

نگاهی در حال و نقل ریلی

چشم‌انداز انجمن؛

تبدیل شدن به یکی از معتبرترین انجمن‌های صنفی به منظور حمایت از حقوق اعضا

در یافت تسهیلات به منزله جبران خسارات نیست

افزایش سه برابری قیمت چرخ در یک سال اخیر

بالا بودن ظرفیت تقاضا در حوزه ریلی؛ این تقاضا سال‌ها روی زمین مانده

تاثیر مستقیم افزایش نرخ ارز بر قیمت قطعات داخلی و خارجی

حمل و نقل ریلی را با نگاه لجستیکی می‌توان اقتصادی کرد

طرح‌ها و برنامه‌های راه‌آهن در اجرای طرح توسعه ریلی



www.kafriz.com

Wheel Tyre 2020.

تولیدکننده انواع
بانداز و اگن های باری،
مسافری، لکوموتیو
و قطارهای شهری



- کارخانه: اصفهان | شهرک صنعتی منتظریه
- تلفن: ۶۳ - ۶۱ - ۵۰۰ ۳۶۶ (۰۳۱) | فکس: ۶۴ ۵۰۰ ۳۶۶ (۰۳۱)
- صندوق پستی: اصفهان ۳۶۴ - ۸۱۶۵۵



نمای حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

شماره ۴۵

انتشار: مرداد ۹۹

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیقی‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

مسئول تولید و آماده‌سازی:

الهام زرقانی

طراح و گرافیست:

کوروش جعفری

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: خاتم نو ۷۷۸۱۳۳۴۹

نشانی انجمن: تهران - خیابان توحید - خیابان

غلامرضا طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

ارتباط با انجمن: ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۵-۱۶

نمابر: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

Telegram: @rtcguild

Email: info@rtcguild.com

Instagram: rtcguild

www.rtcguild.com



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

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

سفرش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

۲	سرمقاله
۴	اخبار ریلی
۸	افزایش هزینه‌های شرکت به میزان بهره تسهیلات؛ ...
۱۰	افزایش سه برابری قیمت چرخ در یک سال اخیر
۱۲	الزام افزایش سرعت قطارهای مسافری؛ ...
۱۴	چگونگی ایجاد مزیت رقابتی در راه‌آهن؛ ...
۱۶	بالا بودن ظرفیت تقاضا در حوزه حمل و نقل ریلی؛ ...
۲۴	تاثیر مستقیم افزایش نرخ ارز بر قیمت قطعات داخلی و ...
۲۶	حمل ریلی را با نگاه لجستیکی می‌توان اقتصادی کرد
۳۰	طرح‌ها و برنامه‌های راه‌آهن در اجرای طرح توسعه ریلی
۳۴	نحوه بهره‌برداری از لکوموتیو در صنعت ریلی کاملاً مبهم است
۳۶	شرکت راه‌آهن در مقام رگولاتور و قانون‌گذار یا ...
۳۸	مدیران دولتی کوچکترین تمایلی به خصوصی سازی ندارند
۴۰	گزارشی از یک اجلاس ریلی در آلمان
۴۱	شعار یا عمل؛ نگاهی به عملکرد ۱۵ ساله بخش باری...
۴۳	نقشه راه بهبود ایمنی راه‌های کشور



طرح روی جلد:
الهام زرقانی



چشم انداز انجمن؛

تبدیل شدن به یکی از معتبرترین انجمن‌های صنفی به منظور حمایت از حقوق اعضا

مهرداد تقی زاده

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

"جهت توجه ویژه به اولویت حمل و نقل ریلی در کلیه تصمیم‌گیری‌ها و از جمله در تدوین برنامه هفتم توسعه"، نهادینه سازی فرآیند "اظهار نظر و اصلاح بسیاری از آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های صادره از سوی راه‌آهن پیش از ابلاغ به شرکت‌های حمل و نقل ریلی"، پیگیری مشکلات مالیاتی شرکت‌ها در هیأت‌های مالیاتی، پیگیری مستمر و اثربخش در خصوص اعتراضات شرکت‌ها در جهت بازنگری در رأی کمیسیون عالی سوانح از طریق نماینده دائم انجمن در این کمیسیون، اقدامات اجرائی جهت "رفع مشکل شرکت‌ها در خصوص پرداخت خسارت ناشی از قصور مأمورین راه‌آهن به عنوان یکی از مسائل ریشه‌ای شرکت‌ها از سال‌ها قبل"، انعکاس "مشکلات حاصل از کرونا برای شرکت‌های ریلی مسافری"، پیگیری دریافت وام کرونا برای شرکت‌های ریلی مسافری عضو و غیر عضو انجمن، پیگیری و نامه نگاری با مراجع مختلف از جمله کمیسیون‌های اقتصادی و عمران مجلس، وزارت صمت، وزارت راه و شهرسازی، شورای رقابت، سازمان حمایت از مصرف‌کننده، شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت جهت رفع مسائل و مشکلات در بخش‌های مختلف ریلی، استفاده از کمیته‌ها و کمیسیون‌های حمل و نقل اتاق ایران و اتاق تهران در راستای بهبود فضای کسب و کار ریلی، پیگیری موضوع اخذ تضامین از شرکت‌های باری ریلی، پیگیری‌های کارگروه‌های تخصصی انجمن در رفع بسیاری از مسائل و مرتفع شدن بسیاری از مشکلات صنفی کوچک و بزرگ که جزییات آنها در این سرمقاله نمی‌گنجد از جمله مواردی است که در این دوره از هیئت مدیره انجمن به ثمر نشست است و این راه کماکان ادامه خواهد داشت.

بیانید بخشی از اقدامات انجام شده در سال ۹۸ و تا انتهای مرداد ۹۹ را مروری نماییم. در این دوره اقدامات مؤثری در حوزه اجرایی و در راستای پیشبرد اهداف استراتژیک انجمن صورت گرفت که در این سرمقاله مختصری به برخی از مهمترین آنها می‌پردازیم. لازم به ذکر است برخی از این اقدامات با مشارکت و همکاری شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در راستای تغییر رویکرد دوجانبه انجمن و راه‌آهن انجام پذیرفت. هدف استراتژیک و چشم‌انداز اصلی انجمن تبدیل شدن به یکی از مهمترین و معتبرترین انجمن‌های صنفی در حمل و نقل کشور به منظور حمایت و صیانت از حقوق اعضا و ایجاد یکپارچگی و انسجام بین آنها بوده و هست که به برخی از آنها اشاره می‌کنیم.

بخشی از مطالبات شرکت‌های عضو انجمن، صنفی بوده که با پیگیری‌های صورت گرفته به نتایج مناسبی منتج شده است. این اقدامات موارد مهمی از جمله "ابلاغ مالیات بر ارزش افزوده با نرخ صفر مالیاتی بخش باری تا پایان برنامه ششم توسعه" که علی‌رغم تصویب آن نسبت به ابلاغ و اجرا اقدام نشده بود، "اجرایی شدن ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر" و "تبصره ۱۸ به منظور اعتلای تسهیلات به بخش خصوصی"، اقدام به "تشکیل کمیته‌های مشترک باری و مسافری با راه‌آهن" به منظور استفاده از نظرات بخش خصوصی ریلی در تصمیم‌گیری‌ها، جلوگیری از مصوبات غیر قانونی از طریق "بررسی حقوقی اقدامات و مصوبات راه‌آهن و انعکاس آن به متولیان امر جهت تغییر برخی مصوبات" که برخی از طرف راه‌آهن در دست پی‌گیری است، همکاری نزدیک با مرکز پژوهش‌های مجلس



این حوزه ایفا نماید. در همین راستا انجمن توانست با بهبود فرآیندهای اداری از جمله بخش مالی، کارشناسی، فناوری اطلاعات و تقویت پایگاه‌های اطلاع رسانی از نظر الزامات پشتیبانی مؤثرتر از قبل ادامه فعالیت دهد. گسترش فضای کاری اداری انجمن، برگزاری وبینارهای آموزشی متعدد، تألیف گزارشات متعدد جهت بهبود فضای کسب و کار، انجام مطالعات تطبیقی متعدد در راستای دستیابی به اهداف صنفی و حضور فعال در کنفرانس‌ها و دوره‌های داخلی و بین‌المللی نیز در همین راستا انجام گردید. همچنین برای اولین بار پس از تأسیس انجمن در راستای درخواست وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی با پیگیری و دریافت نظرات شرکت‌های عضو انجمن و با پیش‌نویس ارائه شده توسط وزارتخانه یادشده در چندین جلسه در کارگروه حقوقی، اساسنامه انجمن اصلاح شد و برای تصویب در جلسه مجمع فوق‌العاده در اختیار شرکت‌های عضو قرار گرفت.

با وجود بهبودهای صورت گرفته در بخش‌های مختلف و رویکرد مناسب راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران جهت همفکری با ذی‌نفعان در حل مسائل، هنوز مشکلات بخش خصوصی ادامه‌دار است. در همین خصوص پیگیری‌های این انجمن تا رفع کامل مشکلات علی‌الخصوص مشکلات ریشه‌ای ادامه خواهد داشت. امید است با ادامه رویکردی که از ابتدای سال ۹۸ در انجمن آغاز شد و مقرر گردید تا بخش خصوصی مشکلات خود و راه‌آهن نیز مشکلات خود را رفع نمایند، مسائل و مشکلات جزئی و بزرگ حل گردد و انجمن و راه‌آهن هم‌راستا و در کنار هم به دنبال رفع مشکلات کلان و اصلاح سیاست‌های کلان بخش حمل و نقل کشور باشند و در راستای اعتلای بخش ریلی گامی بزرگ برداریم.

در بخش کارگروه‌های جدید انجمن که بازوهای مشورتی هیئت مدیره انجمن محسوب می‌شوند، سه کارگروه حمل و نقل ترکیبی، حقوقی، بیمه و مالیات و کارگروه افزایش سرعت واکنش‌های مسافری و یک کمیته فنی واکنش‌های باری که از جمله نیازهای محسوس صنعت ریلی و متشکل از شرکت‌های عضو بود تشکیل شد. لازم به ذکر است در این کارگروه‌ها بعضاً از مدیران راه‌آهن دعوت به عمل می‌آمد تا از نقطه نظرات آنان در حل مسائل و مشکلات در این کارگروه‌ها استفاده شود.

در همین خصوص در یکسال و نیم اخیر تعداد درخواست‌های عضویت در انجمن به شدت افزایش یافت به نحوی که از ابتدای سال ۹۸ تعداد ۱۵ عضو در انجمن پذیرفته شدند در حالیکه تعداد درخواست‌ها بیش از این اعداد بود. یکی از دلایل افزایش تعداد درخواست‌ها به رسمیت شناختن انجمن در مراجع ذیربط از جمله گمرک و در چند ماه اخیر در بحث وام شرکت‌ها در وزارت راه و شهرسازی، در اختیار داشتن پروانه فعالیت انجمن به عنوان ضابطه اصلی فعالیت شرکت‌های خدمات وابسته و اصلی عضو بوده است که این موضوع، نشان از ارتقای جایگاه انجمن دارد.

در بخش الزامات پشتیبانی این انجمن توانسته به مواردی از جمله معرفی دانشجویان و فارغ التحصیلان دانشکده راه‌آهن جهت جذب در صنعت، کارآموزی، کارورزی و انجام پروژه‌ها و پایان‌نامه‌های دانشجویی در شرکت‌های خصوصی ریلی و همین‌طور استفاده از نظرات اساتید این دانشکده در کارگروه‌های انجمن نقش پررنگ‌تری را در ارتباط صنعت و دانشگاه و به خصوص تنها دانشکده تخصصی



در سال جهش تولید و در سه مرحله؛

بهره برداری از ۲۰۹ دستگاه ناوگان ریلی به ارزش ۴۲۵ میلیارد تومان در سه ماه نخست سال ۹۹

لکوموتیو به ارزش ۵۰ میلیارد تومان، ۵۳ واگن باری به ارزش ۴۲ میلیارد تومان، ۲ دستگاه واگن مسافری به ارزش ۲۴ میلیارد تومان و بازسازی ۸ واگن مسافری به ارزش ۴۰ میلیارد تومان در ۶ شرکت داخلی مینا، واگن سازی پارس، فولاد درخشان، واگن سازی کوثر، پلور سبز و ریل پرداز تولید شده است.

در سال جهش تولید در مجموع ۸ شرکت حمل و نقل ریلی، توکاریل، مینا، صنایع ملی مس ایران، تجارت کوشش سپاهان، احیاء ریل ایرانیان، جنرال مکانیک، راه آهن شرقی بنیاد و ریل پرداز نوآفرین با برنامه ریزی شرکت راه آهن با استفاده از ظرفیت های قانونی سرمایه گذاری کرده اند.

گفتنی است، سال گذشته نیز با برنامه ریزی راه آهن جمهوری اسلامی ایران در مجموع در سه مرحله ۷۷۸ دستگاه ناوگان ریلی شامل لکوموتیو، واگن مسافری و باری به ارزش ۱۲۷۰ میلیارد تومان به بهره برداری رسید.

با حضور وزیر راه و شهرسازی، سرپرست وزارت صنعت، معدن و تجارت، شهردار تهران و مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران با بهره برداری از ۶۵ دستگاه ناوگان ریلی دیگر (لکوموتیو، واگن باری و مسافری) در سه ماهه نخست امسال در مجموع، ۲۰۹ دستگاه ناوگان ریلی به ارزش ۴۲۵ میلیارد تومان به بهره برداری رسید.

در مرحله نخست امسال و در فروردین ماه سال جاری، ۵۶ دستگاه ناوگان ریلی به ارزش ۱۲۵ میلیارد تومان و در مرحله دوم نیز ۸۸ دستگاه ناوگان ریلی به ارزش ۶۴۴ میلیارد تومان به بهره برداری رسیده است.

در مرحله سوم نیز، ۶۵ دستگاه ناوگان ریلی با سرمایه گذاری ۱۵۶ میلیارد تومانی، هشت شرکت حمل و نقل ریلی، این ناوگان سیر خود را در شبکه ریلی کشور آغاز کردند که در مجموع در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۷۸ درصد رشد نشان می دهد. تمامی این ناوگان ریلی شامل ۲ دستگاه



مدیرعامل راه آهن:

قطارهای راه آهن در هر بار مسافرگیری ضد عفونی می شوند

مدیرعامل راه آهن گفت: عملیات ضد عفونی کردن تمام قطارهای مسافری در هر بار مسافرگیری انجام می شود، بدین ترتیب که کارکنان راه آهن یک بار در مبدا و یک بار در مقصد اقدام به ضد عفونی قطارها می کنند.

سعید رسولی افزود: سلامت مسافران و کارکنان در بخش حمل و نقل ریلی اولویت اول راه آهن است و همه باید به توصیه های ستاد ملی کرونا توجه کنیم.

وی با بیان اینکه پروتکل های بهداشتی از جمله رعایت فاصله گذاری اجتماعی در حمل و نقل ریلی رعایت می شود، گفت: در شرایط کرونا سامانه های فروش بلیت اصلاح شده است و اگر مسافران همنام و عضو یک خانواده نباشند هر دو نفر در یک کوپه قرار می گیرند.

معاون وزیر راه و شهرسازی خبر داد: هم چنین برخی شرکت های ریلی در بعضی مسیرها از جمله مسیرهای دور برد، ماسک رایگان توزیع می کنند. البته بعد از اجباری شدن استفاده از ماسک، بیشتر مردم این قانون را رعایت می کنند اما فروش ماسک در سالن های مسافری و ایستگاه های راه آهن ادامه دارد و از همه مردم تقاضا می کنیم همه تمهیدات لازم را برای سلامت حال خود و سایر مسافران رعایت کنند. مدیرعامل شرکت راه آهن ادامه داد: راه آهن ایران در ارتباط با پیشگیری از شیوع ویروس کرونا از طریق سفر ریلی، هم مورد تشویق وزارت درمان و آموزش پزشکی قرار گرفت و هم مورد تشویق اتحادیه بین المللی راه آهن ها قرار گرفته است.

اسلامی افزود: کارخانجات تولید واگن ما سال ها در رکود بودند، اما از سال گذشته این رکود کاهش یافت و در شرایط شیوع کرونا ۲۵۹ انواع ناوگان به شبکه اضافه شد و امیدوارم هدف ۲ هزار دستگاه نیز محقق شود که مورد تأکید رئیس جمهور و رهبری نیز هست.

اسلامی تصریح کرد: صنعت معدنی و فولادی کشور استفاده از حمل و نقل ریلی و ورود به این عرصه را فرصتی می دانند و در این حوزه سرمایه گذاری کرده اند، همچنین خط دوم بافق - تربت حیدریه به ارزش ۸ هزار میلیارد تومان در آستانه اجرا قرار گرفت و این نشان می دهد جذابیت حمل و نقل ریلی برای سرمایه گذاری بیشتر شده است.

سهم راه آهن در تخلیه کالاهای اساسی از بنادر ۲.۳ برابر شده است

وزیر راه و شهرسازی گفت: سهم راه آهن در تخلیه کالاهای اساسی از بنادر کشور در حال حاضر ۲.۳ برابر شده است.

محمد اسلامی در مراسم ورود ۵۰ دستگاه انواع ناوگان ریلی اظهار داشت: به یاری خداوند مراسم ورود ناوگان جدید به شبکه در سال جاری هر ماه برگزار می شود و این نشانه ای از اهتمام به ساخت داخل است.

وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: روی خود کفایی سیستم ها تأکید کامل داریم و خلاقیت و استفاده از تکنولوژی روز نیز رو به گسترش است.



تکمیل طبقه فوقانی تونل راه آهن در مناطق ۱۷ و ۱۸ محیط مناسبی برای استفاده خانواده‌ها است

فوقانی این تونل در این مناطق با برنامه‌ریزی مشخص تبدیل به موتور محرک اقتصادی - اجتماعی در جنوب تهران و مناطق ۱۷ و ۱۸ می‌شود.

حناچی از ثبت جهانی راه آهن ایران در سال جاری خبر داد و گفت: پیش از ما کشورهای اتریش و سوئیس توانسته‌اند راه آهن خود را ثبت جهانی کنند و این موضوع راه آهن ما را به یک ارزش ملی و عمومی تبدیل می‌کند.

شهردار تهران بیان کرد: این محور بزرگ مکانی مناسب برای طراحی شهری به عنوان موتور محرک اقتصادی در مناطق ۱۷ و ۱۸ است و سرنوشت منطقه را تغییر خواهد داد.

شهردار تهران گفت: با موافقت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و بهره‌برداری از طبقه فوقانی تونل‌های راه آهن در منطقه ۱۷ و ۱۸ فضای مناسبی برای استفاده خانواده‌ها از محیط شهری در این مناطق فراهم می‌شود.

