوب، در شرایط مطلوب، در مکان مطلوب، در زمان مطلوب و با هزینه مطلوب به دست مشتری برسانید. اگر شبکه تولید تجارت را به بدن انسان تشبیه کنیم کالبد انسان زنجیره تامین را تشکیل می‌دهد و اسکلت انسان نقش زیرساخت‌های لجستیک را دارد و مغز انسان نقش مدیریت زنجیره تامین را بازی می‌کند و لجستیک در واقع خونی است که جریان دارد. شبکه تولید تجارت، بخش اصلی اقتصاد کشور است و زنجیره تامین ۸۰ درصد این شبکه را مدیریت می‌کند.

طبق بررسی‌هایی که درباره هزینه‌های لجستیک انجام شده کارشناسان به این نتیجه رسیده‌اند که دوسوم بخش لجستیک را حمل و نقل تشکیل می‌دهد و یک‌سوم را انبارداری و ذخیره‌سازی تشکیل می‌دهد و حدود ۴۰ درصد را مدیریت اطلاعات تشکیل می‌دهد.

لجستیک بر سه رکن اصلی همکاری، هماهنگی و یکپارچگی استوار است و برخلاف باور غلطی است که وجود دارد و شرکت‌های حمل و نقل طبق آن کار

کارگاه آموزشی تحت عنوان "مبانی حمل و نقل و لجستیک با تمرکز بر بخش ریلی" توسط انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته برگزار شد. این کارگاه آموزشی با حضور تعدادی از مدیران، کارشناسان و فعالان حوزه حمل و نقل و لجستیک از شرکت‌های حمل و نقل ریلی عضو انجمن و سایر بخش‌های مرتبط دولتی و غیردولتی، اتاق بازرگانی و فدراسیون حمل و نقل و در محل ساختمان تشکل‌های اتاق بازرگانی تهران برگزار شد.

در این کارگاه تعاریفی درباره لجستیک تجاری، مقایسه شیوه‌های حمل، انواع شرکت‌های تخصصی لجستیکی، حمل و نقل چندوجهی و مقررات و کنوانسیون‌های مرتبط نظیر CMR، CIM، SMGS ارائه شد و کارشناسان و اساتید این حوزه به تشریح شیوه‌های کارآمد حمل و نقل از نظر اعمال صرفه‌جویی‌های مالی و مصرف سوخت و کاهش‌دهنده آلاینده‌های زیست‌محیطی و همچنین به بررسی شیوه‌های کارآمد لجستیک پرداختند.

در بخش نخست کارگاه، دکتر مجتبی سلیمانی، مدیر طرح ساماندهی لجستیک تجاری و زنجیره تامین وزارت صنعت سخنان خود را با بحث لجستیک تجاری و حمل و نقل چندوجهی آغاز کردند، ایشان به مقایسه مدهای ترابری چندوجهی و موضوع شرکت‌های تخصصی لجستیکی که با ۳PL شناخته می‌شوند پرداخت و گفت: لجستیک واژه‌ای یونانی است و همانند بسیاری از موارد دیگر خاستگاه نظامی داشته و بعدها وارد فرهنگ عمومی شده است و در فارسی واژه "آمد" را معادل آن در نظر گرفته‌اند. لجستیک همان‌گونه که با حمل و نقل ارتباط تنگاتنگی دارد با مدیریت زنجیره تامین نیز ارتباط تنگاتنگی دارد. مدیریت زنجیره تامین یعنی فرآیند برنامه‌ریزی، طراحی، اجرا و کنترل که لجستیک جزء محیط مدیریت زنجیره تامین قرار می‌گیرد. زنجیره تامین امور مدیریتی مربوط به سه جریان فیزیکی را کنترل می‌کند. جریان فیزیکی کالا، جریان

