

دوماهنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته. شماره ۴۳. اسفند ۱۳۹۸

ندای حمل و نقل ریلی

■ آیین نامه ها و قوانین داخلی راه آهن ج.ا.ا.
نیاز به بازنگری دارد

■ با همه امکانات در خدمت مسافران نوروزی هستیم

■ احداث بزرگترین مرکز خصوصی
نگهداری و تعمیرات اساسی لکوموتیو

■ بی رغبتی صاحبان بار به حمل ریلی؛
متصل نبودن شهرهای صنعتی به ریل



www.kafriz.com

Wheel Tyre 2020.

تولیدکننده انواع
بانداز واگن‌های باری،
مسافری، لکوموتیو
و قطارهای شهری



- کارخانه: اصفهان | شهرک صنعتی منتظریه
- تلفن: ۶۳ - ۶۱ - ۳۶۶ ۵۰۰ (۰۳۱) | فکس: ۳۶۶ ۵۰۰ (۰۳۱)
- صندوق پستی: اصفهان ۳۶۴ - ۸۱۶۵۵



ندای حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری آموزشی و اطلاع رسانی

شماره ۴۳

انتشار: اسفند ۹۸

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیرمسئول:

حمید صدیق پور

زیر نظر شورای سردبیری

مسئول تولید و آماده سازی:

الهام زرقانی

طراح و گرافیکست:

کوروش جعفری

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: خاتم نو ۷۷۸۱۳۳۴۹

نشانی انجمن: تهران - خیابان توحید - خیابان

غلامرضا طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۸۸-۱۴۱۹۵

ارتباط با انجمن: ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۵-۱۶

نمابر: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

Telegram: @rtcguild

Email: info@rtcguild.com

Instagram: rtcguild

www.rtcguild.com



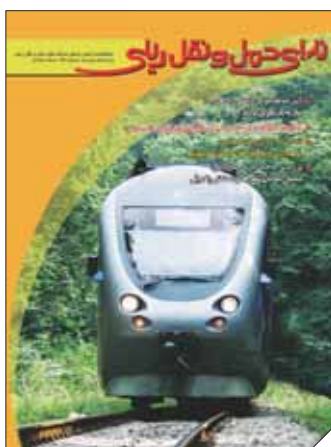
دوماهنامه "ندای حمل و نقل ریلی" آماده انعکاس دیدگاهها، نظرات و مقالات صاحب نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است. دوماهنامه "ندای حمل و نقل ریلی" در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است. مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.

ناشر: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر ترابری

(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

۲	سرمقاله
۴	واگذاری کارهای اجرایی به بخش خصوصی الزامی است
۷	بی رغبتی صاحبان بار به حمل ریلی؛ متصل نبودن شهرهای...
۹	عدم افزایش مناسب نرخ حمل، بزرگترین چالش مخزن داران است
۱۱	احداث بزرگترین مرکز خصوصی نگهداری و تعمیرات اساسی ..
۱۷	اخبار ریلی
۲۲	برای اقتصادی بودن باید بهره‌وری بیشتری در ناوگان ...
۲۴	با همه امکانات در خدمت مسافران نوروزی هستیم
۲۶	افزایش هزینه‌ها با افزایش نرخ بلیت قابل قیاس نیست
۳۲	آیین‌نامه‌ها و قوانین داخلی راه آهن ج.ا.ا نیاز به بازنگری دارد
۳۴	تهران در چهارراه حمل و نقل ریلی
۳۶	برگزاری همایش حمل و نقل ریلی، فرصت‌ها، ظرفیت‌ها ...
۳۸	ماکروبیلیتی و حمل و نقل شهری
۴۰	نقشه راه بهبود ایمنی راه‌های کشور
۴۲	نتایج حاصل از حل مدل ریاضی مکان‌یابی مراکز لجستیک



طرح روی جلد:
الهام زرقانی

حمایت‌های دولت بیشتر به کدام سمت پیش می‌رود، حمل‌ونقل ریلی یا جاده‌ای؟

مهرداد تقی‌زاده

دبیر انجمن صنایع شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته

حمایت‌های دولت بیشتر به کدام سمت پیش می‌رود، حمل‌ونقل ریلی یا جاده‌ای؟

در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، دستیابی راه‌آهن به سهم ۳۰ درصد از کل حمل‌کالاهای زمینی پیش‌بینی شده است. این در حالی است که سهم حمل‌ونقل جاده‌ای (بر حسب تن - کیلومتر) حدود ۹۰٪ است. در حال حاضر حمل‌سالانه بالغ بر ۵۰۲ میلیون تن بار جاده‌ای و ۵۰ میلیون تن بار ریلی است! در این سرمقاله به بررسی چالش‌هایی که در نتیجه کم بودن و ثابت ماندن سهم اندک حمل‌ونقل ریلی طی سالیان اخیر، ایجاد شده و آشنایی با رویکرد سایر کشورها در این خصوص، می‌پردازیم.

در کشور ما سوخت مصرفی گازوئیل با قیمت ارزان عرضه می‌شود که این رویکرد موجب بهره‌مندی بیشتر حمل‌ونقل جاده‌ای از یارانه‌های دولتی به واسطه‌ی میزان مصرف سوخت بیشتر می‌شود. این یارانه که در عمل توازن رقابتی در ارائه قیمت به مشتری را به نفع حمل‌ونقل جاده‌ای بر هم می‌زند و در واقع صاحبان کالا را به استفاده از حمل‌جاده‌ای تشویق می‌کند، به کلی بر خلاف سیاست‌های اسناد بالادستی می‌باشد. اسناد بالادستی در سال‌های متوالی بر اولویت دادن به حمل ریلی تأکید دارند در حالی که در عمل، این اتفاق نمی‌افتد. لازم به ذکر است که اصولاً اعطای یارانه به یک کالا به منظور تشویق طرف تقاضا به استفاده بیشتر از آن کالا صورت می‌گیرد. این روند خلاف جهت‌گیری‌های اقتصادی کشورهای پیشرفته می‌باشد.

در سایر کشورهای پیشرفته و برخی از کشورهای موفق در حال توسعه، پا را از این فراتر گذاشته‌اند، برای نمونه در کشورهای سوئد و آفریقای جنوبی، علاوه بر قیمت واقعی سوخت، مالیاتی تحت عنوان مالیات بر کربن اعمال می‌شود که بخشی از درآمد منابع حاصل از اعمال مالیات مذکور، به



توسعه‌ی حمل‌ونقل عمومی و بخش ریلی اختصاص داده می‌شود. از طرفی نوع سیاست‌های قیمت‌گذاری کربن در کشورهایی مانند فرانسه و فنلاند نشان می‌دهد که بیشترین نرخ مالیات (از میان بخش‌هایی که مالیات مذکور بر آنها اعمال می‌شود)، مربوط به حمل‌ونقل جاده‌ای است و در کشورهایی مانند ژاپن و آفریقای جنوبی، بخش حمل‌ونقل ریلی معاف از مالیات می‌باشد.

بنابراین همانطور که مشاهده می‌شود در کشور آفریقای جنوبی به منظور توسعه حمل‌ونقل ریلی چند اقدام به طور همزمان صورت گرفته است، واقعی‌سازی قیمت سوخت، تخصیص بخشی از درآمد مالیات بر کربن و همچنین معافیت از پرداخت مالیات برای بخش ریلی.

در کشور ما بخش عمده‌ای از هزینه‌های تعمیر و نگهداری جاده‌ها توسط دولت تأمین می‌شود، در صورتی که در راه آهن چنین نیست. در حالی که حمل بارهای انبوه در جاده که موجب تخریب زیرساخت جاده‌ای می‌شود، هزینه‌ای برای متقاضی حمل بار در بر ندارد.

با توجه به سیاست‌های کلی کشور در اولویت‌دهی به حمل‌ونقل ریلی (به لحاظ مزایای آن از منظر اقتصادی - اجتماعی)، در عمل سیاست‌های بودجه‌ای و مالی که بر حمل‌ونقل‌های ریلی و جاده‌ای حاکم گردیده، به نفع حمل‌ونقل جاده‌ای پیش می‌رود که به موجب آن امکان آشکار شدن مزایای قابل توجه حمل‌ونقل ریلی، سلب شده است. به بیان دیگر، در کشور ما منابع و یارانه‌های متناهی به صورت مستقیم و غیر مستقیم برای بخش حمل‌ونقل جاده‌ای پرداخت می‌شود. این مشکلات اساسی و ریشه‌ای، بارها و از ابعاد مختلف مورد بررسی قرار گرفته و به مسئولین ذی‌ربط نیز منعکس شده است. امید است در راستای حل مشکلات مذکور، موضوع افزایش سریع سهم ریلی در حمل‌ونقل کشور به طور عملی مورد عنایت مسئولین قرار گیرد.



جلسه رفع مشکلات تعمیرات واگن‌های باری برگزار شد

واگذاری کارهای اجرایی به بخش خصوصی الزامی است

است که راه‌آهن جدا از این که زیر بار خسارت‌هایی که به واگن‌ها وارد می‌شود نمی‌رود، بلکه در مواردی که نیاز به جرثقیل است راه‌آهن هزینه جرثقیل را از شرکت‌ها دریافت می‌کند ضمن این که هزینه پارکینگ و... را هم جداگانه با شرکت‌ها محاسبه می‌کند.

به همین منظور در جلسه‌ای که با آقای ضیایی‌مهر به همراه هیات‌مدیره انجمن داشتیم ایشان حق را به شرکت‌های ریلی داد و گفت اگر دلیل خواب واگن‌ها در پارکینگ، شرکت راه‌آهن باشد، نباید هیچ‌گونه هزینه‌ای از شرکت‌ها دریافت شود و اگر در بخش تعمیرات هم پیمانکاری که راه‌آهن معرفی کرده مقصر باشند، باید خسارت‌ها را جبران کنند. البته همه این موارد طی بخشنامه‌ای به نواحی اعلام شده است اما مناطق راه‌آهن زیر بار این بخشنامه نمی‌روند و از پر کردن فرم ۱۰۲۰/۱ شانه خالی می‌کنند زیرا پر کردن این فرم به این معنی است که در آن منطقه کار به نحو درستی انجام نشده است. ما این موضوع را به آقای رسولی هم منتقل کردیم و ایشان هم با آقای ضیایی‌مهر جلساتی داشتند و مقرر شد روی اجرای این بخشنامه نظارت داشته باشند و در حال حاضر ما در جریان نیستیم که تا چه حد این کار اجرا می‌شود و آیا به شرکت‌ها خسارتی پرداخت شده است یا نه. به همین منظور این جلسه را با حضور

جلسه‌ی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با موضوع تصمیم‌گیری در خصوص مشکلات مربوط به پرداخت خسارات وارده به ناوگان ناشی از قصور مأمورین فنی راه‌آهن و عدم بهره‌برداری مناسب از واگن‌ها با حضور مهندس هادی نژاد "مدیر کل سیر و حرکت"، مهندس مرتضوی "مدیر کل واگن‌ها" و معاونین ایشان، نمایندگان محترم شرکت‌های حمل و نقل ریلی باری، دکتر تقی‌زاده "دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی" و کارشناسان انجمن در محل ساختمان شماره ۳ اتاق بازرگانی تهران برگزار گردید.

دکتر تقی‌زاده توضیحی در خصوص پرداخت خسارات وارده به ناوگان ناشی از قصور مأمورین فنی راه‌آهن و عدم بهره‌برداری مناسب از واگن‌ها دادند و در ادامه نمایندگان شرکت‌های حمل و نقل ریلی مشکلات خود را پیرامون موضوع جلسه و همچنین سایر موضوعات به اطلاع مدیران راه‌آهن حاضر در جلسه رساندند و ابراز امیدواری کردند که بتوان با همفکری، راه‌حل مناسبی برای حل این مشکلات در نظر گرفت. مهندس هادی نژاد، مدیر کل سیر و حرکت به دفاع از اقدامات انجام شده راه‌آهن پرداختند و تمهید دادند که موضوعات مربوط به سیر واگن‌ها را با جدیت پیگیری کرده و همچنین برنامه زمانی حمل واگن‌ها از مبدا تا مقصد را در صورت نیاز در اختیار شرکت‌های حمل و نقل ریلی قرار دهند. همچنین مهندس مرتضوی مدیر کل واگن‌ها ابراز امیدواری کرده و در ادامه گفتند: امیدواریم تیم جدیدی که مسئولیت اداره کل واگن‌ها را در اختیار گرفته با اشرافی که به مسائل فنی موجود دارند بتوانند راه‌حل مناسبی را در اسرع وقت برای مشکلات مطرح شده بیابند و در جهت حل این مشکلات گام‌های عملی برداشته شود.

دبیر انجمن نیز نظر خود را در خصوص خسارت وارده به ناوگان بخش خصوصی اینگونه بیان کردند: خسارت چه از بعد تعمیرات و قطعاتی که دچار مشکل شده است و چه از بعد هزینه اضافی که برای حق پارکینگ گرفته شده است و همچنین عدم النفع شرکت‌ها برای خواب واگن‌هایشان که باید پرداخت شود. مشروح کامل نشست را بخوانید.

راه‌آهن گفت: شرکت‌ها از تعمیرات واگن‌های باری که توسط پیمانکاران انجام می‌شود گلایه دارند و می‌گویند پیمانکاران در تعمیرات دقت لازم را به کار نمی‌گیرند و باعث می‌شوند خسارت‌هایی به واگن‌ها وارد شود و این خسارت‌ها را راه‌آهن قبول نمی‌کند و شرکت‌ها باید هزینه‌های مضاعف پرداخت کنند. مساله دیگری که شرکت‌ها گلایه می‌کنند این

در ابتدای نشست، دکتر تقی‌زاده دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با عرض خیرمقدم به میهمانان و نمایندگان شرکتی‌های ریلی و نمایندگان

راه‌آهن گفت: شرکت‌ها از تعمیرات واگن‌های باری که توسط پیمانکاران انجام می‌شود گلایه دارند و می‌گویند پیمانکاران در تعمیرات دقت لازم را به کار نمی‌گیرند و باعث می‌شوند خسارت‌هایی به واگن‌ها وارد شود و این خسارت‌ها را راه‌آهن قبول نمی‌کند و شرکت‌ها باید هزینه‌های مضاعف پرداخت کنند. مساله دیگری که شرکت‌ها گلایه می‌کنند این

نمایندگان راه‌آهن برگزار می‌کنیم تا اگر کم و کاستی در اجرای بخشنامه وجود دارد، مطرح شود.

مشکل زیرساختی و ساختاری است

در ادامه نشست مهندس زواره با بیان این‌که مشکل، مشکل زیرساختی و ساختاری است، گفت: مناطق سعی دارند سانه‌های که پیش می‌آید را لاپوشانی کنند تا اگر صاحب واگن فهمید شاید کاری کنند ولی اگر نفعی به گونه‌ای سر و ته قضیه را جمع می‌کنند. علت این‌که نواحی سعی می‌کنند اتفاق‌ها را پنهان کنند را نمی‌فهمیم در حالی‌که ۸۰-۷۰ درصد درآمد واگن‌ها برای راه‌آهن است. مناطق به علت این‌که راه‌آهن امتیاز منفی برایشان منظور نکند سعی در لاپوشانی مسایل دارند و خودشان را شریک شرکت‌ها نمی‌دانند. از وقتی هم که تله‌چک‌ها را از انتهای قطارها برداشتند خسارت راه‌آهن چند برابر شده است. بدتر از همه این مسایل، بیمه است و وقتی اتفاقی رخ می‌دهد کسی با ما همکاری نمی‌کند که بتوانیم خسارت‌هایی که وارد شده است را از بیمه دریافت کنیم. مدیران کل نواحی باید به این باور برسند که خودشان هم در این کار ذی‌نفع هستند. صاحب واگن‌ها، واگن سالم در اختیار راه‌آهن قرار می‌دهند تا کالا جابه‌جا کنند ولی راه‌آهن کاری کرده تا مشتری‌هایی را که با هزار زحمت راضی کرده‌ایم تا بارشان را از طریق ریل جابه‌جا کنند، فراری شوند.

نواحی به‌طور علنی

می‌گویند ما کاری به این بخشنامه‌ها نداریم

نماینده یکی از شرکت‌های ریلی در این جلسه گفت: بنده پرونده‌ای از سال ۱۳۹۵ دارم که راه‌آهن شش میلیارد تومان با بیمه قرارداد بسته بود. هر معاونت ناوگان نامه‌ای داده و اشاره به این قرارداد کرده‌اند و به صراحت گفته‌اند این بخشنامه

بر اساس صورت‌جلسه‌ای است که با بیمه برای پرداخت خسارت‌های ناشی از سهل‌انگاری ماموران راه‌آهن به ناوگان بخش خصوصی بسته شده است. طبق جدولی خسارت‌های سال‌های ۹۵ تا ۹۷ را تهیه کردیم و سه ماه پیش به پیوست، نامه‌ای به آقای ضیایی‌مهر ارسال کرده‌ایم. علی‌رغم نامه‌نگاری‌های متعدد و خسارت‌های زیادی که از سه سال پیش تاکنون به واگن‌های ملکی وارد شده است، هیچ پاسخی داده نشده است و به واسطه سهل‌انگاری ماموران راه‌آهن همچنان خسارت‌های زیادی به واگن‌ها وارد می‌شود. مساله این است که نواحی به‌طور علنی می‌گویند ما کاری به این بخشنامه‌ها نداریم و حتی برخی از نواحی این فرم‌ها را نمی‌شناسند که بخواهند پر کنند. ما حتی به اداره کل واگن‌ها نامه نوشتیم که جلسه بگذارند و نواحی را توجیه کنند که وقتی دستوری داده می‌شود پشت گوش نیندازند و سلیقه‌ای برخورد نکنند، چون بیشتر از همه خود راه‌آهن ضربه می‌خورد. راه‌آهنی‌ها حتی حاضر نیستند حق بیمه را از شرکت‌های بیمه بگیرند و به حساب راه‌آهن واریز کنند تا ما بعد از راه‌آهن دریافت کنیم.

در سایت سیستم آمادگی کامل همکاری را داریم

گرجستانی نماینده شرکت بهتاش سپاهان گفت: از ابتدای سال ۹۸ تا اول زمستان امسال ما حدود ۸۵۰۰ تعمیرات ناشی از سوختگی قاب کفش داشته‌ایم و این باعث شده واگن روز تعمیراتی زیادی به همه شرکت‌ها اعمال شود. گرجستانی با بیان مطلب فوق ادامه داد: در این جلسات جدا از بحث پیگیری دریافت خسارت‌ها باید پیش‌گیری قبل از درمان انجام بدهیم و دلایل را شناسایی و با کمک راه‌آهن این علت‌ها را رفع کنیم. ما نموداری تهیه کردیم که ببینیم بیشترین میزان تعمیر قاب کفش در کدام نواحی بوده است و طبق آن ۳۸۷۶ مورد

در ناحیه جنوب و ۲۲۳۶ در ناحیه اصفهان تعمیر قاب کفش داشته‌ایم. مورد دیگر ضربه‌گیرها هستند که ما در همین بازه زمانی ۱۶۰ مورد تعویض ضربه‌گیر داشته‌ایم که ناحیه یزد با ۶۱ مورد رکورددار است که علت اصلی آن هم مانورهای ضربه‌ای است که بیشتر در آن ناحیه اجرا می‌شود. مورد مهم بعدی موضوع چرخ و محور است که شرکت بهتاش سپاهان ۶۲۰۰ واگن روز به علت مشکلات چرخ و محور خواب واگن داشته است.

همه شرکت‌ها باید باهم همفکری کنیم تا علت خواب واگن‌ها را شناسایی و رفع کنیم، چون این توقف واگن‌ها به‌خصوص به‌صورت پر باعث می‌شود مشتری‌ها ناراضی باشند و شرکت‌ها هم خسارت ببینند. در همین‌جا به نمایندگی از شرکت بهتاش سپاهان اعلام می‌کنم که بخش تحقیق و توسعه این شرکت آمادگی کامل دارد که در سایت سیستم با راه‌آهن و شرکت‌های همکار همه نوع همکاری‌های لازم را برای ساخت و کارهای دیگر دارد.

ساختار راه‌آهن قدیمی است و در این شرایط پاسخگو نیست

مهندس پورجعفر از شرکت ریل‌پردازسیر نیز گفت: از زمان حضور آقایان رسولی و ضیایی‌مهر در راه‌آهن تعداد جلساتی که با بخش خصوصی برگزار شده زیاد بوده، اما خروجی قابل ملموسی نداشته است. اگر این جلسات خروجی نداشته باشند علاوه بر خسارت‌هایی که به ناوگان وارد می‌شود، خسارت نفر کارشناسی هم به شرکت‌ها وارد می‌شود. نکاتی که همکاران مطرح کردند، نکاتی است که سال‌هاست بیان می‌شود و مدیران ارشد راه‌آهن هم در حرف، حق را به ما می‌دهند ولی در لایه‌های پایین‌تر اتفاقی رخ نمی‌دهد چون اعتقادی ندارند. راه‌آهن شبیه مجمع‌الجزایری است که مدیرکل‌ها نگاه مستقلی دارند و هر کس دنبال

دیده شدن عملکرد ناحیه خودش است و این را که عملکرد آنها چه تاثیری روی کل مجموعه راه‌آهن دارد نمی‌بینند. به نظرم باید نگاه کلی‌تری به موضوع داشته باشیم و ساختار را ببینیم چون ساختاری که راه‌آهن دارد قدیمی است و در این شرایط پاسخگو نیست. امروز در راه‌آهن شرکت‌های خصوصی، مالکان واگن‌ها و سهامداران حضور دارند اما بدنه راه‌آهن درکی از این موضوع ندارد و مشکلات را نادیده می‌گیرد. چون ناوگان برای بخش خصوصی است برایشان مهم نیست واگن آسیب ببیند یا خواب داشته باشد. در مورد خسارت‌هایی که به ناوگان وارد می‌شود، نواحی به‌طور علنی می‌گویند که اگر بخواهیم خسارت پرداخت کنیم عملکرد ما زیر سوال می‌رود و به همین خاطر هرکاری می‌کنند تا زیر بار قبول خسارت نروند. ابتدایی‌ترین حق صاحب واگن این است که وضعیت و شرایط واگن جدا از این‌که چه کسی مقصر است صورت‌جلسه شود و نواحی امضا کنند اما دریغ از این‌که یکی از نواحی چنین کاری کند.

همه این مشکلات و مسایل به این برمی‌گردد که ساختار غلط است و همه اختیارات دست راه‌آهن است. حداقل کارهای اجرایی مرتبط با ناوگان که متعلق به بخش خصوصی است، باید دست خودمان باشد و نباید راه‌آهن در این کارها دخالت کند. چرا دستورالعمل‌هایی که مخاطبش صاحبان ناوگان هستند، به‌شدت و به‌دقت و به‌ظرافت توسط نواحی پیگیری می‌شود، اما بخشنامه‌هایی که وظایفی برای نواحی تعیین می‌کنند، نادیده گرفته می‌شوند. ما اگر بخواهیم همچنان با ساختارهای فعلی ادامه بدهیم اتفاق خاصی نخواهد افتاد. در حال حاضر ما واگن‌های خودمان را بیمه می‌کنیم و وقتی اتفاقی می‌افتد و کارشناس بیمه بررسی می‌کند از ما می‌خواهد مقصر را مشخص کنیم و ما هیچ مستندی نداریم که بگوییم



مقصر چه کسی است و بیمه هم قانع شده است و فقط خسارت‌هایی که ارقامش کم است را پرداخت می‌کند و ارقام بزرگ‌تر را قبول نمی‌کند چون ما هیچ سندی نداریم که به بیمه نشان بدهیم مقصر چه کسی بوده است. در واقع ما نه می‌توانیم از بیمه راه‌آهن خسارت دریافت کنیم و نه از شرکت بیمه‌ای که خودمان واگن‌ها را بیمه کرده‌ایم.

نکات کلیدی نشست

در ادامه جلسه دکتر تقی‌زاده با توجه به نکاتی که مطرح شد، پنج عنوان را برای بررسی و پیگیری بیان کرد که به شرح ذیل است:

۱. راه‌آهن و انجمن و شرکت‌ها، کمیته‌ای برای تعیین میزان خسارت‌ها تشکیل دهند تا میزان پول اضافه‌ای که طی ۵ سال گذشته برای جرثقیل، پارکینگ گرفته شده و همچنین خسارت شرکت‌ها به دلیل خواب واگن‌ها مشخص شود و این ارقام به‌عنوان مطالبه شرکت‌ها منظور شود.

۲. معاون راه‌آهن و مدیرکل واگن‌های باری به همراه نمایندگان انجمن و شرکت‌ها با مدیران کل نواحی جلساتی برای توجیه دستورالعمل‌های راه‌آهن و پرکردن فرم‌های مورد نیاز داشته باشند. مرجعی هم در خود راه‌آهن برای برخورد با نواحی‌ای که از این کار سر باز می‌زنند مشخص شود.

۳. تغییر مجریان تعمیرات جاری و ویژه که برای این کار هم با راه‌آهن مکاتبه خواهد شد.

۴. در مورد دریافت خسارت‌ها از بیمه، از راه‌آهن درخواست می‌کنیم که همکاری‌های لازم را داشته باشد. چون این پول را بیمه پرداخت می‌کند نه راه‌آهن.

۵. تعمیرات جاری و ویژه به شرکت‌های بخش خصوصی و مالکان واگن سپرده شود. شبیه همان توافقی که در مورد خرید قطعات با معاونت ناوگان راه‌آهن شده است.

مسائل باید زیربنایی حل شوند

در ادامه نشست کلانتری از شرکت سمندریل با بیان این که بحث کمیته‌ها موضع خوبی است ولی تا زمانی که مسائل زیربنایی حل نشوند اثری نخواهند داشت افزود: سازمان بنادر نمونه مشابه سازمان راه و ترابری راه‌آهن است. این سازمان خیلی وقت است تصدی‌گری در بنادر را به بخش خصوصی واگذار کرده است، اما متأسفانه در بخش ریلی، مانور ما را هم راه‌آهن انجام می‌دهد. تا وقتی راه‌آهن تصدی‌گری را به بخش واگذار نکند و به وظایف حاکمیتی خودش نپردازد، این مشکلات همچنان ادامه خواهند داشت. همان‌گونه که کشتی‌های بخش خصوصی با پرچم ایران در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند و سازمان بنادر ناظر بر اجرای کنوانسیون‌های جهانی است، راه‌آهن هم باید در خطوط ریلی همان کار را انجام دهد. ما نه می‌توانیم به راه‌آهن نگاه کارفرمایی داشته باشیم و نه نگاه پیمانکاری و نقش راه‌آهن در چرخه حمل و نقل ریلی نامشخص است. نکته دیگر این که چرا نباید تعداد پیمانکاران تنوع داشته باشند و ما نتوانیم خودمان پیمانکار انتخاب کنیم و موضوع را رقابتی کنیم. تا وقتی مجبور هستیم در ناحیه‌ای با یک پیمانکار قرارداد ببندیم شرایط بهتر از این نخواهد بود. پیشنهاد مشخص بنده این است که این حوزه باید به‌طور کامل به بخش خصوصی واگذار شود تا شاهد توسعه و بالا رفتن بهره‌وری باشیم و راه‌آهن هم به کارهای نظارتی و حاکمیتی بپردازد.

دو قطبی کردن، کار درستی نیست

هادی‌نژاد مدیرکل سیروحرکت شرکت راه‌آهن با گلایه از نگاه شرکت‌ها به راه‌آهن گفت: نگاه راه‌آهن آن‌گونه که دوستان گفتند و گلایه کردند نیست و این‌گونه نیست که راه‌آهنی‌ها جدا و بخش

خصوصی جدا است. همه ما در یک کشتی نشستیم و منکر کمبودها و نقص‌ها هم نیستیم ولی دو قطبی کردن کار درستی نیست. این که یک نفری در ناحیه‌ای به بخشنامه‌ها اهمیت نمی‌دهد و کار خودش را می‌کند، نمی‌شود به همه پرسنل و نواحی راه‌آهن تسری داد. مواردی مطرح شد و ایرادهایی گرفته شد، اما ما خبر داریم که خود شرکت‌ها با نواحی در مورد برخی از این ایرادها توافق و تعامل کرده‌اند و مشکل را رفع کرده‌اند و این درست نیست همان موارد را الان این‌جا به‌عنوان مشکل و کم‌کاری همکاران راه‌آهن اعلام کنند. اعتقاد دارم راه‌آهن کار تخصصی و کارشناسی را می‌طلبد و همکاران ما در شرکت‌های بخش خصوصی با آمار و اطلاعات موارد را بیان کنند تا بتوانیم مورد به مورد پیگیری کنیم. در مورد بندهای پنج‌گانه‌ای که آقای تقی‌زاده گفتند ما آمادگی داریم این بندها را اجرایی کنیم و در مورد بند اول هم کار را شروع کرده‌ایم.