پیروز حناچی در مراسم بهره‌برداری از ۶۵ دستگاه ناوگان ریلی افزود: در قرارداد بین شرکت راه آهن و شهرداری تهران در زمینی به طول ۹ کیلومتر که بالای تونل ریلی مناطق ۱۷ و ۱۸ تهران مربوط به خط آهن تهران - تبریز ساخته می‌شود، طراحی شهری اجرا می‌شود.

وی افزود: حدود ۹ کیلومتر فضای

پیش بینی افزایش تولید شمش فولادی در کشور به ۴۲ میلیون تن در سال جهش تولید

سرپرست سابق وزارت صمت با بیان اینکه تولید همیشه نیازمند حوزه لجستیک و زیرساخت است گفت: متأسفانه سهم حمل ریلی ایران بسیار کم است که باید افزایش یابد. خوشبختانه حمل ریلی کالای اساسی از ۱۰ درصد سال ۹۷ به ۲۵ درصد افزایش یافته است.

مدرس خیابانی در بخش دیگری از سخنانش مجموع ذخایر معدنی ایران را ۵۳ میلیارد تن اعلام کرد و گفت: این در حالیست که فقط از ۵۰۰ میلیون تن آن بهره‌برداری می‌کنیم ما در کشور ۶۸ نوع ماده معدنی داریم که معادل دو درصد معادن دنیاست.

وی با بیان اینکه بخش معدن می‌تواند جایگزین نفت شود گفت: در حال حاضر بخش معدن بار کاهش درآمدهای نفتی را بر دوش می‌کشد.

سرپرست سابق وزارت صمت با بیان اینکه سهم حمل ریلی در ایران بسیار کم است و باید افزایش یابد گفت: امسال تولید شمش فولادی به ۴۲ میلیون تن افزایش می‌یابد.

حسین مدرس خیابانی در مراسم ورود ۶۵ دستگاه انواع ناوگان ریلی به شبکه سراسری راه آهن با تاکید بر اینکه وزارت صنعت برنامه گسترده‌ای برای افزایش تولید زنجیره فولاد دارد اظهار کرد: برنامه تولید شمش فولادی از ۲۸ میلیون تن امسال به ۴۲ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

وی با قدردانی از برنامه ساخت خط دوم راه آهن سنگان - تربت - جندق - بافق به طول ۸۰۰ کیلومتر افزود: این کار باعث تامین به موقع مواد اولیه و افزایش صادرات و تجارت محصولات فولادی خواهد شد.

در سال جهش تولید و در چهارمین مرحله؛

بهره‌برداری از ۵۰ دستگاه ناوگان ریلی به ارزش ۶۹ میلیارد تومان در سال ۹۹

با حضور وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران و در چهارمین مرحله امسال، ۵۰ دستگاه واگن باری نو و لکوموتیو به ارزش ۶۹ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری به بهره‌برداری رسید.

با بهره‌برداری از این واگن‌های باری و لکوموتیو در مجموع در چهار ماهه نخست امسال ۲۵۹ دستگاه انواع واگن مسافری، باری و لکوموتیو به ارزش ۴۹۴ میلیارد تومان در حوزه ریلی کشور به بهره‌برداری رسیده است.

در سالی که توسط مقام معظم رهبری سال جهش تولید نامگذاری شده و با بهره‌برداری از این ۲۵۹ دستگاه ناوگان ریلی در چهار ماهه نخست سال جاری در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته در مجموع تولید ناوگان ریلی در کشور ۴۸ درصد رشد داشته است.

در این مرحله ۴۹ دستگاه واگن باری نو در شرکت‌های واگن سازی پارس و واگن سازی کوثر تولید شده و یک دستگاه لکوموتیو نیز در شرکت مینا لکوموتیو پس از بازسازی کامل وارد خطوط ریلی کشور شد.

گفتنی است، در راستای توسعه ناوگان ریلی سال گذشته با برنامه‌ریزی راه آهن جمهوری اسلامی ایران و در سه مرحله ۷۷۸ دستگاه ناوگان ریلی شامل لکوموتیو، واگن مسافری و باری به ارزش ۱۲۷۰ میلیارد تومان وارد خطوط ریلی کشور شدند.



افزایش ۹۰ درصدی بارگیری ریلی کالاهای اساسی در بندر امام

مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان گفت: به دنبال حمل ریلی حدود ۶۰۰ هزار تن انواع کالای اساسی از بندر امام خمینی (ره) به مراکز توزیع درون کشور، بارگیری ریلی کالاهای اساسی طی سه ماهه نخست سال جاری ۹۰ درصد نسبت به مدت مشابه در سال قبل افزایش یافت.

عادل دریس با تأکید بر استفاده از ظرفیت‌های حمل و نقل ریلی در این مجتمع بندری امام (ره) برای تسریع در روند خروج کالا، رشد پیوسته حمل ریلی کالاهای اساسی در سه ماهه نخست سال جاری را حاصل هم‌افزایی این اداره کل و راه‌آهن جنوب با هدف تقویت حمل و نقل ریلی عنوان کرد.

وی در ادامه با اشاره به بارگیری بیش از ۵ میلیون تن انواع کالاهای اساسی از انبارهای مجتمع بندری امام خمینی (ره) به داخل کشور، از رشد ۱۸ درصدی آن نسبت به مدت مشابه در سال گذشته خبر داد.

از فناوری‌های نوین و استارت‌آپ‌ها به منظور ارتقا بهره‌وری در حمل و نقل ریلی کشور از دیگر زمینه‌های همکاری بین دو طرف در این تفاهم‌نامه است.

همکاری در ارتقای فناوری‌های تولید زیرساخت و ناوگان جدید و نوسازی آنها و شبکه‌سازی شرکت‌های دانش بنیان با توانمندی‌های داخلی برای تکمیل زنجیره تامین فناوری در صنعت حمل و نقل ریلی و اقتصاد دانش بنیان ریلی و همکاری در تدوین سند توسعه فناوری‌های راهبردی حمل و نقل ریلی و ارتقا سطح مهارت‌های نیروی انسانی در این بخش از دیگر برنامه‌های همکاری‌های شرکت راه‌آهن و مرکز توسعه فناوری‌های راهبردی معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، در این تفاهم‌نامه خواهد بود.

دو طرف در این تفاهم‌نامه موافقت کردند که در زمینه برقی‌سازی شبکه و ناوگان ریلی، ایجاد سامانه پایش مخاطرات طبیعی در شبکه و راه‌اندازی مرکز تست در صنعت ریلی و همچنین استاندارد سازی و صدور گواهینامه‌های مورد نیاز همکاری کنند.

طرفین موافقت کردند در راستای اجرایی شدن این تفاهم‌نامه یک کارگروه مشترک همکاری جهت برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های مورد نظر و یک کارگروه فنی تشکیل شود.



امضای تفاهم‌نامه مشترک بین شرکت راه‌آهن و معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری

حضور محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی و سورنا ستاری معاون علمی و فناوری رییس جمهور، مرکز جهادی پیشرفت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران" نیز به بهره برداری رسید.

همکاری در توسعه زیست بوم نوآوری در حوزه حمل و نقل ریلی با به کارگیری حداکثر ظرفیت‌ها و توانمندی‌های داخلی با استفاده از نوآوری‌ها و فناوری‌های هوشمند در حوزه ریلی کشور، از مهمترین محورهای اجرای این تفاهم‌نامه بین دو طرف است.

همچنین همکاری در هوشمندسازی و دیجیتال‌سازی کردن شبکه ریلی همراه با مدیریت ترافیک ایمنی و توسعه، نگهداری زیرساخت‌ها و ناوگان با بهره‌گیری

به منظور اجرای بندهای ۲۴ و ۲۵ سیاست‌های کلی برنامه ششم ابلاغی مقام معظم رهبری، برای توسعه حمل و نقل ریلی، تفاهم‌نامه همکاری‌های مشترک در زمینه هوشمندسازی و دیجیتال‌سازی کردن شبکه ریلی با استفاده از توانمندی‌های شرکت‌های دانش بنیان، بین راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری به امضا رسید.

این تفاهم‌نامه توسط "سعید رسولی" مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و "اسماعیل قادری فر" رئیس مرکز توسعه فناوری‌های راهبردی معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری در شرکت راه‌آهن به امضا رسید. همزمان با امضای این تفاهم‌نامه با

ناوگان ریلی نشان از رونق کار و تلاش در شرکت‌های تولید کننده ناوگان ریلی در کشور است.

سعید رسولی در مراسم بهره‌برداری از ۵۰ دستگاه ناوگان ریلی افزود: در سال جهش تولید امروز در چهارمین مرحله شاهد بهره‌برداری از ۵۰ دستگاه ناوگان ریلی دیگر هستیم و این نشان می‌دهد که با همت و باور خانواده بزرگ راه‌آهن گام‌های بزرگی برای توسعه صنعت ریلی کشور برداشته شده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی بیان کرد: قرارداد بخشی از این واگن که به بهره‌برداری رسیده روز ۲۸ اسفند ماه سال ۹۸ در حضور وزیر محترم راه و شهرسازی و رئیس سازمان برنامه و بودجه به امضا رسید.



بهره‌برداری از ۵۰ دستگاه ناوگان ریلی؛

نشان از رونق کار و تلاش در صنعت ریلی کشور

مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران گفت: بهره‌برداری از ۵۰ دستگاه



امضای تفاهم‌نامه سرمایه‌گذاری بین شرکت راه‌آهن و تایدواتر خاورمیانه

افزایش سهم راه‌آهن در جابجایی بار، حفظ محیط زیست، کاهش مصرف سوخت و آلاینده‌ها، کاهش آمار تصادفات رانندگی، تشویق بخش خصوصی به انجام سرمایه‌گذاری و نوسازی ناوگان ریلی باری در گردش، اجرای مصوبات ستاد مراکز لجستیک کشور، حمایت بیشتر از توسعه ترانزیت ریلی کالا و اتصال شبکه ریلی به مراکز بزرگ اقتصادی، تجاری و صنعتی در مبادی ورودی و خروجی در کریدور شمال - جنوب از مهمترین مزیت‌های امضای این تفاهم‌نامه بین شرکت راه‌آهن و شرکت تایدواتر خاورمیانه است.

در این تفاهم‌نامه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران متعهد شده است که نسبت به صدور مجوزهای مورد نیاز سرمایه‌گذاری طبق ضوابط و مقررات و اختیارات قانونی و جانمایی اراضی مورد نظر در مرکز لجستیک آپرین و تحویل اراضی به سرمایه‌گذار برای آغاز اجرای پروژه‌های یادشده اقدامات لازم را به عمل آورد.

همکاری لازم با سازمان بنادر و دریانوردی به منظور اخذ مجوزهای قانونی جهت اتصال خطوط ریلی اسکله‌های بنادر امام خمینی (ره) و شهیدرجایی به شبکه، افزایش تردد قطارهای برنامه‌ای و انجام اقدامات مورد نیاز به منظور استفاده سرمایه‌گذار از تسهیلات مالی موضوع ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید و برخورداری سرمایه‌گذار از مزایای تبصره یک ماده ۶۶ قانون مبنی بر دسترسی آزاد به شبکه ریلی کشور از دیگر توافقات دو طرف در اجرای این تفاهم‌نامه است.

تفاهم‌نامه سرمایه‌گذاری ۱۶۰۰ میلیارد تومانی بین شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت تایدواتر خاورمیانه برای خرید ناوگان ریلی و ساخت ترمینال غلات برای حمل کالاهای اساسی از بنادر امام (ره) و شهید رجایی به مرکز لجستیک آپرین به امضا رسید. در این تفاهم‌نامه که توسط سعید رسولی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و حسین زارعی مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه به امضا رسید، شرکت راه‌آهن برای خرید ۶۰۰ دستگاه واگن باری فله و کانتینربر از این سرمایه‌گذاری حمایت می‌کند.

دو طرف در این تفاهم‌نامه بر توسعه همکاری‌های ریلی در زمینه حمل و نقل غلات از بنادر یادشده به مرکز لجستیک آپرین واحداث و بهره‌برداری از شبکه خطوط فرعی ریلی در اسکله‌های بندرامام و شهیدرجایی و حمل مستقیم غلات از کشتی به قطار توافق کردند.

هدف از امضای این تفاهم‌نامه و انجام سرمایه‌گذاری‌ها در این بخش، تسهیل بیشتر حمل مستقیم و منظم کالاهای اساسی از بنادر امام (ره) و شهید رجایی از طریق شبکه ریلی به مقاصد داخلی در راستای افزایش سهم حمل و نقل ریلی در جابجایی بار در کشور است.

این تفاهم‌نامه در اجرای بندهای ۲۴ و ۲۵ سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه "ابلاغی مقام معظم رهبری" در خصوص اولویت توسعه حمل و نقل ریلی و ایجاد مزیت رقابتی در این بخش با مشارکت بخش خصوصی به امضا رسید.



بازسازی کامل ۲۷۰ واگن مسافری در دستور کار قرار گرفته است

مدیرعامل راه‌آهن گفت: در سالی که رهبر معظم انقلاب سال جهش تولید نامگذاری کرده اند، عملیات بازسازی کامل ۲۷۰ واگن مسافری در کارخانجات داخلی در دستور کار شرکت راه‌آهن قرار گرفته است.

سعید رسولی در مراسم امضای قرارداد بازسازی ۸۰ دستگاه واگن مسافری در شرکت صنایع ریلی ایرانیان (ایریکو) افزود: طرح بازسازی واگن‌های مسافری فرسوده در ۱۴ خرداد ماه سال جاری کلید خورد و همه این واگن‌ها پس از بازسازی کامل وارد ناوگان حمل و نقل ریلی کشور می‌شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی اظهارداشت: با همت شرکت‌های داخلی ۴۵ روز از آغاز طرح عملیات بازسازی کامل واگن‌های مسافری در این شرکت‌ها می‌گذرد و این اقدام جهادی خانواده بزرگ راه‌آهن برای توسعه صنعت ریلی کشور بسیار اقدام ارزشمندی است. مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران یادآور شد: بیش از ده سال بود این واگن‌ها در خطوط فرعی شبکه ریلی کشور متوقف شده بودند و بعضاً شاهد آتش‌سوزی و بروز سایر مشکلات در این زمینه بودیم.

رسولی بیان کرد: خوشبختانه با حضور وزیر راه و شهرسازی و با امضای این قرارداد، عملیات بازسازی ۸۰ واگن مسافری شرکت قطارهای مسافری رعد تبریز در شرکت ایریکو آغاز شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: مزیت بزرگ این اقدام ارزشمند جهادی در بازسازی واگن‌های مسافری این است که بدون اینکه تعداد صندلی‌های موجود در ناوگان ریلی کاهش یابد راه‌آهن می‌تواند همچنان به خدمات مطلوب خود به مسافران ادامه و شاهد رونق کار و اشتغال‌زایی در کارخانجات داخلی باشیم.

گفتنی است، با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل راه‌آهن، استاندار زنجان و نمایندگان این استان در مجلس شورای اسلامی، مراسم امضای عملیات بازسازی ۸۰ دستگاه واگن مسافری در شرکت ایریکو برگزار شد.

پیش از برگزاری این مراسم، وزیر راه و شهرسازی به همراه مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از روند تکمیل خط دوم راه‌آهن قزوین - زنجان به طول ۱۷۱ کیلومتر بازدید کردند.

این پروژه ریلی در ۴ قطعه هم‌اکنون بیش از ۶۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و با افتتاح آن، ظرفیت حمل بار در این مسیر از ۹ به ۱۷ میلیون تن افزایش و سالیانه در مصرف سوخت ۱۰۰ میلیارد و در کاهش آلاینده‌ها ۲۴ میلیارد تومان صرفه جویی خواهد شد.



گفت‌وگو با دکتر محمد کریمی مدیر عامل شرکت قطارهای مسافری و باری جویبار:

افزایش هزینه‌های شرکت به میزان بهره تسهیلات؛ دریافت تسهیلات به منزله جبران خسارت نیست

در ابتدای اسفند ماه سال گذشته پس از شیوع ویروس کرونا، وزیر راه و شهرسازی از شرکت‌های ریلی مسافری خواست تا مبلغ بلیت مسافران را بدون کسر هزینه کنسلی، مسترد کنند، میزان سفرهای ریلی در بازه تعطیلات نوروزی امسال نسبت به سال گذشته کاهش چشمگیری داشت به گونه‌ای که شرکت‌ها را ضرر و زیان هنگفتی رویه رو کرد.

بیشترین میزان سفر با قطار معمولاً در ایام نوروز انجام می‌شود و لغو مسافرت‌ها درست در زمان پیک سفرهای نوروزی انجام شد، کمبودهای مالی شرکت‌ها مسافری ریلی بیشتر در این ایام جبران می‌شد به همین دلیل در طول سال، جبران این میزان زیان امکان‌پذیر نیست.

هزینه‌های استرداد بلیت‌های فروخته شده برای سفرهای نوروزی، از یک سو و هزینه بالای ضد عفونی قطارها و هزینه پرداخت دستمزد به کارکنان و سایر هزینه‌های جانبی از جمله خرید و دپوی کالاهای مصرفی در قطارهای مسافری شرکت‌ها را زمین‌گیر کرد.

بر همین اساس برای اینکه بدانیم شرکت‌ها در این دوران با چه فشارهایی روبه‌رو بوده‌اند و دولت چه تسهیلاتی را در اختیار آن‌ها قرار داده گفت‌وگویی با محمد کریمی مدیر عامل شرکت قطارهای مسافری و باری جویبار داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

۱۲ درصد.

هزینه‌هایی که شرکت‌ها به مسافرین بابت بلیت برگردانده‌اند چقدر بوده است؟ آیا به جز این مبلغ، هزینه اضافی دیگری برای انتقال مبالغ و یا دیگر امور مربوط به برگردان مبلغ بلیت انجام شده است؟

هزینه‌های استرداد بلیت‌های فروش رفته در ایام تعطیلات نوروز ۹۹ برای کلیه شرکت‌های مالک چیزی حدود ۱۰۰ میلیارد تومان بوده که از این رقم سهم این شرکت بالغ بر ۸ میلیارد تومان می‌باشد و از آنجا که عین مبالغ به مسافرین عودت داده شده و ۱۰ درصد جریمه استرداد از آن کسر نشده است هزینه‌های مازاد ۶٪ هزینه فروش بلیت به آژانس‌های مسافری و ۴٪ هزینه‌های متفرقه علاوه بر پرداخت ۱۰٪ هزینه بلیت به شرکت‌های حمل و نقل ریلی تحمیل شده است که توقع می‌رفت دولت بخشی از آن را جبران کند ولی مکاتبات شرکت و انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در این خصوص نتیجه‌ای دربر نداشته است.