بزرگداشت روز حمل و نقل در راه آهن

ایهام زرقانی



روز سه شنبه ۲۷ آذرماه در سالن الغدير راه آهن مراسم بزرگ داشت هفته حمل و نقل به همت شرکت راه آهن جمهوری اسلامی و انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی برگزار شد. در ابتدا محمد رجبی رئیس انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته و مدیرعامل شرکت رجا، فرهنگ طلوعی عضو انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی، احمد زارعی رییس انجمن سازندگان تجهیزات ریلی و مجتبی لطفی رییس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی ریلی با بیان مشکلات و چالش های حوزه ریلی به ایراد سخنانی پرداختند. پس از آن و با حضور وزیر راه و شهرسازی از دو طرح پروژه رتبه بندی قطارهای مسافری با هدف انتخاب و احترام به حقوق شهروندان در حمل و نقل ریلی و سامانه یادگیری همراه تعاملی راه آهن رونمایی شد. در این مراسم دکتر سعید محمدزاده معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران ضمن بررسی دستاوردهای راه آهن درخصوص افزایش ظرفیت های باری و مسافری راه آهن خاطرنشان ساخت: طبق آمارها دومین مصرف کننده انرژی در کشور، بخش حمل و نقل است که حدود ۹۳ درصد آن در بخش حمل و نقل جاده ایی استفاده می شود. بنابر این ظرفیتی که در حوزه حمل و نقل ریلی وجود دارد تا بار و مسافر در این حوزه جلب شود ظرفیت بسیار بزرگی است و ظرفیت های استفاده نشده فراوانی داریم. به عنوان مثال در حوزه بار، اگر بخشی از کالاها به سمت ریل هدایت شود و میزان انرژی مصرفی در حوزه حمل و نقل جاده ایی از ۲۷ درصد به ۲۲ درصد برسد، هزینه صرفه جویی شده در

سوخت را می توان برای توسعه زیر ساخت های ریلی استفاده کرد. وی تاکید کرد: در سال جاری به بخش خصوصی در حوزه ریلی مسافری ظلم شده چرا که از سال ۹۴ تا سال ۹۷ علیرغم افزایش قیمت ارز و تجهیزات، هیچگونه افزایش تعرفه ای در این بخش صورت نگرفته است. هم اکنون یکصد میلیارد نفر سفر حومه ایی در اطراف تهران انجام می شود که ۴۰ درصد از آن در مسیر ریل است، اما فقط ۵ درصد آن جذب ریل می شود. اگر هزینه ای لازم به بخش خصوصی پرداخت نشود، نمی توان انتظار سرمایه گذاری بخش خصوصی را در این حوزه داشت. در بودجه ۹۸ ظرفیت های حمل و نقل ریلی بسیار بالاست که با کمک بخش خصوصی می توان از این ظرفیت بهره مند شد. از همین رو برای تعامل بهتر و بیشتر با بخش خصوصی پیشنهاد تأسیس شورایی با حضور فعالان حمل و نقل ریلی ارایه شده تا هر چه بیشتر ظرفیت های موجود در این بخش بهره برداری شود.

در پایان نیز از محمدحسین بیاتی از شرکت ریل پرداز نوآفرین، ناصر حمزه نژاد قادری، محمود موفق و مجید شمس مهمانداران

شرکت رجا، رضا تاجیک از شرکت بن ریل، اکبر کرمی از شرکت جویبار، سعید پوراکبری نائینی از شرکت مهتاب سیرجم، محرم عبادی از شرکت نورالرضا، محمود عمارلو از شرکت ریل سیر کوثر و بهنام علی پور از شرکت ریل تراپر صبا، امانت داران ریلی بودند که از آنها تقدیر و جوایزی به آنها تقدیم شد. همچنین در این مراسم از احمد عامری، ساربان اردستانی که چندی پیش با مسئولیت پذیری خود در اطلاع رسانی یک سانحه نقش داشت و با این کار خود مانع برخورد قطار یزد با کامیون واژگون روی ریل شده بود نیز تقدیر شد.