هادی‌نژاد در مورد موضوع جلسه که چگونه خسارت‌ها را کاهش بدهیم و چطور هزینه‌ها را دریافت کنیم گفت: ما راهکار داریم و به مناطق هم ابلاغ کرده‌ایم و بنده مشخصاً پیگیر موضوع هستیم. دستگیره‌های باردار خالی که سهم حدود ۳۰ درصدی در بریدگی چرخ‌ها دارد هنگام صدور جواز مورد توجه قرار نمی‌گرفت و باعث خسارت می‌شد که این ایراد را شناسایی کرده و اتفاقاً روی این موضوع تمرکز بیشتری کرده‌ایم. در طول مسیر هم لکوموتیوران و رییس قطار باید حواسشان باشد و کارشان را درست انجام بدهند. ایراد دیگری که شناسایی کرده‌ایم با دستی بسته مانور کردن بود که این را هم حل کرده‌ایم. در مورد بار ترانزیت نکته‌ای را یکی از دوستان گفتند بنده به‌عنوان مسئول این‌جا اعلام می‌کنم به هر میزان بار اگر در جایی دچار موانعی بود بنده با تمام توان موانع را تسهیل می‌کنم و در مورد

سیروحرکت این قول را می‌دهم که هیچ مشکلی وجود نداشته باشد.

موانع را باید با همکاری یکدیگر رفع کنیم

مرتضوی مدیرکل واگن‌ها نیز در این جلسه گفت: اشاره شد به این که تعمیرات جاری و ویژه توسط خود شرکت‌ها انجام شود که ما هم از این موضوع استقبال می‌کنیم. از شرکت‌ها و انجمن می‌خواهیم که در این مورد اگر پیشنهادی یا طرحی دارند به ما انتقال دهند تا بررسی کنیم و اگر موانعی در این مورد بود با همکاری یکدیگر موانع را رفع کنیم. در جلساتی هم که خدمت مهندس رسولی بودیم این موضوع‌ها به نحوی بیان شد و مورد استقبال ایشان هم قرار گرفت و خواستار پیگیری موضوع‌ها و رفع موانع شدند.

در مورد استانداردهایی که گفته شد اگر به همان استانداردها رجوع شود خواهید دید که در مورد ۲۲ یا تعویض بانداژ راه‌آهن تا حد ممکن به شرکت‌ها ارفاق می‌کند و تعامل دارد. با کمیته‌عالی سوانح هم جلساتی داشتیم و پیگیری اتفاق‌هایی که افتاده هستیم تا سوانح را به کمترین میزان برسانیم. در مورد واگن‌های ترانزیتی هم بعد از واگن‌های مسافری همواره اولویت با واگن‌های ترانزیتی بوده است، اما الزاماتی وجود دارد که خواهش می‌کنم قبل از انجام هرکاری این الزامات را از ما بخواهید تا در اختیار شما قرار دهیم تا در

حین کار دچار مشکل نشوید. خواهشی نیز از شرکت‌های مالک دارم و آن این است که در شرکت‌هایشان حتماً متخصص و کارشناس فنی داشته باشند تا وقتی مسئول فنی راه‌آهن با مسئول فنی شرکت صحبت می‌کند بدانند در مورد چه چیزی حرف می‌زنند. به قول معروف اعتماد خوب است اما کنترل بهتر است و نباید این‌گونه باشد که نفر فنی شرکت بخش خصوصی منتظر امضای مسئول فنی راه‌آهن باشد، خودش هم باید کنترل کند.



گفت‌وگو با دکتر سبحان نظری، مدیرعامل شرکت ترکیب حمل‌ونقل:

بی‌رغبتی صاحبان بار به حمل ریلی؛ متصل نبودن شهرهای صنعتی به ریل

افراطی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بار که باعث کاهش بهره‌وری و رقابت کاذب آن‌ها می‌شود و سرانجام متصل نبودن بسیاری از شهرک‌ها و شهرهای صنعتی به ریل که سبب بی‌رغبتی صاحبان بار مستقر در آن‌ها به حمل ریلی می‌شود.

در مبادی تخلیه و بارگیری با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

کمبود امکانات تخلیه به‌ویژه در ایستگاه‌های فرعی‌تر و طول خطوط راه‌آهن ج.ا.ا باعث افزایش هزینه‌های لجستیکی و در نتیجه کاهش جذابیت حمل ریلی برای بسیاری از مشتریان شده است.

در رابطه با حق دسترسی و چالش‌های پیرامون آن بفرمایید.

مدل کسب‌وکار راه‌آهن، آن‌گونه که دولت طراحی کرده، اشتباه است. فرض دولت آن است که راه‌آهن موظف است با استفاده از درآمد حاصل از حق دسترسی ناوگان باری، مخارج خود را تامین کند. این فرض در کنار مشکل بزرگ کمبود بهره‌وری، باعث شده است که نرخ تعریف شده برای هر واحد حمل‌ونقل بار که بر حسب ریال به ازای هر تن - کیلومتر اعلام

از دیگر ویژگی‌های شرکت است. از جمله دغدغه‌های مدیران این شرکت نیز مثل شرکت‌های دیگر ریلی بخش خصوصی، تصدی‌گری و دخالت راه‌آهن در کارهای اجرایی و همچنین در اولویت قرار دادن منافع راه‌آهن و در نظر نگرفتن منافع شرکت‌های بخش خصوصی است که نمونه آن را می‌توان در افزایش حق دسترسی بدون اعلام و مشورت خواستن از شرکت‌های خصوصی مشاهده کرد که به معنی رقابت دولت با بخش خصوصی در سهم‌گیری از کیک درآمدها است و نتیجه‌اش پشت کردن بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی است. دغدغه‌های بیشتر بخش خصوصی و راهکارهای رفع آن‌ها را در گفت‌وگو با آقای دکتر سبحان نظری، مدیرعامل شرکت ترکیب حمل‌ونقل به بحث و بررسی گذاشته‌ایم.

شرکت ترکیب حمل‌ونقل وابسته به موسسه صندوق پس‌انداز کارکنان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۴ تأسیس و فعالیت خود را در زمینه حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و ترکیبی کالا آغاز کرد. شرکت در عرصه خدمات جنبی حمل‌ونقل، ارائه خدمات مشاوره‌ای حمل‌ونقل حضوری فعال داشته و در کل شبکه ریلی و همچنین مبادی ورودی کشور از جمله بندرعباس، سرخس، اصفهان، سیرجان، اهواز و مناطق فعال صنعتی و اقتصادی نیز مشغول به فعالیت است. عضویت در سازمان‌ها و موسسات ذی‌ربط مانند اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی،

می‌روند.

از نظر جناب‌عالی چه گلوگاه‌هایی بر سر راه حمل ریلی وجود دارد؟

بزرگ‌ترین گلوگاه‌های بخش حمل‌ونقل ریلی کشور عبارتند از: کندی سیر و بهره‌وری اندک ناوگان باری، جذاب نبودن کرایه حمل ریلی در رقابت با جاده، تکثیر و فراوانی

دو بازار داخلی و بین‌المللی مشغول به فعالیت و در بخش ریلی دارای ۶۱۱ دستگاه واگن لبه‌کوتاه و مسطح است. محمولات بخش ریلی شرکت عموماً محمولات فولادی یا کانتینری است و شرکت‌های فولاد مبارکه، فولاد خوزستان، فولاد امیرکبیر، ذوب‌آهن اصفهان، فولاد ارفع و فولاد خراسان از بزرگ‌ترین مشتریان شرکت به‌شمار

مختصری در خصوص نحوه فعالیت شرکت ترکیب حمل‌ونقل و توانمندی‌های آن در زمینه حمل ریلی بفرمایید.

شرکت ترکیب حمل‌ونقل، وابسته به موسسه صندوق پس‌انداز کارکنان راه‌آهن بوده و در سال ۱۳۷۴ تأسیس شد. این شرکت اکنون در بخش‌های حمل‌ونقل ریلی و ترکیبی کالا در



مدبرانه است. لازمه چنین راهکاری داشتن بستنای از اقدامات درون بخش حمل‌ونقل ریلی و راه‌آهن و بسته دیگری از طراحی‌ها و سیاست‌گذاری‌های بیرون بخش حمل‌ونقل ریلی، عمدتاً درون دولت و مجلس است. آن بسته از اقدامات که باید درون راه‌آهن و صنعت حمل‌ونقل ریلی انجام شود، دست کم باید شامل دو اقدام مهم باشد: نخست، افزایش سرعت سیر و بهره‌وری در راه‌آهن و دوم، تشویق شرکت‌های مالک ناوگان به ادغام. بسته اقدامات بیرون‌بخشی نیز باید دست‌کم شامل دو اقدام باشد: نخست بازتعریف مدل کسب‌وکار راه‌آهن صنعت حمل‌ونقل ریلی به گونه‌ای که راه‌آهن دولتی صرفاً جایگاه تنظیم‌گر و رگولاتور داشته باشد و از تصدی‌گری و رقابت با بخش خصوصی خارج شود، و دوم تغییر نگاه کلان دولت به دو شیوه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای به گونه‌ای که بر اثر این تغییر شاهد فاصله‌گیری معنادار کرایه حمل بار در ریل و جاده باشیم و در نتیجه مطلوبیت حمل ریلی از منظر صاحبان بار افزایش یابد. بدیهی است که به منظور توفیق دولت در انجام این تغییر کلان، لازم است جذابیت سرمایه‌گذاری در این بازار نیز با ارایه منابع مالی ارزان‌قیمت و بلندمدت افزایش یابد.

و شرکت‌های تعمیرات ناوگان، هر کدام یکی از این بخش‌ها را بر عهده دارند و ناهماهنگی میان آن‌ها مستمراً موجب کاهش بهره‌وری و حتی نزول ایمنی می‌شود. همچنین تعدد بیش از حد شرکت‌های مالک ناوگان بر این ناهماهنگی دامن زده و باعث کندی عملیات حمل شده است.

آیا زیرساخت‌های لازم برای توسعه حمل بار ریلی وجود دارد؟ در این خصوص با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟

به لحاظ کمیت، اگرچه طول شبکه ریلی با اهداف توسعه‌ای کشور همراه نیست، اما همچنان بخش مهمی از ظرفیت آن خالی مانده است. ۷۰ درصد بار حمل شده در ۳۰ درصد طول شبکه راه‌آهن رخ می‌دهد و شاخص سرانه بار حمل شده به ازای هر کیلومتر طول شبکه در قیاس با کشورهای موفق دنیا خیلی کمتر است. این نشان می‌دهد که باید اولویت اول را در بخش ریلی برای افزایش بهره‌وری و کیفیت استفاده از زیرساخت‌های موجود قایل شد و هر راهکار توسعه‌ای را به‌خاطر ایجاد بار سنگین بودجه‌ای به رده‌های بعدی اولویت منتقل کرد.

سخن آخر:

بدیهی است که حرکت سریع‌تر به سوی موفقیت در بخش حمل‌ونقل ریلی، مستلزم ارایه راهکاری جامع و

حمل می‌شوند کمتر از ۱۰ درصد است. درمان این درد، مستلزم تغییر نگاه کلان دولت و اصطلاحاً اجرای یک تغییر پارادایم است.

در خصوص استفاده از تسهیلات تبصره ۱۸ برای نوسازی و خرید ناوگان جدید چه اقداماتی انجام داده‌اید؟

این شرکت در سال جاری تعداد ۷۵ دستگاه واگن مسطح دومحوره بر اساس نیاز خریداری کرده، اما از تسهیلات تبصره ۱۸ استفاده‌ای نکرده است.

تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز چه تأثیری بر تعمیرات و نگهداری ناوگان داشته است؟

افزایش نرخ ارز، اثرگذاری مستقیم بر قطعات داخلی و وارداتی واگن‌ها داشته و بنابراین هزینه‌های تأمین قطعات نسبت به قبل از جهش نرخ ارز سه برابر شده است.

اجرای ناقص خصوصی‌سازی و تصدی‌گری راه‌آهن چه تأثیری بر روند توسعه حمل‌ونقل ریلی داشته است؟

برای تولید و فروش خدمت حمل‌ونقل ریلی بار، فرآیندی چند پاره اجرا می‌شود که هر پاره را یک عامل مستقل از عوامل دیگر انجام می‌دهد. راه‌آهن دولتی، شرکت‌های واگن‌دار، شرکت‌های مالک لکوموتیو

می‌شود، در رقابت با شیوه منعطف و جذاب حمل‌جاده‌ای، بالا باشد و مطلوبیت نداشته باشد. مناسفانه این رویکرد خطای دولت در تعریف و سازماندهی مدل کسب‌وکار راه‌آهن ایران، با روش کشورهای پیشرو دنیا متضاد است و موجب درجا زدن بخش حمل‌ونقل ریلی در دهه‌های متمادی شده است.

نکته جالب و عجیب آن است که بعضاً راه‌آهن از سر اجبار، در افزایش نرخ حق‌دسترسی بدون مشورت با شرکت‌های مالک ناوگان اقدام پیش‌دستانه می‌کند چرا که می‌داند اگر شرکت‌ها سهم مالکانه خود را در کرایه حمل افزایش دهند، جای مانور باقی مانده برای افزایش حق دسترسی راه‌آهن کم می‌شود! نام دیگر این مشکل، دقیقاً رقابت دولت با بخش خصوصی در سهم‌گیری از کیک درآمدها است و نتیجه‌اش پشت کردن بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی است. اگر این بیماری در نظام حمل‌ونقل کشور وجود نداشت اکنون در پی دست‌کم سه دهه تعریف و اجرای برنامه‌های توسعه پنج ساله پس از جنگ، باید شاهد سهم‌گیری حداقل ۵۰ درصدی راه‌آهن از حمل بار زمینی کشور می‌بودیم، اما متأسفانه سهم کنونی ریل با احتساب محموله‌های جاده‌ای که بدون برنامه

شرکت‌های مخزن‌دار با چه چالش‌هایی با صاحبان کالا و راه‌آهن مواجه هستند؟

با توجه به نحوه گستردگی شبکه ریلی و همچنین اتصال محدود چشمه‌های بار مناسب واگن‌های مخزن‌دار به این شبکه، در حال حاضر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران بزرگ‌ترین مشتری گروه مخزن‌داران ریلی محسوب می‌شود. عدم افزایش نرخ کرایه حمل متناسب با افزایش عمومی هزینه‌های شرکت‌های مالک واگن بزرگ‌ترین چالش فی‌مابین گروه مخزن‌داران ریلی و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران در سالیان اخیر بوده است. متأسفانه علی‌رغم تأکیدات ویژه اسناد بالادستی مبنی بر اولویت حمل ریلی نسبت به جاده‌ای، در سنوات گذشته شاهد تخصیص افزایش بیشتر نرخ کرایه حمل برای تانکرهای جاده‌پیما در مقایسه با مخزن‌داران ریلی بوده‌ایم. این در حالی است که در سنوات اخیر با توجه به عدم افزایش متناسب کرایه حمل با افزایش تعرفه بهره‌برداری، شرکت‌های مالک واگن مخزن‌دار با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو بوده‌اند.

در مبادی تخلیه و بارگیری با چه چالش‌هایی روبه‌رو هستید؟

واگن‌های مخزن‌دار در مقایسه با دیگر انواع واگن‌ها نیازمند تجهیزات بارگیری و تخلیه پیچیده‌تری همچون دوش‌های بارگیری، سیستم گرمایش استیم، مخازن ثابت، سیستم پمپاژ و... هستند. تأمین، بهره‌برداری و نگهداری از این تجهیزات و تقسیم وظایف بین صاحبان کالا و مالکان واگن همواره چالش‌برانگیز بوده است. علاوه بر این، عدم اتصال چشمه‌های بار همچون پتروشیمی‌ها، پالایشگاه‌ها، کارخانجات تولید فرآورده‌های نفتی و خوراکی به ریل و لزوم استفاده از حمل ترکیبی با در نظر گرفتن هزینه و هماهنگی‌های مضاعف مورد نیاز برای رساندن کالا به مقصد سبب عدم اشتیاق صاحبان بار به استفاده از حمل‌ونقل ریلی و



گفت‌وگو با دکتر سید علی‌رضا حسینی طباطبایی، مدیرعامل شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان:

عدم افزایش مناسب نرخ حمل، بزرگ‌ترین چالش مخزن‌داران است

لطفاً مختصری در خصوص نحوه فعالیت شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان و توانمندی‌های آن شرکت در زمینه حمل ریلی بفرمایید.

شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان با مالکیت ۱۲۰۰ دستگاه واگن مخزن‌دار، بزرگ‌ترین شرکت مالک واگن مخزن‌دار کشور است که با میانگین سالانه جابه‌جایی بیش از یک میلیون تن انواع محمولات نفتی سنگین و نیمه‌سنگین پیشتاز گروه مخزن‌داران ریلی کشور محسوب می‌شود. این شرکت در سال ۱۳۹۵ موفق به پذیرش در سازمان بورس اوراق بهادار شد و از معدود شرکت‌های مالک واگن حاضر در بازار سرمایه به‌شمار می‌رود. در حال حاضر این شرکت با قرار گرفتن در زنجیره صادرات محمولات نفتی به‌ویژه بازار صادراتی روغن‌های صنعتی کشور، در حال ارائه خدمات در این حوزه است.

پس از ابلاغ سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی توسط مقام معظم رهبری در واگذاری بخش‌های ذیل این اصل به بخش خصوصی مقاومت‌هایی صورت گرفت و آن‌گونه که باید این اتفاق به درستی نیفتاد و مدیریت بسیاری از این بنگاه‌های واگذار شده در دست دولت همچنان باقی مانده است. مدیران دولتی این بنگاه‌ها به جای این‌که به کارهای حاکمیتی بپردازند درگیر امور اجرایی نیز شده‌اند و در حوزه‌هایی که بخش خصوصی فعالیت دارد اعمال نظر و سلیقه می‌کنند. یکی از شرکت‌هایی که به‌درستی به بخش خصوصی واگذار نشده است شرکت راه‌آهن است که همچنان علاوه بر سیاست‌گذاری و کارهای حاکمیتی همچنان در بسیاری از بخش‌های اجرایی نیز دخالت دارد و با دستورالعمل‌های مختلف و تعیین نرخ‌های حمل چه در بخش مسافری و چه باری باعث شده است رغبتی از طرف بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری بیشتر در این بخش دیده نشود و همچنین با تعیین نرخ‌های دستوری باعث شده است جذابیت حمل ریلی برای صاحبان کالا از بین برود. دکتر سیدعلی‌رضا حسینی طباطبایی، مدیرعامل شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان درباره مشکلات شرکت‌های ریلی بخش خصوصی و راهکارهای رفع موانع توسعه ریلی و جذب مشتری بیان کرده است که در ادامه می‌خوانید.



واگن‌های مخزن‌دار شده است.

در رابطه با حق دسترسی و چالش‌های پیرامون آن بفرمایید.

تعرفه بهره‌برداری ریلی از دو بخش سهم دسترسی به خط و هزینه لکوموتیو تشکیل شده است و بخش قابل توجهی از نرخ کرایه حمل ریلی را شامل می‌شود. نکته دارای اهمیت تعیین تعرفه بهره‌برداری به میزانی است که پس از اضافه کردن حق مالکانه واگن به آن، مجموع نرخ کرایه حمل ریلی با جاده‌ای قابل رقابت باشد که در مواردی به دلیل بالا بودن تعرفه بهره‌برداری، شرکت‌های مالک واگن به‌منظور ارایه قیمت رقابتی مجبور به کاهش حق مالکانه خود می‌شوند که موجب کاهش سودآوری در کوتاه مدت و کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی در بلندمدت خواهد شد.

در خصوص نوسازی ناوگان و خرید ناوگان جدید از محل تبصره ۱۸ آیا اقداماتی انجام داده‌اید؟

شرکت توسعه حمل و نقل ریلی پارس‌سیان در سال ۱۳۹۶ که از سوی مقام معظم رهبری به‌عنوان «اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال» نام‌گذاری شده بود، با وجود گزینه‌های خرید خارجی واگن، اقدام به ساخت یکصد دستگاه واگن مخزن‌دار با استفاده از حداکثر توان سازندگان داخلی صنعت ریلی کرد که در انتهای سال ۱۳۹۶ یکصد دستگاه واگن ساخته شده به ناوگان شرکت و شبکه ریلی افزوده شد و سیر عملیاتی آن آغاز شد و در حال بهره‌مندی از دو مشوق سرمایه‌گذاری ماده دوازده قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور و تخفیف حق دسترسی برای واگن‌های مذکور هستیم. این شرکت تاکنون از این مشوق بهره‌مند نشده است؛ لیکن در راستای اجرای طرح‌های توسعه‌ای به فراخور شرایط و زمان قطعاً حداکثر بهره‌را از مشوق‌های سرمایه‌گذاری در این حوزه خواهیم برد.

تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز چه

تأثیری بر تعمیرات و نگهداری ناوگان داشته است؟

بخش عمده قطعات مورد نیاز حوزه نگهداری و تعمیرات در داخل تولید می‌شود و معدود قطعاتی مانند چرخ نیاز به واردات دارند که با افزایش نرخ ارز دچار افزایش قیمت حداقل سه برابری نسبت به گذشته شده و از طرفی با اعمال تحریم‌ها محدودیت‌های جدی در واردات این دسته از قطعات به‌وجود آمده است. اما در مورد قطعات ساخت داخل به‌واسطه افزایش نرخ ارز و برهم خوردن تعادل زنجیره تامین قطعات ریخته‌گری، فورج و پلیمری، این قطعات نیز افزایش قیمت به میزان افزایش نرخ ارز را تجربه کرده‌اند، اما نکته مثبت در مورد این قطعات در دسترس بودن آن‌ها است.

اجرای ناقص خصوصی‌سازی و تصدی‌گری راه‌آهن چه تأثیری بر روند توسعه حمل و نقل ریلی داشته است؟

همان‌گونه که مستحضردید در راستای اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی مبنی بر تکلیف شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. به واگذاری فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل بار و مسافر، تعمیر، نگهداری و بازسازی شبکه و ناوگان حمل و نقل ریلی به اشخاص حقیقی و حقوقی بخش غیردولتی، این مهم در سه محور واگذاری خدمات توسعه، بهره‌برداری و نگهداری، واگذاری تجهیزات، امکانات و اموال (به استثنای خطوط ریلی) و تشکیل شرکت‌های مشترک با بخش غیردولتی دنبال شد. آنچه در عمل محقق شد صرفاً واگذاری اموال راه‌آهن ج.ا.ا. (واگن، بخشی از لکوموتیو و...) به بخش خصوصی بود اما مهم‌تر از اموال، مسئولیت‌ها اعم از سیر و حرکت و... همچنان برعهده راه‌آهن ج.ا.ا. باقی مانده و به بخش خصوصی واگذار نشده است. عدم واگذاری این مسئولیت‌ها منجر به کوچک شدن ساختار و سازمان شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. نشده و شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. نیز طبق قوانین برای تامین منابع مورد

نیاز خود اقدام به اخذ حق دسترسی به خط از شرکت‌های مالک می‌کند. در برخی مواقع اضافه شدن حق مالکانه به تعرفه بهره‌برداری منجر به کاهش جذابیت نرخ کرایه حمل ریلی در مقایسه با جاده‌ای می‌شود. از طرف دیگر عدم واگذاری مسئولیت‌ها در برخی بخش‌ها منجر به عدم چابکی می‌شود و در نهایت نارضایتی صاحبان بار و مالکان واگن را به همراه خواهد داشت.

آیا زیرساخت‌های لازم برای توسعه حمل بار ریلی وجود دارد؟ در این خصوص چه چالش‌هایی وجود دارد؟

توسعه حمل و نقل ریلی مستلزم توسعه همزمان بخش‌های مختلف زیست بوم صنعت ریلی اعم از بخش‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری است. در بخش سخت‌افزار نیازمند توسعه لکوموتیو، واگن، زیرساخت و... و در بخش نرم‌افزار نیازمند افزایش بهره‌وری در تمام بازیگران صنعت ریلی هستیم. نکته دارای اهمیت توسعه متوازن همه ارکان صنعت ریلی است و قطع به یقین توسعه نامتوازن و نامتقارن، به‌طور مثال صرف توسعه ناوگان یا زیرساخت بدون توجه به دیگر ارکان نه تنها به توسعه حمل و نقل ریلی نخواهد انجامید بلکه موجب اتلاف سرمایه و دلسردی در این صنعت نیز خواهد شد. با توجه به زیست بوم صنعت حمل و نقل ریلی که از دو بخش کلی حاکمیتی (شرکت راه‌آهن ج.ا.ا.) و بخش خصوصی (انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته محل اجتماع از بخش‌های مختلف صنعت ریلی) تشکیل شده است، می‌توان با هماهنگی و ارتباطات نزدیک با یکدیگر، موجب هم‌افزایی و تعالی این صنعت شد. بنابراین عدم درک درست و شفاف از احتیاجات این دو بخش از یکدیگر و همچنین تضاد منافع می‌تواند به‌عنوان بزرگ‌ترین چالش‌های توسعه حمل و نقل ریلی به حساب آید.

نظر جناب عالی در خصوص تشکیل قطار کامل چیست؟ آیا تأثیری در توسعه و افزایش حمل بار خواهد داشت؟

همان‌گونه که قبلاً اشاره شد، توسعه حمل و نقل ریلی میسر نخواهد بود مگر با توسعه متوازن بخش‌های مختلف زیست بوم صنعت ریلی؛ با تشکیل قطار کامل صرفاً مشکلات مرتبط با بخش سخت‌افزاری حوزه تامین ناوگان مرتفع و موجب توسعه و افزایش حمل بار به میزان کمبود و عقب‌ماندگی حوزه ناوگان از دیگر ارکان خواهد شد. بدیهی است توسعه بیشتر منوط به توسعه متوازن تمامی ارکان صنعت ریلی خواهد بود.

از نظر جناب عالی انجمن تا چه میزان توانسته نقش خود را در رفع موانع و مشکلات شرکت‌ها و انتقال آن به مدیران راه‌آهن به‌خوبی ایفا کند؟

همان‌گونه که قبلاً به آن اشاره شد، انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته محل اجتماع و اتفاق نظر تمامی شرکت‌های بخش خصوصی ریلی کشور است. قطعاً تمام دغدغه و تلاش هیات مدیره و دست‌اندرکاران این انجمن، پیگیری و احقاق حقوق شرکت‌های عضو است که در سال‌های اخیر شاهد توفیقات خوبی نیز بوده‌ایم که بدین‌وسیله از زحمات و تلاش‌های هیات مدیره نیز کمال تشکر و سپاس را دارم.

سخن آخر:

تعامل و همکاری موثر بخش دولتی و خصوصی به‌عنوان دو رکن اصلی زیست بوم ریلی کشور کلید رشد و بالندگی این صنعت است. شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. و انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته همواره در جهت رشد و ارتقای کیفیت عملکرد یکدیگر گام برداشته‌اند و امید است با ظرفیت‌های بالقوه موجود برای پیشرفت این صنعت، همکاری‌ها و تعاملات فی‌مابین بیش از پیش منشا اثر واقع شود و شاهد صنعت ریلی پویا و در حد استانداردهای جهانی باشیم.

گفتگو با مهندس بهرام پرورش، مدیر پروژه احداث کارخانجات نگهداری، تعمیر و بازسازی لکوموتیو سیستان-اصفهان:

احداث بزرگترین مرکز خصوصی نگهداری و تعمیرات اساسی لکوموتیو



تامین شد و پیش از این قرار بود در صورت تامین نقدینگی در سال ۹۸ بتوانیم خط اساسی را کامل کنیم. به هر حال این خط اساسی حدود ۷۰۰ متر با محل ما فاصله دارد و این یعنی باید زیرسازی و روسازی ریل هم صورت بگیرد. لذا ما مجبور به پیشبرد پروژه به صورت فاز به فاز شدیم. ما در این پروژه تعمیرات اساسی، جاری و اعزام را از یکدیگر جدا کرده‌ایم و حتی اتصال به راه‌آهن هم به صورت کامل انجام نگرفته است. برای مثال حدود ۶ میلیارد تومان تنها برای سوزن مورد نیاز است و نباید فراموش کرد که این اولین سایت خصوصی تعمیراتی در ایران است و راه‌آهن هم باید از این پروژه حمایت کند. کما اینکه با توجه به باز بودن دست دولت در این بحث، بنده بارها با مسئولان راه‌آهن صحبت‌هایی برای دریافت تسهیلات داشته‌ام ولی مناسبانه هیچ کمکی از سوی آن‌ها صورت نگرفته است.

توقع شما از راه‌آهن برای به سرانجام رساندن این پروژه چه مواردی است؟

راه‌آهن می‌تواند به راحتی به ما ریل بدهد، ما ریل نو هم نمی‌خواهیم زیرا سرعت مورد نیازمان زیر ۱۰ کیلومتر در ساعت است. همین‌طور می‌تواند سوزن‌های دست چندم بدهد که جواب کار ما را به راحتی می‌دهد. ولی ساختار راه‌آهن آن قدر پیچیدگی دارد که هیچ انتظاری پاسخ داده نمی‌شود.