با توجه به افزایش نرخ ارز و تحریم‌ها در خصوص تعمیر و نگهداری ناوگان خود با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

چالش‌های ناشی از تحریم و افزایش نرخ ارز نیز یکی دیگر از مشکلات و معضلات شرکت‌های مالک قطارهای مسافری می‌باشد. به طور مثال هزینه چرخ منوبلوک واگن‌ها در گذشته با مبلغ حدود ۳ میلیون تومان خریداری و تامین می‌شد در حالی که اکنون همین کار باید با پرداخت ۳۳ میلیون تومان (یعنی حدود ۱۱ برابر) تهیه شود و یا قیمت بانداژ جهت چرخ‌های ۴ تیکه که قبلاً از کارخانه ماشین‌سازی اراک به مبلغ یک میلیون و

گردد تا این شرکت بتواند بدهی‌های معوق خود را پرداخت نماید. البته دریافت تسهیلات به منزله جبران خسارت تلقی نمی‌گردد بلکه به میزان بهره تسهیلات، هزینه‌های شرکت را افزایش خواهد داد. بدیهی است جبران خسارت زمانی خواهد بود که تسهیلات بلاعوض به کارفرمایان اعطا شود نه تسهیلات کوتاه مدت با نرخ

وارد ناشی از شیوع ویروس کرونا هیچگونه تسهیلاتی دریافت نشده است. اما راه آهن جمهوری اسلامی ایران اعطای مبلغ نهمصد میلیارد تومان وام به کلیه شرکت‌های حمل و نقل ریلی با بهره ۱۳٪ از طریق ثبت نام در سامانه وزارت کار و امور اجتماعی را در دستور کار قرار داده که امیدواریم این موضوع هر چه سریع‌تر محقق

چه تسهیلاتی را از سوی دولت برای جبران خسارات وارده به دلیل شیوع ویروس کرونا دریافت کرده‌اید؟ نرخ بهره این تسهیلات چه میزان بوده و آیا دریافت آن تسهیلات جبران خسارات وارده را کرده است؟
تا این تاریخ جهت جبران خسارات



هزینه های عودت بلیت
های فروش رفته در ایام
تعطیلات نوروز ۹۹ برابر
کلیه شرکت های مالک
چیزی حدود ۱۰۰ میلیارد
تومان بود که سهم شرکت
۸ میلیارد تومان می باشد



در شرایط نرمال و عادی وجود دارد و اگر بحث این چند ماهه اخیر که ویروس کرونا صنعت ریلی را تحت شعاع قرارداده است را نادیده بگیریم این توازن برابر نیست و یکی از علل تاخیر و تلاقی قطار همین کمبود زیرساخت و خطوط ریلی است.

آیا امسال قصد نوسازی ناوگان دارید؟ توضیح بفرمائید.
شرکت قطارهای مسافری و باری جویبار در راستای سیاست‌های خود در سال ۹۹ در صورت توفیق دریافت وام کرونا و وام تبصره ۱۸ قطعا به دنبال حداقل بازسازی خود یعنی ۲۰ دستگاه واگن در هر سال می‌باشد.

قطعات) خواهیم داشت. (با توجه به کمبود شدید قطعات لکوموتیوهای زیمنس و GM)

آیا توازن بین زیر ساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا در حمل و نقل ریلی وجود دارد؟

در شرایط فعلی این عدم توازن کاملا احساس می‌گردد و چنانچه اجرای سیاست توسعه خطوط و زیر ساخت‌ها بر مبنای هر سال هزار کیلومتر در دستور کار راه‌آهن قرار دارد انجام شود زودتر به توازن خواهیم رسید. اما در بحث عرضه و تقاضا باید توجه داشت که تقاضا تنها

خواهد کرد.

در خصوص لکوموتیو آیا با کمبود مواجه هستید؟ توضیح بفرمائید.

با توجه به این امر که از ابتدای اسفند ۹۸ با شیوع ویروس کرونا کووید ۱۹ روبرو بوده‌ایم آمارهای اخذ شده بیانگر کاهش ۹۰ درصدی فروش بلیت و ریزش مسافر می‌باشد. لذا طبیعی است که با این وضع نیازی به دیزل گرم به تعداد بالا نیست اما اگر به حوال و قوه الهی موفق به شکست این ویروس منحوس شویم آنگاه در آینده نیاز به دیزل گرم بیشتری (با توجه به کمبود شدید

یکصد هزار تومان خریداری می‌شد اکنون همان بانداژ با افزایش حدود ۸ برابر به مبلغ ۸/۵۰۰/۰۰۰ تومان رسیده است. همچنین سایر موارد در راستای تجهیز قطارها و اجرای پروتکل‌های بهداشتی اکنون با توجه به نرخ تورم با افزایش ۸ تا ۱۰ برابری روبرو بوده ولی متأسفانه در خصوص افزایش نرخ بلیت در سال ۹۹ تنها ۲۰٪ افزایش داشته‌ایم. ضمن اینکه ضریب درآمد و بهره‌وری از واگن‌ها نسبت به دوره مشابه سال قبل بالغ بر ۹۰ درصد کاهش داشته است در حالی که افزایش هزینه‌ها سرسام‌آور بوده و ادامه روند فعلی ادامه فعالیت و بقای شرکت‌ها را با مشکل مواجه



سید رسول میراحمدی، مدیرعامل شرکت مسافر ریلی نورالرضا در دوران شیوع کرونا و مشکلات شرکت‌های مسافری ریلی از افزایش سه برابری قیمت چرخ گفت:

افزایش سه برابری قیمت چرخ در یک سال اخیر

باتوجه به این موضوع که سالانه حدود ۲۰٪ افزایش قیمت بلیت به صورت مستمر در چند سال اخیر داشته‌ایم و نیز برآورد کاهش هزینه‌های متغیر شرکت، در زمان توقف ناوگان، عدم النفع توقف سیر قطارها برای این شرکت در مدت ۶ ماه اخیر، حدود ۸۸۰ میلیارد ریال بوده است و زیان ناشی از این موضوع نیز بالغ بر ۱۰۰ میلیارد ریال برآورد می‌گردد.



هزینه‌هایی که شرکت‌ها به مسافرین بابت بلیت برگردانده‌اند چقدر بوده است؟
استرداد بلیت این شرکت در مدت اسفند ۹۸ و فروردین ماه ۱۳۹۹ بالغ بر ۶۲۰،۰۰۰ مسافر، معادل ۷۲۰ میلیارد ریال بوده است.

آیا به جز این مبالغ، هزینه اضافی دیگری برای انتقال مبالغ و یا دیگر امور مربوط به برگردان مبلغ بلیت انجام شده است؟
خیر، در خصوص هزینه‌های راه‌آهن در اسفندماه ۹۸ و فروردین ماه ۹۹، هنوز اعلام وضعیت نشده است.

با توجه به افزایش نرخ ارز و تحریم‌ها در خصوص تعمیر و نگهداری ناوگان خود با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟
بطور کلی باتوجه به عدم تولید داخلی، برخی از قطعات ناوگان ریلی یا ظرفیت پایین تولید آن، همواره نیاز به واردات قطعات برای

انتشار ویروس کرونا در کشور و عودت بلیت‌ها توسط مسافران، شرکت‌های مسافری در حوزه ریلی را زمین‌گیر کرده است. شرکت‌های مسافری ریلی چشم‌اندازشان به درآمد اسفند و فروردین ماه بود اما به دلیل اینکه این شرکت‌ها درآمد خودشان را پیش از جابجایی مسافر دریافت کرده و مبلغ دریافتی بلیت را خرج بدهی‌های خود و تجهیزات لازم برای ایام نوروز و سال آتی کردند در نتیجه در استرداد مبلغ بلیت به مسافران نیز دچار مشکل شدند، زیان شرکت‌های مسافری در این ایام کمر شرکت‌های مسافری را خم کرد و همه این شرکت‌ها را با زیان‌هایی مواجه کرد که اثرات آن را در سال‌های آینده نمایان خواهد شد. مشکلات شیوع ویروس کرونا از یک سو و معضلات افزایش نرخ ارز و گران شدن سه برابری قیمت چرخ و تعمیرات و نگهداری از سوی دیگر تیشه‌ای بر ریشه ماندگاری شرکت‌ها مسافری خواهد بود. برای واکاوی بیشتر مشکلات شرکت‌های مسافری ریلی گفت‌وگویی با سید رسول میراحمدی، مدیرعامل شرکت مسافر ریلی نورالرضا داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

این مبلغ وام مقرر است با باز پرداخت دو ساله، تنفس ۳ ماهه و بهره ۱۲٪ باشد که انتظار می‌رود در صورت توافق سه جانبه بین شرکت، راه‌آهن و بانک عامل، راه‌آهن ما به التفاوت سود تسهیلات از کارمزد ۴٪ را تقبل نموده و هزینه مالی سالانه این تسهیلات در صورت دریافت وام توسط شرکت ۴٪ باشد که البته فعلا از سوی دولت قطعی نشده است.

گوناگون به وزارت خانه ذی‌ربط سپرده و به ازای هر شرکت یک کد کارگاه و به مبلغ هر پرسنل (شرکت‌هایی که تعدیل نیرو نداشته‌اند) ۱۲ میلیون تومان اعلام و به استناد آن تدوین و از طرف وزارت راه و شهرسازی بعنوان متولی صنعت حمل و نقل ریلی به بانک‌های عامل ابلاغ گردیده، معادل ۳۸۰ میلیارد ریال بوده که هنوز دریافت نشده است.

چه تسهیلاتی را از سوی دولت برای جبران خسارات وارده به دلیل شیوع ویروس کرونا دریافت کرده‌اید؟ نرخ بهره این تسهیلات چه میزان بوده و آیا دریافت آن تسهیلات جبران خسارات وارده را کرده است؟

تسهیلات تعیین شده از سوی ستاد ملی مقابله با آثار پاندمی کرونا که به وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی ابلاغ و در مورد صنایع



سیر ناوگان نیاز است. البته با وجود انبارداری مناسب شرکت و خدمات پس از فروش ناوگان مسافری نور و مزیت رقابتی نو بودن واگن‌ها و حضور در مسیرهای کم استهلاک، کمتر با این موضوعات به مرحله حد می‌رسیم، اما همواره مشکل تأمین ارز و حواله آن با توجه به انسداد سوئیفت برای کشور وجود دارد که راه‌های حل و فصل موضوع با نظارت راه‌آهن ج.ا.ا قابل مرتفع شدن خواهد بود.

اما در خصوص موضوع تأمین چرخ با توجه به اینکه از مهمترین قطعات ناوگان محسوب می‌گردد و از ارزش پولی زیادی برخوردار است، همواره مسائل گوناگونی را با خود به همراه دارد نظیر افزایش ۳ برابری قیمت از ۱۲۰ میلیون ریال به ۳۲۰ میلیون ریال در طول مدت کمتر از یکسال که همین موضوع با توجه به عدم نقدینگی مناسب، مشکلات فراوانی را برای شرکت‌های حمل و نقل ریلی دریی خواهد داشت.

در خصوص لکوموتیو آیا با کمبود مواجه هستید؟ توضیح بفرمایید.

موضوع کمبود لکوموتیو همواره از مسائل و چالش‌های پیش روی شرکت‌ها بوده و این شرکت نیز با توجه به آنکه در راستای توسعه بازار و ناوگان خواهان سرمایه‌گذاری یا مشارکت در آن دارد، محدودیت وجود لکوموتیو از سوی راه‌آهن، با اختلال در برنامه‌ریزی و طرح‌های اقتصادی شرکت و نیز محدودیت در استفاده بهینه از ناوگان با توجه به مقررات سیر و حرکت راه‌آهن ج.ا.ا همراه است. همچنین انتظار می‌رود اولویت تخصیص لکوموتیو با بخش مسافری نسبت به بخش باری از سوی راه‌آهن ج.ا.ا در نظر گرفته شود.

آیا توازن بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و

تقاضا در حمل و نقل ریلی وجود دارد؟

خیر، با توجه به گسترده‌گی جغرافیایی کشور و وجود کمتر از ۱۵،۰۰۰ کیلومتر (با لحاظ خطوط صنعتی) خط ریلی در مقابل در کشور بخش جاده‌ای حداقل ۲۰۰ هزار کیلومتر راه آزادراهی دارد. اینکه بنادر تر و خشک با پتانسیل تولید بار و مسافر متصل به شبکه

سالن گردشگری، قطار نو ۵ ستاره و ۴ ستاره با مجوزها و قراردادهای تأمین مالی، زیر نظر راه‌آهن ج.ا.ا در دستور کار شرکت قرار دارد، اما فعلا با توجه به شرایط پاندمی کرونا، زیان و نیز عدم النفع شرکت، جریان نقدی شرکت و به تبع آن برنامه‌های سرمایه‌گذاری را تحت الشعاع قرار داده است. برنامه‌ریزی بلند مدت شرکت

از طریق همکاری با بانک‌های عامل و پذیرش ضمانت نامه‌های موجود در صنعت جهت تزریق هر چه زودتر نقدینگی به شرکت‌ها.
۳- تلاش برای ارائه برنامه سیر ناوگان در ارتباط با راه‌آهن، بر اساس کاهش تحمیل مقررات سنگین که مسافران را به حداقل می‌رساند.
۴- تدوین برنامه جامع توسعه‌ای و اصلاح سند چشم انداز حمل و



نبوده یا ظرفیت حمل بار و مسافر و امکانات مانوری در آن نقاط و نواحی ۱۹ گانه راه‌آهن محدود است، وجود ۲،۰۰۰ سالن مسافری با ظرفیت ۴۰ میلیون نفر-سفر و کمتر از ۲۵ میلیون تن جابجائی بار، نه تنها با تقاضای بار و مسافر تناسب ندارد، از هیچ‌گونه تناسبی با برنامه و سند چشم‌انداز حمل و نقل ریلی کشور در سال ۱۴۰۴ نیز برخوردار نیست.

آیا امسال قصد نوسازی ناوگان دارید؟ توضیح بفرمایید.

طرح‌های توسعه‌ای متنوعی از جمله خرید ناوگان دسته دوم از راه‌آهن، شرکت‌های خصوصی، جهت توسعه در سطوح مختلف

در خصوص ساخت ناوگان کنونی در داخل کشور است که پیرامون آن در حال رایزنی با سازندگان داخلی واگن مسافری هستیم.

انجمن صنفی در خصوص رفع مشکلات شرکت‌های ریلی در مواجهه با ویروس کرونا چه فعالیتی می‌تواند انجام دهد و موثر باشد؟

۱- تشکیل جلسات مرتب و توزیع زمان به شرکت‌ها جهت ارائه چالش‌ها و ایجاد پل مستحکم ارتباطی با راه‌آهن ج.ا.ا به‌عنوان حافظ منافع شرکت‌های مسافری ریلی.
۲- تسهیل امر جذب تسهیلات

نقل ریلی برای پیشنهاد به راه‌آهن و وزارت راه.
۵- مالیات بر ارزش افزوده بر اساس بخشنامه ۹۸ / ۹۸ / ۲۰۰ مورخ ۹۸ / ۲ / ۷ سازمان امور مالیاتی کشور و ابلاغ صورتجلسه مورخ ۹۷ / ۱۲ / ۲۶ شورای عالی مالیاتی، مبنی بر حکم بند ب - ماده ۵۲ - قانون ۵ ساله ششم توسعه کشور، در خصوص حمل مسافر می‌بایست با نرخ صفر درصد لحاظ گردد که توسط آن سازمان رعایت نمی‌شود. لذا لازم است انجمن لایحه حمایتی از شرکت‌های حمل و نقل ریلی با موضوع عدم رعایت این قانون توسط دارائی، به دیوان عدالت اداری ارجاع نماید.

نشست کارگروه افزایش سرعت قطارها:

الزام افزایش سرعت قطارهای مسافری؛ صدمه دیدن برخی واگن‌های مسافری به دلیل سرعت پایین



راه‌آهن پرداخت نماید. عامل بعدی بازدارنده افزایش سرعت قطارهای مسافری، بحث استهلاک چرخ و محور و ترمز برای برخی از قطارهای موجود در ناوگان ریلی کشور می‌گردد، بحث استهلاک که برای واگن‌ها متفاوت می‌باشد هر چند تا این افزایش سرعت اتفاق نیفتد امکان محاسبه دقیق آن وجود ندارد و قطع به یقین این استهلاک و تیزی چرخ و زدگی و کاهش عمر چرخ در واگن‌های قدیمی مثل سبزو و سیمرغ بیشتر خواهد بود، همچنین در افزایش مصرف لنت، چرخ و محور و... تاثیر زیادی خواهد داشت. - تنها راه افزایش سرعت حذف ایستگاه‌های غیر ضروری بوده و هم اکنون امکان افزایش نیروی کشش وجود ندارد.

- هزینه برزرسانی برای یکسری شرکت‌هایی که دارای واگن‌های قدیمی می‌باشند وجود دارد و چه بسا به اجبار این واگن‌ها از مسیر مشهد حذف گردند، علی‌رغم اینکه شرکت مربوطه با راه‌آهن قرار داد سیر در مسیر مشهد را دارا می‌باشند.

- هزینه افزایش سرعت و استفاده از دوبله دیزل را راه‌آهن باید متقبل شده و قول بدهد که در ساعت‌های خالی شده قطار جدید اعزام ننموده که با این کار باعث کاهش ضریب اشغال قطارهای موجود نگردد.

در آخرین خریدهای شرکت ریل تراپرسبیا، هزینه خرید هر عدد چرخ مونو بلوک حدود ۱۷ میلیون تومان (۱۷۰۰۰۰۰۰ ریال) و هر رینگ بانداژ بیش از هفت میلیون و دویست هزار تومان (۷۲۰۰۰۰۰۰ ریال) بوده است.

مهندس جاوید تقی‌زاده در خصوص صدمه دیدن واگن‌ها به دلیل سرعت کم بیان نمودند: یک سری واگن‌ها در صورت استفاده از سرعت کم صدمه خواهند دید مانند ترنست‌ها،

ضمن افزایش سرعت باید دنبال افزایش بهره‌وری بیشتر باشیم با استفاده از زمان کمتر خواب واگن در مقاصد که این مسئله باعث افزایش درآمد شرکت‌ها گردد.