 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: ابوالقاسم سعیدی 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: ۰۳۱۳-۶۷۳۴۴۰۱۰۲ فکس: ۰۳۱۳-۶۷۳۴۴۰۳	 توکا ریل مدیرعامل: محسن سعیدبخش تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۲ نمابر: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۵	 ترکیب حمل و نقل مدیرعامل: سبحان نظری تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸ نمابر: ۶۶۹۱۳۹۲۴	 پرسی ایران گاز مدیرعامل: حمیدرضا حدادی تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷ نمابر: ۸۸۹۰۴۰۵۳	 بهتاش سپاهان مدیرعامل: خیراله سلیمیان تلفن: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰ نمابر: ۰۳۱-۳۶۲۸۲۰۲۶
 بیکران قشم مدیرعامل: محمد زارعی تلفن: ۸۸۷۰۸۹۱۶ فکس: ۸۸۷۰۲۹۳۰	 حمل و نقل سایپا لجستیک مدیرعامل: داوود حسین زاده تلفن: ۵۵۲۵۰۹۳۱-۷ نمابر: ۵۵۲۴۸۷۸۲	 توسعه حمل و نقل بین المللی پارسیان مدیرعامل: ناصر بختیاری تلفن: ۸۴۰۱۳۰۰۰ نمابر: ۸۸۶۲۶۶۴۰	 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 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 ترابرفجر مدیرعامل: احمد هراتی تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶ نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹
 حمل و نقل ریلی رجا مدیرعامل: محمد رجبی تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰ نمابر: ۸۸۸۳۴۳۴۰	 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: دکتر حامد نوروزی تلفن: ۴۶۱۰۰۹۸۰-۹ نمابر: ۴۶۱۰۰۹۸۰-۹



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



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



مهتاب سیرجم
مدیرعامل:
عبداله عامری
تلفکس: ۸۸۴۸۱۰۴۸



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



راه آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
جاوید تقی زاده
تلفن: ۴۱۴۶۸۱۰۱
نمابر: ۴۱۴۶۸۹۹۹



صباریل پریا
مدیرعامل:
بهروز کاظمیان
تلفن: ۶۶۹۲۸۰۵۵
نمابر: ۶۶۵۷۸۷۳۹



رهپویان سینا تجارت
ابریشم (رستا)
مدیرعامل:
سیدجلیل سیدحسینی
تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱
نمابر: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱



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



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



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



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



راهبر سیر سمندگان
مدیرعامل:
محمد اسلامی
تلفن: ۰۵۱۳-۲۲۵۳۰۰۶
نمابر: ۰۵۱۳-۲۲۵۳۰۰۶



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



پیشگاه منیر
مدیرعامل: حمیدرضا قمی
تلفن: ۰۳۵۳-۶۲۹۴۲۰۳
نمابر: ۰۳۵۳-۶۲۹۴۲۰۳



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



لکومتیو ریل اروند
مدیرعامل:
حمید نیک بخش
تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



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



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



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



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



Tarak Diesel Parsi
شرکت تارک دیزل پارسی
مدیرعامل: محمدرضا راستکار
تلفکس: ۲۲۹۲۱۲۲۲



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



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



راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میرجلیلی
تلفکس: ۰۳۵۳-۶۲۴۴۴۴۲



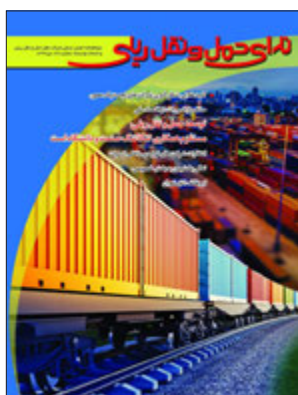
فولاد ریل دنا
مدیرعامل:
غزاله تیما
تلفن: ۸۵۵۰۹۲۸۱
نمابر: ۸۶۰۲۱۸۶۶

 راهبران ماهان سیر کارمانیا مدیرعامل: احمد قلی زاده تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۸۴۰۳ نمابر: ۰۳۴-۳۲۴۷۱۴۵۰	 کالا و خدمات پاسارگاد مدیرعامل: افشین آرین تلفن: ۰۱۳۴۴۴۴۲۵۹۶ نمابر: ۰۱۳۴۴۴۲۵۳۷۳	 سیر و بهره برداری بن ریل مدیرعامل: 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 بار فرابر خلیج فارس مدیرعامل: مهرداد نجاتی محرمی تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶ نمابر: ۸۸۸۸۹۰۲۶	 ستاره ریل زر مدیرعامل: احمد نوری طهرامند تلفن: ۸۸۷۳۰۹۰۱ نمابر: ۸۸۷۳۲۰۰۹	 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 شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