قوانین دست و پاگیر راه‌آهن بیشتر در چه بخشی وجود دارد؟

به‌عنوان کسی که نزدیک به ۴ دهه در صنعت فعالیت می‌کند، می‌توانم بگویم که به هر حال از راه‌آهن انتظار داریم خارج از هر ضوابطی به این بخش کمک کند زیرا تعویق در راه‌اندازی کامل، ضررهای مالی سنگینی را تا به حال در پی داشته است. برای مثال در سال ۱۳۹۳ ما می‌توانستیم کل پروژه را با ۲۰ میلیارد تومان راه‌اندازی کنیم ولی در حال حاضر تنها برای سوزن

بهرام پرورش متولد ۱۳۳۳ است. وی در سال ۱۹۸۲ فوق‌لیسانس خود را در رشته ساختمان از آمریکا اخذ کرد و پس از بازگشت به ایران حدود یک سال و نیم در پروژه خانه‌سازی بنیاد مستضعفان شروع به فعالیت کرد و از اوایل سال ۶۳ تا ۷۱ که مصادف بود با بهره‌برداری از شرکت فولاد مبارکه اصفهان، سمت‌های مختلفی از جمله مدیریت بخش ساختمانی نورد سرد، نماینده کارفرما و... را تجربه کرد. از سال ۱۳۷۱ که مدیریت فولاد مبارکه تصمیم گرفت شرکت‌هایی از جمله توکاپتن را با سرمایه خود تشکیل دهد، مهندس پرورش به مدت ۱۵ سال سمت مدیرعاملی این شرکت را بر عهده داشت و همزمان در هیئت مدیره سیمان اصفهان و سپس ۴ سال به‌عنوان مدیرعامل آن مشغول به کار بود. پس از آن حدود ۳ سال مدیرعاملی شرکت توکاپتن را بر عهده گرفت و همزمان با توجه به این‌که توکاپتن یکی از سهام‌داران اصلی شرکت البرزنیرو شد، به‌عنوان نماینده سهام توکاپتن در هیئت مدیره آن مشغول به فعالیت شد و در نهایت در همان توکاپتن ماند و پس از ۳۷ سال خدمت بازنشسته شد. وی در حال حاضر نیز به‌عنوان مشاور در این شرکت فعال است. لازم به ذکر است که ایشان حدود ۲۰ سال است که کارشناس دادگستری در رشته ساختمان نیز است. مهندس بهرام پرورش اکنون مدیر پروژه احداث کارخانجات نگهداری، تعمیر و بازسازی لکوموتیو سیستان-اصفهان می‌باشد.

سرمایه اولیه از چه منبعی تأمین شد؟

ابتدا این پروژه با افزایش سرمایه که مجمع سهامداران البرزنیرو مصوب کرد (ده میلیارد تومان) و از محل منابع شرکت و آورده سهامداران شروع به کار کرد لیکن محدودیت‌های مالی بعدی باعث شد که عملاً پروژه متوقف شود. این سرمایه از درآمدهای سالانه البرزنیرو

سال ۹۴، با برآورد زمانی ۲ الی ۳ ساله پیش‌بینی شده بود.

چه مسائلی منجر به تعویق در تاریخ بهره‌برداری شده است؟

وجود سفره‌های آب زیرزمینی در زمین خریداری شده در جهت رعایت برخی مسائل فنی در بسترسازی پروژه باعث ایجاد مشکلاتی شد و حدود یک‌سال باعث شد در انجام کار با وقفه مواجه شویم. و بعد از آن مشکل اصلی تامین مالی پروژه

در حال حاضر این پروژه تا چه مرحله‌ای پیش رفته و چه زمانی قرار است به بهره‌برداری کامل برسد؟

در سال ۹۲ قطعه زمینی را که در بهترین منطقه صنعتی سیستان بود خریداری و در سال ۹۴ شروع به اجرای آن کرد. البته پیش از آن یک شرکت مهندسی مشاور در زمینه طراحی سایت تعمیراتی در اختیار داشت ولی شروع جدی فعالیت‌ها از



چه دوره‌ای از سال‌های کاری خود را دوران طلایی به حساب می‌آورید؟

سال‌های فعالیت در فولاد مبارکه که در دوران جنگ با عراق بود و همه پروژه‌ها با مشکلات زیادی روبه‌رو بودند. سیستم کار در آن زمان پیچ‌وخم‌های امروز را نداشت. همه ما اعتقاد داشتیم که همزمان باید در جبهه صنعت هم فعال باشیم. خاطریم هست که در همان سال ۱۳۶۱ که ازدواج کردم تا ساعات پایانی روز در شرکت مشغول به کار بودم و همسرم یک بار به من گفت که نمی‌دانم با یک مهندس ازدواج کرده‌ام یا با کارگر. من به وی گفتم فرض کن ما هم یکی از شهدای صنعت باشیم. حتی خود راه‌آهن هم مدیون فولاد مبارکه است و حدود ۲۰ میلیون تن در سال بار جابه‌جا می‌کند. این‌که در حال حاضر فولاد مبارکه به‌خوبی مشغول به کار است، مدیون فعالیت‌های همان سال‌هاست. کم‌اینکه اگر نگاهی که امروز وجود دارد، در آن زمان حکم‌فرما بود تا ۱۰۰ سال دیگر هم فولاد مبارکه تشکیل نمی‌شد.

توصیه شما به جوانانی که به‌تازگی وارد این عرصه می‌شوند، چیست؟

متأسفانه جوانان امروز می‌خواهند ره صد ساله را یک شبه طی کنند و این موفقیت‌آمیز نخواهد بود. بنده اولین کارم را با ۶ ماه دوره آموزشی آغاز کردم ولی بعد از ۱۵ روز به من حکم استخدام دادند، زیرا هیچ‌گاه نخواستم پشت میز بمانم و تمام مدت عملیات را به‌عنوان دانش‌گاه اجرایی دیده و به‌طور دائم پا به پای تیم اجرا بوده‌ام. البته هنوز هم دیر نشده است و اگر جوانان ذهنیت موفقیت یک شبه را از خود دور کنند و بدانند باید گام‌به‌گام پیش بروند، موفق خواهند شد. البته وضعیت بازی‌های سیاسی موجود ... وجود دارد که مانند هر دوره تاریخی دیگری، این هم خواهد گذشت.



اصفهان است حدود ۱۵۰ نفر مشغول به کار هستند و با توجه به مکان کویری پروژه آمار خوبی محسوب می‌شود.

موفقیت البرزنیرو در مقایسه با سایر شرکت‌هایی که در بحث لکوموتیو فعالیت داشته‌اند، چگونه است؟

کسانی در این شرکت فعالیت می‌کنند که سابقه فعالیت در راه‌آهن را داشته‌اند و مدیریت‌های مختلفی را تجربه کرده‌اند. در واقع رمز موفقیت البرزنیرو، مدیریت آن بوده که از همه چراهای راه‌آهن مطلع است. شرکت البرزنیرو در مقایسه با سایر شرکت‌های خصوصی تمهیدات بسیاری برای قسمت‌های مختلف از جمله آموزش لکوموتوران که امری بی‌سابقه میان همه شرکت‌هاست، اندیشیده است. این شرکت، تعمیرات حدود ۴۵ دستگاه لکوموتیو راه‌آهن را بر عهده گرفته است. ممکن است این موضوع ضررهایی هم برای شرکت در بر داشته باشد، ولی چشم‌اندازی که در این‌جا وجود دارد بر پایه فعال‌سازی ساختار تعمیراتی در آینده است. ضمن این‌که حدود ۱۰ درصد کل بار کشور توسط لکوموتیوهای این شرکت جابه‌جا می‌شود. اگر در ساختار راه‌آهن تغییراتی ایجاد شده و بخش خصوصی را به معنای واقعی حمایت کند، شاهد پیشرفت چشم‌گیری خواهیم بود.

موتور راه‌اندازی کند.

برای طراحی و راه‌اندازی این پروژه به چه میزان از مهندسان و مشاوران داخلی استفاده شده است؟

صد درصد مشاوران بومی بوده‌اند. در مورد تامین تجهیزات چگونه؟

تا این مرحله از پروژه تنها ۱۵ درصد از اجناس خارجی استفاده شده است. البته می‌توانستیم از نوع ایرانی آن هم استفاده کنیم ولی با توجه به کیفیت بالای نمونه خارجی و قابل دسترس بودن آن در انبارهای داخلی ترجیح بر استفاده از مدل خارجی آن بود. ضمن این‌که همه ریل‌ها خارجی است ولی به‌تازگی شرکت ذوب‌آهن اصفهان مشغول ساخت ریل در داخل است که ما هنوز موفق به تهیه آن نشده‌ایم.

دلیل قرارگیری البرزنیرو در این مکان جغرافیایی چه بوده است؟

شاهراه اصلی بار راه‌آهن کشور، منطقه فولاد ایران در استان اصفهان است. در واقع انتخاب این محل به واسطه تحقیقات علمی بسیاری انجام شده است.

بهره‌برداری کامل پروژه تا چه اندازه در ایجاد شغل می‌تواند موثر باشد؟

در حال حاضر تنها در یکی از بخش‌هایی که برای تعمیرات جاری اجاره کرده‌ایم و سایت تعمیراتی

باید ۶ میلیارد هزینه کنیم.

چه زمانی این فازبندی که گویا تعمیرات اساسی در اولویت آن قرار دارد، به بهره‌برداری می‌رسد؟

مشکل اساسی ما در این مرحله بین دو بخش مهندسی و اجرا است. در زمان راه‌اندازی یک فاز، نیاز به خط کلی، جاده، انشعابات، بخش اداری و سوزن‌ها است. جالب است بدانید که این شرکت، توانایی تعمیر اساسی و مهم‌تر از آن تعمیرات جاری بیش از ۱۰۰ لکوموتیو را در سال دارد.

حداقل و حداکثر زمان اختصاص‌یافته برای تعمیر یک لکوموتیو چقدر است؟

حدوداً دو ماه. ولی با توجه به شرایط تحریمی موجود، بسیاری از کالاهای مورد نیاز به‌صورت غیرعادی وارد می‌شوند که همین امر باعث تاخیر در زمان تعمیرات می‌شود.

اهداف این پروژه چه مواردی است؟

هدف اصلی پروژه بر پایه انجام تعمیرات در داخل شرکت بوده است. در واقع به جز تعمیرات لکوموتیو، بخش‌های دیگری همچون موتور، تراکشن ... مورد توجه قرار گرفته می‌شود که قرار است در این سایت مستقر شود که خوشبختانه البرزنیرو در ماه‌های اخیر توانسته شرکتی به‌نام کاوان‌دیزل را با هدف تعمیر



کارخانجات

نگهداری، تعمیر و بازسازی لکوموتیو

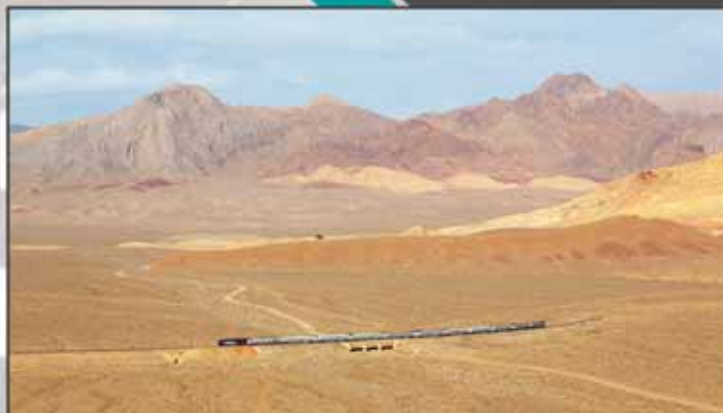
سیستان - اصفهان

شرکت البرز نیرو آماده‌گی خود را برای مشارکت
با سرمایه‌گذاران جدید برای اجرای طرح اعلام می‌دارد

بزرگترین مرکز خصوصی

نگهداری و تعمیرات اساسی لکوموتیو

شهر سیستان یا سجزی



شهر سیستان یا سجزی شهری در بخش مرکزی استان اصفهان است. مساحت این شهر بالغ بر ۱۳۴ هکتار می باشد. شهر سیستان در فاصله ۳۵ کیلومتری شرق اصفهان بزرگ و در کنار جاده ترانزیتی اصفهان - نایین و در حاشیه کویر مرکزی ایران (کویر لوت) قرار گرفته است. عمده فعالیت ساکنین شهر سیستان پس از دامداری و کشاورزی، کار در ایستگاه راه آهن سیستان و کارگاه ها و کارخانجات واقع در قطب صنعتی سیستان است. شهر سیستان در بین خطوط ریلی سراسری احاطه شده است، مردم این شهر ۴۰ سال است که صدای سوت قطار را در منازل خود می شنوند و زمان عبور قطار از شهر خود را می دانند.

مهندس مجتبی لطفی مدیرعامل شرکت البرز نیرو

پروژه کارخانجات نگهداری و تعمیرات لکوموتیو سیستان ظرفیتی قابل ملاحظه در آینده منطقه می باشد. با بهره برداری از این پروژه امکان سرویس دهی به بیش از یکصد دستگاه لکوموتیو سنگین مهیا خواهد شد. این کارخانجات مجهز به کارگاه های تعمیرات اساسی اجاری و بازدید و اعزامی باشد و همچنین تعداد زیادی کارگاه های پشتیبانی تجهیزات لکوموتیو در آن پیش بینی شده است. این مرکز تعمیرات مجهز به امکانات سوختگیری و شارژ لکوموتیوها بوده و پیش بینی اتبازهای مناسب برای قطعات یکدیگر نیز در طراحی آن شده است.



مهندس مجتبی لطفی

مهندس بهرام پرورش سرپرست و مشاور پروژه سیستان:

شاهراه اصلی بار راه آهن کشور، منطقه فولاد ایران در استان اصفهان است. در واقع انتخاب این محل با مطالعات کارشناسی صورت گرفته که پیش از احداث انجام شده است.

نگهداری و تعمیر صحیح و اصولی لکوموتیو از موضوعات مهم در صنعت حمل و نقل ریلی می باشد. همچنین وجود یک مرکز مجهز تعمیر و نگهداری لکوموتیوها جزء ملزومات اولیه است. استان اصفهان با وجود صنایع فولاد و ذوب آهن از مراکز اصلی فعالیت ریلی کشور می باشد لیکن فاقد امکانات لازم برای نگهداری و تعمیر لکوموتیوها است. با ورود بخش خصوصی و سرمایه گذاری برای تامین لکوموتیو، ضرورت ایجاد کارخانجات تعمیر و نگهداری لکوموتیو بیش از گذشته محسوس می باشد. شرکت البرز نیرو پس از انجام مطالعات مکانیابی، ضمن خرید زمین، طرح کامل کارخانجات نگهداری و تعمیر لکوموتیو شامل تأسیسات، ساختمان، خطوط ریلی و... را توسط شرکت مشاور تهیه نموده است.

همچنین البرز نیرو به موازات اقدامات فوق در حال جذب نیروهای فنی و تخصصی و آموزش پرسنل مربوطه می باشد.



مهندس بهرام پرورش

شرکت البرز نیرو آماده می خود را برای مشارکت
با سرمایه گذاران جدید برای اجرای طرح اعلام می دارد

مشخصات پروژه سیستم:

این پروژه از نظر موقعیت جغرافیایی، از شمال به بزرگراه اصفهان-نائین و از جنوب به خط راه آهن در جوار ایستگاه راه آهن سیستم قرار دارد. مساحت آن حدود ۱۸ هکتار است.



پروژه سیستم شامل بخش های مختلف تعمیراتی از جمله:

- کارخانه تعمیرات اساسی به مساحت ۱۵۰۰ متر مربع مجهز به دو خط تعمیراتی با پوشش جرثقیل سقفی ۳۵ تنی و جک های بالابر با ظرفیت ۱۳۵ تن و تجهیزات تعویض بوژی
- کارخانه تعمیرات جاری با ظرفیت ۱۵۰۰ متر مربع - مجهز به چهار خط با پوشش جرثقیل سقفی ۵ تنی و سکو و چاله سرویس نگهداری



- دپوی اعزام لکوموتیو شامل دو خط مجهز به امکانات لودتست، تاسیسات شستشو، سوخت، آب، روغن و شارژ لکوموتیو
- کارگاه های تعمیر و باز سازی تجهیزات
- انبار برق - مکانیک به مساحت تقریبی ...
- تاسیسات سوخت گیری، شارژینگ لکوموتیوها (آب، روغن اشن و ...)
- اتاق راهبران (۶۵ متر مربع) برای لکوموتیورانان و مانورچی ها
- ساختمان تاسیسات شامل: اتاق ژنراتور، موتورخانه مرکزی، آب هیدرانت و تابلو برق ابعاد ۹۰ متر مربع
- دو سبتیک به ظرفیت ۶۰,۰۰۰ لیتر یکی در مجاورت ساختمان تاسیسات و دیگری در مجاورت خط شستشو



شرکت البرز نیرو آماده می شود را برای مشارکت با سرمایه گذاران جدید برای اجرای طرح اعلام می دارد

کارخانجات سیستان پس از بهره‌برداری توانایی انجام سرویس‌های ذیل را دارا خواهد بود:

- نگهداری و انجام سرویس‌های مقرر انواع لکوموتیوهای دیزل الکتریک تاسقف ۱۰۰ دستگاه و تاسطح تعمیرات سالیانه
- تعمیرات اساسی انواع لکوموتیوهای دیزل الکتریک تاسقف ۱۰۰ دستگاه در سال
- تعمیرات اساسی انواع مجموعه‌های مکانیکی، برقی، الکترونیکی، میکروپروسسوری و غیره
- تعویض و نصب تجهیزات اصلی لکوموتیو شامل موتور، ژنراتور، تراکشن موتور، بوژی و غیره



البرز نیرو

تجهیزات ناوگان ریلی (سهامی خاص)

دفتر مرکزی: تهران - خیابان مطهری - خیابان میرزای شیرازی شمالی

کوچه شهدا - پلاک ۹ - واحد ۲۷

تلفن: ۸۸۷۰۵۷۰۷ - ۸۸۷۰۵۲۹۵

پست الکترونیک: info@alborzniroo.ir

شرکت البرز نیرو آماده‌گی خود را برای مشارکت با سرمایه‌گذاران جدید برای اجرای طرح اعلام می‌کند

آماده به سیر شدن واگن‌های جدید رجا به مناسبت گرامی‌داشت دهه مبارک فجر



دستگاه واگن خودانرژی (گرامیش بخار) برای حذف واگن استیم و محدودیت سرعت ۱۲۰ کیلومتر با هزینه‌ای حدود ۷۶ میلیارد ریال را از دیگر اقدامات صورت گرفته در شرکت نوین صنعت رجا برشمرد و گفت: این واگن‌ها نیز با تغییرات صورت گرفته و افزایش سرعت به ۱۴۰ کیلومتر در ساعت آماده سیر در خطوط ریلی کشور هستند.

مدیرعامل رجا افزود: امید داریم با همکاری و برنامه‌ریزی همکاران در راه‌آهن ج.ا. از واگن‌ها برای جابه‌جایی هموطنان گرامی در شبکه ریلی کشور بزودی در سیر قرار گیرد.

وی همچنین به آماده‌سازی یک دستگاه واگن دیگر بعد از بازسازی در شرکت واگن پارس و آماده به سیر بودن آن نیز خاطر نشان کرد: تعداد ۵ سالن از این واگن‌های بازسازی شده ۳۲ نفره و ۲ سالن ۴۴ نفره می‌باشد و ارزش ریالی این بازسازی‌ها بالغ بر ۱۳۰ میلیارد ریال است.

مدیرعامل رجا خاطر نشان کرد: در همین راستا تعداد ۳۸ دستگاه واگن پلور سیز بهسازی شده که ارزش ریالی این بهسازی نیز حدود ۳۸ میلیارد ریال می‌باشد. رجبی تغییر سیستم برق ۱۹

صنعت رجا بعد از بازسازی کامل، شاهد آماده به سیر بودن تعداد ۶ دستگاه واگن مسافری نوین از نوع واگن‌های ۴ ستاره هستیم.

محمد رجبی از خصوصیات این نوع واگن‌ها به افزایش سرعت سیر از ۱۲۰ کیلومتر به ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت اشاره کرد و افزود: این واگن‌های دارای کوپه‌های ۴ تخته همراه با سیستم صوتی و تصویری IPTV، تهویه مطبوع با قابلیت تنظیم درجه، سیستم احضار مهماندار، طراحی جدید در میزهای پذیرایی داخل کوپه (میز یک نفره) و طراحی زیبا در کوپه‌ها می‌باشند.

آماده به سیر شدن واگن‌های جدید رجا به مناسبت گرامی‌داشت دهه مبارک فجر و چهل و یکمین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی، واگن‌های بازسازی و بهسازی شده جدید شرکت حمل و نقل ریلی رجا به ارزش ۲۴۰ میلیارد ریال در ایام دهه فجر آماده سیر شد.

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا در حاشیه بازدید معاون ناوگان و مدیران راه‌آهن ج.ا. از واگن‌های بازسازی شده و در حال بازسازی و بهسازی این شرکت از محل تبصره ۱۸ گفت: به حول و قوه الهی و با تلاش همکاران در شرکت نوین

مدیرعامل رجا اعلام کرد:

اطمینان خاطر هموطنان از ضدعفونی بودن قطارها برای سفرهای ریلی



گرفته است. رجبی به توزیع بروشور، نصب برچسب و تراکت‌های اطلاع رسانی و آموزشی در قطارها برای آگاهی مسافران از نحوه پیشگیری و مراقبت‌های بهداشتی در خصوص این ویروس اشاره کرد و گفت: هموطنان از ضدعفونی بودن و بهداشتی بودن محیط قطارها اطمینان داشته باشند و خودشان هم در سفر با قطار نکات ایمنی را به طور جدی رعایت کنند.

کردن قطارها را در کلیه مبادی و مقاصد به ویژه نقاط تماس مسافران با وسایل و تجهیزات قطارها، در دستور کار قرار داد. مدیرعامل رجا تأکید کرد: استفاده از ماسک و دستکش توسط همه مأموران قطار به ویژه مهمانداران در طول سفر الزامی شده، ضمن اینکه زل‌های ضدعفونی و ضد عفونی شدن تمامی اجسام و ظروف آشپزی و استفاده از ظروف یکبار مصرف در توزیع غذا مورد تأکید ویژه قرار

جدی دنبال می‌کند. محمد رجبی از هموطنانی که بلیت قطار را خریداری کرده‌اند و مشکوک به ویروس کرونا هستند تقاضا کرد، بلیت‌های خود را طبق اطلاعیه‌ای که راه‌آهن ج.ا. منتشر کرده استرداد کرده یا به تعویق بیندازند تا سایر مسافران قطارها با امنیت خاطر با قطارها سفر کرده و به امور جاری زندگی خود بپردازند. وی خاطر نشان کرد: مجموعه رجا و خادمان مردم در نخستین روزهای اعلام شیوع ویروس کرونا در کشور و با هدف سلامتی و آرامش مسافران در سفر با قطار، عملیات مه پاشی و ضدعفونی

شرکت حمل و نقل ریلی رجا به هموطنان گرامی اطمینان داد قطارها و تمامی اقلام مصرفی و ... در آنها دائم ضد عفونی و کنترل‌های بهداشتی می‌شوند.

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا، محمد رجبی به اهم اقدامات و تمهیدات گسترده این شرکت برای مقابله با ویروس کرونا در قطارها که پیش از این نیز اطلاع‌رسانی شده بود اشاره کرد و گفت: با توجه به تأکید رئیس محترم جمهوری مبنی بر ادامه تمامی فعالیت‌های جاری کشور، این شرکت همانند اقدامات قبل، تمامی کنترل‌ها و مراحل ضدعفونی کردن قطارها را به طور



بهره‌برداری از ۵۶ پروژه حمل و نقل ریلی با حضور وزیر راه و شهرسازی:

احداث ۱۰۰۰ کیلومتر خط ریلی جدید تا سال ۱۴۰۰

دولت دوازدهم ادامه داد: اولین محور کیفیت بخشی به ناوگان بار و مسافر بود که در سال جاری شاهد یک اقدام متفاوت نسبت به سال گذشته بودیم. دومین محور توسعه زیرساخت‌های ریلی بود که دولت متعهد به اتصال پنج مرکز استان به شبکه ریلی شد و حالا پس از تحقق آن بنا دارد ۳ پروژه دیگر به طول ۱۰۰۰ کیلومتر را تا ۱۴۰۰ به شبکه بیفزاید.

در خصوص محور سوم توسعه حمل و نقل ریلی نیز باید بگویم، احداث خطوط دوم و بهسازی خطوط موجود نیز در دستور کار قرار گرفته تا بتوانیم فعالیت‌های لجستیکی را از این طریق تقویت کرده و برنامه جامع لجستیک کشور را پیش ببریم.

وزیر راه و شهرسازی در ادامه بیان کرد: پروژه‌ای که ۴۵ سال قبل مد نظر قرار داشت، امروز با رویکرد متفاوت و دیدگاه لجستیکی انجام شده است. وی گفت: سال‌ها بود که راه‌آهن اینچنین برون افتتاح شده بود اما موانعی بر سر راه آن وجود داشت و خوشبختانه به راحتی قابل حل بود، طی یکسال گذشته اقداماتی با هدف رفع موانع شکل گرفت که بیانگر برداشته شدن گام‌های عملیاتی در این پروژه است. این منطقه از جمله مناطق اقتصادی کشور است و در آینده منطقه آزاد خواهد شد.

فجر ضمن تشکر و قدردانی و خدا قوت به همکاران راه‌آهن بیان کرد: توسعه و پیشرفت شامل نمادهایی است که مراسم‌های افتتاحیه و بهره‌برداری پروژه‌ها یکی از همین نمادهاست و نشان دهنده یک جریان زنده است. وی افزود: باید برنامه‌های توسعه را هدفمند دنبال کنیم و با برنامه مدون افزایش سهم ریل در حمل و نقل کشور را رقم زنیم.

وزیر راه و شهرسازی با توضیح سه محور اصلی توسعه حمل و نقل ریلی در

و مدیران کل شرکت راه‌آهن و مدیران بخش خصوصی در ایستگاه راه‌آهن تهران برگزار شد.

ارزش ریالی ۵۶ پروژه حمل و نقل ریلی در مجموع ۶۰۰ میلیارد تومان برآورد شده که ۲۱ پروژه با ارزش ۵۳ میلیارد تومان مربوط به تهران است.

وزیر راه و شهرسازی خبر داد: احداث ۱۰۰۰ کیلومتر خط ریلی جدید تا سال ۱۴۰۰

محمد اسلامی در مراسم بهره‌برداری از ۵۶ پروژه حمل و نقل ریلی در ایام دهه

۵۶ پروژه حمل و نقل ریلی به ارزش ۶۰۰ میلیارد تومان طی مراسمی با حضور وزیر راه و شهرسازی در ایستگاه راه‌آهن تهران به صورت ویدئو کنفرانس افتتاح و بهره‌برداری شد.

مراسم افتتاح و بهره‌برداری از ۵۶ پروژه حمل و نقل ریلی در بخش‌های امور زیربنایی، خدمات ایستگاهی و علائم و ارتباطات در ایام دهه فجر با حضور محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی، سعید رسولی مدیرعامل شرکت راه‌آهن ج.ا. و جمعی از معاونان

تولید اتوبوس ریلی با همکاری ایران خودرو دیزل

است که نسبت به مدت مشابه پارسال ۱۰ درصد رشد داشته است. همچنین شاهد رشد ۹ درصدی در پیش فروش اینترنتی نسبت به مدت مشابه سال قبل هستیم.

معاون وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: امروز شاهد بهره‌برداری از ۵۶ پروژه حمل و نقل ریلی در ۱۳ ناحیه راه‌آهن کشور به ارزش ۶۰۰ میلیارد تومان با حضور وزیر راه و شهرسازی بودیم که در حوزه‌های علائم و ارتباطات، اتصال خطوط آنتنی، خدمات ایستگاهی انجام شد.

داشت: ذیل این تفاهمنامه در راستای استفاده از توان حداکثری داخل، از ظرفیت و توان قطعه‌سازان داخلی برای تولید قطعات ناوگان ریلی استفاده می‌شود.

وی در ادامه از ادامه روند مذاکرات میان شرکت راه‌آهن و شرکت ایران خودرو دیزل برای تولید اتوبوس ریلی خبر داد و گفت: پس از طراحی پلت فورم، فرایند ساخت به سرعت انجام می‌شود.

رسولی افزود: در ۶ روز پیش فروش بلیت قطارهای نوروزی بیش از ۴۵۰ هزار بلیت به فروش رفته

و خدمات لجستیکی میان طرفین منعقد شد.

وی افزود: بر اساس این قرارداد محصولات و مواد اولیه شرکت ایران خودرو با قطار جایجا می‌شود و همچنین با بهره‌برداری از اولین سایت ایران خودرو در آپرین بخش قابل توجهی از مایحتاج شرکت ایران خودرو تامین می‌شود.

رسولی گفت: مقرر شده مواد اولیه و تولیدات مراکز مختلف ایران خودرو و همچنین قطعه‌سازان، مستقیم با قطار تا کارخانه جایجا شوند.

مدیرعامل شرکت راه‌آهن بیان

مدیرعامل راه‌آهن از تولید اتوبوس ریلی با همکاری ایران خودرو دیزل خبر داد و گفت: پس از طراحی پلت فورم، فرایند ساخت به سرعت انجام می‌شود.