جلسه کارگروه افزایش سرعت قطارها در تیرماه در محل سالن جلسات انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی برگزار شد. در این جلسه توضیحاتی در خصوص بررسی علل افزایش هزینه‌ها به دنبال افزایش سرعت قطار توسط آقای مهندس شفیع نژاد، گزارشی در خصوص سیستم **condition monitoring** کنار خط برای کنترل و بازرسی دمای سر محور و غیره توسط آقای مهندس محمدنیا و گزارشی در خصوص شبیه‌سازی خط مسیر تهران - مشهد توسط آقای مهندس باقری ارائه شد. در این نشست دکتر عباس قربانعلی پیگ رییس جلسه و مهندس حسن گل‌آبادی دبیر جلسه بودند. همچنین خانمها، ملودی خادم ثامنی، رویا السادات آشفته و آقایان پرویز عالیوند، محمد کریمی، رضا باریکانی، جاوید تقی‌زاده، حسن احمدی، میرمحمد رضا شفیع نژاد، کریم شادی، علی محمد نیا، عرفان قربانعلی، پویا قلاوند و حسن گل‌آبادی، وحید علی قارداشی و همکارانشان توسط ویدیو کنفرانس و از طریق فضای مجازی در جلسه شرکت نمودند. گزارش این نشست به شرح زیر می‌باشد:

آقای مهندس شفیع نژاد در خصوص بررسی علل افزایش هزینه‌ها به دنبال افزایش سرعت قطار موارد ذیل را مطرح نمودند:

سایر مسیرها سیر می‌نماید به راه‌آهن پیشنهاد استفاده از این زمان‌ها دارند که این مسئله به علت اینکه عرضه بیش از تقاضا خواهد شد باعث متضرر شدن شرکتی شده که به اجبار تعداد واگن‌ها را کاهش داده است البته با گردش شدن قطاربخشی از این ضرر کاهش یافته لیکن در مجموع شرکت مالکی که تعداد واگن قطاردر سیرش کسر شده ضرر خواهد نمود، باتوجه به اینکه می‌بایست هزینه کامل لکوموتیو را به

می‌گردد، همچنین بعید به نظر می‌رسد که راه‌آهن هزینه‌های نیروی کشش را کاهش بدهد. - دومین عامل بازدارنده در افزایش سرعت قطارهای مسافری تمایل راه‌آهن به درآمدزایی با ایجاد قطارهای جدید می‌باشد وقتی سرعت را افزایش می‌دهیم قاعدتا یکسری ساعت‌های مناسب حرکت آزاد می‌گردد و با عنایت به جاذبه مسیر تهران به مشهد سایر شرکت‌هایی که واگن‌هایشان در

- اولین عامل بازدارنده در افزایش سرعت قطارهای مسافری موجود در نیروی کشش می‌باشد قطعا اگر بخواهیم افزایش سرعت بدهیم در مسیر تهران - مشهد مجبوریم از دوبله دیزل استفاده کنیم که انجام آن برای راه‌آهن غیر ممکن می‌باشد و در نتیجه به اجبار باید تعداد سالن‌های هر رام قطار را کاهش داد که در نتیجه کاهش واگن باعث کاهش ظرفیت قطار و کاهش درآمد برای شرکت مربوطه



دکتر قربانعلی بیگ موضوع مقایسه استفاده از لکوموتیوهای برقی و مقایسه آن با دو لکوموتیو دیزلی را مطرح نموده و ادامه دادند: اگر قطار هزار تنی را به جای دو لکوموتیو دیزلی از یک لکوموتیو برقی استفاده نماییم زمان سیرچقدر فرق خواهد کرد که اعلام نمودند ۸ دقیقه کاهش زمان سیر خواهیم داشت و سپس بحث افزایش تناژ به ۱۵۰۰ تن و ۲۰۰۰ تن را با استفاده از یک لکوموتیو برقی به جای دو لکوموتیو دیزلی را مطرح و مقایسه نمودند که چقدر کاهش زمان سیر خواهد داشت، ایشان منظور از طرح این موضوع را جلوگیری از ذهن خطی در محاسبات اعلام نمودند و در ادامه گفتند که خواهش من این است که سعی کنیم که موارد را کمی کرده و برای موضوعات با ابزارهای مربوط به خودش اندازه گیری کنیم و همه چیز را متر کنیم مثلا وقتی می گوئیم سایدگی چرخ زیاد می شود مشخص کنیم در چند کیلومتر و چه مقدار سایدگی خواهیم داشت .

مهندس شادی در ادامه به موارد زیر اشاره کردند:

condition monitoringکنارخط برای کنترل و بازرسی دمای سر محور و غیره بیان نمودند:

- در سال ۸۶ سمیناری بود که این مقاله را در آنجا ارائه نمودم .

- مهمترین عامل استفاده از این سیستم افزایش ایمنی است .

- چرایی استفاده از سیستم های پایش وضعیت :

الف : افزایش ایمنی ب : افزایش قابلیت اطمینان ج : افزایش عمر مجموعه

د : کاهش هزینه ها (به عبارتی هم باعث ایمنی شده و هم دارای صرفه اقتصادی می باشد)

- هزینه های سازه ریلی :

الف : تلفات انسانی ب : زیر سؤال رفتن ایمنی راه آهن ج : زیر سؤال رفتن اعتبار شرکت مالک واگن ها د : خسارت به وسیله نقلیه ه : خسارت به خط و : خسارت به تاسیسات مسکونی و صنعتی حاشیه خط ز : خسارت زیست محیطی

- خسارت یک سازه ریلی می تواند بسیار سنگین باشد .

- دونه سیستم پایش وضعیت وجود دارد :

۱- داخل واگن و قطار:

- سنسورهای داخل واگن و قطار دو نوع هستند:

- الف: سنسورهایی که روی جعبه یاتاقان نصب می شوند

- ب: سنسورهایی که کنار برینگ نصب می گردد.

- هر کدام معایب و محاسنی دارند

- نمونه سنسور در داخل قطار هم اکنون در داخل کشور در واگن های شرکت مترو و همچنین در واگن های شرکت نورالرضا مورد استفاده قرار گرفته است.

۲- سیستم کنار خط:

- این سیستم در کنار خطوط نصب شده و واگن هایی که از روی خط عبور می نمایند را پایش می کند.

مزایای پایش داخل قطار به سیستم کنار خط:

الف : هر واگن به طور مستقل مجهز به سیستم کنترل می باشد و در هر

مسیری که سیر بنماید مورد پایش قرار می گیرد ولی در سیستم کنار خط فقط قطارهای عبوری از آن مسیر مورد پایش قرار می گیرند.

ب : اگر سیستم یک واگن دچار اختلال شود برای سایر واگن ها مشکلی ایجاد نمی گردد، ولی در سیستم کنار خط اگر مشکلی ایجاد شود برای کل واگن ها مشکل بوجود می آید.

ج - در سیستم داخل قطار در هر لحظه وضعیت پایش می گردد ولی در سیستم کنار خط فقط وقتی از کنار آن رد می شود ارزیابی انجام می گردد.

معایبی که سیستم های داخل واگن دارد:

الف : به تعداد واگن ها و چرخ ها باید تجهیزات و سیستم وجود داشته باشد .

ب : هزینه کار بالا می باشد .

ج : زمان نصب بیشتری مورد نیاز است .

د : به تعداد هر واگن نیاز به مامور می باشد که کنترل کند.

ه : در صورتیکه در محلی آنتن مناسب نباشد و نقطه کور وجود داشته باشد امکان گزارش گیری و پایش همان لحظه وجود نخواهد داشت .

مزایای سیستم کنار خط:

الف : امکان استفاده از یک وسیله و دستگاه برای پایش کلیه واگن های عبوری یک قطار میسر می باشد .

ب : امکان استفاده برای تمام قطارهای مسافری و باری وجود دارد .

ج - امکان نصب دستگاه های دیگر در این ایستگاهی که بنا شده است وجود دارد .

معایب سیستم کنار خط :

الف : قیمت تجهیزات مورد استفاده گران می باشد ، لیکن اگر برای تعداد زیادی قطار مورد استفاده قرار گیرد در مجموع قیمت کمتر خواهد شد .

ب: حفاظت از ایستگاه و تجهیزات آن مورد نیاز است .

ج: اگر سازه ای بوجود بیاید سیستم از کار افتاده و بلا استفاده می گردد .

مهمترین کارسیستم اندازه گیری دمای سر محور می باشد. دو نوع است استاتیکی و دینامیکی

استاتیکی که در روش استاتیکی وجود دارد :

اولا به جهت اینکه کار انجام شود دما کم می شود، عواملی مثل آفتاب و رطوبت و .. در یک محل متفاوت است سایه و آفتابی بودن محل توقف واگن ها و دمای محیط آنها متفاوت می باشد و همچنین با توجه به اینکه گذشت چند دقیقه زمان جهت رسیدن مامور پایش کننده به هر واگن امکان تغییر دما و خنک شدن محور وجود داشته و دمای واقعی سر محور ثبت نخواهد گردید . همچنین امکان دارد در کار پرسنل پایش سهل انگاری شود و درست انجام نگیرد و یا اندازه گیری دما از محل مناسب انجام نگیرد .

مقایسه از نظر اقتصادی دو سیستم :

- اگر ۸ هزار واگن داشته باشیم باید ۸ هزار سنسور دما بر روی جعبه یاتاقان ها نصب نماییم. سیستم هایی که باید این سنسورها به آن نصب شود هر ۸ یا ۱۰ سنسور باید به یک سیستم نصب شود، در سیستم کنار خط هم مسافری و هم باری چرخ و سر محور پایش شده و اطلاعات هم به مرکز داده شده و هم به خود قطار، در قطارهای پر سرعت نیاز است که هر دو سیستم همزمان مورد استفاده قرار گیرد . هم در خود قطار و هم در کنار خط که اشتباهات هم را پوشش دهند .

- هزینه روش های سنتی زیاد است، با استفاده از سیستم خودکار هم هزینه کمتر می شود و هم دقت کار بالا می رود.

- پیشنهاد می گردد که پایش در نقاط مهم و پر خطر انجام گیرد. هم اکنون در داخل کشور این سیستم توسط شرکت های دانش بنیان تولید شده است .

گزارش نشست خبری با اصحاب رسانه در دفتر شرکت قطارهای مسافری رجا:

چگونگی ایجاد مزیت رقابتی در راه آهن؛ افزایش سرعت متوسط سیر قطارهاست



نشست خبری با اصحاب رسانه درخصوص افزایش سرعت قطارها و میزان سهم بخش مسافری ریلی و مقایسه آن با قانون مدیریت سوخت در دفتر شرکت قطارهای مسافری رجا با حضور دکتر قربانعلی بیگ، مهندس شادی و خانم دکتر آشفته برگزار شد.

دکتر قربانعلی بیگ با بیان این که مساله سرعت در بخش ریلی در کشور نزدیک به نیم قرن است که تغییری نکرده است و همچنان حداکثر سرعت ما با ۵۰ سال پیش فرقی چندانی نداشته است؛ در حالی که انتظار مسافران و همه ذی‌نفعان این است که شاهد افزایش سرعت باشیم، افزود: آمارهای موجود ناراحت‌کننده هستند اما همچنان می‌توان امیدوار بود تا با برنامه‌ریزی درست بتوان سهم مسافری در بخش ریلی را افزایش داد. براساس قانون مدیریت سوخت که در سال ۱۳۸۶ تصویب شده است قرار بود سهم بخش مسافری ریلی از ۴ درصد در به ۱۸ درصد در سال ۱۳۹۰ برسد و طبق برنامه توسعه پنجم این رقم باید در سال ۱۴۰۰ به ۲۰ درصد افزایش یابد، اما با توجه به شرایط موجود رسیدن به این سهم

دور از انتظار است.

به گفته دکتر قربانعلی بیگ طبق گزارش رییس دانشکده راه آهن در سال ۱۳۹۳ این سهم ۳ درصد بوده است. بر اساس گزارش‌های مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی هم در سال‌های ۹۶ و ۹۷ سهم بخش مسافری ریلی به ۱/۴ و ۱/۵ درصد رسیده است، یعنی کمتر از ۱۰ درصد سهمی که در برنامه پیش‌بینی شده است. طبق گزارش دانشکده راه آهن با مقایسه سهم مسافری در بخش ریلی بین ایران و کشورهای اروپایی در سال ۲۰۱۴ می‌بینیم که سهم مسافر در بخش ریلی در آلمان ۹ درصد، سوئیس ۱۷ درصد و ایران ۳ درصد بوده است. یعنی به طور متوسط سهم هر سویسی از راه آهن مسافری در سال حدود ۷۰ سفر است در حالی که این سهم در ایران به ۱/۵ کاهش پیدا کرده است. این کاهش سهم مسافری در بخش ریلی از سطح هشدار گذشته و اگر مسئولان و دست‌اندرکاران تصمیمات عاجلی اتخاذ نکنند باید بخش مسافری ریلی را ورشکسته اعلام کنیم.

نکته دیگر این‌که در بند ۲۴ برنامه ششم توسعه که توسط مقام

معظم رهبری ابلاغ شده، آمده است: اولویت بخش ریلی در توسعه حمل و نقل و ایجاد مزیت رقابتی برای آن. در بند ۲۵ هم روی موضوع بخش باری تأکید شده است. در بند ۲۴ بخش ریلی به‌صورت عام دیده شده است اما نکته این‌جاست که روی «اولویت» در بخش ریلی تأکید شده است اما بخش‌های هوایی، جاده‌ای و دریایی در اولویت قرار نگرفته‌اند. نکته مهم دیگری که در این ابلاغیه وجود دارد «ایجاد مزیت رقابتی» است هم برای ذی‌نفعان و هم مشتری. طبق آمار موجود از کل جمعیت کشور کمتر از ۳۰ میلیون نفر با قطار سفر می‌کنند و تقریباً طی سال‌های متمادی این رقم ثابت بوده است و تغییر چندانی نداشته است. علت این‌که استقبال زیادی از مسافرت با قطار نمی‌شود عوامل مختلف و متعددی دارند که برای ایجاد مزیت رقابتی باید این عوامل را شناسایی کنیم که بخشی از این عوامل زمان سفر، قیمت بلیت، میزان دسترسی به شبکه ریلی و... هستند.

به گفته او یکی از اصلی‌ترین عوامل برای ایجاد مزیت رقابتی در راه آهن افزایش سرعت متوسط

سیر قطارها است و در خیلی از خطوط این امکان و تجهیزات وجود دارد که بتوانیم سرعت متوسط را افزایش دهیم و زمان سفر را برای استفاده مسافران پایین بیاوریم و برای مشتری مطلوبیت ایجاد کنیم. طی سال‌های گذشته سرعت متوسط خیلی کم و اندک تغییر کرده است و طی نیم قرن گذشته سرعت متوسط از ۶۰ به نزدیک ۸۰ کیلومتر در ساعت رسیده است که تغییر قابل محسوسی نیست. اگر ما حداکثر سرعت را افزایش ندهیم تغییری در متوسط سرعت ایجاد نخواهد شد و از سال ۱۳۵۴ تا به امروز سرعت حداکثر در راه آهن ما تغییری نداشته است و همان ۱۶۰ کیلومتر در ساعتی است که توربو ترن در آن سال سیر می‌کرد و باید این نگاه را در مسئولان راه آهن برای افزایش سرعت ایجاد کنیم چون در حال حاضر با حداکثر سرعت در دنیا خیلی فاصله داریم. طبق استانداردهای UIC حداکثر سرعت قطارهای خودکشش مسافری در خطوط جدید ۲۳۰ کیلومتر است با حداقل ۷۰ کیلومتر. جالب این‌جاست تجهیزاتی که برای خطوط تهیه می‌کنیم این قابلیت



را دارند که با سرعت‌های بالای سیر کنند اما حداکثر سرعت ما همچنان ۱۶۰ کیلومتر است حتی در سال ۱۳۸۷ از اداره کل علایم راه‌آهن برای مسیرهای برقی مجوز سرعت ۲۰۰ کیلومتر را گرفتیم که اعلام کردند با تغییرات نرم‌افزاری تا سرعت ۲۵۰ کیلومتر هم قابل استفاده است و در بخش لکوموتیو امکان رسیدن به ۲۰۰ کیلومتر را داریم و در این مورد مقداری با محدودیت مواجه هستیم. مساله دیگری که پیش می‌آید این است که وقتی سقف انتظار برای قطارهای عادی را ۱۶۰ در نظر بگیریم، سقف انتظار در قطارهای تندرو را ۲۵۰ باید در نظر بگیریم در حالی که این سرعت در دنیا ۳۳۰ کیلومتر است.

قابلیت سیر با سرعت‌های بالای ۲۰۰ کیلومتر را داریم

مهندس شادی مشاور مدیرعامل رجا نیز در این نشست با بیان این که از حدود ۴۵ سال پیش واگن‌های موجود امکان این را داشتند که با سرعت ۱۶۰ کیلومتر سیر کنند اما به علت نبود لکوموتیوهای مناسب برای سرعت‌های بالا نتوانسته‌ایم از این امکان استفاده کنیم افزود: بوژی‌هایی که در حال حاضر مورد استفاده قرار می‌گیرند قابلیت این را دارند که با سرعت‌های ۲۵۰ کیلومتر در ساعت سیر کنند اما سرعتی که مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد ۱۶۰ کیلومتر است و برای رسیدن به سرعت ۲۵۰ کیلومتر باید تغییرات جزیی در شبکه صورت بگیرد.

مشاور مدیرعامل رجا گفت: در ناوگان دو طبقه‌ای که از چین خریداری کردیم بوژی‌هایی را از زیمنس آلمان خریداری کردیم که همان بوژی‌ها در اروپا با سرعت ۲۸۰ کیلومتر سیر می‌کنند و ما برای بیشتر واگن‌هایمان این امکان را داریم که با سرعت‌های بالا سیر کنیم. حتی ما این قابلیت را داریم که در واگن‌هایی که حدود ۴۰ سال پیش خریداری کردیم و امکان

سرعت ۱۶۰ را دارند با تغییراتی در بوژی آنها را به سرعت ۲۰۰ کیلومتر برسانیم و این کاری است که در آلمان انجام دادند و نتیجه هم گرفتند. همین امروز هم می‌توان بدون افزایش سرعت با تغییراتی در برنامه سیر قطارها و مناسب‌سازی زمان سفر را کاهش داد و برای مسافران جذابیت ایجاد کرد.

قطارهای خودکشش قابلیت سیر ۲۰۰ کیلومتر را دارند

خانم دکتر آشفته نیز با بیان این که بوژی‌های SF۵۰۰۰ و بوژی‌های ترنست از سال ۱۳۸۳ وارد ناوگان ریلی کشور شدند و در خطوط مسافری و در قطارهای خودکشش مورد استفاده قرار گرفتند و قابلیت سرعت تا ۲۰۰ کیلومتر را دارند، گفت: حداکثر سرعتی که این بوژی‌ها در حال حاضر در شبکه ریلی کشور مورد استفاده قرار می‌گیرند، ۱۶۰ کیلومتر است. بار محوری این بوژی‌ها ۱۷ تن است و با توجه به این که بار محوری این بوژی‌ها نسبت به بوژی‌های دیگر کم است، قابلیت افزایش سرعت را دارند بدون این که به زیرساخت‌ها و خطوط آسیبی وارد کنند. این بوژی‌ها وزن ۹ و ۷ تن را دارند و در مسیرهایی که خط مستقیم هستند و قوس‌های بیش از ۵۰۰ متر دارند این بوژی‌ها می‌توانند با سرعت‌های بالا سیر کنند.