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



۱- چاپ آگهی پشت جلد ۲۴,۰۰۰,۰۰۰ ریال
۲- چاپ آگهی دوم جلد ۲۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال
۳- چاپ آگهی ما قبل آخر ۱۷,۰۰۰,۰۰۰ ریال
۴- چاپ آگهی صفحات داخلی ۱۴,۰۰۰,۰۰۰ ریال
۵- چاپ آگهی ۲/۱ صفحه ۷,۰۰۰,۰۰۰ ریال
۶- چاپ آگهی ۴/۱ صفحه ۴,۰۰۰,۰۰۰ ریال
۷- هزینه طراحی ۱ صفحه ۴,۵۰۰,۰۰۰ ریال
۸- هزینه طراحی ۲/۱ صفحه ۳,۰۰۰,۰۰۰ ریال
۹- هزینه طراحی ۴/۱ صفحه ۲,۰۰۰,۰۰۰ ریال

۱- چاپ آگهی پشت جلد
۲- چاپ آگهی دوم جلد
۳- چاپ آگهی ما قبل آخر
۴- چاپ آگهی صفحات داخلی
۵- چاپ آگهی ۲/۱ صفحه
۶- چاپ آگهی ۴/۱ صفحه
۷- هزینه طراحی ۱ صفحه
۸- هزینه طراحی ۲/۱ صفحه
۹- هزینه طراحی ۴/۱ صفحه



شرکت حمل و نقل ریلی رجا
RAJA RAIL TRANSPORTATION CO.

♦ تلفن: ۱۵۳۹
♦ خرید بلیت گروهی و چارتری: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۰۲۷
♦ پیامک: ۵۰۰۰۱۳۹
♦ پست الکترونیک: info@raja.ir
♦ وبسایت: www.raja.ir

سامانه ارتباط
بامشتریان

آنچه خوبان همه دارند ...



باشگاه مسافران رجا: club.raja.ir





شرکت راه آهن حمل و نقل
RailWay Transportation Co.

آدرس دفاتر و نمایندگی ها:

دفتر مرکزی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۱۲۴،
کد پستی: ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴ تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲) فکس: ۶۶۴۲۱۲۱۶

پست الکترونیکی: www.info@rwt.ir وب سایت: www.rwt.ir

نمایندگی ها:

بندر عباس، تلفن: ۰۷۶۳۳۷۵۲۲۲۰ - ۲	سرخس، تلفن: ۰۵۱۳۴۵۲۳۳۳۴ و ۰۵۱۳۴۵۲۹۱۰۱
مشهد، تلفن: ۰۵۱۳۷۳۴۵۱۱۷	تبریز، تلفن: ۰۴۱۳۴۴۴۷۰۴۸
اهواز، تلفن: ۰۶۱۳۵۵۳۲۱۱۸	اصفهان، تلفن: ۰۳۱۳۶۹۱۲۷۲۶
یزد، تلفن: ۰۳۵۳۷۲۴۲۷۷۶	اراک، تلفن: ۰۸۶۳۳۱۲۰۰۳۶
سیرجان، تلفن: ۰۳۴۴۲۲۰۶۰۳۵	بندر امیرآباد، منطقه اقتصادی بندر امیرآباد،
قزوین، تلفن: ۰۲۸۳۳۵۵۸۸۱۴	بهشهر (مازندران) تلفن: ۰۱۱۳۴۷۳۱۵۱۹

پل تخلیه مواد معدنی فله:

بندر عباس، مجاور درب غربی اسکله شهید رجایی

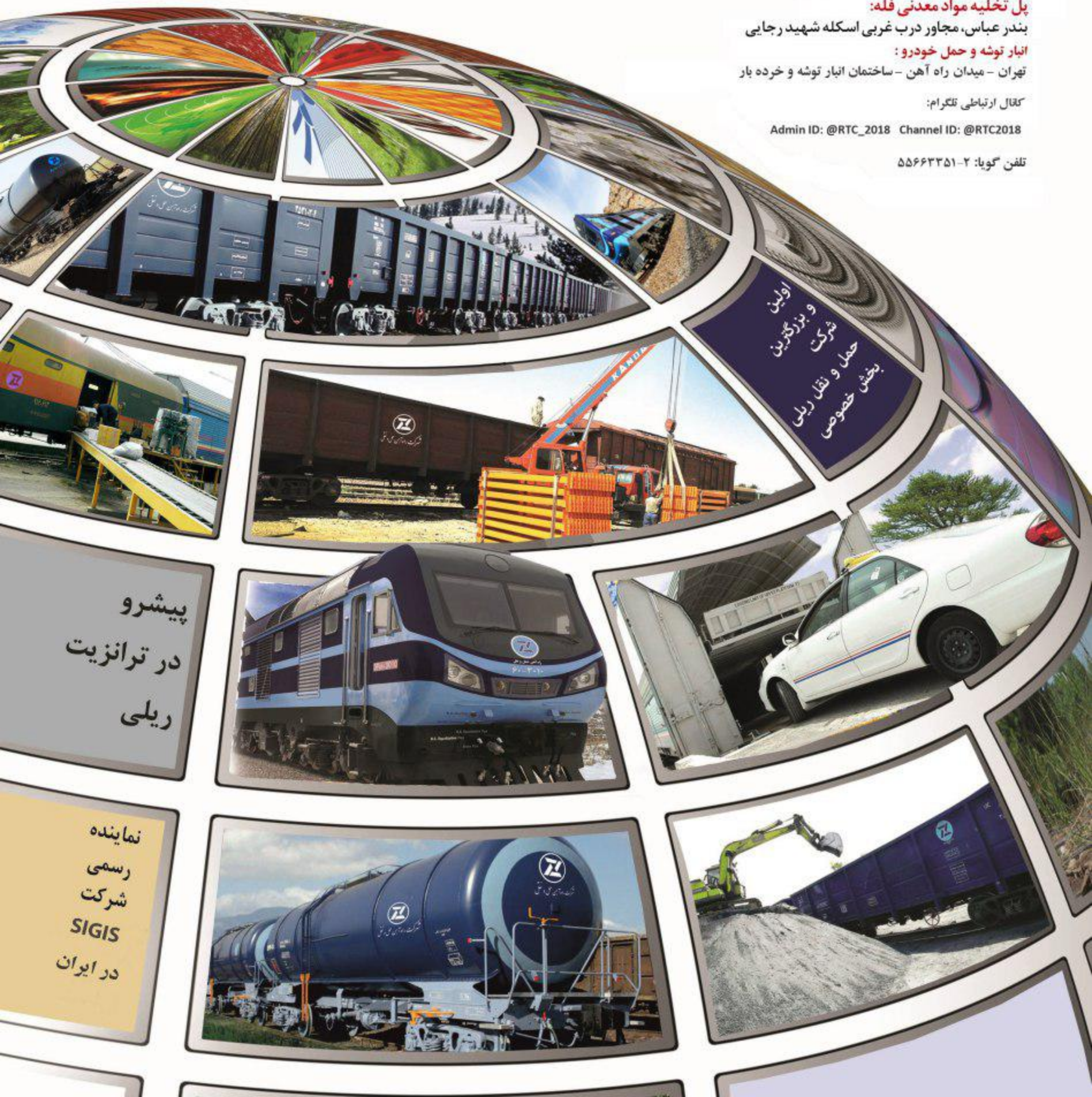
انبار توشه و حمل خودرو:

تهران - میدان راه آهن - ساختمان انبار توشه و خرده بار

کفاله ارتباطی تلگرام:

Admin ID: @RTC_2018 Channel ID: @RTC2018

تلفن گویا: ۵۵۶۶۳۳۵۱-۲



اولین و بزرگترین شرکت حمل و نقل ریلی بخش خصوصی

پیشرو در ترانزیت ریلی

نماینده رسمی شرکت SIGIS در ایران