سعید رسولی در حاشیه مراسم بهره‌برداری از ۵۶ پروژه حمل و نقل ریلی و امضا تفاهمنامه میان شرکت راه‌آهن و شرکت ایران خودرو اظهار داشت: بر اساس امتیازات خاص راه‌آهن که موجب ارتقا بهره‌وری و کاهش هزینه‌های کارخانجات می‌شود تفاهن‌نامه‌ای میان این دو شرکت با هدف تسهیل حمل و نقل



معاون مسافری شرکت راه آهن:

هیچ قطار نوروزی به دلیل کنسلی بلیت حذف نشد

معاون مسافری راه آهن با بیان اینکه هیچ یک از قطارهای نوروزی به دلیل کنسلی بلیت حذف نشده است، گفت: پیش‌فروش بلیت قطارهای نوروزی در ظرفیت‌های خالی کماکان انجام می‌شود، ضمن آنکه به ضدعفونی قطارها توجه ویژه داریم.

میر حسن موسوی، معاون مسافری راه آهن در تشریح آخرین وضعیت عملیات ضدعفونی قطارها در راستای جلوگیری از شیوع بیماری کرونا توضیح داد: پیش از یکم اسفند ماه امسال و زمانی که هنوز موضوع شیوع کرونا در کشور ما چندان مطرح نشده بود، تلاش کردیم در باب پیشگیری از طریق اطلاع‌رسانی بروشورهای مختلف در قطارها و همچنین داخل ایستگاه راه آهن نصب کنیم.

وی ادامه داد: پس از شیوع این بیماری در کشور تلاش کردیم در ایستگاه‌ها و داخل قطارها اطلاع‌رسانی بابت جلوگیری از شیوع بیماری بیشتر شود.

معاون مسافری راه آهن افزود: بلافاصله جلساتی با شرکت‌های ریلی برگزار کردیم و مقرر شد، همه قطارهای مسافری هم در مبدأ و هم در مقصد ضدعفونی شوند. همچنین قطارهای حومه‌ای نیز به دقت پس از هر سفر ضدعفونی شود، ضمن آنکه راه آهن بر عملکرد ضدعفونی

شرکت‌های ریلی نظارت دارد، البته همه شرکت‌ها در این حوزه پای کار آمده‌اند تا حداکثر اقدامات مناسب جهت جلوگیری از شیوع بیماری در داخل ایستگاه‌ها و قطارها انجام شود. موسوی گفت: به صورت شبانه‌روزی سرویس‌های بهداشتی و داخل کوپه‌ها ضدعفونی و گندزدایی می‌شوند.

وی تأکید کرد: همچنین استفاده از ماسک و دستکش توسط همه مأموران قطار و مهمانداران در دستور کار قرار گرفته است و استفاده از ژل‌های ضدعفونی و ضدعفونی کردن ظروف و وسایل آشپزخانه قطارها به دقت دنبال می‌شود.

معاون مسافری راه آهن با بیان اینکه فعلاً کاهش تقاضای سفر برای ایام نوروز به دلیل شیوع بیماری کرونا نداشته‌ایم، گفت: پیش‌فروش بلیت‌های نوروزی مطابق قبل در حال انجام است و مردم نسبت به خرید بلیت برای این ایام در تاریخ‌هایی که ظرفیت باقی مانده است، اقدام می‌کنند، البته به هر حال برخی از مسافران به دنبال تغییر، استرداد و یا انصراف از سفر هستند که راه آهن با آنها همکاری می‌کند.

وی تأکید کرد: تا کنون هیچ یک از قطارهای نوروزی به دلیل کنسلی سفر حذف نشده است؛ وظیفه خود را برای جابه‌جایی مسافران انجام می‌دهیم و مطابق استانداردها و

پروتکل‌ها به نحوی عمل می‌کنیم که از شیوع بیماری در قطارها و ایستگاه‌های راه آهن جلوگیری شود. معاون مسافری راه آهن بیان کرد: مطابق قرارداد برای استرداد بلیت‌های قطارهای مسافری اگر تا ۲۴ ساعت قبل از حرکت قطار باشد، ۱۰ درصد به عنوان هزینه و کارمزد آژانس‌ها کسر می‌شود و ۹۰ درصد به مسافر برمی‌گردد و این طبق روال همیشگی است.

وی ادامه داد: اما پس از شیوع بیماری کرونا و با توجه به دستورالعمل وزیر راه و شهرسازی ما دستورالعمل طرح استرداد بلیت قطارهای مسافری را اعمال کردیم.

وی توضیح داد: مسافرانی که قصد تغییر تاریخ سفر خود را دارند می‌توانند تا حداقل ۷۲ ساعت پیش از تاریخ حرکت قطار خود با شماره تلفن ۵۱۴۹-۰۲۱ که سامانه صدای مسافر راه آهن است تماس بگیرند و بابت تهیه بلیت جایگزین و هماهنگی اقدام کنند.

معاون مسافری راه آهن ادامه داد: مسافرانی که پیش از تاریخ سوم اسفند ماه بلیت قطار خریداری کرده‌اند و قصد کنسلی کردن آن را دارند می‌توانند از هفتم اسفند ماه تا ۲۹ اسفند ماه و حداکثر تا ساعت ۱۲ روز پیش از تاریخ حرکت قطار به مراکز مجاز فروش بلیت مراجعه کنند و نسبت به استرداد بهای بلیت خود بدون کسب جریمه کنسلی

اقدام کنند. موسوی اضافه کرد: مسافرانی که پیش از سوم اسفند ماه بلیت قطار خریداری کرده‌اند و در ۴ روز گذشته یعنی از سوم اسفند ماه تا ۶ اسفند ماه بلیت خود را پس داده‌اند ۱۰ درصد جریمه کنسلی مشمول آنها شده است و ۹۰ درصد هزینه بلیت خود را دریافت کرده‌اند که این افراد هم می‌توانند از ۱۶ فروردین ماه سال ۹۹ تا ۱۶ اردیبهشت ماه ۹۹ با مراجعه به آژانس‌ها و مراکز استرداد کننده بلیت آن ۱۰ درصد هزینه کنسلی کسر شده را هم دریافت کنند.

وی تأکید کرد: مسافران لازم است حتماً هنگام کنسلی کردن بلیت کارت ملی به همراه داشته باشند و با اصل بلیت در خریدهای حضوری و با پیامک بلیت در خریدهای اینترنتی را ارائه دهند.

وی تأکید کرد: بلیت قطارهایی که از تاریخ سوم اسفند به بعد خریداری شده است مشمول این بخشنامه استرداد نیست و شرایط استرداد آن طبق شرایط قبلی و مشمول درصدی کسر خواهد بود.

وی گفت: ما شرایطی را فراهم کردیم که اگر مسافری بلیتی را از آژانس A خریداری کرده است و قصد استرداد آن را در آژانس B و در شهری دیگر داشته باشد، امکان استرداد بدون کسب جریمه را داشته باشد.

در بیست و دومین همایش شرکت‌های برتر صورت گرفت؛

کسب رتبه اول موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن از نظر بهره‌وری کل عوامل در گروه حمل و نقل و خدمات وابسته

کسب رتبه اول
از نظر بهره‌وری کل عوامل در
گروه حمل و نقل و خدمات وابسته
در همایش شرکت‌های برتر

موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن، براساس گزارش گروه کارشناسی رتبه بندی ۱۰۰-IMI، رتبه اول از نظر بهره‌وری کل عوامل در گروه حمل و نقل و خدمات وابسته در همایش شرکت‌های برتر را که هر ساله توسط سازمان مدیریت صنعتی برگزار می‌شود، به دست آورد.

همچنین در این مراسم نیز موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن توانست رتبه صد و پنجاه و یکم از میان ۵۰۰ شرکت برتر را از نظر میزان فروش و درآمد به دست آورد.

در این مراسم نیز موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن توانست رتبه ۱۵۱ را از میان ۵۰۰ شرکت برتر را از نظر میزان فروش و درآمد به دست آورد.

موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن، رتبه اول از نظر بهره‌وری کل عوامل در گروه حمل و نقل و خدمات وابسته در همایش شرکت‌های برتر را به دست آورد.

به گزارش روابط عمومی موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن، موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن، براساس گزارش گروه کارشناسی رتبه بندی ۱۰۰-IMI، رتبه اول از نظر بهره‌وری کل عوامل در گروه حمل و نقل و خدمات وابسته در همایش شرکت‌های برتر را که هر ساله توسط سازمان مدیریت صنعتی برگزار می‌شود، به دست آورد.

همچنین در این مراسم نیز موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن توانست رتبه صد و پنجاه و یکم از میان ۵۰۰ شرکت برتر را از نظر میزان فروش و درآمد به دست آورد.



شکستن رکورد درآمد و سود شرکت‌های تابعه موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن در سال ۹۷ طی ۹ ماه سال جاری

شرکت‌های تابعه موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن طی ۹ ماهه سال جاری توانستند رکورد درآمد و سود در سال ۱۳۹۷ را شکسته و از آن عبور کنند.

به گزارش روابط عمومی موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن، گزارش عملکرد شرکت‌های تابعه موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن در سال ۹۸ نشان دهنده رشد و پیشرفت در جهت اهداف این موسسه است.

در این راستا، ۷ شرکت تابعه موسسه توانستند طی ۹ ماهه سال جاری، رکورد درآمد و سود خود در سال ۹۸ را شکسته و از آن عبور کنند.



در مرکز تعمیرات سوزن شرکت صنایع ریلی ایران صورت گرفت؛ بازسازی اولین زبانه و ریل پهلویی با تایید اداره کل سازه‌های فنی راه آهن



به گفته کاظم طاهرزاده، مدیرعامل ایرید ظرفیت سالانه تعمیرات سوزن در مرکز تعمیرات ایران (ایرید)، ۳۰۰ جفت در سال خواهد بود.

پیرو مذاکرات صورت گرفته در راستای نگاه مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای استفاده از ظرفیت‌های درون کشور و تکیه بر توان داخلی، اولین زبانه و ریل پهلویی بازسازی شده در مرکز تعمیرات سوزن شرکت ایرید توسط کارشناسان مهندسی جوش اداره کل سازه‌های فنی راه آهن به تعداد ۶ جفت زبانه و ریل پهلویی و ۷ شاخه ریل پهلویی جمعاً ۱۹ شاخه تست و برای استفاده در صنعت ریلی تحویل داده شد.

به دستور مدیرعامل موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن صورت گرفت؛ ارائه تخفیف برای استفاده خانواده معظم شهدای راه آهن از مجموعه پارمیس ساری



با دستور مجتبی شیوپور، مدیرعامل موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن، شرکت راه پرواز موظف شد تا سرویس‌های ویژه‌ای برای خانواده‌های معظم شهدای راه آهن قرار دهد.

براساس این گزارش، پیرو این دستور، هیات مدیره شرکت راه پرواز استفاده خانواده معظم شهدا از یک دستگاه ویلا در مجموعه اقامتی پارمیس در طول سال را با ۵۰ درصد تخفیف نسبت به قیمت‌های مصوب سازمان گردشگری مازندران تصویب کرد.

همچنین براساس این مصوبه امکان استفاده خانواده‌های معظم شهدا در ایام غیر پیک سال با همین میزان تخفیف و تعداد بیشتری ویلا میسر خواهد بود.

امضای تفاهم‌نامه همکاری موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن و صندوق کارآفرینی امید



صندوق کارآفرینی امید، حسین عاشوری، عضو هیات مدیره و قائم مقام راه آهن، نوراله بیرانوند، معاون تامین سرمایه و اقتصاد حمل و نقل، و محمدرضا نصرت نظامی معاون توسعه مدیریت و منابع برگزار شد، تفاهم‌نامه همکاری موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن و صندوق کارآفرینی امید امضاء شد.

مراسم امضای تفاهم‌نامه همکاری موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن و صندوق کارآفرینی امید برگزار شد. به گزارش روابط عمومی موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن، در مراسمی که با حضور سعید رسولی، مدیرعامل راه آهن، مجتبی شیوپور، مدیرعامل موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن، نورالهی مدیرعامل



برای اقتصادی بودن باید بهره‌وری بیشتری در ناوگان مسافری داشته باشیم

در واقع باید این‌گونه ببینیم که قطار مسافری به جای یک بار سیر در روز می‌تواند دو بار در روز سیر داشته باشد و درآمدش بالاتر برود. آن زمان که این بحث‌ها مطرح بود قطارهای تندرو ۷۵۰ هزار کیلومتر در سال سیر داشتند و امروزه سیر این قطارها در دنیا به یک میلیون کیلومتر در سال رسیده‌است. درست است که هزینه خرید قطار تندرو ۳-۴ برابر است اما با افزایش سیر و تراکم بیشتر صندلی هزینه رقابتی و درآمدها بهتر می‌شود.

از مدت‌ها پیش در رجا این مساله را دنبال می‌کردیم که قطارهای خودکشش زیمنس که از اول هم پیش‌بینی شده بود بتوانند یک رفت و برگشت در روز داشته باشند و این‌گونه نباشد که ۸ ساعت سیر کنند و ۱۶ ساعت توقف داشته باشند. در مشخصات این قطارها هم سیر ۶۲۱ هزار کیلومتر در سال گنجانده شده است.

رویکرد دیگری که وجود دارد و قابل دسترس‌تر است و همه باید کمک کنند این است که تصمیمی حدود ۱۵ سال پیش گرفته شد و آن استفاده از واگن‌های دو طبقه بود که رجا هم زمانی تعدادی سفارش داد. یکی از تصمیماتی که در این باره گرفته شد استفاده از بوژی SF۴۰۰ زیمنس بود که البته با مقاومت چینی‌ها روبه‌رو شد ولی در نهایت

مسافری ویتترین راه‌آهن است و برای جلب و جذب مشتری است. بخش مسافری در حال حاضر خصوصی شده است و برای این‌که این کار دوام داشته باشد و بخش خصوصی بتواند استمرار داشته باشد و این بخش را توسعه بدهد لازم‌هاش این است که این بخش را اقتصادی کنیم. البته نباید از این غافل بود که بخش باری هم اقتصادی نیست و برای همین هم است که سال‌هاست توسعه آن چنانی در بخش باری صورت نگرفته است. اما در بخش مسافری عدم برگشت سرمایه و اقتصادی نبودن بیشتر خودش را نشان می‌دهد.

یکی از راه‌هایی که می‌توان تا حدودی بخش مسافری را اقتصادی کرد این است که بتوانیم از ناوگان مان بهره‌وری خوبی داشته باشیم. زمانی که برای مسیر تهران - مشهد کارآیی لکوموتیوهای برقی بررسی می‌شود سیر سالانه ۵۰۰ هزار کیلومتر با سرعت ۲۰۰ مورد توجه واقع شد در حالی که لکوموتیوهای دیزلی ما در بخش مسافری می‌توانستند سالانه ۲۵۰ هزار کیلومتر کار کنند که برای ما این مفهوم را داشت که یکی از مزایای برقی کردن مسیر تهران مشهد این است که لکوموتیو برقی دو برابر دیزلی کار می‌کند ضمن این‌که توانایی بالایی دارد و می‌توانیم به جای دو لکوموتیو دیزلی از یک لکوموتیو برقی استفاده کنیم.

شرکت‌های ریلی در نشستی که در محل شرکت رجا برگزار شد حضور یافتند تا آخرین اطلاعات و بررسی‌های کارشناسی خود را به اشتراک بگذارند.

دکتر قربانعلی‌بیگ: در ابتدا علت این‌که سراغ این بحث رفتیم را به‌صورت مقدمه بیان می‌کنم. از مدت‌ها پیش افزایش سرعت مطرح بوده است. حدود ۴۵ سال از ورود اولین توربو ترن به کشور می‌گذرد که برای سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت وارد کشور شد، هرچند مسئولان اذعان دارند که بیشتر از ۱۶۰ کیلومتر هم می‌توانست سیر کند و شخصا سرعت ۱۹۵ کیلومتر بر ساعت را در مسیر تهران زنجان شاهد بودم. در حال حاضر در شرایطی در خدمت همکاران هستیم که بعد از ۴۵ سال هنوز سرعت ما ۱۶۰ کیلومتر است.

هدف اصلی از مطرح کردن سرعت در این جلسه این است که بتوانیم از قطارهایمان بهتر استفاده کنیم و قطارهایمان یک رفت و برگشت داشته باشند. از وقتی توربو ترن وارد کشور شد مردم لذت‌اش را بردند ولی مسئولان آن‌طوری که باید حسش نکردند.

نکته اساسی که وجود دارد و سال‌هاست در موردش صحبت می‌شود این است که حوزه مسافری اقتصادی نیست. در واقع حوزه

یکی از دلایلی که شرکت‌های ریلی برای عدم سرمایه‌گذاری در بخش مسافری برمی‌شمارند اقتصادی نبودن بخش مسافری است و این بخش را به‌عنوان ویتربینی برای جذب مشتریان دارای بار می‌دانند. برای این‌که بخش نیز در حد و اندازه خودش اقتصادی باشد باید شرکت‌ها میزان بهره‌وری از ناوگان‌شان را افزایش دهند.

یکی از روش‌ها برای بالا بردن بهره‌وری در بخش مسافری که سال‌هاست روی آن بحث می‌شود افزایش سرعت سیر ناوگان است که موافقان و مخالفان خود را دارد. درکنار افزایش سرعت استفاده از واگن‌های دو طبقه از راه‌های دیگر برای اقتصادی کردن بخش مسافری است. با توجه به استفاده ناوگان مسافری از امکانات روز و مورد استفاده در دیگر کشورها از جمله بوژی‌های مورد استفاده برای سرعت‌های بالا در واگن‌های دو طبقه می‌توان با افزایش سرعت امکان و کم کردن از توقف‌های بی‌مورد در مسیر سیر حرکت را به‌صورت رفت و برگشت در روز انجام داد و مزایای درآمدی آن استفاده کرد.

برای بررسی بیشتر این موضوع کارشناسان و دست‌اندرکاران



مجاب شدند که از این نوع بوژی استفاده کنند. این بوژی در ICE نسل دوم (قطار سریع السیر آلمان) و با سرعت ۲۸۰ کیلومتر در ساعت استفاده می‌شود و اکنون تنها قطار با سرعت ۱۵۰ کیلومتر واگن‌های دو طبقه است و بقیه واگن‌ها سرعتشان ۱۴۰ کیلومتر و کمتر است.

صورت مساله این است که واگن دو طبقه‌ای که در مسیر تهران - مشهد به‌عنوان قطار عادی و با سرعت ۱۵۰ کیلومتر و ۳۰ توقف با زمان ۹۶ دقیقه در مسیر حرکت می‌کند این مسیر را در ۱۲ ساعت و ۱۰ دقیقه سیر می‌کند، اگر ما بتوانیم توقف‌ها را کم کنیم و تعدادشان را به چهار توقف برسانیم طبق برآوردها چهار ساعت از زمان سیرش کم می‌شود. چون نوع بوژی که در واگن‌های دو طبقه در دنیا هم مورد استفاده قرار می‌گیرد می‌توانیم در آینده به سرعت‌های ۲۰۰ کیلومتر هم برسیم. برای این که بحث بهتر و بازتر شود از مهندس شادی که در مذاکرات با چینی‌ها حضور داشتند خواهش می‌کنم توضیحی بفرمایند تا به یقین برسیم که چیزی که درباره‌اش صحبت می‌کنیم اسمش چینی است ولی در عمل چینی نیست.

مهندس شادی: همان طوری که آقای قربانعلی بیک اشاره کردند بوژی‌های این واگن‌ها اتریشی است و جدا خریداری و به چینی‌ها تحویل داده شد و با این که چینی‌ها مقاومت می‌کردند و سوزن‌ها را بهانه می‌آوردند که به خاطر اختلاف فاصله‌ای که وجود دارد امکان تست نیست ولی در نهایت مجبور شدند قبول کنند و این بوژی‌ها را در اتریش روی واگن مشابه تست کردیم. یکی از مشکلاتی که در خریدهای مان از شرق آسیا با آن مواجه هستیم تست دینامیکی است و به نظر برای رفع این مشکل باید ارتباط مان را با دانشگاه بیش از پیش کنیم. ضمن این که برای اهدافی که بیان شد باید پلانی تهیه کنیم و نحوه همکاری با دانشگاه را مشخص کنیم و این که

انجمن چه کمک‌هایی می‌تواند کند را نیز مشخص کنیم.

دکتر یونسیان: بحثی که مطرح شد به نظرم دارای دو بخش است. یکی بحث امکان‌پذیری و کندی بهره‌برداری و... و در نهایت این کار شدنی است چون با ترنست این کار شده است. اما از لحاظ فنی و این که چقدر این کار شدنی است باید دستور کاری تهیه کنیم تا ببینیم این تغییر الگو چه مشکلات احتمالی می‌تواند برای قطار به‌وجود بیاورد. با توجه به تجربیاتی که داریم تست‌های دینامیکی و استاتیکی و بدنه را در دانشگاه انجام داده‌ایم. برای تست‌های استاتیکی مشکلی وجود ندارد و راه‌آهن هم تست‌هایی که انجام داده‌ایم را قبول دارد و تاییدیه دانشگاه را می‌پذیرند. از بعد دینامیکی این نوع تست‌ها را دو بار انجام داده‌ایم یکی برای شرکت فدک بود و در واقع ما بازوی اجرایی شرکت اتریشی در ایران شدیم. دفعه قبل هم برای یکی از شرکت‌ها تست‌های دینامیکی شتاب را انجام دادیم. پیشنهاد من این است که در قطارهای پرسرعت بحث مانیتورینگ بحث حساسی است و باید آن را جدی بگیریم. در ابتدا باید مشخص کنیم از لحاظ فنی در تغییر الگو چه چیزهایی مهم است و برای ۲-۳ پارامتر مهم پروژه‌هایی تعریف کنیم و مرحله به مرحله کار را پیش ببریم. خانم دکتر خادم‌ثامنی: همان‌طور که می‌دانید سرعت چند بخش دارد و شامل بخش‌های سیگنالینگ، خط، ناوگان و بهره‌برداری و برنامه‌ریزی است. بعضی از بخش‌ها مانند سیگنالینگ و خط به همین راحتی قابل تغییر نیست اما در بخش ناوگان یا ضعیف‌ترین بخش که بهره‌برداری است می‌توان این کار را با کمترین هزینه انجام داد. در مورد توقف‌هایی که اشاره شد پایان‌نامه‌هایی داشتیم که روی این موضوع کار کردند و ایستگاه‌هایی داریم که مسافری نه سوار می‌شود و نه پیاده و آمار ایستگاه‌ها را از راه‌آهن

گرفتیم دیدیم که برخی از توقف‌ها کارآیی ندارد. توقف قطارها را باید بررسی کارشناسی کنیم و ببینیم چه ایستگاه‌هایی لازم است و آن‌هایی که لازم نیست را حذف کنیم تا بتوانیم بهره‌وری را بالا ببریم.

خانم دکتر آشفته: با توجه به نکاتی که همکاران گفتند به نظر من در تغییر الگو پارامترهای خط خیلی مهم است. لکوموتوررانان جدولی دارند که باید طبق آن سیر کنند و نباید از حد مجاز تخطی کنند. ممکن است در جایی که باید سرعت قطار کم شود لکوموتوران سرعت را پایین نیاورد و به سیر خود ادامه دهد که این امر باعث می‌شود اشکالاتی در کار به‌وجود بیاید. مثلاً قطاری که باید با سرعت کم از جایی عبور کند و این سرعت کم رعایت نشود باعث می‌شود فشار بیشتری به چرخ وارد شود و سایش چرخ را افزایش دهد یا ضربات وارده به چرخ افزایش یابد. بیشتر گیرهایی که برای افزایش یا ارتقای سرعت وجود دارد به خط مربوط می‌شود. همان‌طور که اشاره شد شاید واگن‌های موجود بتوانند با سرعت ۲۰۰ کیلومتر هم سیر کنند اما بزرگ‌ترین محدودیت خط است. خط باید نظارت شود و حضور کارشناسان خط هم به نظرم در این جلسات ضروری است.

دکتر قربانعلی بیک: جدا از مواردی که گفته شد به نظرم تعداد سوزن‌ها هم مهم هستند چون باعث محدودیت در سیر می‌شوند. باید مشخص شود که چه مقدار از مشکلات مربوط به خط، چه مقدار مربوط به بهره‌برداری و... است و باید این‌ها را تقسیم‌بندی کرد تا بشود روی این موضوع‌ها کار کارشناسی انجام داد.

مهندس گل‌آبادی: مهم‌ترین مساله در سیر واگن‌های دو طبقه همان‌گونه که خانم دکتر اشاره کردند خط است. اگر بنا است اولویت‌بندی کنیم و کمیته‌ای برای بررسی و رفع مشکلات تعیین کنیم به نظرم اولویت را باید به

خط و زیرساخت‌ها بدهیم و بعد به سراغ ناوگان برویم. وقتی قرار است سرعت قطار را افزایش دهیم باید مانیتورینگ را ارتقا بدهیم تا بهتر بتوانیم نظارت داشته باشیم. مساله‌ای که به آن اشاره نشد بحث سودآوری این قطار است که باید بررسی کنیم و ببینیم که راه‌اندازی این قطار آیا برای ما سودی خواهد داشت یا نه. چون بحث قیمت‌گذاری در این نوع قطارها خیلی مهم است و باید مطالعات بازار خوبی انجام شود. دکتر قربانعلی بیک: طبق قانون تست باید در خطوط همان کشور انجام شود. به همین منظور پیشنهاد این است که فعلاً در مسیر تهران - مشهد و با همکاری دانشگاه این تست‌های دینامیکی را انجام دهیم و یکی از اهداف باید این باشد که مدارک و مستندات لازم را جمع‌آوری کنیم. از آقای دکتر هم با توجه به تجربیاتی که در تست‌های شرکت فدک داشتند خواهش می‌کنم پیگیر این موضوع باشند.

مساله را باید گام به گام و مرحله به مرحله جلو ببریم. فرض بگیریم سرعت ۱۵۰ است و قرار نیست تغییری در آن بدهیم. برای گام اول باید سرعت متوسط را افزایش دهیم. سرعت متوسط واگن‌های دو طبقه ۷۶ کیلومتر است. سرعت متوسط ترنست ۱۰۹ کیلومتر و زندگی ۹۰ کیلومتر است. سرعت حداکثر واگن‌های زندگی ۱۴۰ کیلومتر است با چهار توقف و ۵۰ دقیقه زمان توقف.

ما می‌توانیم بدون تغییر در حداکثر سرعت و با افزایش سرعت متوسط مسیر تهران - مشهد را در ۸ ساعت طی کنیم. زمانی که در راه‌آهن بودم برای خطوط جدیدی که بعد از انقلاب احداث شدند طبق استانداردهای UIC مجوز سرعت ۲۳۰ کیلومتر را از دفتر مهندسی شرکت ساخت دریافت کردم. همچنین برای سیستم ATC مسیر تهران - مشهد به صورت کتبی مجوز ۲۵۰ کیلومتر را هم گرفتیم.

گفتگو با سیدرسول میراحمدی مدیرعامل شرکت مسافری ریلی نورالرضا:

با همه امکانات در خدمت مسافران نوروزی هستیم



شرکت نورالرضا از جمله شرکت‌های ریلی مسافری است که جوان‌ترین ناوگان مسافری را در اختیار دارد. قطارهای پنج ستاره نور در حال حاضر در چهار کلاس، عادی، اکونومی، بیزینس و فرست کلاس به مسافران خود خدمات ارائه می‌دهد که با توجه به بلیت خریداری شده توسط مسافران در هر کدام از این کلاس‌ها سطح متنوعی از خدمات در طول سفر ارائه می‌شود. قطارهای شرکت نور از مدرن‌ترین و جوان‌ترین اعضای ناوگان ریلی کشور به شمار می‌روند به طوری که میانگین سن این قطارها حدود ۶ سال است و به صورت کاملاً اختصاصی با هدف راحتی بیشتر مسافر توسعه داده شده‌اند. برای آشنایی بیشتر با امکانات جدید قطارهای این شرکت و نیز خدمات جدیدی که برای مسافران نوروزی از طرف این شرکت در نظر گرفته شده است با مهندس میراحمدی، مدیرعامل این شرکت به گفت‌وگو نشستیم که در ادامه می‌خوانید.

احتمالی را شناسایی و برطرف کنیم. بحث نظارت‌ها هم جزو برنامه‌هایی است که در نوروز بیشتر از زمان‌های دیگر از طرف شرکت در ناوگان اعمال خواهد شد. بین واحدهای مختلف هم هماهنگی‌های بیشتری برقرار کرده‌ایم و پرسنل را برای سفرهای نوروزی آموزش‌های ویژه همانند کمک‌های اولیه و هتلینگ و آموزش‌های مقابله با بیمارهای واگیر (نظیر کرونا) انجام داده‌ایم و نیز کلیه ناوگان و سرویس‌های سالن قطارهای شرکت را ضدعفونی نموده، و مواد ضدعفونی کننده و ماسک در دسترس مسافران قرار داده‌ایم و اقداماتی ازین دست هم اکنون در حال انجام است تا به هدفمان که همان رضایت مشتری است برسیم. همچنین ۳۸ نفر نیروی جدید و جوان به‌عنوان میهماندار استخدام کرده‌ایم و آموزش‌های لازم را به آن‌ها داده‌ایم تا خدمات مورد نیاز مسافران را در طول سفر ارائه کنند.