دکتر آشفته در ادامه افزود: این بوژی‌ها کشندگی و قدرت بالایی دارند منتها در مسیرهایی که قوس‌های کمتری دارند یا دارای شیب هستند باید با دقت مورد بهره‌برداری قرار گیرند. در حال حاضر هم مناسب‌ترین قطاری که می‌تواند از این بوژی‌ها با توجه به این که نیازی به لکوموتیو ندارند استفاده کند ترنست‌ها هستند. قطارهای خودکشش به‌خاطر این که نیازی به لکوموتیو ندارند، بنابراین محدودیتی برای افزایش سرعت ندارند و می‌توانیم در مسیرهایی

که مستقیم هستند و قوس‌های بزرگی دارند به راحتی با سرعت‌های بالا از این بوژی‌ها استفاده کنیم. بار محوری لکوموتیوهای زیمنس هم‌اکنون ۲۲/۵ تن است که خسارتی که این لکوموتیوها در سرعت ۱۶۰ به خطوط وارد می‌کنند بیشتر از خسارتی است که ترنست در سرعت بالای ۲۰۰ کیلومتر در ساعت وارد می‌کند.

چین در حوزه ریلی از کشورهای پیش‌رو است

در مورد همکاری ۲۵ ساله ایران و چین نیز که این روزها مطرح است دکتر قربانعلی بیک گفت: مثل بقیه حوزه‌های اقتصادی بخش راه‌آهن نیز به‌طور مشخص در این همکاری دیده شده است. شاید تا ۱۵ سال پیش چین در حوزه ریلی خیلی مطرح نبود ولی در حال حاضر چین به عنوان یکی از کشورهای پیش‌رو در حوزه حمل و نقل ریلی است. چینی‌ها در سال ۲۰۰۸ اولین خط تندروی خود را راه‌اندازی کردند و می‌توان گفت پس از آن، موضوع خطوط تندرو ریلی در چین به‌طور انفجاری توسعه یافت. ۱۳ سال سهم راه‌آهن تندرو در چین صفر بود ولی هم‌اکنون ۵۰ درصد از سهم مسافری ریلی خطوط تندرو در دنیا در اختیار چینی‌ها است. با استراتژی‌های خوبی که در بحث تکنولوژی پیش گرفتند و کارهای بسیار خوبی انجام دادند و می‌توانم ادعا کنم که در حوزه راه‌آهن و به‌خصوص تندرو چینی‌ها حرف زیادی برای گفتن دارند. مثلاً در قطارهای نورالرضا با این که واگن‌ها ساخت شرکت زیمنس است ولی چینی‌ها با انتقال تکنولوژی از زیمنس بوژی‌های آن را تحت لیسانس زیمنس ساختند. در حال حاضر تجهیزات ریلی که برای سرعت‌های عادی از چین خریداری می‌شوند چینی هستند و قابلیت و کیفیت‌های خوبی دارند.

دکتر قربانعلی بیک با بیان این که عمده مشکل ما در پروژه‌ها مشکل

مالی است نه تکنولوژی گفت: البته با توجه به سابقه چینی‌ها در مزایده‌ها هم دولت ما و هم دولت چین باید مراقبت کنند. مثلاً در پروژه برقی کردن مسیر تهران - مشهد قیمتی که چینی‌ها دادند سه برابر قیمتی بود که اروپایی‌ها داده بودند. یا در پروژه اصفهان - شیراز قیمتی که چینی‌ها برای علایم این مسیر ارائه کردند سه برابر قیمتی بود که ما خردمان اجرا کرده بودیم. چینی‌ها تکنولوژی خوبی دارند اما با توجه به سیاست اشتغال در کشور و شعار جهش تولید که مقام معظم رهبری امسال مطرح کردند، دولت باید مراقب باشد که پول گران نگیرد. برای مثال روی وام ۵ درصد توافق می‌شود اما از آن طرف تکلیف می‌کنند که باید از چین بگیرید و آن هم مثلاً سه برابر قیمت کشورهای دیگر که آن وقت دیگر آن وام ۵ درصد نیست بلکه وام ۳۰۰ درصد است و این موردی است که باید در مورد آن با دقت گام برداشت. نمونه دیگر راه‌آهن تندروی تهران - اصفهان بود که چینی‌ها هم چند برابر شرکت‌های اروپایی مثل زیمنس قیمت دادند و هم این که سرعت را از ۳۰۰ به ۲۵۰ کیلومتر در ساعت رساندند و با این کارها اعتماد را کاهش دادند.

دکتر قربانعلی بیک در مورد میزان همکاری دولت با بخش خصوصی داخلی برای ساخت و تامین قطعات مربوطه و رفع موانع تولید و کسب‌وکار نیز گفت: مدیران عامل شرکت‌های ریلی در این موضوع بهتر می‌توانند نظر بدهند، با این حال با توجه به اطلاعات و آماري که دارم برداشت خودم این است که در موضوع حمایت از افزایش تولید در بخش ریلی و حتی حمایت از بازسازی ناوگان و قطعات در شرکت‌های ریلی اتفاق‌های خوبی افتاده است و دولت هم برای استفاده شرکت‌ها از تسهیلات تبصره ۱۸ و ماده ۱۲ گام‌های خوبی در تحقق آن‌ها برداشته است.



گفتگو با بابک احمدی مدیرعامل
بخش ریلی گروه مپنا:

بالا بودن ظرفیت تقاضا در حوزه حمل و نقل ریلی؛ این تقاضا سال‌هاست که روی زمین مانده

ریلی"، "تامین و فروش خدمات نیروی کشش" و "تامین قطار کامل و ارائه خدمات حمل بار یا مسافر بین شهری" ارائه خدمت نماید. یکی از برنامه‌های کاری جدی مپنا در حوزه ریلی به روز آوری و احیاء توان داخلی، توانمندسازی و بی‌نیاز نمودن کشور از وابستگی به تامین کنندگان خارجی می‌باشد که در همین راستا در حال حاضر این گروه در حال انجام مذاکرات نهایی و عقد قرارداد انتقال شرکت واگن‌سازی پارس به مجموعه گروه مپنا می‌باشد. بی‌شک در بسیاری از صنایع از جمله صنعت ریلی، خدمات پس از فروش به دلیل حساسیت تجهیزات استفاده شده از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است. مشاوره، آموزش و پشتیبانی مهندسی، تعمیرات و نگهداری و تامین و فروش قطعات یدکی جزو جدایی‌ناپذیر پروژه‌های ریلی هستند و گروه مپنا با دارا بودن توانمندی بالا در حوزه‌های یاد شده، می‌تواند خدمات پس از فروش مورد نیاز مشتریان را در اختیار ایشان قرار دهد. شرکت مپنا در حال حاضر دارای خانواده لکوموتیو از جمله لکوموتیو مسافری ایران سفیر که در حال حاضر ۱۵۰ دستگاه از آن تولید و وارد شبکه حمل و نقل ریلی شده است و سفارش و قرارداد ۵۰ دستگاه جدید از این نوع لکوموتیو را راه‌آهن ج.ا.ا. دارد، همچنین لکوموتیو باری مپ ۲۴ که لکوموتیو باری که دارای توان ۳۳۰۰ اسب بخار است. لکوموتیو مپ ۳۰ که لکوموتیو باری سنگین با توان ۴۳۰۰ اسب بخار (در مرحله شروع تولید) می‌باشد و لکوموتیو مپ ۶ به عنوان لکوموتیو مانوری با توان ۸۵۰ اسب بخار در کنار لکوموتیوهای تونلی سبد لکوموتیوی کاملی را ایجاد می‌کند که مشتریان این محصولات می‌توانند تجهیز مورد نیاز خود را از این محل تامین نمایند. نماینده انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی پیرامون بحث موقعیت صنعت حمل و نقل ریلی در کشور و وضعیت سازندگان و تولیدکنندگان داخلی گفتگویی اختصاصی با مهندس بابک احمدی مدیرعامل شرکت مپنا داشته که به شرح آن می‌پردازیم:

با هدف توسعه زیرساختی و فراگیر، مپنا به صنعت حمل و نقل ریلی ورود پیدا کرد. سرمایه‌گذاری در چنین ابعادی، نشان از رشد تقاضا در این عرصه و ضرورت انجام اقدامات زیربنایی دارد. مپنا در ابتدای ورود خود به این صنعت، با رویکردی مثبت و دوراندیشانه و با تکیه بر تجارب و سوابق خود، قدم برداشت و اینک پس از گذشت زمان کوتاه، به یکی از فعالان جدی و مطرح این حوزه تبدیل شده است. در حال حاضر، اولویت فعالیت بخش ریلی مپنا، بازار داخل کشور و در کنار آن نگاه به بازارهای بین‌المللی دارای مزیت برای محصولات ایرانی، می‌باشد. در خصوص طرح‌های ریلی، گروه مپنا اکنون توانایی طراحی، مهندسی، تامین تجهیزات، پیاده‌سازی، بهره‌برداری و سرمایه‌گذاری در این زمینه را دارا می‌باشد. گروه مپنا این ظرفیت را ایجاد نمود تا در زمینه برقی کردن خطوط ریلی، سیگنالینگ و مرکز کنترل، مخابرات و ارتباطات و توسعه ایستگاه‌ها و دیوهای تعمیراتی خدمات خود را ارائه دهد. همچنین گروه مپنا در حوزه‌های طراحی و مهندسی، تامین تجهیزات چه به صورت ساخت داخل و چه از طریق مشارکت با تامین‌کنندگان معتبر جهانی، پیاده‌سازی، نگهداری و پشتیبانی خدمات خود را ارائه می‌دهد. گروه مپنا با دارا بودن توانایی بالای تجاری، ارتباطات کاری بسیار مستحکم با صاحبان دانش و تامین‌کنندگان در کلاس جهانی در زمینه‌های ناوگان، تجهیزات، شبکه، سیستم‌ها و علی‌الخصوص تیمهای مجرب و آموزش دیده طراحی و مهندسی امکان پاسخ‌گویی به کلیه نیازهای مذکور را در خود ایجاد نموده است. توانایی بالای گروه مپنا در مهندسی و اجرا باعث شده است که تامین تجهیزات کلیدی این صنعت از طریق طراحی و تولید تجهیزات مذکور با توان داخلی و یا تحت لیسانس‌های معتبر در دستور کاری این گروه قرار داشته باشد. یکی از شیوه‌های مورد استفاده در سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی، سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری است. گروه مپنا این امکان را دارد تا در زمینه‌های "سرمایه‌گذاری، احداث و بهره‌برداری طرح‌های



مدیرعامل شرکت مینا در خصوص زمینه‌های فعالیت بخش ریلی مینا به ساختار متفاوت این شرکت اشاره کرد و گفت: بخش ریلی مینا دارای ساختار متفاوتی است که مشابه آن در ایران وجود ندارد. در بخش ریلی مینا شرکت لکوموتیوسازی، شرکت توسعه احداث ریلی مینا جهت اجرای پروژه‌های زیربنایی درون و برون شهری، شرکت توسعه بهره‌برداری و تعمیرات مینا با مأموریت تعمیرات و نگهداری ناوگان دارای قوای محرکه همانند لکوموتیو، ترنسست‌ها و ریل‌باس‌ها، شرکت توسعه فناوری‌های ریلی مینا، که همان مینا فوله سابق است، وظیفه مهندسی و تامین سیستم‌های ترمز، درب و تهویه را بر عهده دارد.

اخیرا روی پروژه احیاء شرکت واگن‌پارس کار می‌کنیم که امیدواریم به زودی توافق انتقال این مجموعه به گروه مینا اجرایی گردد. این امر در جهت تحقق شعار جهش تولید و توانمندسازی صنایع ریلی انجام می‌شود و به مینا مأموریت داده شده تا به عنوان مجموعه توانمند صنعتی در کشور، مدیریت شرکت واگن‌پارس را از سازمان گسترش صنایع ایران تحویل بگیرد. بر اساس برنامه منسجمی که داریم با لطف خداوند متعال این زیرساخت دارای پتانسیل تولیدی و صنعتی بالای کشور را توانمند نموده و به روزگار رونق خود برخواهیم گرداند. بابک احمدی از تاسیس شرکت حمل و نقل چند وجهی مینا سخن به میان آورد و گفت: بخش ریلی مینا برای ایجاد ثبات در بازار و برای اینکه شرکت‌های تولیدی زیرمجموعه با نوسانات تولیدات مواجه نشوند شرکتی را با نام شرکت حمل و نقل چند وجهی مینا تاسیس کرده که از وظایف این شرکت انجام حمل‌ونقل ریلی و ترکیبی است. این شرکت از سوی دیگر از مشتریان مینا لکوموتیو و واگن پارس خواهد بود و در حوزه حمل و نقل ایفای نقش خواهد نمود. شرکت‌های تعمیرات و توسعه بهره‌برداری

ریلی مینا و شرکت احیاء صنعت به لکوموتیوها و واگن‌های تحت مالکیت این شرکت سرویس خواهند داد. از اقدامات چشمگیری که انجام شده تبدیل مدل کسب و کار بخش ریلی مینا از مدل "B2B" به مدل "B2C" می‌باشد. یعنی علاوه بر اینکه لکوموتیو و واگن می‌فروشیم تصمیم بر فروش خدمات حمل‌ونقل داریم.

بالا بودن ظرفیت توسعه و تقاضا در حوزه حمل‌ونقل ریلی

وی به بالا بودن ظرفیت توسعه و تقاضا در حوزه حمل‌ونقل ریلی کشور اشاره و در ادامه بیان کرد: تقاضا در حوزه حمل‌ونقل ریلی در کشور از ظرفیت توسعه بالایی برخوردار بوده و این تقاضا سال‌هاست که روی زمین مانده است. به خاطر دارم که بر اساس آخرین سند توسعه راه‌آهن که منتشر شده ما باید حدود ۵۸ هزار واگن باری جدید وارد شبکه کنیم. امروز حدود ۲۶ هزار واگن داریم. یعنی دو برابر این عدد باید وارد شبکه ریلی شود. اگر به این سناریو واقع بینانه تر نگاه کنیم، حداقل حدود ۲۸ هزار واگن باید وارد شبکه شود که اگر بخواهیم طی ۵ سال آینده این ۲۸ هزار واگن ورود پیدا کند باید سالی ۶ هزار واگن تولید شده که در این صورت تازه نیمی از این سند توسعه محقق می‌شود. بازیگرانی در این عرصه نیاز داریم تا ایفای نقش کنند که یکی از این بازیگران می‌تواند شرکت حمل و نقل چند وجهی مینا باشد که بازیگر جدی و اثرگذاری است و می‌تواند بخشی از سند توسعه حمل و نقل ریلی را محقق کند.

از سوی دیگر تکلیفی برای شرکت تعریف کرده‌ایم که زمانیکه تقاضای بازار افت پیدا می‌کند، این شرکت تولیدات واگن پارس و مینا لکوموتیو را جذب می‌نماید و سپس در قالب یک لیزینگ ریلی علاوه بر راهبری ناوگان ملکی خود امکان واگذاری اعتباری این ناوگان به متقاضیان و مشتریان را ایجاد می‌نماید. همیشه آفت مجموعه‌های تولیدی در حوزه

محصولات با کاربری سنگین به دلیل اینکه تولیدات سفارشی است و به عنوان مثال همانند سایپا نیست و طبق سفارشات تولید می‌شود، اگر مشتری نداشته باشد باید چراغ کارخانه خاموش و کارخانه تعطیل شود. به همین دلیل شرکت مینا این شرایط را مهیا کرده تا زمانیکه تقاضا کاهش پیدا می‌کند شرکت حمل و نقل چند وجهی مینا کف محصولات تولیدی واگن پارس و مینا لکوموتیو را خریداری نماید. به نوعی با این کار تداوم کار خط تولید را بیمه کرده‌ایم.

مدیرعامل گروه ریلی شرکت مینا در پاسخ به این سوال که چه میزان سرمایه برای ساخت و تولید واگن و لکوموتیو طبق اهداف شرکت نیاز است بیان کرد: برای ساخت و تولید واگن و لکوموتیو به سرمایه‌گذاری سنگینی نیاز است، هدف توسعه ناوگان این شرکت ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو و ۷ هزارو پانصد واگن باری است. درحال حاضر در حوزه باری فعالیت می‌کنیم و به دلیل اقتصاد ضعیف حوزه مسافری ریلی و تا زمان بهبود اقتصاد این بخش اولویتی برای ورود به حوزه بهره‌برداری در حمل و نقل ریلی مسافری در مینا تعریف نکرده‌ایم.

وی در خصوص منابع تامین سرمایه شرکت گفت: بخشی از سرمایه، آورده شرکت مینا بوده و بخشی دیگر از منابع بانکی پیش‌بینی شده که در قالب تسهیلات دریافت خواهیم کرد که البته این امر با استفاده از سایر امکانات و ظرفیت‌های قانونی برای اقتصادی نمودن این سرمایه‌گذاری از جمله ماده ۱۲ قانون دائمی رفع موانع تولید و یارانه سود تسهیلات ناشی از منابع تبصره ۱۸ بودجه محقق خواهد گردید.

چگونگی پشتیبانی وزارت صمت از صنایع سنگین

احمدی در پاسخ به این سوال که وزارت صمت چه پشتیبانی در خصوص تامین سرمایه انجام می‌دهد گفت: وزارت صمت دو

وظیفه را در خصوص پشتیبانی از صنایع سنگین برعهده دارد. هنگامیکه در مورد حمایت از تولید داخل و جهش تولید سخن به میان می‌آید باید با استفاده از ابزار تعرفه واردات را محدود نماید ولی در عین حال باید صنایع داخلی بتوانند به تقاضای داخل جوابگو باشند و محدودیت وارد نباید باعث پاک نمودن صورت مساله و حذف تقاضا شود. امروز تقاضای بازار داخلی را فقط با تولید واگن و لکوموتیو نمی‌توان پاسخ داد و توجه به تامین مالی و شرایط مناسب پرداخت برای مشتریان این تجهیزات است که چرخه تامین و عرضه را کامل می‌نماید توقع ما به عنوان صنعت این است که وزارت صمت منابع مالی و تسهیلاتی را برای فروش ناوگان سنگین تامین نموده و یا در جهت تامین آن ما را یاری کند. در هیچ جای دنیا هواپیما و کشتی نقد خریداری نمی‌شود و لیزینگ‌های ریلی درکنار تولیدکننده‌ها خرید را انجام می‌دهند اما برای ما در ایران به اینگونه کار نشده است.