برای واگن‌های پنج ستاره تهران-مشهد و چند دیگر بخش زنده برنامه‌های تلویزیونی را اجرایی کرده‌ایم و مسافران در واگن‌ها می‌توانند از این برنامه‌ها به صورت زنده استفاده کنند. از دیگر برنامه‌های نوروزی، مشارکت در آذین‌بندی و سفره هفت‌سین در ایستگاه‌ها و همچنین رستوران قطارهایمان است. همچنین انیمیشن‌های جامع و کاملی تهیه کرده‌ایم که در مورد واگن‌های جدید آموزش‌های لازم را به همه مسافران می‌دهد. در خصوص برندسازی، تمامی پرسنل و کارکنان با یونیفرم‌ها و آرایش جدیدی در خدمت هموطنان‌مان خواهند بود.

در ضمن برای هماهنگی و یکسان‌سازی بدنه واگن‌ها طرح‌های جدیدی را آماده کرده‌ایم که در حال اجرا روی واگن‌ها هستند و به راه‌آهن پیشنهاد داده‌ایم که مسیر تهران-شیراز را نیز به صورت پنج‌ستاره مانند ۲ رام قطار تهران-مشهد خدمات ارائه نمایند که منتظر دریافت تاییدیه و مجوز از سوی راه‌آهن ج.ا. هستیم.

نکته دیگر که برای سفرهای نوروزی انجام شده طراحی نرم‌افزار ارائه خدمات آنلاین است که توسط خود شرکت در حال تست و آزمایش می‌باشد و مسافران می‌توانند از طریق آن درخواست‌هایشان را ارائه کنند و میهمان‌داران هم به صورت آنلاین این زمینه دچار مشکل نشویم.

با استفاده از تسهیلات تبصره ۱۸ قانون بودجه کشور هستیم.

تعداد ناوگان مسافری شما چه میزان و در چه کلاس‌هایی است؟

در حال حاضر ۶۴ واگن مسافری در سیر داریم که ۵۴ واگنی که از قبل داشتیم در سطح چهارستاره و پنج‌ستاره تقسیم‌بندی می‌شوند و ۱۰ واگن جدید سه ستاره نوساز است. با این تقسیم‌بندی مخاطبان شرکت، همه اقشار جامعه را شامل می‌شود.

چه تمهیدات ویژه‌ای برای سفرهای نوروزی اندیشیده‌اید؟

ما اقدامات عملیاتی و پشتیبانی مناسبی را برنامه‌ریزی کرده‌ایم. در زمینه ایمنی واگن‌ها، برنامه‌هایی را در نظر گرفته‌ایم زیرا یکی از مسایل مهم و حیاتی برای ما است. همچنین واگن‌ها را از لحاظ فنی اقدامات ویژه ای انجام داده ایم، تا در هنگام سیر دچار توقف نشوند. در طول سفر هم از مسافران نظرسنجی انجام می‌گیرد تا میزان رضایت مسافران را بسنجیم و کاستی‌های

آیا شرکت نورالرضا نوسازی ناوگان داشته است؟

با توجه به این‌که شرکت نورالرضا جوان‌ترین ناوگان کشور را در اختیار دارد در حال حاضر نیازی به نوسازی ناوگان نداریم. البته یک رام قطار با ۱۰ واگن که در سطح A نوسازی کردیم و با برند «مه‌دیس» به ناوگان‌مان اضافه گردیده است و در مسیر بستان‌آباد - مشهد و قم - مشهد سیر می‌کند. با توجه به این‌که در این قطار خدمات ویژه مثل وای‌فای، سرگرمی، پذیرایی و... دارد، استقبال مردم از این قطار بسیار خوب بوده و از قطارهای ۶ تخته مناسب در کشور است.

آیا برای خرید و نوسازی این تعداد واگن مسافری از محل تبصره ۱۸ وام گرفته‌اید یا از طریق خود شرکت تامین مالی شده است؟

خیر، از طریق تبصره ۱۸ در خرید و نوسازی این رام استفاده نشده است و همه هزینه‌های خرید و نوسازی از طریق خود شرکت تامین شده است. لکن درصدد توسعه ناوگان شرکت



با دریافت درخواست‌های مسافران خدمات مورد نیاز آن‌ها را ارائه خواهند کرد. البته این سرویس در قطارهای پنج ستاره ارائه می‌شود که به تدریج در همه قطارها قابل ارائه خواهد بود.

قطارهای نورالرضا در چه مسیرهایی سیر می‌کند؟

قطار سه ستاره مهدیس در مسیرهای بستان‌آباد - مشهد و قم - مشهد سیر می‌کند. قطارهای دیگر ما در مسیرهای تهران - مشهد، تهران - شیراز، کرج - مشهد و اصفهان - مشهد و بالعکس سیر می‌کنند.

آیا فروش بلیت‌های نوروزی آغاز شده است؟

بله، فروش بلیت‌های نوروزی آغاز شده است ضمن این‌که مسافران می‌توانند به‌صورت مستقیم از سامانه شرکت نور بلیت‌هایشان را خریداری کنند و آیت‌م جدیدی هم امسال اضافه کرده‌ایم که مسافران می‌توانند علاوه بر بلیت، هتل مورد نظرشان را نیز هم‌زمان رزرو کنند. ضمن این‌که بلیت‌های نوروزی با همان قیمت فعلی فروخته می‌شوند و افزایش قیمتی نداشته‌ایم و اگر هم تغییری در نرخ بلیت رخ دهد معمولاً از اردیبهشت‌ماه به بعد صورت می‌گیرد.

همچنین با توجه به ورود ویروس H5N6 و بیماری COVID-19 (کرونا) به کشور و اثر آن بر لغو سفر و استرداد بلیت مسافران، سفرهای نوروزی شرکت تحت‌الشعاع قرار گرفته است که امیدواریم سریعاً این وضعیت بهبود یابد.

در رابطه با کمبود لکوموتیو اقداماتی انجام داده‌اید؟

کمبود لکوموتیو روی عملکرد و ارائه خدمات ما اثر مستقیم دارد و این کمبود باعث می‌شود تا مسافران چندین ساعت در ایستگاه‌ها منتظر بمانند و موجب می‌شود تمام اقداماتی که برای رضایت مسافر انجام داده‌ایم دیده نشود. این اواخر توقف‌های زیادی را شاهد بوده‌ایم که امیدواریم راه‌آهن ج.ا. بتواند بزودی مشکل

کمبود لکوموتیو را مرتفع نماید.

با توجه به افزایش نرخ بنزین بخشی از مسافران به سمت استفاده از قطار روی آورده‌اند آیا تعداد واگن‌های موجود جوابگوی مسافران است؟

با این‌که چند سالی است اقبال مردم به استفاده از قطار افزایش پیدا کرده است اما صندلی‌ها به‌صورت کامل پر نمی‌شدند و همیشه ظرفیت خالی داشتیم. لکن امسال در ۱۱ ماهه نخست ضریب اشغال قطارهای نور بهبود داشت که امیداست با بازگشت شرایط عادی که بر اثر ویروس کرونا برهم خورده است، به روند عادی رشد عملکرد شرکت بازگردیم.

با توجه به هزینه بالای نگهداری و تعمیر واگن‌ها آیا با نرخ فعلی قیمت بلیت، این هزینه‌ها جبران می‌شوند؟

قیمت بلیت تابعی از هزینه‌هاست و اگر بازار ارز (با توجه به خرید خارج بودن قطعات اصلی موردنیاز ناوگان) و تورم ثابت داشته باشند ما هم می‌توانیم قیمت را ثابت نگه داریم و یا با برنامه‌ریزی درست، با استفاده از مکانیزم افزایش یا کاهش قیمت بلیت، روند فوق را حفظ کنیم. اما با توجه به شرایط اقتصادی امروز و نوسانات قیمت‌ها چون تغییری در نرخ بلیت نداشتیم با مشکلات عدیده‌ای مواجه هستیم. اما با مدیریت و سیاست‌هایی که داشتیم نگذاشتیم این مشکلات روی خدماتی که ارائه می‌کنیم تاثیر بسزایی داشته باشد.

در مورد تعمیرات ناوگان، شرکت‌ها گلايه‌مند هستند، وقتی واگنی به تعمیرات فرستاده می‌شود برخی قطعات سرقت می‌شوند. شما هم با چنین مشکلی تا به حال مواجه بوده‌اید؟

خیلی محدود با چنین مشکلی مواجه بودیم اما چون واگن‌های ما در ایستگاه‌ها مکان مناسبی دارند حراست خوبی را شاهد هستیم ضمن این‌که واگن‌های ما به دوربین‌های مداربسته مجهز هستند و از این

طریق کنترل ۲۴ ساعته روی واگن‌ها داریم. البته در پارکینگ‌هایی که واگن‌های اوراقی هستند یا واگن‌هایی که قرار است بازسازی شود تا جایی که شنیده‌ام از این اتفاقات رخ داده و راه‌آهن هم تعدادی از کسانی را که اقدام به سرقت می‌کردند را دستگیر و به مراجع قضایی تحویل داده‌اند.

سرعت سیر قطارهای نور چقدر است و چه اقداماتی باید صورت گیرد تا سرعت سیر در راه‌آهن افزایش پیدا کند؟

زمانی که توربوترن‌ها وارد کشور شدند افزایش سرعت، آن هم در مسیر تهران - مشهد اتفاق افتاد اما در حال حاضر به خاطر افزایش تعداد ناوگان و ترافیک خط سخت است. البته آن زمان هم این افزایش سرعت به‌صورت محدود اجرا شد. واگن‌های ما تا سرعت ۲۲۰ کیلومتر در ساعت امکان سیر دارند و حتی ما سرعت ۱۸۰ کیلومتر را تست کرده‌ایم اما در همه خطوط این امکان وجود ندارد و باید ریل‌گذاری برای سرعت‌های بالاتر انجام شود و تغییراتی در خطوط داده شود. در حال حاضر قطارهای ما در مسیرهای مستقیم با سرعت ۱۴۰ کیلومتر در ساعت سیر می‌کنند.

آیا با چالشی قبل از شروع سفر مواجه بوده‌اید؟

چالش در هر کاری اتفاق می‌افتد. قوانینی که در راه‌آهن مصوب و ابلاغ می‌شود خیلی قابل دسترس نیست. به‌عنوان مثال برای قطارهای پنج ستاره آیت‌م‌هایی در نظر گرفته‌اند که هنوز نمی‌دانیم به ما هم تعلق می‌گیرد یا خیر مثل هزینه دیزل که قرار بود برای ما ۵۰ درصد محاسبه شود که هنوز در این مورد اقدامی نشده است. راه‌آهن به قطارهایی که ارتقا داده شده باشند یک‌سری تسهیلات می‌دهد تا اقبال عمومی به سمت خدمات بهتر سوق داده شود ولی هنگامی که این را تفسیر می‌کنند به چیزهای دیگری می‌رسند. یا در سوانحی که در راه‌آهن اتفاق می‌افتد اگر راه‌آهن مقصر باشد باید

خسارت‌های وارده را جبران کند اما وقتی سانحه‌ای اتفاق می‌افتد و خواب واگن پیش می‌آید و درآمد شرکت‌ها پایین می‌آید، شرکت‌ها را به بیمه ارجاع می‌دهد در حالی که بحث بیمه یک مسئله است و خواب واگن‌ها نیز مقوله‌ای دیگر است. البته انجمن صنفی حمل و نقل ریلی هم پیگیر این موضوعات می‌باشد است که این کار را اجرایی کند اما هنوز به جمع‌بندی نهایی نرسیده است.

به نظر شما انجمن صنفی تا چه میزان توانسته مشکلات اعضا را به راه‌آهن انتقال دهد و در رفع مشکلات تا چه حد موفق بوده است؟

انجمن صنفی بازوی اجرایی خوبی برای اعضا است. چون شرکت‌ها به‌طور مستقل و جداگانه این امکان را ندارند که به همه آیین‌نامه و قوانینی که در راه‌آهن در درست بررسی است نظارت داشته باشند و تک‌تک شرکت‌ها در آن زمان حضور ندارند، تا از حقوق خودشان دفاع کنند، این‌جا انجمن صنفی می‌تواند به‌عنوان نماینده اعضا این موارد را بررسی کند و پیشنهادهای و ایرادات را به راه‌آهن منتقل کند تا بتوانیم نتیجه نهایی را که به سود همه است دریافت کنیم. امیدوارم اعضای هیأت مدیره بتوانند بیش از پیش در اجرای مهم موفق باشند.

سخن آخر

امیدوارم با یاری خداوند، دغدغه‌هایی که طبق فرمایشات مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) و عموم مسئولین و خدمت‌گزاران میهن، جهت بهبود وضعیت جامعه در موضوع‌های مختلف مثل محیط‌زیست، آلودگی، کاهش تصادفات، اپیدمی‌های بیماری (نظیر ویروس جدید)، ایمنی و... وجود دارد، بتوانیم در مقوله‌هایی که امکان‌ش را داریم، ورود کنیم و آن شاء...! بتوانیم در جهت رفع مشکلات گام نهاده و در اندازه‌ای که درخور هم‌وطنان عزیزمان است، خدمت‌گزار همه آحاد جامعه باشیم.



گفت‌وگو با دکتر محمد کریمی، مدیرعامل قطارهای مسافری و باری جوپار:

افزایش هزینه‌ها با افزایش نرخ بلیت قابل قیاس نیست

خدمات به مسافران نوروزی انجام داده‌اید؟

بر اساس دستورالعمل راه‌آهن ج.ا.ا که باید در نیمه اسفند هر سال نسبت به تعویض البسه، بهسازی، کارهای ویژه قطار تا قبل از زمان پیک نوروز اقدام شود، امسال نیز این کارها را انجام داده‌ایم تا در شروع پیک قطارها با آماده‌سازی خوبی که شده است، در خدمت مسافران گرامی باشیم.

در خصوص نوسازی ناوگان مسافری چه اقداماتی انجام داده‌اید و در این راه با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟ و از چه منابعی سرمایه آن را تامین می‌کنید؟

در خصوص نوسازی ناوگان مسافری، در حال حاضر ۲۲ واگن آلمانی در دست بازسازی و تبدیل به واگن‌های ۴ تخته لوکس و VIP داریم و ۵ واگن درجه ۱ در حال تعمیرات اساسی سطح ۲ که در مجموع ۲۷ واگن در حال بازسازی

مختصری در خصوص فعالیت جوپار بفرمایید.

شرکت قطارهای مسافری و باری جوپار مالکیت ۱۵۰ واگن مسافری درجه ۱ اکسپرس را در اختیار دارد. همچنین خدمات نگهداری، تعمیرات و بهره‌برداری از واگن‌های ذکر شده را نیز برعهده دارد و همیشه سعی کرده‌ایم به صورت یک شرکت چاپک، کارهای مربوط به قطارهای تحت مالکیت خود را انجام دهیم. شرکت جوپار در ۶ ماهه اول سال ۹۸ بعد از شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا که ۵۷ درصد ناوگان ریلی مسافری را بر عهده دارد، در رتبه دوم جابه‌جایی مسافر قرار دارد. این شرکت یک کارگاه تعمیرات سالانه ویژه با زیربنای ۲۵۰۰ مترمربع در کرمان دارد که به صورت BOT ۲۵ ساله ساخته شده و کار تعمیرات سالانه واگن‌های جوپار توسط پیمانکار مورد تایید راه‌آهن در طول سال انجام می‌گیرد.

چه اقداماتی در خصوص ارایه

شرکت قطارهای مسافری و باری جوپار در راستای سیاست خصوصی‌سازی در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان اولین شرکت بخش خصوصی در کشور فعالیت رسمی خود را در زمینه کریر ریلی مسافری و باری آغاز کرد. این شرکت فعالیت مسافری خود را با خرید تعداد ۲۲ دستگاه واگن درجه یک اکسپرس خواب ۶ تخته پارسی در سال ۱۳۸۱ آغاز کرد و در سال ۱۳۸۸ با خرید تعداد ۸۴ دستگاه واگن درجه یک پارسی دیگر، به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین کریرهای مسافری ریلی فعالیت دارد. مدیران شرکت، در راستای سیاست‌های توسعه‌ای خود در سال ۱۳۹۳ تعداد ۴۵ دستگاه واگن مسافری از کشور آلمان خریداری کردند که به‌زودی به ناوگان مسافری خواهند پیوست و ظرفیت جابه‌جایی مسافر را حدود ۴۰ درصد افزایش خواهند داد.

در حال حاضر تحریم‌های یک‌جانبه باعث افزایش هزینه‌های تامین و تعمیر قطعات برای شرکت‌های ریلی شده است و افزایش ناچیز قیمت بلیت نیز تاثیر چندانی در درآمد این شرکت‌ها در مقایسه با افزایش هزینه‌ها نداشته است و ادامه فعالیت را برای شرکت‌های ریلی با مشکلات بیشتری روبه‌رو کرده است. برای آشنایی بیشتر با فعالیت‌های شرکت جوپار و برنامه‌های نوروزی این شرکت و راهکارهای مقابله با مشکلات با دکتر محمد کریمی، مدیرعامل قطارهای مسافری و باری جوپار گفت‌وگویی کرده‌ایم که به شرح ذیل می‌باشد:



است. چالش اصلی در این راه، تحریم‌های ظالمانه‌ای است که منجر به افزایش قیمت میانگین قطعات به میزان حداقل ۶۷ درصد شده است. همچنین هزینه تعمیرات نسبت به ۲ سال قبل حداقل ۳۰۰ درصد افزایش پیدا کرده است که منابع هزینه‌ها توسط سهامداران تامین شده است.

آیا در رابطه با تامین نیروی کشش مشکلاتی دارید؟ نظر جناب عالی در خصوص ایجاد قطار کامل چیست؟

به علت تحریم‌های ذکر شده، کمبود شدید قطعات برای دیزل‌های GM، GE و زمینس به وجود آمده است که این حرکت باعث توقف حداقل ۳۰ درصد دیزل‌ها شده است. این مشکل باعث حذف یکسری از قطارهای مالکان شده که این مسئله باعث پایین آمدن درآمد و متضرر شدن بیشتر مالکان قطارها را در پی دارد. ضمن این‌که هزینه اجاره دیزل از مبدا تا مقصد بالا است و با توجه به این‌که هیچ‌گونه سوپسیدی به مالک داده نمی‌شود، هزینه‌ها در مقایسه با افزایش قیمت ۲۲ درصدی بلیت سال ۹۸ قابل قیاس نیست. درخصوص قطار کامل برنامه‌ای، با توجه به تعهد مالک واگن‌ها به‌خصوص در بحث واگن‌های باری، راه‌آهن باید براساس قرارداد فی‌مابین متعهد به سیر قطارهای برنامه‌ای با زمان تعریف شده باشد تا حمل بار با قطارهای باری مشابه حمل بار از طریق جاده‌ای برای مشتری جاذبه داشته باشد.

راه‌آهن تا چه میزان نظر بخش خصوصی را در تصمیم‌گیری‌های نرخ‌گذاری بلیت‌ها در نظر می‌گیرد؟

مدیران ارشد راه‌آهن در سال‌های اخیر با ارزش‌گذاری به نظرات انجمن ریلی و خدمات وابسته تقریباً به‌صورت مشترک افزایش قیمت‌گذاری را از سازمان‌های مربوطه پیگیری می‌کنند ولی این افزایش حداقل بوده و قابل مقایسه

حل مشکلات هر دو طرف برگزار می‌شود، این حرکت منجر به اجرای دستورالعمل‌های فنی خوبی در حوزه ریلی شده است و انتقال و حل مشکلات به مدیران محترم راه‌آهن آسان‌تر شده است. درخصوص نحوه انجام وظایف انجمن نیز باید بگوییم با وجود کمیته‌های تخصصی برای قطارهای مسافری و باری بحث‌های تخصصی خوبی را در این کمیته‌ها شاهد هستیم و ادامه جلسات مشترک ماهانه با مدیران عامل شرکت‌های باری و مسافری و فعالیت خوب کمیته‌های تخصصی منجر به پویاتر شدن فعالیت انجمن ریلی شده است.

برای هر واگن مسافری سرمایه لازم است و این هزینه‌ها با قیمت بلیت و افزایشی که در سال ۹۸ صورت گرفت، مغایرت بالایی دارد.

انجمن تا چه میزان می‌تواند در حل مشکلات شرکت‌های ریلی و انتقال آن به مدیران راه‌آهن موثر باشد و نظر جناب عالی درخصوص نحوه انجام وظایف انجمن چیست؟

با توجه به این‌که در سال‌های اخیر دید مدیران ارشد راه‌آهن ج.ا.ا در مورد انجمن‌های ریلی مثبت‌تر شده است و جلسات مشترک به‌صورت ماهانه با معاونان محترم راه‌آهن برای بررسی و

با افزایش قیمت قطعات واگن‌ها و تجهیزات، افزایش حقوق و نرخ تورم نیست.

درخصوص تعمیرات ناوگان و نگهداری آن با چه چالش‌هایی روبه‌رو هستید؟

درخصوص تعمیرات ناوگان و نگهداری آن، به علت افزایش قیمت قطعات حتی در برخی قطعات مثل چرخ و محور و بانداژ و قطعات ترمز تا ۴۰۰ درصد، مالکان را با چالش‌های بزرگی روبه‌رو کرده است، کما این‌که برای تعمیرات اساسی یک واگن درجه ۱ لوکس حداقل ۱۵ میلیارد ریال و برای تعمیرات سطح ۱ و ۲ و تبدیل حدود ۲۵ میلیارد ریال



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

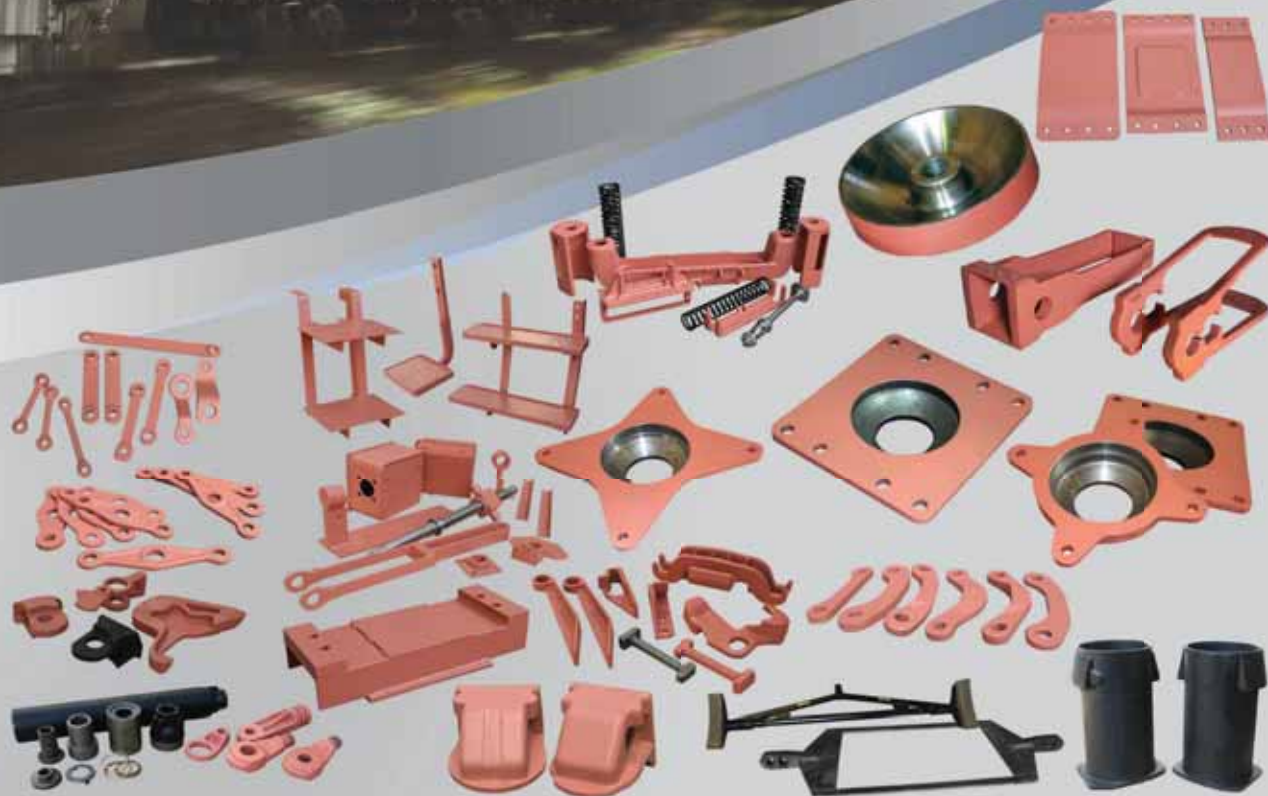
۰۳۱-۳۵۷۲۰۵۰۱,۲

www.SahandRail.com

۰۳۱-۳۵۷۲۲۶۰۵,۶

info@SahandRail.com

- ◆ تولید و تأمین انواع قطعات بوژی، قلاب، سیستم ترمز و بدنه واگن های باری
- ◆ ریخته گری و ماشین کاری انواع قطعات صنعتی و ریلی
- ◆ تولید انواع قطعات پلیمری
- ◆ قالب سازی و مدل سازی انواع قطعات صنعتی و ریلی
- ◆ واردات انواع چرخ، چرخ و محور و قطعات مربوطه (انواع جعبه یاتاقان، انواع بلبرینگ و ...)
- ◆ واردات انواع سیستم های ترمز روسی - کنوری
- ◆ واردات انواع بوژی و متعلقات مربوطه
- ◆ واردات مجموعه قلاب و ضربه گیر و متعلقات مربوطه
- ◆ و ...



شرکت سهند ریل سپاهان

- دارای پروانه بهره برداری از وزارت صنعت معدن و تجارت
- دارای مجوز فعالیت از راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- دارنده گواهینامه های:
ISO 9001:2015 - ISO 14001:2004 - OHSAS 18001:2007
- واحد برگزیده صنعتی نمونه در سال ۱۳۹۵ در استان اصفهان
- نماینده رسمی شرکت فنر سازی زر در حوزه ریلی کشور
- نماینده رسمی شرکت فنر سازی خاور در حوزه ریلی کشور
- نماینده رسمی شرکت پارس فنر در حوزه ریلی کشور
- عضو خانه صنعت، معدن و تجارت استان اصفهان
- عضو اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی استان اصفهان
- عضو انجمن مدیران صنایع کشور
- عضو اتاق بازرگانی و صنایع ایران و چین
- عضو اتاق بازرگانی و صنایع ایران و روسیه
- عضو انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران
- عضو انجمن نگهداری و تعمیرات ایران
- عضو انجمن صنفی کار فرمائی شرکت های تولیدی، تعمیر و نگهداری ادوات ریلی





فندر ریل

شرکت فنر سازی زر

شرکت فنر سازی خاور

شرکت پارس فنر

شرکت سهند ریل سپاهان

نماینده رسمی شرکت‌های پارس فنر، فنر سازی خاور و فنر سازی زر

تامین و عرضه انواع:

◆ فنرهای تیغه ای شیاردار (قوس مثبت / صفر / منفی)

◆ فنرهای پارابولیک ۴ لایه و ۵ لایه

◆ فنرهای لول بوژی

مورد استفاده در ناوگان ریلی کشور



شرکت سهند ریل سپاهان

نماینده رسمی شرکت ریلتکو چین در ایران



شرکت ریلتکو واقع در کشور چین، ایالت جیانگسو، طراح و سازنده ناوگان ریلی باری و مسافری و اجزا و قطعات شامل:

◆ انواع بوژی ◆ چرخ و محور ◆ قلاب

با دارا بودن تاییدیه های بین المللی IRIS, AAR, TSI و با سابقه ۱۲ سال صادرات به آمریکا، اروپا، استرالیا و آسیا می باشد.



گفتگو با مهندس محسن سعید بخش، مدیرعامل شرکت توکاریل:

آیین نامه ها و قوانین داخلی راه آهن ج.ا. نیاز به بازنگری دارد

هلدینگ توکاریل در سال ۱۳۸۳ با موضوع فعالیت حمل و نقل ریلی بار تاسیس شده است. از سال ۱۳۸۵ شرکت توکاریل در حمل ریلی کنسانتره و گندله از معادن چادر ملو، چغارت، گل گهر، سنگان، سیرجان ایرانیان و کارخانه گندله سازی اردکان به مقصد مجتمع فولاد مبارکه فعالیت دارد. این شرکت تنها دارنده واگن های ۶ محوره لبه بلند معدنی با ظرفیت ۱۰۵ تن در کشور به تعداد ۱۸۵۰ دستگاه و ظرفیت بارگیری و حمل سالیانه بیش از ۱۳ میلیون تن مواد معدنی، بزرگترین شرکت حمل و نقل ریلی در بخش بار می باشد. حدود ۳۰ درصد مواد معدنی کل کشور توسط شرکت توکاریل و شرکت های زیر مجموعه حمل می گردد.