احمدی در ادامه بیان کرد: در راه‌آهن تلاش بسیاری برای ایجاد لیزینگ شد ولی علیرغم دستوراتی که از رده‌های بالای مدیریتی کشور صادر شده بود به سرانجام نرسیده و محقق نگردیده است.

پروژه‌های حمل‌ونقل ریلی نسبت به پروژه‌های دیگر مدهای حمل و نقل، بازده پایین‌تری دارند که مهم‌ترین دلیل آن توزیع نامتقارن، غیرکارشناسی و حتی تک بعدی یارانه به سمت حمل‌ونقل جاده‌ای است. بزرگترین مزیت حمل‌ونقل ریلی اقتصادی بودن آن است و اگر اقتصادی نبود هیچ‌گاه کشورهای توسعه یافته و پیشرفته روی این صنعت سرمایه‌گذاری نمی‌کردند. حتماً مزیت‌های رقابتی اقتصادی بالایی دارد. اولین مزیت حمل‌ونقل ریلی کاهش مصرف سوخت است. براساس مصوبه شورای اقتصاد که پس از تأیید کلیه ارکان کارشناسی به تصویب رسیده است یک تن کیلومتر در حمل‌ونقل جاده‌ای معادل ۴۲



بهبود یابد باید یارانه‌ای که به بخش جاده تعلق می‌گیرد حذف شود و اگر به جاده یارانه می‌دهیم هم وزن آن به ریل هم یارانه تعلق گیرد تا ریل بتواند مزیت اقتصادی ایجاد کند و توانایی رقابت داشته باشد. امروز ریل در حوزه باری مزیت اقتصادی دارد اما در حد مطلوب نیست. اما این اقتصاد با کمی تغییر می‌تواند مزیت اقتصادی قابل قبولی داشته باشد.

ساخت لکوموتیو توسط شرکت مپنا

بابک احمدی در خصوص اقدامات انجام گرفته از سوی شرکت مپنا در زمینه ساخت لکوموتیو به طراحی اولین لکوموتیو خطوط اصلی در ایران اشاره کرد و گفت: اولین لکوموتیو خطوط اصلی که در ایران طراحی از پایه، مهندسی و تولید شده لکوموتیو پلت فرم مپ ۲۴ مپنا است. البته قبل از آن مپنا لکوموتیوی را با عنوان تونلی و کاربری پروژه‌های عمرانی تولید کرده و ۸ دستگاه آن را تحویل مشتریان نموده است. لکوموتیو مپ ۲۴ الهام گرفته از پلت فرم لکوموتیو جی تی ۲۶ موجود در ایران بود لکن طراحی لکوموتیو صددرصد در ایران صورت پذیرفته و به تجهیزات و مکانیزم کنترلی به روز و با قابلیت‌های متفاوت تجهیز گردیده است. بوژی‌ها، شاسی، سوپر استراکچر، سیستم ترمز، کنترل، تهویه و... از نو طراحی و ساخته شد. هم‌اکنون این لکوموتیو تولید شده و تا امروز ۱۸ لکوموتیو وارد شبکه و به بهره‌برداری رسیده است. تحویل حداقل ماهی دو دستگاه لکوموتیو در برنامه است و در سه ماه اول سال ۹۹، شش دستگاه لکوموتیو تحویل داده‌ایم. همچنین پلت فرم جدیدی با نام مپ ۶ که یک لکوموتیوی مانوری است طراحی شده است و ۴ دستگاه آن در حال انعقاد قرارداد می‌باشد.

وی در پاسخ به این سوال که تامین قطعات برای ساخت لکوموتیو از داخل از تولیدات داخلی انجام می‌شود یا از کارخانه‌های خارجی خریداری می‌شود تصریح کرد: عمده

دهیم اگر به اینگونه رفتار نکنیم از چند سال آینده باید جرایمی را که برای ما در نظر گرفته خواهد شد پیش‌بینی نماییم که این موضوع اهمیت بحث توسعه ریل را دو چندان می‌کند. البته این بدان معنا نیست که بر اساس مصالح داخلی کشور تکلیفی برای کاهش تولید آلاینده‌ها نخواهیم داشت و نیازمند آن هستیم که به عنوان یک راهبرد استراتژیک از حمل‌ونقل جاده‌ای به سوی حمل‌ونقل ریلی پیش روییم تا کربن تولید شده در کشور کاهش یابد.

پرچم ریل ایمنی است

بابک احمدی با تاکید بر این موضوع که پرچم ریل ایمنی است بیان کرد: در طول سال کشته‌های جاده‌ای بسیار و در حوادث ریلی انگشت شمار می‌باشد. کاهش تلفات انسانی در سطح اقتصاد ملی بسیار حائز اهمیت است.

امروز دولت سرمایه لازم برای محقق کردن این سند توسعه ریلی را ندارد. بخش زیادی از این سند توسعه باید به دست بخش خصوصی اجرایی شود و بخش خصوصی زمانی ورود پیدا می‌کند که بازگشت سرمایه مناسبی برای آن وجود داشته باشد. اگر بخواهیم اقتصاد ریل

آورد و گفت: بر اساس آن توافقنامه کلیه کشورهای عضو متعهد به کاهش گازهای آلاینده می‌باشند و در صورت عدم ایفای تعهدات می‌بایست بابت مونواکسیدکربن اضافه‌ای که تولید می‌کنند جریمه پرداخت نمایند. که با در نظر گرفتن این مهم اهمیت حمل و نقل ریلی و توسعه آن که تغییر مد حمل و نقل از جاده‌ای به ریلی یکی از بهترین و اثرگذارترین روش‌های کاهش تولید مونواکسیدکربن می‌باشد بیش از پیش نمایان می‌گردد.

وی در ادامه گفت: اروپایی‌ها آب و هوا و طبیعت خوبی دارند به طوری که به قاره اروپا قاره سبز اطلاق می‌شود، آنها روی موضوع آلاینده‌های زیست محیطی به خوبی کار کرده‌اند و مدعی هستند وقتی مصرف سوخت را کاهش داده‌اند و لکوموتیوهایشان را برقی کرده‌اند و آلاینده‌ها و تولید کربن را کاهش داده‌اند به دلیل اینکه از سقف مجاز کمتر آلاینده ایجاد می‌کنند این امکان را دارند که این امتیاز را به فروش برسانند و بورسی ایجاد کرده‌اند برای معاملات کربن و در آن بازار کشورهای عضو و کلیه ذینفعان طرف معامله خواهند بود. کشور ما نیز در این پیمان ملحق شده‌ایم تکلیف داریم که آلاینده‌ها را کاهش

سی سی سوخت مصرف می‌کند که البته ما به عنوان کارشناسان ریلی معتقدیم که این عدد ۴۹ سی سی می‌باشد. در صورتیکه مصرف سوخت در حمل و نقل ریلی با شرایط مشابه معادل ۷ سی سی می‌باشد. یعنی ۷ سی سی در ریل و ۴۲ سی سی در جاده. جاده نسبت به ریل ۶ برابر بیشتر سوخت مصرف می‌کند. وقتی گازوئیل لیتری ۳۰۰ تومان را دولت با یارانه‌های سنگین روی آن در اختیار جاده قرار می‌دهد در این میان مزیت رقابتی حمل و نقل ریلی کم رنگ می‌شود. دو راهکار وجود دارد، یا گازوئیل ۳۰۰ تومانی به نرخ واقعی و شناور در اختیار حمل و نقل جاده‌ای قرار گیرد، در آن صورت شرکت‌های ریلی نیازی به کمک ندارند و اقتصاد خود را می‌چرخانند و یا اینکه همان یارانه‌ای که به جاده‌ای اعطاء می‌شود به حمل و نقل ریلی نیز تعلق گیرد تا این دو مد از حمل و نقل در شرایط مساوی و رقابتی قرار بگیرند.

امضای توافقنامه پاریس (جایگزین پیمان کیوتو)

مدیرعامل گروه ریلی شرکت مپنا از امضای توافقنامه پاریس (جایگزین پیمان کیوتو) و ملحق شدن ایران به آن سخن به میان



قطعات به کار برده شده ساخت داخلی است. در سری اول ساخت لکوموتیو مپ ۲۴ پنجاه درصد تامین قطعات از خارج کشور خریداری می‌شد اما در سری دوم ساخت، ۵۰ درصد خرید خارجی به ۳۰ درصد کاهش یافت. یعنی ۷۰ درصد قطعات در داخل و ۳۰ درصد در خارج تولید می‌شود. لکوموتیو مپ ۶ از جمله لکوموتیوهایی است که امروز سهم تامین قطعات از تولیدات داخلی در همین ابتدا ۷۰ درصد است.

وی در ادامه بیان کرد: پلت فرم جدیدی که کار آن را آغاز کرده‌ایم و کارهای مهندسی آن در حال اتمام است پلت فرم مپ ۳۰ است. مپ ۲۴، ۲۴ مگاوات قدرت دارد و بر اساس تقاضای مشتری و شبکه که به لکوموتیوهای سنگین تری نیاز دارد طراحی شده است، زیرا با نسبت سرمایه‌گذاری به توان تولیدی بالاتر می‌تواند درآمد بالاتری کسب کند. به همین دلیل بخش خصوصی به دنبال لکوموتیوهایی با توان بالاتر است. ما از مپ ۲۴ به سمت مپ ۳۰ رفته‌ایم که در مجموعه مینا روی موتور آن نیز ورود کرده‌ایم و به زودی موتوری که برای این لکوموتیو ساخته می‌شود توسط یک شرکت زیرمجموعه مینا با همکاری یک شرکت داخلی دیگر به تولید خواهد رسید. هدف گذاری ما برای ساخت این لکوموتیو با توجه به ساخت موتور لکوموتیو در داخل کشور سهم ساخت داخلی این لکوموتیو حدود ۷۰ درصد خواهد بود.

تأثیرات تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز در تولیدات

مدیرعامل گروه ریلی مینا در پاسخ به این سوال که تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز چه تأثیراتی داشته گفت: مشکلات تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز همیشه وجود داشته و دارد و راه‌حل آن کاهش نیاز و وابستگی به تولیدات و بازار خارجی است که اکنون در حال انجام کاهش نیازها هستیم. البته در بسیاری مواقع ساخت داخل موجب افزایش هزینه‌ها هم می‌شود. به

عنوان مثال ما مجبور هستیم برای برخی از قطعات با تیراژ پایین از تولید داخلی استفاده کنیم که این امر هزینه تامین و تدارک پروژه و در نتیجه قیمت تمام شده محصول را بالا می‌برد که در برخی موارد به عنوان یک راهبرد استراتژیک علیرغم افزایش هزینه آن را انتخاب می‌نماییم.

وی در خصوص صرفه اقتصادی ساخت لکوموتیو در داخل تأکید کرد: کشور ما به تعداد زیادی لکوموتیو نیاز دارد. ما امروز لکوموتیو مپ ۲۴ را با قیمت کمتر از ۲ میلیون یورو می‌فروشیم در صورتیکه قیمت تامین همین لکوموتیو از تامین کنندگان خارجی بیش از ۳ میلیون یورو است.

در ادامه بابک احمدی از سخت شدن واردات و صادرات در این روزها سخن به میان آورد و گفت: همانگونه که واردات سخت شده است صادرات محصولات نیز سخت است. در بحث صادرات و واردات اصل موضوع خود قرارداد و مسائل مالی و نه بحث‌های تکنیکی است. اما علیرغم مشکلاتی که وجود دارد اخیراً با یکی از کشورهای آسیایی قرارداد صادراتی نیز داشته‌ایم و با مشتریان آفریقایی نیز صحبت‌هایی انجام شده است. البته همواره رقیب سرسختی همانند چین در کنار ما وجود دارد که باید

با آن‌ها رقابت کنیم.

طراحی و ساخت سیستم کنترل لکوموتیو مپ ۲۴ با دانش داخلی احمدی در پاسخ به این سوال که آیا در زمینه ساخت لکوموتیو از دانش مهندسی بومی استفاده می‌شود یا از مهندسان خارجی گفت: ما امروز مدعی هستیم که در صنعت ریلی از مرحله مونتاژ در صنعت لکوموتیو به مرحله طراحی رسیده‌ایم و این بسیار موضوع مهمی است. در سال‌های بسیار دور در واگن پارس لکوموتیوهای مانوری به تعداد ۸ دستگاه تولید شد و اکنون در فولاد مبارکه اصفهان استفاده می‌شوند. لکوموتیوهای آلستوم نیز توسط واگن پارس تولید شده‌اند. لکوموتیوهای ایران سفیر هم داخل مینا تولید شد، آن مرحله تحت لیسانس تولیدکننده اصلی، بخشی قطعات به شرکت منتقل شده و در کارخانه مینا لکوموتیو تولید و تبدیل به لکوموتیو می‌شود. برای انجام هر تغییرات کوچکی ما وابسته آن تولیدکننده بودیم. در ساخت لکوموتیو آنچه مهم است دانش طراحی و کنترل آن دستگاه است. یعنی بتوانیم لکوموتیو را با به دست آوردن دانش طراحی از پایه کاملاً کنترل کنیم. لکوموتیو مپ ۲۴ دارای سیستم کنترل کاملاً بومی است. از محدودیت‌های تولید لکوموتیو بحث سیستم کنترل است. ما سیستم

کنترل لکوموتیو مپ ۲۴ را با دانش داخلی طراحی و ساخته‌ایم و نرم‌افزار آن توسط مهندسان ایرانی نوشته و پیاده‌سازی شده است. به همین سبب هر تغییری که نیاز داشته باشیم در داخل و بدون اتکا به مشاورین و شرکت‌های خارجی قابل انجام است. در لکوموتیو مانوری نیز سیستم کنترل را خودمان طراحی می‌کنیم و امیدواریم همین مسیر را با سرعت بیشتر ادامه خواهیم داد.

بابک احمدی مدیرعامل گروه ریلی مینا از اقدامات انجام گرفته شرکت مینای ریلی در خصوص آموزش بیان کرد: بزرگترین پروژه بخش آموزشی در حوزه ریلی کشور را مینا اجرا کرده است و در حال حاضر مذاکراتی با راه‌آهن در جریان هست تا کل این مجموعه را به راه‌آهن واگذار نماییم. شرکت مینا مرکز آموزش‌های کاربردی ریلی مجهز به شبیه ساز لکوموتیوهای زیمنس، آلستوم و جی تی اچ ای اجرا نموده که شامل طراحی و سرمایه‌گذاری و ساخت درسایت کارخانجات تعمیرات و بازسازی لکوموتیو کرج بوده است. سیستم پانسیون برای کارآموزان، کلاس‌های دیجیتال و کارگاه‌های مجهز و... دارد که این مرکز را به مجهزترین مراکز آموزشی مهارت‌های ریلی در منطقه تبدیل نموده است.



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
- 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





سپاهان

شرکت فنر سازی زر

شرکت فنر سازی خاور

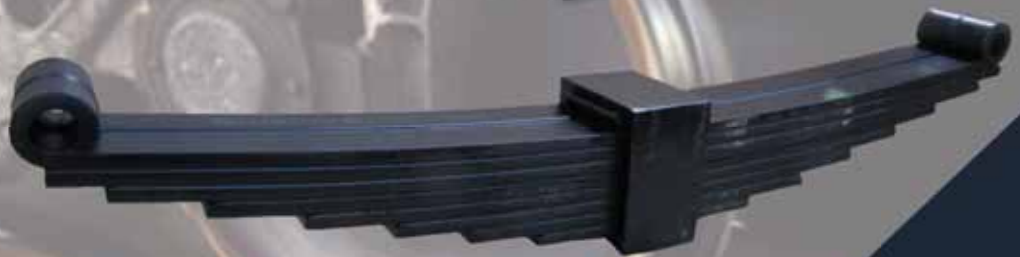
شرکت پارس فنر

شرکت سه‌سند ریل سپاهان

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

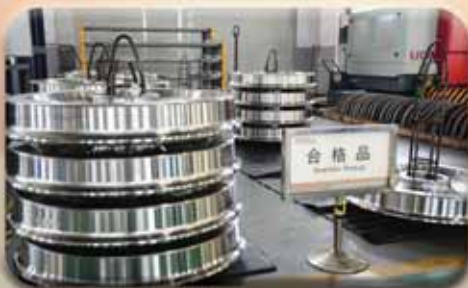
تأمین و عرضه انواع:

- ◆ 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.



با کوتاهی شرکت‌ها در خدماتی که ارائه می‌دهند. (بدون در نظر گرفتن مشکلات موجود در کشور و جامعه) ج- پرداخت نامتناسب صورت وضعیت شرکت‌ها و انباشته شدن طلب‌ها

آیا نهاد تنظیم مقررات در راه آهن وجود دارد تا تعادلی میان بازیگران این بخش (خصوصی و دولتی) ایجاد کند؟

هم‌اکنون دو نهاد تنظیم مقررات در مجموعه صنعت حمل و نقل کشور وجود دارد که هر دو در راه‌آهن شکل گرفته‌اند. این دو نهاد اگر چه علاقمند هستند و شعار می‌دهند که به عنوان بی طرف، نسبت به وضع مقررات اقدام می‌نمایند، اما در عمل متأثر از سازمانی هستند که در آن حضور دارند.

نهادهای خصوصی و دولتی حاضر در این صنعت (وزارت راه، انجمن صنفی حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، و ...) تأثیرات موثر و بسزایی در بهبود مقررات وضع شده و در حال وضع داشته‌اند، که البته با پیگیری‌های مستمر و همراه کردن راه‌آهن با نگاه جامع و کارشناسی به موضوع بوده است.

بخش لکوموتیو از جمله حوزه‌هایی است که باید طبق اصل خصوصی سازی به بخش خصوصی

واگذار می‌شود، آیا این امر انجام شده؟ عدم واگذاری لکوموتیو به بخش خصوصی چه ضررهایی را به بخش ریلی وارد می‌کند؟

در ابتدا باید بگویم طبق قانون "راه‌آهن می‌توانسته است لکوموتیو را به بخش خصوصی واگذار کند" و لذا در این خصوص "باید" وجود نداشته است.

در بخش حمل بار که داشتن لکوموتیو برای بخش خصوصی توجیه اقتصادی داشته است، هم‌اکنون ۲۵ درصد تعداد لکوموتیوها و ۳۰ درصد عملکرد حمل بار متعلق به بخش غیر دولتی است.