شرکت های زیرمجموعه توکاریل، شرکت آسیاسیر ارس، شرکت توکاکشش، شرکت بهین ریل و شرکت راهوار نیرو آریا می باشد. هلدینگ توکاریل به همراه شرکت آسیا سیر ارس و شرکت توکاکشش ناوگانی متشکل از ۱۸۵۰ دستگاه واگن ۶ محوره لبه بلند، ۷۹۳ دستگاه واگن لبه بلند ۴ محوره، ۴۹۴ دستگاه واگن لبه کوتاه ۴ محوره، ۲۵۸ دستگاه واگن عریض ۴ محوره و ۹۲۱ دستگاه واگن فله بر در اختیار دارد در خصوص آشنایی بیشتر با این شرکت و چالش هایی که با آن مواجه است و همچنین اهمیت حضور در بورس گفتگویی با محسن سعید بخش مدیرعامل شرکت توکاریل داشته ایم که به آن می پردازیم:

عملکرد شرکت توکاریل را با توجه به شرایط فعلی کسب و کار چگونه ارزیابی می کنید؟

در خصوص عملکرد شرکت توکاریل، نظر به اینکه بزرگترین شرکت حمل و نقل ریلی بار کشور محسوب شده و بالاترین بهره وری در خصوص حمل بار از نظر شرکت راه آهن در سال ۹۶ و ۹۷ را توکاریل داشته است لذا این شرکت تمام توان خود را در جهت بهره وری هر چه بیشتر از ناوگان با استفاده از استراتژی ها و اهداف به روز شده معطوف نموده و علیرغم مشکلات موجود در حوزه های مختلف و مباحث اقتصادی کشور خوشبختانه توانسته است بر اساس برنامه پیش برود.

در خصوص افزایش ناوگان توکاریل چه اقداماتی انجام شده است؟

طی سال های ۹۶ تا ۹۷ تعداد ۲۰۵ دستگاه واگن لبه بلند ۶ محوره و ۹۵ دستگاه واگن لبه کوتاه ۱۹ متری به ناوگان شرکت توکاریل افزوده شده و همچنین در راستای تشکیل قطار کامل و توسعه ناوگان قرارداد ۲۰ دستگاه لکوموتیو MAP۲۴ در سال ۹۸ منعقد و از اوایل سال ۹۹ تدریجا تحویل خواهد گرفت و این ۲۰ دستگاه را به ناوگان لکوموتیو (در شرکت راهوار نیرو آریا) اضافه خواهد نمود.

البته در جهت افزایش توان عملیاتی طی سال های ۹۷ و ۹۸، تعداد ۶۹ نفر از جوانان تحصیل کرده جذب و پس از طی مراحل آموزشی و تخصصی در پروژه های مختلف به کارگیری شدند.

متقاضیان فعالیت شرکت توکاریل چه افراد یا سازمان و یا نهادهایی هستند؟

اصولا شرکت های معدنی و تولیدی که مواد معدنی در آنها مورد استفاده و یا خوراک کارخانه می باشد متقاضی همکاری می باشند لکن مشتری ویژه و دائمی توکاریل، شرکت فولاد مبارکه که در حقیقت موسس شرکت توکاریل می باشد به عنوان کارفرما، مهمترین بهره بردار شرکت توکاریل می باشد.

نقش حمل و نقل ریلی را در توسعه پایدار کشور تا چه حد مهم و موثر می دانید؟

در کشورهای توسعه یافته و یا در حال توسعه یکی از شاخص های توسعه، حمل و نقل می باشد و قطعا اگر به حمل و نقل ریلی توجه ویژه شود، توجه به زیر ساخت های آن شود، توجه به شبکه اصلی، میرگی و ترانزیت شود می تواند رشد چشمگیری را در بحث حمل و نقل برای کشور و صنعت در بر داشته باشد. متاسفانه در حال حاضر سهم بخش ریلی حدود ۱۱ درصد بار کشور را در بر می گیرد و این موضوع حاکی از عقب بودن از برنامه ششم

توسعه می‌باشد.

در رابطه با فعالیت شرکت در بخش حمل‌ونقل ریلی با چه چالش‌هایی در بخش حاکمیت مواجه هستید؟

با توجه به اینکه بخش خصوصی در قالب شرکت‌های حمل و نقل ریلی سرمایه‌گذاری زیادی را انجام داده اند، متأسفانه هم‌زیر ساخت‌های لازم که در دست حاکمیت می‌باشد به وجود نیامده و هم تصدی‌گری در دست حاکمیت می‌باشد و برای سرمایه‌گذار حاشیه سود ناچیزی علیرغم سرمایه‌گذاری سنگین وجود دارد و یا اینکه پرداخت حق دسترسی که توسط راه‌آهن اخذ می‌شود به هیچ عنوان از سوی شرکت‌های خصوصی قابل توجه و پذیرش نمی‌باشد. به نظر می‌رسد لازم است دولت محترم نسبت به واگذاری تصدی‌گری و همچنین دریافتی‌هایی که از شرکت‌ها اخذ می‌شود و واگذاری کامل نیروی کشش به بخش خصوصی اقدام عاجلی بعمل آورده و صرفاً بدنبال برنامه‌ریزی و نظارت باشد.

قوانین و مقررات جاری را در ارتباط با فعالیت‌های شرکت خود تا چه حد تسهیل‌کننده کارها و یا مانع توسعه می‌دانید؟

به منظور فعالیت شرکت‌ها و همچنین ایجاد انگیزه جهت سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل ریلی بایستی هم تسهیلاتی پیش‌بینی شود و هم حاشیه سود قابل توجهی را در برداشته باشد. سرعت سیر در حوزه حمل‌ونقل ریلی پایین است. توقفات در طول مسیر به دلیل ترافیک و نبود نیروی کشش خارج از عرف می‌باشد. قطار برنامه‌ای در حوزه حمل بار متأسفانه جایگاه آنچنانی ندارد. به نظر می‌رسد در آیین‌نامه‌ها و قوانین داخلی راه‌آهن ج.ا.ا بایستی بازنگری جدی بعمل آید. بعضاً مشاهده می‌کنیم ابلاغیه‌ها و دستورالعمل‌هایی صادر می‌گردد که شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را دچار مشکل و چالش می‌نماید. به‌طور مثال ابلاغیه‌ی اخیر که در خصوص چرخ‌محور صادر گردید

و یا جرئتی که یکطرفه تصویب و ابلاغ می‌گردد و بنظر می‌رسد بخش خصوصی جایگاه خود را در راه‌آهن ج.ا.ا هنوز پیدا نکرده، البته با نظر مدیر عامل راه‌آهن ج.ا.ا بخش خصوصی را بعنوان شریک تجاری دانسته و خوشبختانه تعاملات و همراهی بیشتری گشایش نموده است که امیدواریم با توجه به نظر مدیر عامل محترم، این تعاملات بیش از پیش با توجه به جلسات تشکیل شده بوجود آمده و ضمن رفع مشکلات و معضلات انگیزه بیشتری را برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه ناوگان و توسعه زیرساخت‌ها بوجود آورد. همچنین انتظار ما این است که مسئولین محترم با تعبیر شریک تجاری نگاهی تعاملی و متقابل به شرکت‌های خوش حساب و همراه داشته باشد.

چشم‌انداز حمل‌ونقل ریلی را بر اساس وضعیت و موقعیت صنعت ریلی چگونه ارزیابی می‌کنید؟

با توجه به مطالبی که در سوالات قبل اشاره کردم چنانچه توجه ویژه در خصوص رفع مشکلات اعم از قوانین و مقررات، زیرساخت‌ها، تجهیزات و برنامه‌ریزی و نوآوری به‌عمل نیاید متأسفانه نه تنها رشدی را در حوزه حمل‌ونقل صنعت ریلی نخواهیم داشت بلکه سیر نزولی در بر خواهد داشت و پیشنهاد می‌گردد در خصوص موضوعات فوق از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های موجود در بخش خصوصی استفاده شده تا بر اساس تاکیدات مقام معظم رهبری در برنامه ششم توسعه بتوانیم شاهد شبکه ریلی گسترده، قوی و مقتدری در سطح کشور باشیم

عرضه اولیه سرمایه در بورس این شرکت چه میزان بوده و تا امروز چه میزان رشد داشته است؟
عرضه اولیه شرکت با نرخ ۲۲۸۰ ریال انجام پذیرفته و تا امروز بالغ بر ۴۰۰ درصد رشد داشته است.

ورود به بورس برای شرکت‌های ریلی چه مزایایی دارد؟

عمده مزیت آن به روز شدن ارزش شرکت‌ها و تامین منابع مالی از طریق

بازار سرمایه است.

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

سرمایه ثبتي شرکت‌ها خیر؛ لکن ارزش روز شرکت‌ها قابل مشاهده و محاسبه خواهد بود.

آیا شرکت‌هایی که در بورس شرکت می‌کنند از معافیت‌های مالیاتی برخوردارند؟

بله مطابق قانون معافیت تعلق خواهد گرفت.

تاریخ بورس کشورمان به خصوص بعد از انقلاب نشان می‌دهد که استقبال عمومی از آن بسیار کم رنگ است، بیشتر خرید و فروش سهام در بورس توسط صندوق‌های بازنشستگی، نهاد نیمه دولتی و سازمان‌های اقتصادی غیر وابسته به بخش خصوصی صورت می‌گیرد، با توجه به این موضوع رونق بازار خرید و فروش سهام در بورس چه مفهومی می‌تواند داشته باشد؟

با توجه به اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و ورود نقدینگی به بازار سرمایه در این زمان استقبال از بازار سرمایه رو به بهبودی است و از رونق لازم برخوردار می‌باشد.

سهام حمل‌ونقل ریلی در اقتصاد کشورهای پیشرفته دنیا سهم قابل توجهی است و سامان بخشیدن به این بخش بسیار حائز اهمیت است، از مواردی که می‌تواند این ساماندهی را ایجاد کند حضور شرکت‌ها در بورس است، دلیل حضور کم‌رنگ شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی کشور ما در بورس چیست؟ اگر شرکت‌های ریلی در بورس حضور پیدا کنند چه مزیت‌هایی برای آن‌ها خواهد داشت؟

در سال‌های اخیر نسبت به گذشته، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بیشتری وارد بازار سرمایه شده‌اند و این فرایند همچنان نیز ادامه خواهد داشت که عمده دلیل این حضور کشف قیمت واقعی این شرکت‌ها و قابل محاسبه

بودن ارزش بازار آن‌ها می‌باشد! از مزایای مترتب بر این موضوع تامین مالی از روش‌های متنوع در بازار سرمایه می‌باشد.

چرا شرکت‌های ریلی هنوز نتوانسته‌اند جایگاه خود را در بازار سرمایه پیدا کنند؟ با چه موانعی در این خصوص مواجه هستند؟

از پارامترهای موثر جهت جذابیت پیدا کردن هر صنعتی در بازار سرمایه، حاشیه سود مناسب می‌باشد که این مهم در صنعت ریلی با توجه به حجم سرمایه مورد نیاز نسبت به سایر صنایع از جذابیت کمتری برخوردار می‌باشد.

نوسانات ارز در این روزها چه میزان در سودآوری سهام‌های این شرکت موثر بوده است؟

نوسانات ارزی به نسبت حجم مصرف در هر بخش قابل بررسی می‌باشد. در صنعت ریلی تاثیر نوسانات به نسبت تاثیر در کل از اثر قابل ملاحظه‌ای برخوردار نبوده است. به‌طور اخص این تاثیر در افزایش نرخ برخی قطعات اثرگذار بوده که همانگونه که بیان شد تاثیر آن در کل صنعت قابل ملاحظه نمی‌باشد.

کمیبود نقدینگی و بروز تحریم‌ها چه میزان می‌تواند در توسعه این صنعت موثر باشد؟

وجود نقدینگی جهت توسعه از مهمترین ابزار است. بنابراین این در صورتیکه نقدینگی لازم وجود نداشته باشد هر توسعه‌ای قابلیت اجرا پیدا نخواهد کرد و یا از توجیه اقتصادی لازم برخوردار نخواهد شد.

با توجه به شرایط تحریمی شاخص‌های بورس همواره دچار نوسانات غیر قابل پیش‌بینی است، در چنین شرایطی حضور شرکت‌های ریلی در بورس چه مزایایی می‌تواند در بر داشته باشد؟

تحریم‌ها تاکنون اثر دائم یا قابل ملاحظه‌ای بر روی شاخص بازار نداشته‌اند لیکن حضور در بازار سرمایه نیازمند رعایت پیش‌نیازهایی است که این پیش‌نیازها برای هر شرکت به‌فراخور شرایط آن قابل بررسی می‌باشد.



نشست تخصصی کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی اتاق تهران:

تهران در چهارراه حمل و نقل ریلی

در سال ۱۳۹۷ حدود ۱/۸ میلیون تن بارگیری و همین مقدار تخلیه فعالیت خود را به پایان برد. برای امسال تلاش داریم تا آخر سال ۵ درصد رشد بار نسبت به سال گذشته داشته باشیم. برای سال ۱۳۹۹ هم طبق برنامه‌ای که تنظیم شده امیدواریم رشد چشمگیری در این زمینه داشته باشیم. حدود ۲/۷ میلیون تن در ۱۰ ماهه سال ۱۳۹۸ انجام شده و تهران در بین ۲۲ اداره کل راه‌آهن کشور در بخش تناژ، بارگیری و تخلیه رتبه ششم و در قسمت درآمد رتبه پنجم است. انواع کالاهایی که در شبکه ریلی استان تهران جابه‌جا می‌شوند به‌طور معمول روغن نباتی، گندم، سیمان، نهاده‌های دامی، مشتقات نفتی، ماشین‌آلات صنعتی، ورق و کانتینر بوده است. در کل کشور ۴۴۲ میلیون تن بار حمل و نقل و انتقال می‌یابد که ۳۱ میلیون تن آن مربوط به استان تهران است. سیمان، انواع فلزات، مواد نفتی و شیمیایی، مصالح ساختمانی و معدنی بیشترین سهم را به خود اختصاص داده‌اند. همچنین میزان حمل بار در بخش جاده در سال ۱۳۹۷ داخل استان تهران ۵ میلیون تن، خارج استان تهران ۲۶ میلیون تن، وارد شده به استان ۴۰ میلیون تن و کل بار صادره ۷۱ میلیون تن بوده است. سهم استان تهران از کل حمل و نقل کشور هم ۷ درصد بوده است.

کازمی‌منش در ادامه بیان داشت: همواره یک سوال کلیدی در مورد چرایی ضرورت استفاده از حمل و نقل ریلی مطرح است که در چند بخش می‌توان به آن پاسخ داد. بخش اول حمل و جابه‌جایی است؛ بعد از حمل و نقل دریایی، ارزان‌ترین گزینه، حمل و نقل ریلی است. مورد بعدی مصرف سوخت و حامل‌های انرژی است. ۱۰/۵ سی‌سی مصرف سوخت بر اساس تن - کیلومتر در بخش ریلی است در حالی که در جاده ۵۹ سی‌سی سوخت مصرف می‌شود که حدود ۶ برابر به ازای هر تن -

اینکه در برنامه‌های مان برای آینده قصد داریم مسیر تهران - گرمسار و تهران - کرج را ۴ خطه کنیم تا بتوانیم ظرفیت عبوری و حمل و نقل را بالاتر ببریم. راه‌آهن تهران ۲۰ خط آنتنی فعال دارد و ۶۰ کیلومتر طول این خطوط است که سالانه حدود ۳/۵ میلیون تن کالا را تخلیه و بارگیری می‌کند.

کازمی‌منش در ادامه افزود: اگر با این نگاه که در مجاورت محدوده راه‌آهن استان تهران چه شرکت‌های تولیدی و صنعتی وجود دارند و چقدر از آنها قابلیت اتصال به شبکه ریلی سراسری کشور را دارند، چندین شرکت فعال با فواصل کوتاه در حوالی ایستگاه‌های استان قرار دارند که در صورت اتصال این شهرک‌ها به خطوط ریلی، بارهایی که در حال حاضر توسط جاده جابه‌جا می‌شود، می‌تواند به روی ریل بیاید.

مدیرکل راه‌آهن استان تهران در مورد عملکرد این استان در حوزه ریلی گفت: «این اداره کل

عضو هیات نمایندگان و دبیر کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی اتاق تهران با تأکید بر توجه بیش از پیش به وضعیت حمل و نقل به‌خصوص در بخش ریلی اظهار داشت: باید از پرداختن صرف به بیان ظرفیت‌ها و قابلیت‌ها خارج شویم و وارد کار عملیاتی شویم تا بتوانیم حمل و نقل ریلی آن‌طور که بایسته است و همان‌طور که در اسناد بالادستی تعیین و تصویب شده است را به جایگاه واقعی‌اش برسانیم.

پس از آن مهندس علی کازمی‌منش، مدیرکل راه‌آهن استان تهران در جایگاه سخنران قرار گرفت و به تشریح برنامه‌ها، قابلیت‌ها، ظرفیت‌ها و توانمندی‌های راه‌آهن استان تهران پرداخت. وی با اشاره به اینکه استان تهران از هر چهار محور ایستگاه دارد و فعال است، تعداد ایستگاه‌های استان را ۲۵ ایستگاه عنوان کرد که برخی از این خطوط در محورهای چهارگانه، دوخطه است. ضمن

نشست تخصصی کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی اتاق تهران با عنوان «ظرفیت‌های ریلی راه‌آهن استان تهران در افق ۱۴۰۴ و نقش سیستم کارنه‌تیر در حمل و نقل ترکیبی و فرآیندهای پیش‌رو» در سالن کنفرانس اتاق بازرگانی تهران برگزار شد.

در این جلسه که به میزبانی کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی انجام شد، علی کازمی‌منش، مدیرکل راه‌آهن استان تهران (در بخش اول) و مهندس فرامرزیان مدیر امور کارنه‌تیر اتاق ایران (بخش دوم) به‌همراه جمعی از اعضای کمیته تخصصی اتاق تهران، گروهی از کارشناسان، صاحب نظران و جمعی از مدیران شرکت‌ها و انجمن‌های صنفی در زمینه‌های تخصصی به ایراد سخنرانی، ارائه آمار و اطلاعات و در ادامه به بحث و تبادل نظر در مورد موضوعات مطرح شده و ارائه راهکار برای حل مشکلات و موانع موجود پرداختند. در آغاز جلسه دکتر فرهاد فزونی،



کیلومتر است. اگر اینها را به عدد و ریال تبدیل کنیم صرفه جویی که در ازای حمل ۵۰ میلیون تن بار منتقل شده در کشور صورت گرفته حدود ۳۱۵۰ میلیون تومان به واسطه حمل این ۵۰ میلیون تن بار بوده است. میحث بعدی آلاینده‌گی است؛ ۰/۳۷۹ گرم بر اساس تن - کیلومتر در ریلی آلودگی ایجاد می‌شود که این رقم در جاده‌ای ۱۰ برابر بیشتر است و بر اساس تن - کیلومتر ۳/۷ گرم آلودگی ایجاد می‌شود.

۲۲۰ هزار کشته در طول ۱۰ سال اخیر حادث شده و هزینه‌ای که تطبیق داده شده سالانه ۱۰ هزار میلیارد تومان خسارت برآورد شده است. اگر فقط ۳۰ درصد از کل حمل‌ونقل را به بخش ریلی منتقل کنیم ۱۰ میلیون سفر - کامیون از جاده‌ها کم می‌شود و کاهش بسزایی در تلفات جاده‌ای و کم شدن آلودگی هوا رقم می‌خورد.

مدیرکل راه‌آهن استان تهران در مقایسه وضعیت داخل با سایر کشورهای جهان اظهار داشت: در ایران تنها ۱۱ درصد از کل بارها توسط سیستم ریلی حمل می‌شود که این حجم در روسیه ۸۸ درصد، آمریکا ۳۸ درصد و آلمان ۱۹ درصد است. این آمار نشان می‌دهد علاوه بر اختلاف چشمگیر با استاندارد و میانگین بین‌المللی با اهداف و برنامه‌های تعیین شده برای بخش ریلی هم فاصله زیادی داریم. به این نکته هم باید اشاره کنم که یکی از قابلیت‌های استان تهران برخورداری از محصولات ریل پسند است. محصولات ریل پسند کالاهایی هستند که امکان بارگیری و حمل آنها توسط ریل وجود دارد. ۲۵/۲۸ میلیون تن مجموع محصولاتی است که امکان انتقال به ریل را داراست. یکی از مزیت‌های راه‌آهن استان تهران این است که با ۶ استان و ۲۵ فرمانداری هم‌جوار است و پتانسیل بسیار مناسبی برای نقل‌وانتقال محصولات تولیدی ریل پسند فراهم است.

کازمی‌منش در مورد مرکز آپرین تهران اضافه کرد: استان تهران مجموعه‌ای دارد به نام «آپرین» که بررسی شده اگر قرار باشد فقط جذب محموله‌های جنوب غرب استان تهران را داشته باشیم، می‌توانیم در سال ۵۰۰ هزار تن بار را روی ریل بیاوریم. مجموعه آپرین راه‌آهن استان تهران در محدوده اسلامشهر و ۲۰ کیلومتری تهران است و ۱۰۰۰ هکتار وسعت دارد. طبق توافقات اولیه طرح بندر خشک هم در آن به تصویب رسیده و در حال رایزنی هستیم تا گمرک را هم در آنجا مستقر کنیم. پیش‌بینی می‌شود ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار تن جذب بار از استان‌های هم‌جوار داشته باشیم.

وی در پاسخ به سؤالی درباره طرح ایستگاه مسافربری در شمال تهران هم اعلام کرد: در مورد ایستگاه مسافری در شمال تهران قطعه زمینی را در محدوده میدان آزادی مشخص کرده‌ایم. مالک زمین ارتش است؛ مذاکراتی انجام شده و موافقت کرده‌اند که زمین را در اختیار ما قرار دهند تا ایستگاه مسافربری راه‌آهن در ضلع جنوبی میدان آزادی احداث شود و مسافران بتوانند از این طریق هم به قطار و خدمات راه‌آهن دسترسی داشته باشند. ضمناً اتفاق خوب دیگری بعد از تعطیلات نوروزی سال ۹۹ به وقوع خواهد پیوست و اینکه اولین ایستگاه متروی تهران به ایستگاه راه‌آهن از زیر زمین متصل می‌شود و دیگر نیازی نیست مسافران برای سوار شدن به قطار مسیر روی زمین و زیر زمین را مجدداً طی کنند. یعنی مسافران مترو از همان پایین به ۷ ایستگاه خطوط تهران متصل می‌شوند و سفرشان را ادامه می‌دهند.

در بخش دوم جلسه مهندس بهنام فرامرزیان، مدیر امور کارنه‌تیر اتاق ایران در مورد این سامانه و نقش آن در حمل‌ونقل توضیحاتی ارائه داد.

وی در مورد سیستم کارنه‌تیر و فرایندهای آن در حمل‌ونقل ترکیبی گفت: اتاق بازرگانی ایران موسسه ضامن و صادر کننده کارنه‌تیر است. فرامرزیان در مورد تاریخچه و پیشینه این معاهده گفت: کارنه تیر (TIR carnet) سندی است گمرکی که برای ترانزیت بین المللی کالا در چارچوب کنوانسیون تیر (TIR) در کشور مبدا صادر می‌شود و به موجب آن کالا در وسیله نقلیه جاده‌ای به طور پلمب شده از خاک کشورهای بین راه عبور می‌کند و تا مقصد نیازی به انجام تشریفات گمرکی مربوط به ترانزیت در مرزهای ورودی و خروجی این کشورها طبق قوانین داخلی آنها نخواهد بود. به‌منظور تسریع در حمل‌ونقل بین‌المللی، کاستن از تشریفات گمرکی و جلوگیری از خسارت‌های احتمالی در جریان ترانزیت بین‌المللی کالا، کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون گمرکی مربوط به حمل‌ونقل بین‌المللی کالا در جاده‌ها تحت کارنه‌های تیر» به ابتکار اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۹۵۹ منعقد شد که در سال ۱۹۷۵ جای خود را به کنوانسیون دیگری با همین عنوان داد.

این سامانه توسط سازمان تجارت جهانی، اتاق‌های بازرگانی بین‌المللی و فدراسیون‌های اتاق‌های بین‌المللی نظارت و کنترل می‌شود. این سیستم موجب روان‌سازی و تسهیل در امور گمرکی می‌شود و باعث رونق و راحتی در امور بازرگانی و بازاریابی و حضور در نمایشگاه‌های بین‌المللی را فراهم می‌کند. همچنین هزینه و زمان انتقال هم کاهش پیدا می‌کند. این معاهده توانسته یک پلت‌فرم برای تدوین مقررات بین‌المللی، رسیدگی و حکمیت به اختلافات پیش آمده و سیاستگذاری در حوزه تجارت و حمل‌ونقل را ایجاد کند.

طیف وسیعی از کالاها (اعم از تجاری، نمایشگاهی، لوکس، سرمایه‌ای، ورزشی و...) تحت این

رویه حمل و منتقل می‌شود؛ هم به صورت عبور موقت و هم ورود موقت. لازم به توضیح است کالاهای نیازمند تعمیرات، نوشابه‌های الکلی، سوخت، تنباکو و مواد خطرناک تحت پوشش این رویه قرار نمی‌گیرند. در اغلب موارد تشریفات گمرکی سبب تاخیر و معطلی وسیله نقلیه می‌شود و هزینه‌های اضافی به بار می‌آورد، ضمن اینکه احتمال دارد کالا در این میان خسارت دیده یا سرقت شود.

طبق این کنوانسیون سندی برای ترانزیت بین‌المللی کالا صادر می‌شود که کارنه‌تیر یا دفترچه تیر نام دارد و به این منظور اعضای کنوانسیون موظف هستند سازمانی را برای صدور کارنه‌تیر و تضمین پرداخت هزینه‌های ناشی از تخلفات از مقررات کنوانسیون تعیین کنند.

وی در ادامه به موضوع بکارگیری و استفاده مفید از این سامانه اشاره کرد و افزود: آموزش حمل‌ونقل در حوزه کارنه‌تیر بسیار ضروری است چرا که در حال حاضر حمل‌ونقل جاده‌ای به رویه کارنه‌تیر صورت می‌گیرد و تمام کشورهای منطقه از جمله هند، پاکستان، افغانستان، چین و امارات به کنوانسیون تیر پیوسته‌اند و به زودی قطر هم به این کنوانسیون ملحق خواهد شد و از مزایای آن استفاده می‌کند. این کشورها در حقیقت به این باور رسیده‌اند که برای توسعه اقتصادشان به خصوص در حوزه حمل‌ونقل نیازمند حرکت به سمت رویه کارنه‌تیر هستند. از این رو شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران به ویژه شرکت‌های ترانزیتی کشور نیز باید با این مقوله بیشتر از گذشته آشنا شوند.

به موجب قانون الحاق ایران به کنوانسیون مذکور در تاریخ ۱۳۶۳ اتاق بازرگانی و صنایع و معادن به عنوان موسسه صادرکننده و ضامن کارنه‌تیر مشخص شده است. پیوستن به این کنوانسیون بسیار ساده است و با ارائه کارت عضویت اتاق امکان‌پذیر است.



اولین همایش ملی حمل و نقل ریلی با همکاری ذوب آهن اصفهان و دانشگاه علم و صنعت برگزار شد :

برگزاری همایش حمل و نقل ریلی، فرصت‌ها، ظرفیت‌ها و رونق تولید

تولید ریل در ذوب آهن اصفهان به سرعت در حال انجام است

مهندس سعید رسولی مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در کنفرانس حمل و نقل ریلی فرصت‌ها، ظرفیت‌ها و رونق تولید با بیان این که تولید ریل ملی از دیر باز برای هر ایرانی یک آرزو بود، گفت: ذوب آهن اصفهان آماده دریافت سفارش برای تولید ریل است و این فرایند در ذوب آهن شرایط بسیار خوبی دارد و تولید به سرعت انجام می‌شود.

وی افزود: افتخار می‌کنیم که اولین شرکتی هستیم که برای خرید ریل با ذوب آهن اصفهان قرارداد بستیم و هم اکنون از ریل تولیدی این شرکت استفاده می‌کنیم.

یک شاخه ریل نباید به کشور وارد شود

دکتر خیرا... خادمی مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور در کنفرانس حمل و نقل ریلی فرصت‌ها، ظرفیت‌ها و رونق تولید، با بیان این که برای سه هزار کیلومتر، قرارداد خرید ریل داریم، گفت: امسال حدود ۹۷۰ کیلومتر خط آهن به بهره‌برداری رسید و ۵ مرکز استان به خط ریل

اولین همایش ملی حمل و نقل ریلی، فرصت‌ها، ظرفیت‌ها و رونق تولید، در مجتمع فرهنگی امام خمینی (ره) برگزار شد. دانشگاه علم و صنعت ایران به عنوان قطب علمی و آکادمیک صنعت راه آهن در خاورمیانه قصد داشت با توجه به ظرفیت‌های بالای صنایع کشور در این حوزه، همایشی را حول محور رونق تولید در صنایع ریلی برگزار نماید. در این همایش که تحت عنوان حمل و نقل ریلی فرصت‌ها ظرفیت‌ها و رونق تولید برگزار شد، تولیدکنندگان کارخانجات و صاحبان صنایع حوزه راه آهن حاضر بوده و در حضور مسئولین مربوطه به بیان ظرفیت‌ها و دغدغه‌های این حوزه پرداختند.

هدف از برگزاری همایش صنعت ریلی، فرصت‌ها، ظرفیت‌ها و رونق تولید و ایجاد بستری برای حضور نهادها و مسئولین مربوطه جهت طرح مسائل گریبان‌گیر و همچنین توانایی‌ها توسط بازیگران اصلی صنعت حمل و نقل ریلی می‌باشد.

در این همایش از مسئولین بلند پایه کشوری همانند مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران و معاون علمی و فناوری ریاست جمهوری دعوت به عمل آمد. همچنین دیگر نهادهای مرتبط با صنایع ریلی نیز در این همایش حضور داشتند.

این همایش از دو قسمت اصلی تحت عنوان گردهمایی اصلی و پنل همایش تشکیل شده که در قسمت گردهمایی اصلی، مسئولین مرتبط مانند مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران به سخنرانی پرداخت و در قسمت پنل همایش، از نهادهای ذیربط و مرتبط با حوزه صنایع ریلی دعوت به عمل آمد تا ضمن حضور در پنل، از دغدغه‌ها، فرصت‌ها و ظرفیت‌های حوزه صنایع ریلی از زبان صاحبان صنایع و کارخانجات مطلع شوند.

گفتنی است کشور ما دارای صنایع مختلفی در زمینه صنعت راه آهن بوده و برخلاف بسیاری از کشورهای دیگر که به واردات و ملزومات این صنعت اکتفا نموده‌اند، حلقه‌های مختلف زنجیره تامین این صنعت را در خود جای داده است. وجود مراکز صنعتی مختلف در حوزه تولید واگن و اجزا و قطعات مربوطه تولید اجزای روسازی خط تولید ادوات علامت و ارتباطات مونتاژ لوکوموتیو و غیره موید این ادعاست. تاکنون علیرغم توانایی فنی موجود هم اکنون از ظرفیت بسیاری از صنایع ثبت شده استفاده بهینه و قابل قبول صورت نگرفته و استعداد صنایع ریلی کشور در برخی موارد بلا استفاده باقی مانده است.

کنفرانس حمل و نقل ریلی فرصت‌ها، ظرفیت‌ها و رونق تولید با حمایت ذوب آهن اصفهان به عنوان اولین و تنها تولید کننده انواع ریل‌های راه آهن و مترو در غرب آسیا در دانشگاه علم و صنعت با حضور دکتر خیرا... خادمی، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، دکتر علی امام، مدیرعامل شرکت متروی تهران و حومه، دکتر سعید رسولی، مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، دکتر جبار علی ذاکری، رئیس دانشگاه علم و صنعت، مهندس منصور یزدی زاده، مدیرعامل ذوب آهن اصفهان و جمعی از مسئولین این دو سازمان، در دانشگاه علم و صنعت برگزار شد.



سنگ آهن به ریل تبدیل می شود. مهندس یزدی زاده از تولید انواع ریل مورد نیاز متروی اصفهان، تهران و سراسر کشور خبر داد و تصریح کرد: یزدی، انواع ریل مورد نیاز معدن نیز در ذوب آهن اصفهان تولید خواهد شد.

مدیرعامل ذوب آهن اصفهان با بیان این که اکنون متناسب با نیاز و تقاضای کشور ماهانه ۱۰ هزار تن ریل تولید می شود، گفت: ریل ذوب آهن تا سرعت ۳۵۰ کیلومتر را پوشش می دهد و برای سرعت های بالاتر هم در صورت نیاز تولید خواهیم کرد.

وی بیان کرد: تا کنون بخش خصوصی ۹ هزار تن ریل از ذوب آهن اصفهان خریداری کرده و این امر نشان دهنده رقابتی بودن قیمت های ریل ذوب آهن با نمونه های خارجی است البته بخش دولتی نیز تا کنون ۱۵ هزار و ۱۳ هزار و پانصد تنی تقاضا داشتند و تقاضاهای دیگری از جمله برای محور چابهار در راه است.

تولید ریل سمبل و نماد توسعه یافتگی یک کشور است

دکتر جبارعلی ذاکری، رئیس دانشگاه علم و صنعت ایران در کنفرانس حمل و نقل ریلی فرصت ها، ظرفیت ها و رونق تولید، گفت: تولید ریل طی سالیان گذشته به عنوان مانع توسعه خطوط ریلی مطرح بود که با همت ذوب آهن اصفهان در حال برطرف شدن است.

وی، تولید ریل را سمبل و نماد توسعه یافتگی یک کشور دانست و افزود: در حال حاضر مرکزی برای تست تجهیزات ریلی در کشور وجود ندارد. برای رفع این مشکل اقداماتی در دانشگاه علم و صنعت آغاز شده است. امیدوارم این نشست در بومی سازی تجهیزات صنعت حمل و نقل ریلی موثر باشد و در همایش های آینده نتایج آن بررسی شود.



مهندس منصور یزدی زاده



مهندس سعید رسولی



دکتر علی امام



دکتر خیرا... خادمی

مهندس منصور یزدی زاده، مدیرعامل ذوب آهن اصفهان نیز در کنفرانس حمل و نقل ریلی فرصت ها، ظرفیت ها و رونق تولید، گفت: همکاران ذوب آهنی با کار شبانه روزی موفق به تولید ریل شدند.

وی با بیان این که بسیاری از کارشناسان داخلی باور نداشتند در داخل ریل تولید شود اما این کار بزرگ انجام شد، افزود: تغییر در فرایند واردات ریل کار سختی بود اما این باور ایجاد و ریل مورد نیاز در ذوب آهن تولید شد.

مدیر عامل ذوب آهن اصفهان، تاکید کرد: الان ریل ۱۸ متری تولید می کنیم و می توانیم ۳۶ متری هم به راحتی تولید کنیم. می توانیم با کمک دانشگاه ریل ۷۲ متری تولید کنیم و نیاز به تغییرات در خط داریم که این امر در شش ماهه قابل انجام است.

وی با بیان این که با ظرفیت کنونی به راحتی می توانیم نیاز داخلی را تامین کنیم و حتی طرح های توسعه ریل را پوشش دهیم، اظهار داشت: زمانی فولاد مورد نیاز ریل وارد می شد اما اکنون فولاد ریل را با پروژه vd تولید می کنیم و افتخار می کنیم که در ذوب آهن اصفهان،

بخش ریل می تواند تولید کننده و ریل را بیشتر از پیش به تولید و استفاده از ریل داخلی ترغیب کند و به یقین هزینه واردات بسیار بیشتر از هزینه خرید از داخل است.

ریل مترو کلان شهرهای کشور تا ۴ سال آینده از ذوب آهن اصفهان تامین می شود

دکتر علی امام، مدیرعامل شرکت متروی تهران و حومه، در کنفرانس حمل و نقل ریلی فرصت ها، ظرفیت ها و رونق تولید، گفت: بازدید خوبی از ذوب آهن داشتیم و از آنجا تصمیم گرفتیم طبق تفاهم نامه ای ریل مورد نیاز متروی کلان شهرها تا ۴ سال آینده از ذوب آهن اصفهان تامین شود.

وی از اراده بخش مترو برای تامین ریل مورد نیاز خود از ذوب آهن اصفهان خبر داد و افزود: اخیرا برای خرید ۸۰۰ تن ریل UIC54 مورد نیاز متروی تهران با ذوب آهن اصفهان تفاهم نامه ای امضا کردیم که آغاز این همکاری است.

از سنگ تا ریل در ذوب آهن اصفهان

وصل شدند. وی افزود: در حال حاضر عمده حمل و نقل کشور جاده ای است در حالی که ساختار عمومی حمل و نقل کشور باید ریلی شود و یکی از پیش نیازهای این ساختار، توسعه شبکه حمل و نقل ریلی است.

دکتر خادمی با بیان این که در سال های گذشته همه تجهیزات لازم برای حمل و نقل ریلی را داشتیم اما تامین ریل یک معضل اساسی بود و گاهی امکان واردات هم نبود، تاکید کرد: از سال جاری با مدیریت مهندس یزدی زاده در ذوب آهن و همراهی بخش های بهره بردار، تولید ریل انجام شد و هم اکنون در محور بستان آباد تبریز در حال استفاده است.

مدیر عامل شرکت ساخت و توسعه زیر بناهای حمل و نقل کشور با اشاره به این که برای قرارداد با ذوب آهن اصفهان، مناقصه برگزار شد و این شرکت در این مناقصه پیروز شد، تصریح کرد: با موفقیت بزرگ تولید ریل در ذوب آهن، توسعه حمل و نقل ریلی به سرعت انجام می شود و برنامه ما این است که یک شاخه ریل از خارج وارد نشود.

وی اظهار داشت: تامین مالی در

نشست کمیته فرابخشی در فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران:

ماکروبیلیتی و حمل و نقل شهری



برخی از شهرها زیرساخت‌های پارکینگ برای اسکوتر در نظر گرفته شده است. در سال ۲۰۱۷ تعداد اسکوترهای برقی که در کشورهای مختلف به صورت اشتراکی مورد بهره‌برداری قرار گرفته است در آلمان ۲۴۹۵، فرانسه ۲۱۰۰ و اسپانیا ۱۴۹۱ اسکوتر برقی بوده است. اگر این آمار را با آمار استفاده از دوچرخه برقی مقایسه کنیم با توجه به این که برای سال ۲۰۱۷ آمار دوچرخه برقی موجود نبود با نگاهی به آمار سال ۲۰۱۴ این سه کشور می‌بینیم که به ترتیب این میزان در سه کشور فوق ۱۲۷۴۴، ۴۲۹۳۰ و ۶۵۰۸۴ دستگاه دوچرخه برقی بوده است. نکته مهم این است که در این کشورها ابتدا زیرساخت‌ها برای استفاده از دوچرخه برقی فراهم شده است و پس از موفقیت این طرح بوده که به دنبال استفاده از امکانات مدرن تر مثل اسکوتر برقی رفته‌اند. از نکات مثبت اسکوتر می‌توان به سبک بودن، استفاده راحت از آن، عدم آسیب رساندن به محیط زیست، کاهش خودرومحوری، استفاده برای

در مراکز متمرکز فعالیت‌های شهری (downtown) از نوع اول استفاده می‌شود و چون فاصله‌ها کوتاه هستند، برای رفتن از مبدا به مقصد کاربرد دارد و نوع اجاره‌ای آن رایج است. در حومه شهرها از هر دو نوع اسکوتر به‌عنوان فیدر (برای رسیدن به ایستگاه قطار - مترو - اتوبوس) یا تکمیل‌کننده حمل و نقل استفاده می‌شود. اسکوترهای برقی به طور عمده در مالکیت افراد هستند و در ایستگاه پارک می‌شود تا بعد از برگشت مجدداً برای رسیدن به منزل استفاده شود و اجاره‌ای بودن آن بی‌معنی است. از اهداف استفاده از اسکوتر می‌توان به افزایش دسترسی به حمل و نقل عمومی و در نتیجه افزایش کاربران حمل و نقل عمومی و استفاده از تکنولوژی جدید غیر خودرویی در حمل و نقل شهری اشاره کرد. یکی از نکات منفی که به اسکوتر وارد است این که به دلیل مشخص نبودن پارکینگ اختصاصی ظاهر شهر را از زیبایی درمی‌آورد و باعث مسدود شدن برخی از پیاده‌روها می‌شود. برای رفع این معضل در

دوچرخه، اسکوتر کلاسیک (غیر برقی)، اسکوتر برقی، اسکوتر هوشمند آف‌رود، بورد شناور چرخ‌های تعادل هوشمند و تک چرخه برقی مورد استفاده قرار می‌گیرند و برای استفاده در مسیرهای کمی بلندتر Microlino، دوچرخه برقی، اسکوتر سالمندان و اسکوتر برقی مورد استفاده قرار می‌گیرند. اسکوترهای برقی باید دارای ویژگی‌هایی نظیر طی مسافت به‌طور متوسط ۵۶،۳ تا ۶۴،۳ کیلومتر بدون شارژ و حداکثر سرعت ۴۰ کیلومتر بر ساعت باشند. برای استفاده از این وسیله در مسیرهای کوتاه می‌توان از نوع ساده‌تر آن که استفاده‌کننده روی آن می‌ایستد و چرخ‌های کوتاه‌تری دارد استفاده کرد. در مسیرهای بلندتر می‌توان از نوع دیگری که بیشتر به دوچرخه برقی یا موتورسیکلت شباهت دارد استفاده‌کننده روی آن می‌نشیند استفاده کرد. در این نوع هرچه راکب به موتور نزدیک‌تر شود امکان استفاده برای یک سفر کامل افزایش می‌یابد.

نشست کمیته فرابخشی که در سالن کنفرانس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران برگزار شد به موضوع استفاده از وسایل ماکروبیلیتی در سفرهای کوتاه شهری اختصاص داشت که توسط خانم مهندس نسیم صالح‌نیا ارائه شد. ماکروبیلیتی (MicroMobility) به نوعی از وسیله‌های حمل و نقل گفته می‌شود که شامل دوچرخه، دوچرخه برقی، دوچرخه اشتراکی، اسکوتر کلاسیک، اسکوتر برقی است که بسیار سبک - شرط اصلی برای این گروه وزن ناخالص وسیله نقلیه کمتر از ۵۰ کیلوگرم - بوده، امکان در دسترس بودن به‌عنوان یک سرویس اشتراکی را دارا هستند، دارای سایز کم، سرعت پایین، بدون نیاز به پارکینگ‌هایی با مشخصات پیچیده بوده و این وسایل نقلیه برای مسافت‌های کوتاه ۱۵-۸ کیلومتر طراحی شده‌اند. این وسایل انواع مختلفی دارند که برای استفاده در مسافت‌های خیلی کوتاه



رفت و آمدهای شهری، وزن پایین شارژر و همچنین برای کسانی که پیاده روی سخت است می‌تواند با این وسیله مسیریهای پیاده را طی کنند. در ضمن به خاطر این که سرعت پایینی دارد کاهش تصادفات را در پی دارد.

اما از نکات منفی آن مساله ایمنی است که به علت کوچک بودن چرخهای آن و بالا بودن مرکز ثقل احتمال واژگونی دارد. اما با توجه به این که در بیشتر کشورهای سطح خیابانها یکدست است و ناهمواریهای بسیار کمی دارند از این لحاظ امکان واژگونی کم است. ولی در کشور ما که ناهمواریها و پستی و بلندیهای زیادی در زیرساختها وجود دارد احتمال واژگونی افزایش پیدا می‌کند و باعث بالا رفتن ریسک استفاده از این وسیله می‌شود. مساله دیگر این است چون از اسکوتر معمولاً بدون کلاه ایمنی استفاده می‌شود امکان آسیب دیدن سر در صورت وقوع حادثه‌های زیاد است.

در مسیریهایی که بین عابران پیاده و اسکوترسواران مشترک است حق تقدم با عابران پیاده است و این موضوع را باید رعایت کرد. رها کردن اسکوتر در پیاده‌روها هم جزو مواردی است که باعث زشت شدت چهره شهر می‌شود و با مسدود کردن مسیر برای افراد معلول ایجاد مزاحمت می‌کند.

در مطالعات تطبیقی که با کشورهای مختلف انجام شده است می‌بینیم که در کشورهای دیگر هم یکسری محدودیت‌هایی برای استفاده از این وسیله وجود دارد. در سال ۲۰۱۹ در سنگاپور به علت تصادف‌هایی که صورت گرفته است و منجر به فوت شش نفر شده است ممنوعیت استفاده از اسکوتر در پیاده‌روها اعمال شد. همچنین برای برخورد با متخلفان جریمه‌های حداکثر ۲۰۰۰ دلار آمریکا یا حتی زندان تا ۳ ماه در نظر گرفته شده است. در کشورهای دیگر نیز ممنوعیت‌هایی برای استفاده از اسکوتر در نظر گرفته شدت است. در فرانسه، ممنوعیت اسکوتر سه ماه پس از برخورد یک اسکوترسوار با کامیون و کشته شدن آن در سپتامبر ۲۰۱۸ اجرا شد. در بریتانیا، عبور اسکوترها از همه راه‌های عمومی، پیاده‌روها و مسیریهای

دوچرخه‌سواری ممنوع شده است، هر چند این مانع حضور هر سه آن‌ها نشده است. مسئولان بریتانیا اصرار دارند که خرده‌فروشان از جمله آمازون هشدارهای ایمنی را برای بسته‌بندی اعمال کنند. این اقدام پس از آن صورت گرفت که در اکتبر یک ستاره یوتیوب به نام امیلی هارت ریچ در ماه ژوئیه در لندن سوار بر یک اسکوتر الکترونیکی در لندن کشته شد.

برای اسکوتر برقی قوانینی وجود دارد که این قوانین با کسانی که از دوچرخه استفاده می‌کنند، مشترک است. مثل کاهش سرعت در زمان رسیدن به ایستگاه اتوبوس، ممنوعیت استفاده از این وسیله در محوطه‌های شلوغ که در این محیطها باید به‌صورت پیاده حمل شود، رعایت حق تقدم عابر پیاده، دقت به ترافیک در حال عبور هنگام گذر از عرض خیابان، امکان گذر با سرعت پیاده در صورت وجود گذرگاه مخصوص دوچرخه یا گذرگاه مشترک، ممنوعیت عبور از پیاده‌رو و رعایت فاصله مناسب با افراد پیاده و دوچرخه‌سواران.

در مورد دوچرخه هم با توجه به این که یکی از موارد ماکروموبیلیتی است در کشورهای مختلف این امکان فراهم شده است که بتوان این وسیله را به داخل وسایل حمل‌ونقل عمومی برد

و جاهایی در داخل و بیرون اتوبوس‌ها برای قرار دادن دوچرخه مشخص شده است یا مسیریهای اختصاصی برای سوار شدن استفاده‌کنندگان از این وسیله وجود دارد. همچنین مکان‌هایی در نزدیکی ایستگاه‌های اتوبوس و مترو تعبیه شده است که افراد پس از استفاده از این وسیله می‌توانند آن را در مکان‌های مشخص شده پارک کنند.

در زمینه استفاده از اسکوتر برقی و دوچرخه برقی شرکت‌های پیشرویی مانند Lime و Bird حضور دارند که پوشش خوبی در کشورهای مختلف ایجاد کرده‌اند و استفاده از دوچرخه اشتراکی در سال‌های مختلف افزایش چشمگیری داشته است و توانسته میزان استفاده از خودرو و خودرومحوری در شهرها را کاهش دهد اما نباید فراموش کنیم که پیش‌نیازهای آن در کشورهای دیگر رعایت شده است.

برای استفاده از دوچرخه قوانین متعددی وجود مثل استفاده از لباس‌هایی که امکان دیده شدن را برای رانندگان فراهم کند. نکات مختلفی که در قوانین کشورها برای استفاده از دوچرخه وجود دارد باعث شده است که نکات مربوط به ایمنی افزایش پیدا کند و ریسک تصادفها و تلفات را کم کند.

برای جمع‌بندی نهایی مواردی را باید در نظر بگیریم. زیرساخت‌های لازم در مسیرها و خیابان‌ها از نظر صافی آسفالت و پستی و بلندی برای استفاده از اسکوتر برقی دارای شرایط خوبی باشند. حمل‌ونقل عمومی باید پوشش یکپارچه‌ای داشته باشد و در بزرگ‌ترین کلانشهر کشور یعنی تهران می‌بینیم که پوشش یکپارچه حمل‌ونقل عمومی اتفاق نیفتاده است. همچنین پایبندی به مقررات و قوانین باید نهادینه شود که متأسفانه در کشور ما جزو مواردی است که کمتر اتفاق می‌افتد. در کشورهای دیگر پس از موفقیت در طرح استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی به سراغ اسکوتر رفتند اما با توجه به این که در زمینه استفاده از دوچرخه که به زیرساخت‌های ساده‌تر و کم‌هزینه‌تری نیاز دارد موفق نبوده‌ایم ورود به بحث استفاده از اسکوتر برقی جای سوال دارد. باید قبل از هر کاری در هر شهری و با توجه به امکانات و زیرساخت‌های آن شهر امکان‌سنجی شود و اگر پاسخ مثبت بود آن وقت و آن هم به‌صورت پایلوت اقدام به این کار کرد و در پس از شناسایی و رفع نقایص می‌توان آن را به کل یک شهر تعمیم داد در غیر این صورت رفتن به سمت استفاده از اسکوتر کار اشتباهی است.

توضیح شرکت بهتاش سپاهان پیرامون نشست کارگروه واگن‌های لبه بلند در شماره قبل با عنوان

« صدور پروانه فعالیت شرکت‌ها از وظایف انجمن است »

جناب آقای حمید صدیق‌پور

مدیرمسئول محترم مجله وزین ندای حمل و نقل ریلی

با سلام و احترام

ضمن تشکر و قدردانی از تلاش جناب‌عالی و همکاران محترم به استحضار می‌رساند در انعکاس نشست کارگروه تخصصی واگن‌های لبه بلند با تیتراژ «صدور پروانه فعالیت شرکت‌ها از وظایف انجمن است» در شماره ۴۲ نوبت دی‌ماه مطلب «در سیستم بهتاش سپاهان اگر بررسی کنید شرکت از راه‌آهن طلبکار است» نقل قول گردیده که ناقص بوده و تکذیب می‌گردد. لذا خواهشمند است در شماره بعدی انجمن تکذیبیه این جانب منعکس گردد. متأسفانه بعضاً به دلیل تهیه گزارش‌های یک‌طرفه و ناقص برخی از کارکنان راه‌آهن باعث برداشت اشتباه مدیران و تصمیم‌گیری‌های نادرست می‌شود. به عنوان مثال در مورد این شرکت تهیه گزارش صرفاً بدهی‌های این شرکت و انعکاس آن بدون توجه به مطالبات شرکت باعث پیچیده‌تر شدن موضوع گردید در صورتی که در سیستم بهتاش سپاهان اگر بررسی کنید شرکت از راه‌آهن طلبکار است مجدداً تاکید می‌نماید رویکرد شرکت و این جانب تعامل و شفافیت بوده و همواره از آن استقبال کرده‌ایم به‌خصوص شرکت راه‌آهن ج.ا. که شریک تجاری این شرکت می‌باشد و خوشبختانه سیاست مدیرعامل محترم فعلی و معاونین محترم‌شان نیز این چنین است.

خیرالله سلیمیان

مدیرعامل و عضو هیات مدیره

نقشه راه بهبود ایمنی راه‌های کشور



معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی
 آبان ماه ۱۳۹۶ و بازنگری اردیبهشت ۹۷
 براساس مطالعات صورت گرفته بر روی روند تلفات سوانح رانندگی

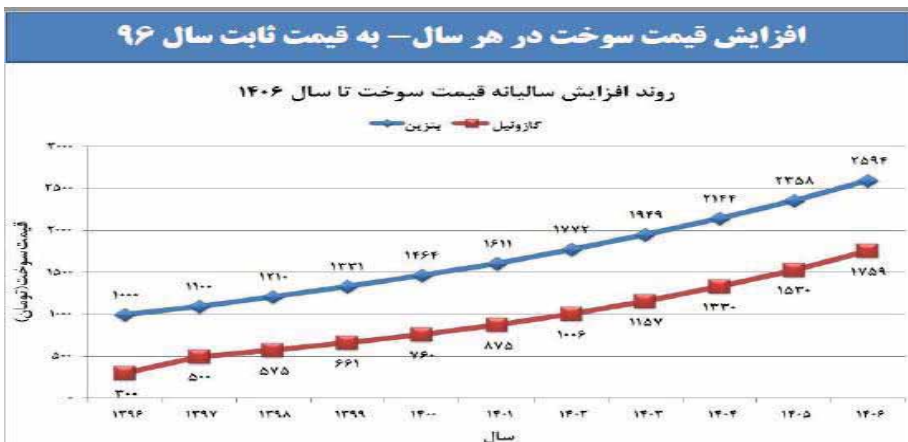
در جاده‌ها، پیش‌بینی می‌شود در صورت تداوم روند فعلی، تعداد کشته شدگان در سال‌های آتی افزایش خواهد یافت. اعتبارات و الزمات مورد نیاز جهت پیاده‌سازی نقشه راه

بر اساس برنامه‌های اجرایی در سه افق کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلند مدت، اعتبار مورد نیاز: جهت اجرای سناریوی یک، ۱۳۰ هزارمیلیارد تومان، جهت اجرای سناریوی دو، ۱۵۰ هزار میلیارد تومان

و جهت اجرای سناریوی سه، حدود ۲۸۰ هزار میلیارد تومان تا پایان سال ۱۴۰۶ برآورد می‌گردد که جزئیات آن موجود است.

بودجه پیاده‌سازی Action Plan

بر آورد هزینه (میلیارد تومان)				دستگاه مسؤل	موضوع
جمع کل	بلندمدت	میان‌مدت	کوتاه‌مدت		
۲۵	-	۱۰	۱۵	دبیرخانه کمیسیون ایمنی راهها	امور اجتماعی، آموزش و فرهنگ
۱۱۱۰۸	۴۶۴۶	۱۱۸۱	۵۲۸۱	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی	امداد و نجات و فوریت‌های پزشکی
۲۴۵۷۰	۹۷۲۵	۷۹۳۵	۶۹۱۰	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	مهندسی ایمنی راه
۰	۰	۰	۰	سازمان ملی استاندارد ایران	ناوگان
۸۶۹,۶۹	۰	۰	۸۶۹,۶۹	پلیس راهور ناجا	قوانین و مقررات ترافیکی
۹۳۰۸۵	۵۴۶۵۱	۱۸۹۶۷	۱۹۴۶۷	وزارت کشور	ایمنی درون‌شهری
۱۲۹۰۰۰				مجموع	



سناریوی تغییر قیمت سوخت

- قیمت بنزین سالانه ۱۰ درصد افزایش خواهد یافت و در افق ۱۴۰۶ به ۲۵۹۴ تومان در لیتر خواهد رسید.

- قیمت گازوتیل در سال اول به ۵۰۰ افزایش و بعد از آن سالانه ۱۵ درصد افزایش خواهد یافت و در افق ۱۴۰۶ به ۱۷۵۹ تومان در لیتر خواهد رسید.

میزان مصرف سوخت در طول ۱۰ سال افق طرح ثابت در نظر گرفته شده است.

محاسبه میزان مازاد در آمد سالانه حاصل از واقعی سازی قیمت بنزین - به قیمت ثابت سال ۹۶



محاسبه میزان مازاد در آمد حاصل از واقعی سازی قیمت سوخت - به قیمت ثابت سال ۹۶

بر اساس آمار رسمی (سالنامه انرژی وزارت نیرو)، میزان مصرف سوخت بخش حمل و نقل در سال ۱۳۹۴ به شرح زیر است:

- ✓ مصرف بنزین بخش حمل و نقل: ۲۵/۷۹۷ میلیارد لیتر
- ✓ مصرف بنزین کل کشور: ۲۵/۹۱۵ میلیارد لیتر
- ✓ مصرف گازوتیل بخش حمل و نقل: ۱۷/۴۳ میلیارد لیتر
- ✓ مصرف گازوتیل کل کشور: ۳۰/۷۰۰ میلیارد لیتر

فرضیات:
مجموع درآمد مازاد حاصل از واقعی سازی قیمت سوخت - به قیمت ثابت سال ۹۶: ۱۵۹۰۰۰ میلیارد تومان

محاسبه میزان مازاد در آمد حاصل از واقعی سازی قیمت گازوتیل - به قیمت ثابت سال ۹۶



مجموع درآمد مازاد حاصل از واقعی سازی قیمت سوخت - به قیمت جاری: ۳۱۹۰۰۰ میلیارد تومان

نتایج حاصل از حل مدل ریاضی مکان‌یابی مراکز لجستیک



در این شماره از نشریه ندای حمل‌ونقل ریلی، اطلاعات مربوط به هر یک از پهنه‌های منتخب شامل سهم بار بین‌المللی مربوط به هر مرکز و تفکیک بارهای مربوط به گروه‌های مختلف کالایی آورده شده است. همچنین شبکه مربوط به حجم جریان بار هر مرکز با سایر مراکز و حجم مبادلات میان میدادی و مقاصد نهایی (اسپوک) با هر مرکز ترسیم شده است.

هاب تهران

طبق محاسبات انجام شده و نظر خبرگان با توجه به ظرفیت عملکردی ۴۳۶۶۷۸۰ TEU سالیانه محاسبه شده، سهم بار بین‌المللی قابل توجه پیش‌بینی شده و موقعیت استراتژیک پهنه تهران، این مرکز به عنوان شهر لجستیک (C۰۲) در نظر گرفته شده است. همچنین این پهنه شامل شهرهای تهران و پردیس است.