به دلیل شرایط کشور، کمتر کسی است که سرمایه شخصی خود را در فعالیت‌های تولیدی و خدمات در دسرساز به کار اندازد و اکثر سرمایه‌های نیمه دولتی است که به نام بخش خصوصی در حوزه لکوموتیو حضور دارد.

هر تصمیمی (در هر کشور، سازمان و شرکتی) دارای مزایا و معایبی است که تصمیم‌گیران هر حوزه لازم است تا با بررسی این مزایا و معایب، تصمیمی بگیرند که بیشترین منفعت را برای سازمان (کشور یا شرکت) داشته باشد. خصوصی سازی در حوزه لکوموتیو (و حمل و نقل ریلی) نیز از این قاعده مستثنی نیست. لذا به نظر لازم است تا با گذشت این سال‌ها از حضور بازیگرانی غیر راه‌آهن در بخش

لکوموتیو، مزایا و معایب آن توسط صنعت حمل و نقل ریلی مشخص شده و برای ادامه مسیر تصمیم عاقلانه‌ای اتخاذ شود.

سرمایه‌گذاری در حوزه لکوموتیو نیاز به سرمایه بسیاری دارد. آیا وزارت صمت و راه‌آهن شرکت‌ها را در این خصوص حمایت می‌کند؟

متأسفانه شرایط اقتصادی کشور و همین‌طور بروکراسی پیچیده سیستم دولتی، اجازه حمایت دولت از بخش خصوصی را غیر ممکن کرده است. وزارت صمت، راه‌آهن و بقیه سازمان‌ها علاقه بسیاری دارند تا حمایت لازم را انجام دهند. جلسات مختلف و بررسی‌های زیادی در خصوص مشکلات موجود نیز انجام شده، اما به دلیل فوق و همین‌طور سیاست‌های کلی نظام (به عنوان مثال حمایت از ساخت داخل)، در عمل حمایت خاصی از بخش خصوصی نمی‌شود.

تنها نکته مثبت، تعرفه اجاره لکوموتیو بخش خصوصی است که تا حدودی متناسب با افزایش تورم و نرخ ارز، افزایش پیدا می‌کند.

شرکت راه‌آهن کشتی چه تعداد لکوموتیو دارد و آیا برنامه‌ای در خصوص افزایش تعداد لکوموتیو دارد؟

هم‌اکنون راه‌آهن کشتی مالک

۲۱ دستگاه لکوموتیو چینی می‌باشد. مهم‌ترین چشم‌انداز شرکت نیز افزایش لکوموتیوهای شرکت و افزایش سهم آن در حمل بار می‌باشد. در این راستا پروژه‌های متعددی نیز تعریف شده که هر کدام به دلایل مختلف به مرحله اجرایی نرسیده‌اند. (از جمله خرید لکوموتیو از مپنا، یا بازسازی و بهره‌برداری از لکوموتیوهای متوقف راه‌آهن)

ضمن اینکه راه‌آهن کشتی بسیار علاقمند است تا علاوه بر حوزه مالکیت لکوموتیو، در بقیه حوزه‌های حمل و نقل ریلی (از جمله زنجیره تامین، بازسازی لکوموتیو، تعمیر واگن و ...) نیز حضور موثرتری داشته باشد.

باتوجه به شرایط موجود چشم‌انداز حمل و نقل ریلی را تا سال ۱۴۰۴ چگونه ارزیابی می‌کنید و آیا طبق سند توسعه حمل و نقل ریلی پیش خواهیم رفت؟

به نظر من با توجه به شرایط کشور حداکثر افزایش سالیانه رشد حمل بار و مسافر در ۵ سال آینده، کمتر از رشدی باشد که در ۷ سال گذشته شاهد بوده‌ایم. (البته با حذف مدت زمانی که کشور با مشکل کمبود شدید مسافر به دلیل شرایط ناشی از ویروس کرونا درگیر بوده است، چرا که در این بازه زمانی قطعاً رشد شاخص‌ها کمتر یا حداکثر مساوی سال گذشته خواهد بود.)



تحلیل حمل ریلی کانتینر در بندر شهید رجایی در نشست کارگروه حمل و نقل ترکیبی:

حمل ریلی را با نگاه لجستیکی می توان اقتصادی کرد

و نقل ترکیبی برسیم و بدانیم چه کاری باید انجام بدهیم.

در ادامه جلسه، مهندس امینی در ابتدا مرور کوتاهی به جلسات پیشین کارگروه کرد و گفت: یکی از پایه‌های ترین عناصر در حمل و نقل ترکیبی مراکز لجستیک است و اثرگذارترین است. بر همین مبنا در جلسات پیشین روی سند آمایش مراکز لجستیک بحث و پژوهش کردیم و از همکارانی که در مراکز لجستیک فعال بودند دعوت کردیم و از نقطه‌نظرات آنان و پتانسیل‌هایی که در آن مراکز دارند، آگاه شدیم. فعالانی از شهر صنعتی کاوه در جلسات حضور داشتند و پس از آن بازدید از شهر صنعتی کاوه صورت گرفت که بازخورد خوبی داشت و باعث شد ارتباطشان را با فعالان ریلی بیشتر کنند و حوزه ریلی جزو رویکردها و اولویت‌های اصلی‌شان باشد.

در جلسه دیگری مسئولان شرکت پیشگامان کویر یزد مرکز لجستیک‌شان را معرفی کردند که متأسفانه به دلیل شیوع کرونا امکان بازدید فراهم نشد. جلسه بعدی در خدمت دوستانی از مرکز لجستیک قم بودیم که مسئولان راه‌آهن و گمرک قم نیز حضور داشتند و مرکز دیگری که قرار بود در خدمت‌شان باشیم مرکز لجستیک کاسپین بود که با اوج بحران کرونا همزمان شد.

در جلسه امروز بندر شهید رجایی را از لحاظ حمل کانتینر به‌عنوان یکی از محمولاتی که در حمل و نقل ترکیبی به شدت مورد توجه است، تحلیل و بررسی می‌کنیم. طبق آمار مجموع عملکرد بنادر متصل به ریل حدود ۹۰ درصد است و عملکرد ریلی در بنداری که اتصال ریلی دارند نشان می‌دهد که حدود ۱۱ درصد حمل کانتینرها توسط ریل صورت می‌گیرد.

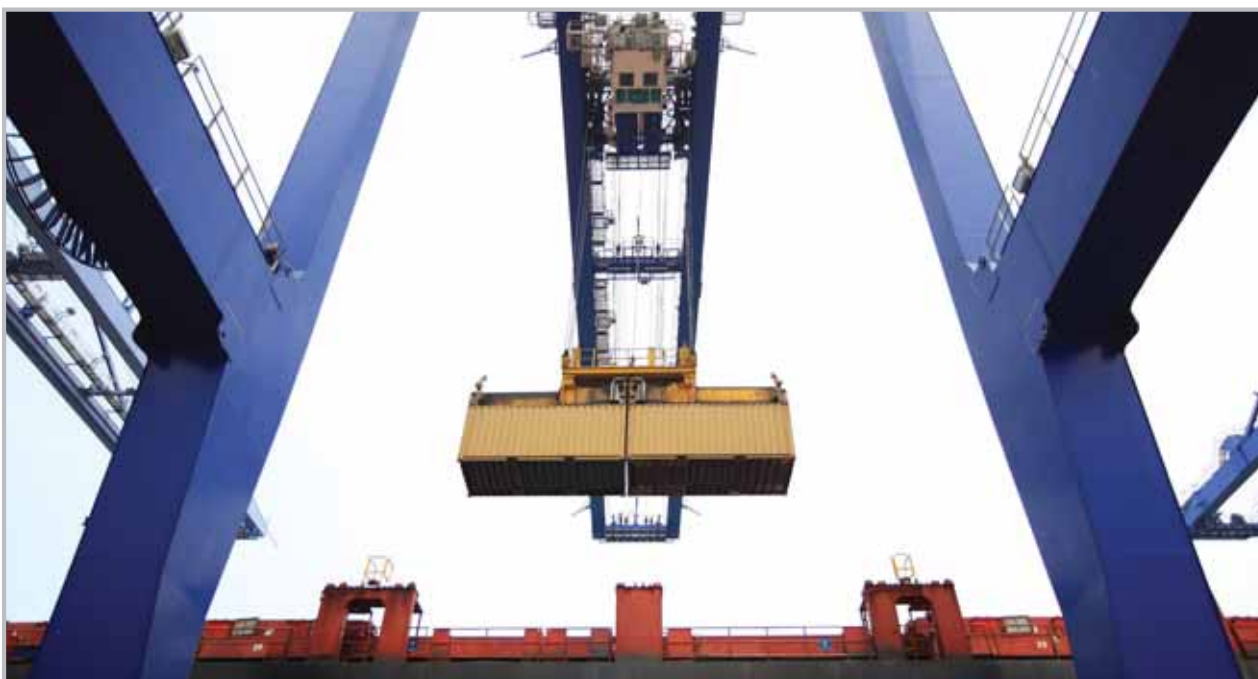
بندر شهید رجایی از بنادر مهم کشور است و نزدیک به ۶۰ درصد از عملکرد بنادر متصل به ریل را به خود اختصاص داده است. با

پنجمین جلسه کارگروه حمل و نقل ترکیبی و متخصصین این حوزه با ریاست مهندس عباداله فروش و با حضور مدیران عامل شرکت‌ها و کارشناسان این حوزه، تشکیل گردید. در این جلسه ابتدا مجید امینی، دبیر کارگروه حمل و نقل ترکیبی پیرامون موضوع تحلیل حمل ریلی کانتینر در بندر شهید رجایی مطالبی را ارائه کرد. از جمله موارد اشاره شده می‌توان به سهم ۲۰ درصد حمل ریلی کانتینر در بندر شهید رجایی، اهمیت مسیر بندر-تهران در حمل ریلی کانتینر، ظرفیت محوطه‌های ریلی در بندر شهید رجایی، لزوم اقتصادی نمودن حمل ریلی کانتینر برای مالکان واگن، زمان طولانی در سیکل ماهانه واگن‌ها در مسیر تهران-بندر، لزوم بهره‌برداری از سامانه‌های نرم‌افزاری حمل ریلی در بندر و ... اشاره نمود. لازم به ذکر است که در این ارائه به رویکرد جهانی در استفاده از کانتینر از طرفی و برنامه‌ریزی برای افزایش سهم ریلی در بنادر از طرف دیگر اشاره گردید و به عنوان نمونه به بندر هامبورگ با سهم ریلی ۶۶ درصد اشاره شد که پروژه‌های متعدد را در سال‌های گذشته برای افزایش سهم ریلی در بندر برنامه‌ریزی کرده و به اجرا رسانده است. بعد از این موضوعات اعضای حاضر در جلسه نیز نظرات تخصصی خود را توضیح دادند از جمله این موارد نیز می‌توان به تجربیات همکاری شرکت‌ها برای برطرف کردن مشکلات توسعه حمل ترکیبی، لزوم توجه به توسعه بنادر ریل پایه از جمله توسعه ریل پایه بندر چابهار، استفاده از امکان حذف بن سپاری در فرایندهای گمرکی حمل ریلی، اهمیت ایجاد نهاد مستقل رگولاتوری حمل ریلی و ... اشاره کرد. مشروح این نشست را بخوانید:

از مسایل ابتدایی را حل کرده‌ایم. این‌که بخشی از مسیر بار را با ریل و بخش دیگر مسیر را با کامیون جابه‌جا می‌کنیم یعنی کار حمل و نقل ترکیبی انجام داده‌ایم؟ آیا معنی حمل و نقل ترکیبی واقعا این است یا تعریف دیگری دارد؟ بنابراین از همه خواهش می‌کنم در این مورد نظرات‌شان را اعلام کنند تا به یک اجماع مشخص در تعریف حمل

چیست و اگر کسی خواست در این حوزه وارد فعالیت شود، بدانند از کجا و چگونه باید شروع کند. در رابطه با مسائل ذکر شده ابهاماتی وجود دارد و باید سعی کنیم قبل از هر چیز این ابهامات را برطرف کنیم. در بخش صنعت هم در این رابطه ادبیات مشترکی را شاهد نیستیم و اگر بتوانیم در این کارگروه با صنعت به ادبیات مشترکی برسیم، بخشی

مهندس فروش در ابتدای نشست کمیته حمل و نقل ترکیبی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با تشکر از حضور اعضای کمیته که در این شرایط ویژه کرونایی در جلسه حضور پیدا کرده بودند گفت: به نظرم بهتر است اول تعریفی از حمل ترکیبی در حوزه ریلی داشته باشیم تا اصلا بدانیم حمل ترکیبی در ریل



یعنی کانتینرها خالی برگشته‌اند.

نکته مهمی که این‌جا وجود دارد این است که در ریل باید با زبان جهانی و بر اساس TEU صحبت کنیم. اگر TEU را از کانتینر حذف کنیم یک‌سری از بارها هستند که دیده نمی‌شوند. درست است که کانتینر خالی است ولی واگن که خالی سیر نمی‌کند و بالاخره کانتینر روی آن وجود دارد.

در ایستگاه‌های تهران چون واردات کانتینری صورت می‌گیرد، آمار نشان می‌دهد از سمت بندر به تهران TEU افزایش پیدا می‌کند ولی چون از تهران به بندر کانتینرها خالی برمی‌گردند، در تناژ صفر دیده می‌شوند. این مساله باعث می‌شود زمان سیر و پیگیری در مناطق طولانی‌تر شود. در حالی که برای صاحب کالا کانتینر پر و خالی فرقی ندارد و برای هر روز کانتینر خالی مجبور است، دموارژ پرداخت کند و دنبال این است که هر چه زودتر بارش را به بندر برساند. وقتی براساس TEU کار می‌کنیم حساسیت بالا می‌رود، اما وقتی بر اساس تناژ کار می‌کنیم حساسیت لازم نشان داده نمی‌شود و همین مساله باعث می‌شود صاحبان بار

کنیم.

وقتی این آمار را با کشورهای دیگر مقایسه می‌کنیم، می‌بینیم کشورهای دیگر همزمان با رشد بخش کانتینری روی سهم ریلی‌شان در بندر هم سرمایه‌گذاری‌های کلانی انجام می‌دهند و تلاش می‌کنند تا سهم بیشتری از بارشان را با ریل حمل کنند. برای مثال این سهم در بندر هامبورگ ۴۲ درصد، بندر کوپر ۶۰ درصد، بندر برمن ۴۷ درصد، والنسیا ۲۵ درصد و فلپس ۲۲ درصد است و این ارقام مربوط به سال‌های پیش بوده و در حال حاضر سهم بندر هامبورگ به ۴۶ درصد رسیده است.

در بررسی سهم مناطق از سهم حمل ریلی می‌بینیم تبریز ۲۷ درصد، خاتون‌آباد ۲۲ درصد و ایستگاه‌های تهران در مجموع حدود ۴۰ درصد سهم دارند. این را هم باید در نظر بگیریم که تبریز و خاتون‌آباد بارهای معدنی دارند و بارهای واقعی کانتینری بیشتر آن‌هایی هستند که در ایستگاه‌های تهران تخلیه و بارگیری می‌شوند. وقتی آمار تبریز و خاتون‌آباد را بررسی می‌کنیم می‌بینیم از لحاظ TEU سهم‌شان بالاست ولی از لحاظ تناژ صفر است،

واقعی ریلی همین ۷ درصد هم نیست و سهم واقعی حمل ریلی در این بندر ۲/۵ درصد است. علت آن هم این است که یک‌سری از کانتینرهایی که توسط ریل حمل می‌شوند، بارهای معدنی و فله‌ای دارند و به دلیل تخفیف‌هایی که راه‌آهن به بارهای کانتینری می‌دهد با کانتینر حمل می‌شوند و در بندر هم به بخش بارهای فله‌ای منتقل می‌شوند. اگر از لحاظ تناژی هم به آمار نگاه کنیم می‌بینیم از ۱۵ میلیون و ۸۰۰ هزار تن بار عملکرد بخش ریلی یک میلیون تن بوده است که حدود همان ۶ درصد است.

همه این اتفاقات در شرایطی است که در همه جای دنیا حمل کانتینری رشد بالایی داشته و دارد. در دنیا به جز سال ۲۰۰۹ که سال بحرانی برای حمل کانتینری بود، سال‌های دیگر شاهد رشد حمل کانتینری هستیم. اما در بندر شهید رجایی طی این سال‌ها شاهد بالا و پایین شدن و نوسان آمار هستیم که در حمل ریلی هم این نوسان را می‌بینیم. باید سعی کنیم همگام با دنیا به سمت کانتینری حرکت کنیم و اگر سهم کانتینری در کشور پایین است علت آن را باید در خودمان جست‌وجو

این حال حمل ریلی در بندر شهید رجایی سهم بسیار ناچیزی دارد. طول خطوط ریلی در این بندر ۵۳ کیلومتر است و در این تحلیل صادرات، واردات و ترانزیت را در نظر گرفته‌ایم و بارهایی که وارد خشکی نمی‌شوند و از کشتی به کشتی جابه‌جا می‌شوند را در نظر نگرفته‌ایم.

طبق آمار سال ۱۳۹۷، از دو میلیون و ۳۰۰ هزار TEU کانتینر که در کل کشور تخلیه و بارگیری می‌شود، یک میلیون و ۸۰۰ هزار TEU سهم بندر شهید رجایی بوده است که یک میلیون و ۳۰۰ هزار TEU آن واردات، صادرات و ترانزیتی بوده که برای ما مهم است. از این یک میلیون و ۳۰۰ هزار TEU سهم ناوگان ریلی ۸۰ هزار TEU بوده است.

بیشترین سهم ریلی که در بندر شهید رجایی اتفاق افتاده است، ۶۷ درصد از حمل کانتینری بوده و مربوط به سال ۱۳۹۶ می‌شود. یعنی از ۸۰ درصد حمل کانتینری کل کشور که در بندر شهید رجایی صورت می‌گیرد، سهم ریلی از این ۸۰ درصد نزدیک به ۷ درصد بوده است. نکته مهم این است که سهم



ناراضی باشند و با این که کرایه برگشت را نیز پرداخت کرده‌اند، در برگشت کانتینرها را با کامیون برمی‌گردانند.

اگر در تحلیل‌ها اصل پاراتورا در نظر بگیریم می‌بینیم که در حمل ریلی کانتینر از مبادی ریلی به سمت بندر ۷ مقصد هستند که ۹۶ درصد بارها متعلق به این مقاصد است. در همین ۷ مقصد هم ایستگاه‌های تهران، تبریز و خاتون‌آباد هستند که ۸۲ درصد حمل ریلی متعلق به این سه مقصد است که تبریز و خاتون‌آباد بارشان مواد معدنی است و اگر دقیق‌تر بررسی کنیم تنها گزینه تهران است که واقعا بار کانتینری دارد. همین وضعیت را در مسیر بازگشت از بندر هم داریم و همین سه مقصد هستند که بالای ۸۰ درصد کانتینرها را شامل می‌شوند.