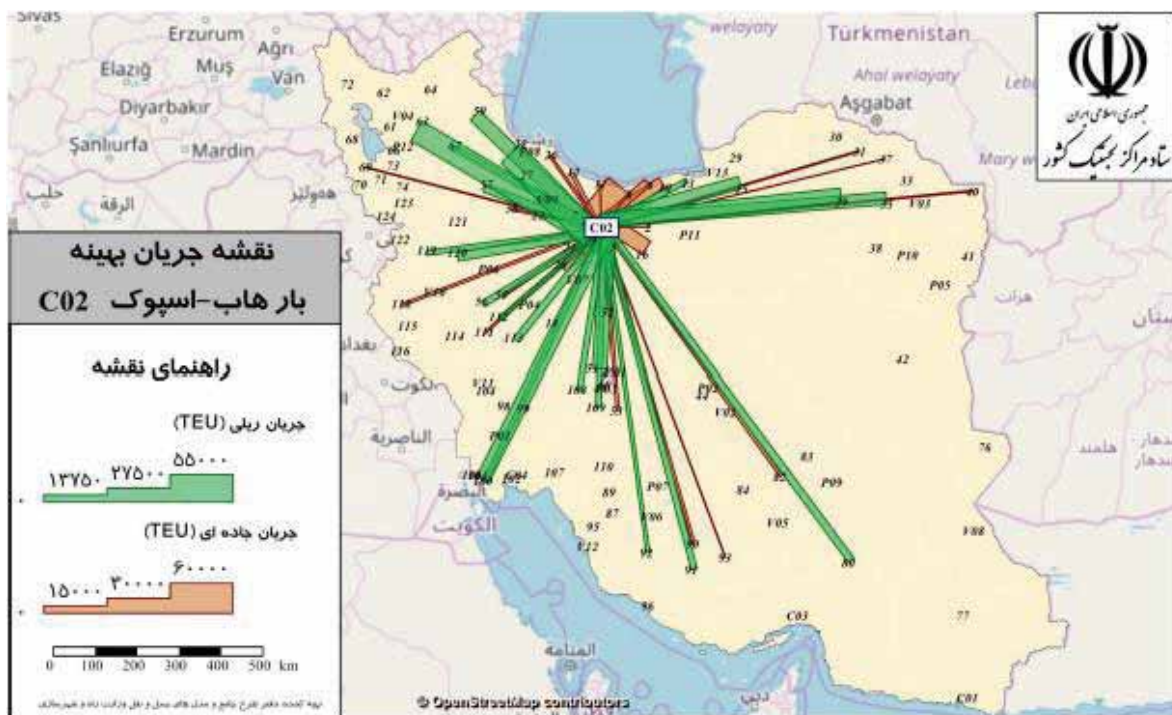
مطابق با جدول ۱، هاب تهران با ۷۰ اسپوک و ۲۷ هاب دیگر در ارتباط است. از این بین، ۶۲ درصد از کل تولید و جذب هاب تهران با شهرهای پهنه تهران است.

در شکل ۱ نقشه جریان‌های هاب تهران و میدادی و مقاصد نهایی آورده شده است.

در جدول ۲ جریان‌های بار حمل شده بین هاب تهران و سایر هاب‌ها آورده شده است. بر این اساس، هاب اردکان و قزوین به ترتیب با سهم ۱۵ و ۰.۱۲ درصد از حجم کل بار، بیشترین و کمترین مبادلات با این هاب را دارند.

تهران (C02)					
حجم بار (TEU سالیانه)	پهنه مربوط به مبدأ/مقصد نهایی	کد	حجم بار (TEU سالیانه)	پهنه مربوط به مبدأ/مقصد نهایی	کد
۴۷۶۲	لاهیجان	۲۶	۱۲۳۷۰۱	تهران	C02
۲۸۶۰	شیروان	۳۱	۹۴۲۸	فیروزکوه	۲
۲۴۸۱۲	نیشابور	۳۵	۱۲۳۴۹	رباط‌کریم	۳
۱۰۲۷	قوچان	۳۷	۸۹۴۲	اسلامشهر	۴
۲۷۸۴۵	سیزوار	۳۹	۱۸۹۶۴	ورامین	۵
۲۸۱۱	سرخس	۴۰	۵۹۷۸۹	کرج	۶
۲۹۶۱۷	نجف‌آباد	۵۱	۱۶	هشتگرد	۷
۳۶۰۴	کاشان	۵۲	۵۳۰۹۶	آمل	۸
۵۷۹۷	شهرضا	۵۳	۱۶۵۹۸	بابل	۹
۶۴۹۴	ملایر	۵۵	۲۲۸۲۴	ساری	۱۰
۱۲۴۰۰	نهبوند	۵۶	۲۰۴۵	چالوس	۱۱
۱۶۵۷۸	زنجان	۵۷	۷۱۶۶	رامسر	۱۲
۴۳۶۲	ایهر	۵۸	۱۰۵۰۱	بهبشهر	۱۳
۲۷۳۰۳	اردبیل	۵۹	۲۵۶۰۶	شاهرود	۱۵

جدول ۱- جریان‌های هاب تهران و میدادی و مقاصد نهایی



شکل ۱- نقشه جریان‌های هاب تهران و مبادی و مقاصد نهایی

تهران (C02)					
کد	نام پهنه مربوط به هاب	حجم بار (TEU سالانه)	کد	نام پهنه مربوط به هاب	حجم بار (TEU سالانه)
P11	سمنان	۶۶۳۳	V04	تبریز	۱۰۲۳۳۷
V07	قم	۴۷۵۸۳	P12	مرغه	۲۴۲۵۷
P04	اراک	۳۲۷۸۹	V08	زاهدان	۱۸۷۹۹
V09	قزوین	۲۹۲۳	P09	کرمان	۱۲۸۴۹
P08	رشت	۳۵۱۷۷	V05	سیرجان	۱۳۱۱۱۳
V13	گرگان (بندر امیرآباد)	۳۹۱۸۹	C03	بندرعباس	۲۸۸۳۲۰
V03	مشهد	۸۳۰۸۵	V06	شیراز	۴۱۲۸۹
P05	خواف	۱۵۹۳۱	P07	مرودشت	۳۳۱۷۴
P10	تربت‌حیدریه	۱۸۷۲۳	V12	بوشهر	۸۸۲۸۶
V02	یزد	۱۹۸۱۲۵	P01	اهواز	۶۶۶۱۵
P02	اردکان	۳۴۴۲۰۲	C04	بندر امام خمینی	۲۰۶۶۱۲
V01	اصفهان	۲۲۸۵۰۱	V11	اندیمشک	۶۱۰۳۱
P03	مبارکه	۸۶۲۱۸	V10	کرمانشاه	۳۵۸۵۶
P06	همدان	۴۳۵۲۸			

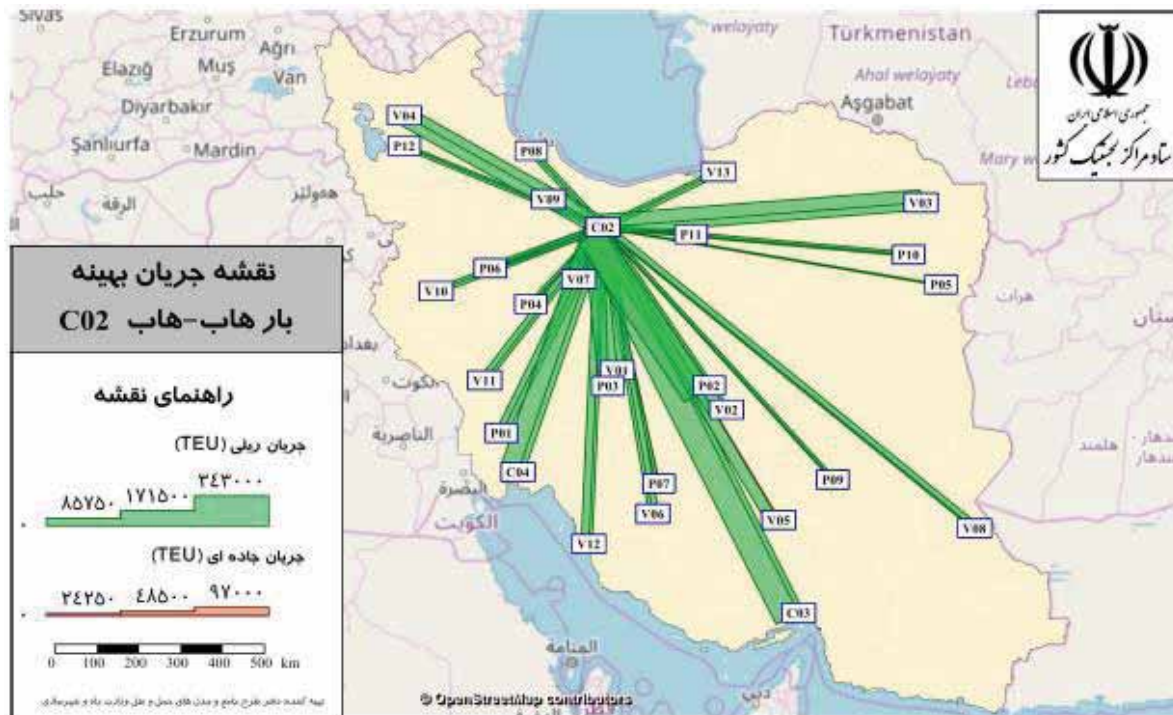
جدول ۲- جریان‌های هاب تهران و سایر هاب‌ها

درصد سهم بار هاب لجستیک تهران مربوط به گروه‌های کالایی مواد غذایی، کشاورزی، دامی و کالاهای فلزی است.

بین‌المللی و سهم بار گروه‌های کالایی مربوط به مرکز لجستیک تهران در شکل ۳ ترسیم شده است. مشاهده می‌شود که در حدود ۴۰

و پس از آن با هاب بندرعباس بیشترین جریان تبادلات کالا را داشته است. نمودارهای مربوط به سهم بار

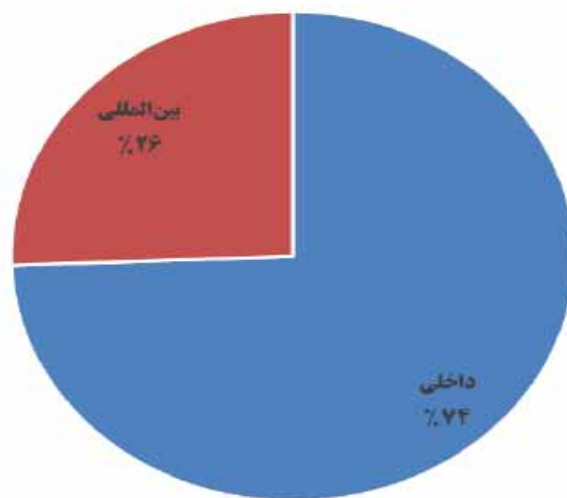
در شکل ۲ نقشه جریان‌های هاب تهران و سایر هاب‌ها آورده شده است. همانطور که از شکل مشخص است، هاب تهران با هاب اردکان



شکل ۲- نقشه جریان‌های هاب تهران و سایر هاب‌ها



ب) سهم بار گروه‌های کالایی



الف) سهم بار بین‌المللی

ترسیم شده است.

شکل ۳- سهم بار بین‌المللی و گروه‌های کالایی مختلف هاب لجستیک تهران



آهن ریل کاران
مدیرعامل:
حسن منجزی پور

تلفن: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵
نمابر: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵



ترکیب حمل‌ونقل
مدیرعامل:
سیحان نظری

تلفن: ۰۶۶۹۱۳۹۲۷-۹
نمابر: ۰۶۶۹۱۵۱۸۷



ریل سیر کوثر
مدیرعامل:
ابوالقاسم سعیدی

تلفن: ۵۷۸۵۱
نمابر: ۵۷۸۵۱ داخلی ۸



**قطارهای مسافری و
باری جوپار**
مدیرعامل:
محمد کریمی

تلفن: ۰۲-۴۴۲۸۱۶۱۰
نمابر: ۴۴۲۸۱۶۱۳



راه آهن حمل و نقل
مدیرعامل:
عباداله فروز

تلفن: ۰۱۲-۶۶۴۲۴۹۰۰
نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶



توکا کشش
مدیرعامل:
مهرداد روشن

تلفن: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰۱-۲
فکس: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰۳



راهوار نیرو آریا
مدیرعامل:
مسعود استاد عظیم

تلفن: ۰۴۴۸۸۱۷۷۰
نمابر: ۸۸۱۹۸۶۹۰



آسیا سیرارس
مدیرعامل:
مهران برومند

تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶
نمابر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸



توکا ریل
مدیرعامل:
محسن سعیدبخش

تلفن: ۰۳۱-۳۶۶۹۰۲۸۲-۵
نمابر: ۰۳۱-۳۶۶۹۰۲۸۳



بهتاش سپهان
مدیرعامل:
خیراله سلیمیان

تلفن: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰
نمابر: ۰۳۱-۳۶۲۸۲۰۲۶



بیکران قشم
مدیرعامل:
بهمن یحیایی

تلفن: ۸۸۸۷۱۷۳۷
نمابر: ۸۸۸۵۰۸۷۰



حمل‌ونقل چندوجهی
سایپالجستیک
مدیرعامل:
صمداله شکر

تلفن: ۵۵۲۵۰۹۳۱-۷
نمابر: ۵۵۲۴۸۷۸۲



توسعه حمل‌ونقل
ریلی پارسیان
مدیرعامل: سیدعلیرضا
حسینی طباطبایی

تلفن: ۲۶۲۹۴۳۷۸
نمابر: ۲۶۲۹۴۳۷۸(داخلی)۴۲۰



حمل‌ونقل ترکیبی
کشتیرانی ج.ا.ا.
مدیرعامل:
قاسم غیور زحمتکش

تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰
نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳



برادران مجد پور
مدیرعامل:
مجید مجد پور

تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷
نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱



سمند ریل
مدیرعامل:
امیررضا طاهریان

تلفن: ۰۴۴۷۸۰۱۹۵
نمابر: ۰۴۸۲۷۹۳۲۹

**جهت سفارش
تبلیغات در ماهنامه
راه آهن حمل و نقل ریلی**

**با ما تماس بگیرید
۲۲۶۶۸۶۵۶**



ریل کاران ورسک
مدیرعامل:
ابراهیم نصیری دهقان

تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰
نمابر: ۷۷۶۴۵۶۸۹



ریل پرداز سیر
مدیرعامل:
فرهنگ طلوعی

تلفن: ۸۸۷۲۷۲۵۳-۸
نمابر: ۸۸۷۲۷۰۳۳



ریل تراب فجر
مدیرعامل:
احمد هراتی

تلفن: ۸۸۷۹۷۸۹۹
نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹



**حمل‌ونقل ریلی
رجا**
مدیرعامل:
محمد رجبی

تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمابر: ۸۸۹۶۳۸۶۸



**مهندسی ساختمان و
تأسیسات راه آهن (بالاست)**
مدیرعامل:
ابراهیم محمدی

تلفن: ۸۸۹۵۵۸۵۱
نمابر: ۸۸۹۶۳۸۶۸



فولادریل توس
مدیرعامل:
غلامرضا میلانلو

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۲۶-۸
نمابر: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۲۹



**چند وجهی فولاد
لجستیک**
مدیرعامل:
جواد صادقی مجد

تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سینا ریل پارس
مدیرعامل:
حامد نوروزی

تلفن: ۰۹۰-۴۶۱۰۰۹۸۰
نمابر: ۰۹۰-۴۶۱۰۰۹۸۰



تجهيزات ناوگان
ریلی البرز نیرو
مدیرعامل:
مجتبی لطفی
تلفن: ۸۸۷۰۵۷۰۷
نمبر: ۸۸۵۵۲۸۹۸



نورالرضا
مدیرعامل:
سید رسول میراحمدی
تلفن: ۸۸۸۰۰۹۳۵
نمبر: ۸۸۹۰۹۷۷۵



مهتاب سیرجم
مدیرعامل:
ناصر غفاری
تلفن: ۸۸۱۳۹۷۸-۸۰
نمبر: ۸۸۳۲۲۲۶



ریل تراهر سبا
مدیرعامل:
محمود مرتضایی
تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمبر: ۸۸۷۲۴۹۸۹



راه آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
ناصر کرمی
تلفن: ۴۱۴۶۸۰۰۰
نمبر: ۸۸۵۳۱۵۶۹



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



رهپویان سینا تجارت
اپریشم (رستا)
مدیرعامل: سیدجلیل
سیدحسینی
تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱
نمبر: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱



نماد ریل گستر
مدیرعامل:
علی سلیم نیا
تلفن: ۸۸۹۸۴۱۸۲-۳
نمبر: ۸۸۹۸۴۱۹۵



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



پرسی ایران گاز
مدیرعامل:
حمیدرضا حدادی
تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷
نمبر: ۸۸۹۰۵۹۵۱



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



راهبر سیر سمنگان
مدیرعامل:
محمد اسلامی
تلفن: ۰۵۱-۳۲۲۵۳۰۰۶
نمبر: ۰۵۱-۳۲۲۵۳۰۰۶



چرخ ریل راهبر
مدیرعامل:
حمید محمد ظاهری
تلفن: ۵۵۳۹۹۳۵۰
نمبر: ۵۵۳۹۹۳۵۰



پیشگامان رسانه
پارس
مدیرعامل:
مهدی جعفری ندوشن
تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۲۵۵۲
نمبر: ۰۳۵-۳۸۲۶۲۵۵۴



تجارت کوشش
سپاهان
مدیرعامل:
شکراله شفیع زاده
تلفن: ۰۳۱-۳۶۷۰۱۱۶۱
نمبر: ۰۳۱-۳۶۶۹۴۹۹۴



لکوموتیو ریل اروند
مدیرعامل:
کامران بهمنی
تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۱-۲
نمبر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سفیر ریل آسیا
مدیرعامل:
محمد خان احمدی
تلفن: ۴۳۴۵۷
نمبر: ۸۶۰۷۱۷۳۱




مهندسی و بازرگانی
راهیان عصر دایا
مدیرعامل:
مرجان عالیوند
تلفن: ۶۶۱۲۱۱۷۴
نمبر: ۶۶۱۲۱۱۸۲



ماربین (قطار سبز)
مدیرعامل:
محمود امامی
تلفن: ۸۸۸۴۰۵۲۰
نمبر: ۸۸۸۲۹۴۲۴



صدر کارکیا
مدیرعامل:
داوود فولادی
تلفن: ۰۸۶-۳۳۶۲۴۵۹۵
نمبر: ۰۸۶-۳۴۱۲۰۳۰۱



تارک دیزل پرسی
مدیرعامل:
محمد رضا راستکار
تلفن: ۲۲۹۲۱۲۲۲



گهر تراهر سیرجان
مدیرعامل:
محمد انجم شعاع
تلفن: ۸۸۹۸۴۱۸۲
نمبر: ۸۸۹۸۴۱۸۲



راه آهن کیش
مدیرعامل:
مجتبی تقفدی
تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸



راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میر جلیلی
تلفن: ۰۳۵-۳۶۲۹۶۵۰۰
نمبر: ۰۳۵-۳۶۲۴۴۴۴۲



تعمیرات و توسعه بهره
برداری ریلی مینا
مدیرعامل:
سینا عباسی
تلفن: ۲۳۱۵۲۲۳۹
نمبر: ۵۵۶۵۰۶۵۲



راهبران ماهان سیر
کارمانیا
مدیرعامل:
احمد قلی زاده

تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۸۴۰۳
نمابر: ۰۳۴-۳۲۴۷۱۴۵۰



کالا و خدمات
پاسارگاد
مدیرعامل:
افشین آربین

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۲۵۹۶
نمابر: ۰۱۳-۴۳۴۴۵۳۷۳



سفیر ترابر ماهان
مدیرعامل:
حسین مولایی

تلفن: ۵۵۱۲۵۷۳۷
نمابر: ۵۵۱۲۵۷۳۸



ریل پرداز نوآفرین
مدیرعامل:
محمد ذوالقدری

تلفن: ۹۱۰۰۶۸۸۶
نمابر: ۴۳۸۵۳۷۵۵



فنی و مهندسی کیان
صنعت شهباز
مدیرعامل:
مهدی شرفی

تلفن: ۵۵۱۲۵۸۲۳
نمابر: ۵۵۱۲۶۰۲۴



احیاء ریل ایران
مدیرعامل:
مرتضی رجبی

تلفن: ۸۸۴۷۱۹۵۸
نمابر: ۸۸۴۰۳۹۶۸



پرتو بارفرابر
خلیج فارس
مدیرعامل:
مهرداد نجاتی محرمی

تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نمابر: ۸۸۸۷۹۱۷۸



ستاره ریل زر
مدیرعامل:
احمد نوری طهرانند

تلفن: ۸۸۷۳۰۹۰۱
نمابر: ۸۸۷۳۲۰۰۹



نیروی کشک
ریلی پرس
مدیرعامل:
بهیار صنوبری

تلفن: ۸۶۰۸۳۷۸۳
نمابر: ۸۸۸۵۰۶۲۹



سپهر زاوه طوس
مدیرعامل:
محمی الدین صبحی

تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۳۸۳
نمابر: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۴۵۰



مشاور گستران
صنعت آدونیس
مدیرعامل:
امیررضا زارع زاده

تلفن: ۲۶۱۴۹۶۸۵
نمابر: ۲۶۱۴۹۶۵۴



صبا دریا
مدیرعامل:
اسماعیل حسینی

تلفن: ۴۴۹۴۲۷۴۹
نمابر: ۴۴۹۴۲۶۴۲



مینا نیرو محرکه
مدیرعامل:
شهرام پوراسد مهربانی

تلفن: ۲۲۸۸۶۸۵۳
نمابر: ۲۲۸۸۶۸۵۲



آلتن کاروان توران
مدیرعامل:
فرشید خوارزمی

تلفن: ۰۷۶-۳۳۶۸۶۷۶۳
نمابر: ۰۷۶-۳۳۶۸۶۵۷۸



خاور زمین طوس
مدیرعامل:
معین صباغی

تلفن: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰
نمابر: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰

جهت سفارش
تبلیغات در ماهنامه

راهبران ماهان سیر

با ما تماس بگیرید

۲۲۶۶۸۶۵۶



رسان ریل پارس
مدیرعامل:
امین پور برخوردار

تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۴
نمابر: ۸۸۵۰۰۶۳۴



ریل ترابر توس
مدیرعامل:
حمیدرضا رستگار مقدم

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۸۷۹۸۹
نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۸۷۹۸۹



بهینه ترابر آژور
مدیرعامل:
سمانه علیپور خوبه

تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۵
نمابر: ۸۸۵۰۰۶۳۴



پیام ترانس
مدیرعامل:
روح ... محمودی

تلفن: ۸۶۰۳۶۷۴۱
نمابر: ۸۶۰۳۶۷۵۲



آلتن ریل گلستان
مدیرعامل:
رجب قزاق

تلفن: ۰۱۷-۳۳۳۷۶۶۴۰
نمابر: ۰۱۷-۳۲۲۴۲۱۵۵



بهین لجستیک ایرانیان
مدیرعامل:
ایوب خزانی

تلفن: ۲۲۹۱۲۲۹۵
نمابر: ۲۲۹۱۲۳۵۷



میتالورژی ایندکیمیستری
پرودکت پارس
مدیرعامل:
کابلاندی ایتیکنوف

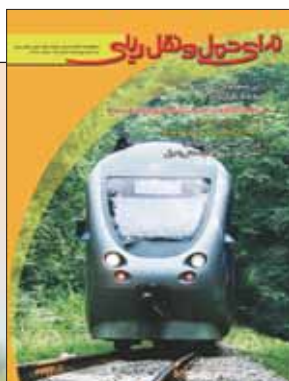
تلفن: ۸۸۶۶۰۳۴۹
نمابر: ۸۸۶۶۷۹۵۳
نمابر: ۸۸۱۰۱۲۰۴

تعرفه مصوب تبلیغات در نشریه ندای حمل و نقل ریلی

از آنجایی که امر تبلیغات برای فعالین کسب و کارها از جمله بخش حمل و نقل ریلی از اهمیت ویژه و قابل توجهی برخوردار می‌باشد و هزینه‌های مرتبط با تبلیغات نوعی سرمایه‌گذاری محسوب می‌گردد، در نشریه انجمن که با نام "ندای حمل و نقل ریلی" منتشر می‌گردد تعداد محدودی صفحه برای تبلیغات اختصاص داده شده است. برابر مصوبه هیات مدیره انجمن تعرفه تبلیغات در نشریه با رعایت جمیع جهات برای اعضاء انجمن به شرح ذیل می‌باشد.

۳۱,۲۰۰,۰۰۰ ریال	۱- چاپ آگهی پشت جلد
۲۶,۰۰۰,۰۰۰ ریال	۲- چاپ آگهی دوم جلد
۲۲,۱۰۰,۰۰۰ ریال	۳- چاپ آگهی ماقبل آخر
۱۸,۲۰۰,۰۰۰ ریال	۴- چاپ آگهی صفحات داخلی
۹,۱۰۰,۰۰۰ ریال	۵- چاپ آگهی ۱/۲ صفحه
۵,۲۰۰,۰۰۰ ریال	۶- چاپ آگهی ۱/۴ صفحه
۵,۸۵۰,۰۰۰ ریال	۷- هزینه طراحی ۱ صفحه
۳,۹۰۰,۰۰۰ ریال	۸- هزینه طراحی ۱/۲ صفحه
۲,۶۰۰,۰۰۰ ریال	۹- هزینه طراحی ۱/۴ صفحه

توضیح: تعرفه تبلیغات ردیفهای ۱ تا ۹ برای متقاضیان غیرعضو انجمن به میزان ۶۰٪ افزایش می‌یابد.






قطار زندگی
ZENDEGI TRAIN

سفر مجلل در زندگی رو تجربه کنید

سامانه ارتباط با مشتریان: ♦ تلفن: ۱۵۳۹ ♦ پیامک: ۵۰۰۰۱۳۹ ♦ پست الکترونیک: info@raja.ir ♦ وبسایت: www.raja.ir

 <https://telegram.me/Rajarailtransportationco>

 <https://instagram.com/Rajarail>

 <https://twitter.com/Rajarailco>

موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن در راستای تشویق کارکنان به پس انداز و در جهت کسب درآمد بیشتر برای ایجاد رفاه حال و آینده کارکنان راه آهن تاسیس شد. این موسسه ماموریت دارد در جهت تامین سود پایدار برای افزایش حق السهم و اندوخته سپرده گذاران صندوق و ارائه تسهیلات متنوع به آنها اقدام کند. چشم انداز موسسه حفظ سهم بازار و حضور در میان ۲ شرکت برتر حمل و نقل بار ریلی در راستای سند چشم انداز ۱۴۰۴ راه آهن جمهوری اسلامی ایران و ایفای نقش موثر در سایر حوزه های اقتصادی و بازار سرمایه است. در راستای نیل به چشم انداز یاد شده، این موسسه دارای ۱۲ شرکت است که ماموریت های مختلفی را برعهده دارند.

موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن
تهران، بلوار کشاورز، تقاطع خیابان وصال و ایتالیا، پلاک ۶۶
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۷۰۷۰۱-۳



خط و ابنیه فلک

تهران، کارگر شمالی
کوچه همدان، پلاک ۱
تلفن: ۰۲۱-۶۶۱۳۲۵۹۲
دورنگار: ۶۶۱۳۳۱۱۴



ترکیب حمل و نقل

تهران، میدان توحید،
خ نصرت غربی، پلاک ۱۵۸
تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۱۳۹۲۷-۹
دورنگار: ۶۶۹۱۳۹۲۴



راه آهن کشش

تهران، کارگر شمالی،
خیابان نصرت، پلاک ۷۳
تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۳۹۴۴۰
دورنگار: ۶۶۹۱۶۱۸۸



راه آهن حمل و نقل

تهران، کارگر شمالی،
خیابان نصرت، پلاک ۱۲۴
تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰
دورنگار: ۶۶۴۲۱۲۱۶



فرتاک

تهران، بلوار کشاورز،
خیابان وصال، تقاطع ایتالیا،
پلاک ۶۶، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۹۵۱۸۰



راه پرواز

تهران، ولیعصر، روبروی
خیابان بزرگمهر، پلاک ۱۴۸۹
تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۹۳۲۳۴
دورنگار: ۶۶۴۹۲۹۹۰



فولاد ریل توس

مشهد، خیابان پاسداران،
ساختمان ۸۸
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۲۶-۸
دورنگار: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۲۹



ایرید

تهران، بلوار کشاورز، خیابان
وصال، تقاطع ایتالیا،
پلاک ۶۶، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۹۵۱۷۶



اندیشه راه و رسک

تهران، خیابان اسکندری
شمالی، خیابان طوسی،
پلاک ۸۳، واحد ۲
تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۳۹۰۹۲



پیشتاز راه و شهر

تهران، بلوار کشاورز،
وصال، تقاطع ایتالیا،
پلاک ۶۶، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۹۴۸۸۴



رسان ریل پارس

تهران، شهید بهشتی،
صابونچی، کوچه چهارم
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۷۴۸۵
دورنگار: ۸۸۵۰۰۶۳۴



جاده ابریشم

خیابان کارگر شمالی،
فرصت شیرازی، پلاک ۹
تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۱۴۱۴۵
دورنگار: ۶۶۹۱۳۸۲۴