اگر در مسیر بندر - تهران دقیق‌تر شویم می‌بینیم کانتینرهایی که از بندر خارج می‌شوند سهم بخش ریلی سه درصد است. به‌طور متوسط از یک میلیون TEU که از کشتی تخلیه می‌شود ۵۰۰ هزار TEU به سمت تهران می‌آید و در سال ۱۳۹۵ تعداد ۱۵ هزار TEU توسط ریل به تهران حمل شده است. در مسیر تهران به بندر هم اعداد و سهم ریلی مشابه همان است. در بندر شهید رجایی دو محوطه

ریلی وجود دارد که محوطه‌های کانشیپ و بیکران هستند و هر کدام سه خط ریلی دارند و در بهترین حالت می‌توانیم شش رام قطار در این خطوط آماده سیر داشته باشیم. اگر هر رام قطار را ۸۴ TEU در نظر بگیریم به این می‌رسیم که ظرفیت محوطه‌های ریلی در بندر شهید رجایی ۱۸۴ هزار TEU است، اما آمار عملکرد ما نشان می‌دهد ۴۵ هزار TEU با ریل حمل شده است. در واقع ما به جای شش رام قطاری که می‌توانستیم تشکیل بدهیم ۱/۶ رام قطار تشکیل داده‌ایم. اگر تبریز و خاتون‌آباد را از ۴۵ هزار کم کنیم آمار واقعی ما ۱۵ هزار TEU خواهد بود و تعداد رام قطار ما ۰/۵ است. از لحاظ واگنی هم از تعداد ۳۷۰۹ واگن کانتینربر موجود در بخش ریلی تعداد ۲۵۶ واگن به‌طور ویژه به کار حمل کانتینر مشغول هستند. اگر واگن‌هایی که در مسیر تهران - بندر و برعکس سیر می‌کنند را بررسی کنیم می‌بینیم که ۹۴۹ واگن با ۱۴ هزار TEU کمتر از ۱۲ سیر در سال داشته‌اند و ۲۶۷ واگن با ۱۶ هزار TEU بیشتر از ۱۲ سیر در سال داشته‌اند. یعنی متوسط کانتینر روی هر واگن ۲/۷ TEU بوده است. وقتی میزان سفر ماهانه را هم بررسی کنیم می‌بینیم واگن‌هایی که به‌طور تخصصی در

این مسیر کار می‌کنند متوسط سفر ماهانه‌شان ۱/۸ سیر است یعنی هر سفر حدود ۱۶ روز طول می‌کشد. اما اگر بخواهیم برنامه حمل تهیه کنیم. برای مثال اگر تعداد کانتینرها را ۲۰۰ هزار TEU در نظر بگیریم حمل از بندر ۱۰۰ هزار TEU می‌شود. با احتساب ۲/۷ TEU روی هر واگن و ۴۰ واگن برای هر قطار با متوسط ۱/۸ سفر ماهانه تعداد ۱۷۱۵ واگن لازم داریم تا به صورت اختصاصی در مسیر بندر - تهران سیر کنند و در این حالت ۲/۵ قطار در روز باید تشکیل شود. مساله‌ای که الان با آن مواجه هستیم این است که ما در حال حاضر ۲۵۶ واگن داریم و باید ببینیم چگونه می‌توانیم به ۱۷۱۵ واگن برسانیم. برای این کار و اقتصادی بودن آن سه راهکار عاجل باید انجام شود. نخست بهبود سیکل ماهانه است که باعث افزایش رضایت مشتری و در نتیجه افزایش تقاضا می‌شود و ایجاد صرفه اقتصادی برای صاحبان واگن‌های لبه کوتاه می‌شود. نکته دوم این است که در مقایسه با تریلی که ۲ TEU حمل می‌کند می‌توانیم با هر واگن ۳ TEU حمل کنیم و حتی می‌توانیم از واگن‌های ۲۴ متری برای حمل ۴ TEU استفاده کنیم. اقدام عاجل سوم استفاده از اتوماسیون در امور حمل ریلی است. یعنی باید به سمتی برویم که از حالت دستی به

سمت استفاده از یک نرم‌افزار جامع و کامل حرکت کنیم. نکته پایانی هم این که اگر عملکرد حمل ریلی بهتر شود، شاهد افزایش رضایت مشتری خواهیم بود و این امر سهم بازار ریلی را افزایش خواهد داد که در این صورت وابستگی به حمل جاده‌ای کاهش خواهد یافت و حمل و نقل ریلی توانایی آن را دارد پاسخ‌گوی نیازهای حمل و نقلی کشور باشد و در آن صورت پارانه‌های تخصیص یافته به بخش جاده‌ای به‌ویژه پارانه سوخت را می‌توان کاهش داد یا حتی حذف کرد.

با کمک هم باید درآمدزایی را افزایش بدهیم

صادقی‌مجد از فولاد لجستیک گفت: به نظرم نخست باید نگاه را عوض کنیم. ما یک نگاه اقتصادی هستیم که در این حوزه فعالیت می‌خواهیم به سود برسیم. کمتر از ۱۰ درصد از حمل و نقل کشور توسط ریل انجام می‌شود و این ۱۰ درصد هم در جاهایی اتفاق می‌افتد که امکان حمل با کشتی یا جاده وجود ندارد، بنابراین مجبور هستیم به سمت حمل و نقل ترکیبی حرکت کنیم. علت این که در فولاد خوزستان تصمیم گرفتیم شرکت چندوجهی فولاد لجستیک را ایجاد کنیم این بود که بار ما آماده است و نگران تامین بار نیستیم. بخشی از بارمان را با جاده و بخشی را هم با ریل می‌آوریم و به این نتیجه رسیدیم که اگر همه بار را با ریل حمل کنیم به جایی نمی‌رسیم. ما مجبور هستیم به سمت حمل و نقل ترکیبی حرکت کنیم چون حتی پاسخ‌گوی سرمایه‌گذاری با وامی که با حداقل سود بانکی صورت گرفته هم نیستیم. در سیل خوزستان دیدیم که ساختار ریلی استان زیر آب رفت و عملاً ریل تعطیل شد و با پتانسیلی که در بخش جاده‌ای داریم توانستیم بارمان را جابه‌جا کنیم. خوب است در جلسات ایده‌آل‌ها را ترسیم کنیم و دنبال این باشیم که





به آن‌ها برسیم، اما عوامل دیگری هم در رسیدن به این ایده‌آل‌ها دخالت دارند که با ساز و کارهای فعلی و موجود امیدی به این‌ها حتی در ۱۰ سال آینده به جایی برسیم ندارم.

پیشنهاد این است که به تعریف اصلی کارگروه حوزه حمل و نقل ترکیبی برگردیم و همپوشانی و هماهنگی انجام بدهیم. الزامی نیست که همه شرکت‌ها همه مدهای حمل و نقل را خودشان داشته باشند. برای مثال ما اسکله بندر امام را که آن زمان ۵۰۰ میلیارد تومان هزینه کردیم داریم ولی چون صادراتی وجود ندارد پنج سال است که راکد است. در کارگروه از مسئولان مربوطه مرتبط با بحث جلسه هم دعوت کنیم که حضور داشته باشند و حرف‌های ما را بشنوند. باید با کمک به هم بتوانیم درآمدهایمان را افزایش دهیم و مشکلاتی که وجود دارد را با همفکری رفع کنیم.

باید نقاط ضعف را آسیب‌شناسی کنیم

مهندس صدیق‌پور از کارشناسان انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته نیز در این نشست گفت: حمل و نقل ترکیبی یک زنجیره است و اگر همه حلقه‌های این زنجیره را در نظر نگیریم به جایی نمی‌رسیم. مساله اول صرفه اقتصادی داشتن است. اگر این کار صورت نگیرد افزایش سهم ریلی اتفاق نخواهد افتاد. در اقتصادی کردن عواملی تاثیرگذار هستند مثل سیر و حرکت که با اطلاعاتی که داده شد عملاً نمی‌توان روی آن حساب باز کرد. مورد دیگر هزینه‌های بندری است و پیمانکارانی که در بندر مسئول ارائه خدمات هستند، این هزینه‌ها را از بخش ریلی دریافت می‌کنند، اما از بخش جاده‌ای نمی‌گیرند. باید مجموع عوامل تاثیرگذار را در تصمیم‌گیری‌ها دخیل کنیم و هزینه‌ها را آسیب‌شناسی نماییم. مساله دیگر هم این است که برای صاحب کالا حمل و نقل ترکیبی باید

اقتصادی باشد تا راغب به استفاده شود.

سازمان بنادر و شرکت راه‌آهن باید عملکردشان را بالاتر ببرند

یکی از کارشناسان حاضر در جلسه هم گفت: به نظر مشکلات حمل و نقل کانتینری را باید در سه بخش ببینیم تا بتوانیم راهکارهای مناسب را ارائه بدهیم. آقای امینی مقایسه‌ای کردند بین بندر هامبورگ و بندر شهید رجایی. بندر هامبورگ ریل پایه است و حدود ۷۴ کیلومترمربع وسعت دارد و بندر شهید رجایی ۲۵ کیلومترمربع است و یک سوم بندر هامبورگ. از نظر شبکه ریلی بندر هامبورگ ۳۰۰ کیلومتر ریل دارد و بندر شهید رجایی حدود ۶۰ کیلومتر ریل دارد، یعنی ۵ برابر بیشتر. اما وقتی از منظر TEU این دو بندر را مقایسه کنیم می‌بینیم بندر هامبورگ ۳۲ برابر بندر شهید رجایی فعالیت دارد. پس عوامل موثر فقط شرکت‌های حمل و نقلی و صاحب واگن نیستند. سازمان بنادر به‌عنوان متولی باید در بندر شهید رجایی کارهای زیربنایی انجام دهد و این بندر را ریل پایه کند و اگر هم امکانش وجود ندارد، بندرهای جدیدی که در حال احداث هستند مثل چابهار، این بندرها را بر پایه ریل احداث کنند. در بندر شهید رجایی وقتی مناطق بیکران و کانشیپ را نگاه کنید، می‌بینید که بیشتر کانتینرها به ایران خودرو و سایپا مربوط است. در واقع اگر این دو شرکت نباشند عملاً سهم ریلی صفر می‌شود. سازمان بنادر باید کانتینرها را به محوطه‌های ریلی و غیرریلی به صورت سهمیه‌ای اختصاص دهد. مقصد بعدی شرکت راه‌آهن است. اگر در تخصیص لکوموتیو و مانوری شرکت راه‌آهن درست عمل کند دیگر روزی شش رام آماده سیر نیست بلکه می‌توانیم رام‌های بیشتری آماده سیر کنیم و سهم مان را از TEU حداقل دو برابر کنیم. در کنار این‌ها صاحبان واگن‌ها هم باید خدمات بهتری به مشتریان

بدهند و مشتری‌مداری را در اولویت قرار دهند.

شیوه‌های حاکم برد - برد نیست

محمدعلی زارع از گوهر تراهر سیرجان هم با اشاره به این‌که به‌عنوان یک شرکت لجستیکی امروز شاهد اشکالات زیادی در زیرساخت‌ها هستیم، افزود: هنوز در دستورالعمل‌ها و مستندسازی‌ها ایراد داریم. در این بخش طی سال‌ها خیلی ضعیف کار شده است. ۹۹/۳/۳۱ دستورالعملی صادر می‌شود و تعرفه‌ها و... مشخص می‌شوند و بعد از آن باید به سمت چانه‌زنی برویم. اگر بخواهیم طبق دستورالعمل کار کنیم هزینه‌های ما از بخش جاده‌ای بیشتر می‌شود و انجام این کار منطقی نیست. ما که نباید به خاطر هر محموله به مناطق برویم و با مسئولان مناطق سر قیمت و هزینه چانه‌زنی کنیم. متأسفانه شیوه‌هایی که در جریان است برد - برد نیست. به‌گونه‌ای برخورد می‌کنند که مجبوریم یا ضرر کنیم یا این‌که به‌طور کلی کار را رها کنیم. اگر قرار است واحدهای لجستیکی راه بیفتد به‌گونه‌ای باشد که همه بسترها فراهم شود.

دموراژ محدودکننده حمل و نقل ترکیبی است

کارشناس دیگری یکی از مسایل محدودکننده حمل ترکیبی را خسارت تاخیر یا دموراژ می‌داند. به گفته او این مقدار برای حوزه دریایی و کانتینرهای ۴۰ فوت ۱۶۰ هزار تومان است و در بخش جاده‌ای روزانه ۳۴ هزار تومان است و برای شرکت‌های ریلی که از خدمات سیر و حرکت راه‌آهن استفاده می‌کند و راه‌آهن هم هیچ تعهدی را در این زمینه گردن نمی‌گیرد و استدلالش هم این است که برای کانتینر خالی مبلغی دریافت نمی‌کند، متأسفانه در این بخش میزان مشخص و معلومی نداریم. بنابراین پیشنهاد می‌کنم تلاش کنیم برای همسان‌سازی دموراژ با مدهای جاده‌ای و دریایی.

نکته بعدی این‌که وقتی از بندر امیرآباد به بندرعباس کانتینر حمل می‌کنیم حمل داخلی به حساب می‌آید، معنی ندارد این حمل با تعرفه بین‌المللی حساب شود و ۲۸ درصد از حمل جاده‌ای هم بیشتر می‌شود.

موضوع دیگر این است که شرکت‌های بین‌المللی بیشتر حایز نامیده شدن شرکت ترکیبی هستند. شرکت‌های جنرال فورواردر قابلیت این را دارند که هم فعالیت دریایی انجام دهند، هم ریلی و هم جاده‌ای. از شرکت‌های با محوریت ریلی توقع می‌رود که با حمایت راه‌آهن در مبادی ورودی و گمرکات دو خصیصه مهم را داشته باشند؛ یکی در اختیار داشتن نام کاربری و گذرواژه پنجره فرامیزی گمرکی و دوم برون‌سپاری. به دلیل عدم تعامل مناسب راه‌آهن با انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، یک شرکت ریلی در بهترین حالت می‌تواند ریل به ریل را انجام دهد و برون‌سپاری را هم باید پیگیری کند که آیا می‌تواند انجام دهد یا نه و دوم این‌که از آقای آیتی مدیرکل دایره نظارت بر ترانزیت بتواند نامه ترانزیت را بگیرد.

پیشنهاد دیگر من این است که راه‌آهن نسبت به شرکت‌های ریلی که فعال هستند در زمینه صدور پروانه فعالیت سخت‌گیری بیش از حد می‌کند. ضمانت‌نامه، بیمه و... می‌خواهد که البته بخشی از آن حق است و باید پرداخت شود، ولی سخت‌گیری‌های غیرمعمول باعث می‌شود سرمایه‌گذار تمایلی برای حضور در این بخش نداشته باشد و به سمت جاده‌ای برود.

پیشنهاد بعدی من تهیه و تصویب قوانین سهل‌تر برای بیشتر شدن بازبیکران عرصه حمل و نقل ریلی است، تا شرکت‌های نوپا با واگن کمتر بتوانند در این عرصه فعالیت کنند و نکته آخر و مهم‌تر هم ایجاد رگولاتوری در راه‌آهن است. در حال حاضر راه‌آهن هم قانون‌گذار است و هم مجری.



پاسخ های ادارات تابعه حوزه معاونت بازرگانی و بهره برداری به خبرنگار انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی:

طرح ها و برنامه های راه آهن در اجرای طرح توسعه ریلی

شبکه، بالا رفتن عمر ناوگان و زیرساخت، افزایش خرابی های مکرر دیزل های باری، به نظر می رسد افزایش ۳۱ درصد بهره وری واگن متاثر از بهبود مدیریت ترافیک و سایر عوامل نرم افزاری باشد که با نظر خبرگی و با فرض تاثیر ۵۰ درصدی سهم اقداماتی همچون افزایش بار چشمه های بارگیری، بهبود کیفی و کمی نیروهای عملیاتی، در نظر گرفتن تخفیفات تعرفه های همچون محور شرق و... در رشد بهره وری واگن بعنوان شاخص متاثر، سهم تاثیرگذار قطارهای باری برنامه ای و بهبود مدیریت ترافیک در رشد شاخص مذکور حدود ۱۵ درصد (یعنی افزایش تن کیلومتر به میزان ۴،۵ میلیارد) می باشد.

لذا با در نظر گرفتن متوسط تعرفه حق دسترسی به ازای هر تن کیلومتر در سال ۹۸ (۷۲۰ ریال) سهم عادی قطارهای باری برنامه ای از درآمد راه آهن در سال ۱۳۹۸ نسبت به ۵ سال گذشته به میزان ۳۲۴۰ میلیارد ریال تعیین می گردد.

راه آهن چه برنامه هایی در توسعه حمل و نقل ریلی در حوزه بار و مسافر دارد؟

- افزایش قطارهای باری برنامه ای
- مدل سازی ترافیک شبکه جهت مدیریت بهینه ترافیک
- مکانیزه کردن تخصیص لکوموتیوهای مانوری
- استاندارد سازی برنامه ریزی اعزام راهبران قطار
- جذب، آموزش و بکارگیری ۳۸۴ نفر نیروی انسانی مشاغل عملیاتی سیر و حرکت
- واگذاری امور مانور واگن ها در ایستگاه های پر ترافیک راه آهن به بخش خصوصی بویژه ایستگاه انشعاب بندرعباس

اداره کل سیر و حرکت در خصوص الزامات توسعه در افق ۱۴۰۵ و جهت دستیابی به سهم ۳۰ درصدی

حوزه های مختلف مرتبط با حمل بار در سال های ۹۳-۹۸، به دلیل جهش برنامه ریزی و اهداف کلان سازمان جهت نهادینه کردن و راه اندازی قطارهای باری برنامه ای در سال ۹۳، و برابر جدول ذیل که بیانگر رشد تن کیلومتر به میزان ۳۸ درصد، رشد بهره وری دیزل به میزان ۱ درصد و رشد بهره وری واگن به میزان ۳۱ درصد در ۵ سال گذشته می باشد، علیرغم عدم افزایش ظرفیت در مسیرهای پر ترافیک

را افزایش می دهد لکن کاهش ۱۰،۷ درصدی مجموع زمان های توقف واگن ها در مراکز تخلیه، بارگیری، ایستگاه های تشکیلاتی به همان میزان یعنی ۸،۸ درصد سرعت بازرگانی را افزایش می دهد. پاسخ اداره کل سیر و حرکت به این سوال که آیا ایجاد قطارهای برنامه ای، تاثیری در افزایش بهره وری و حمل بار بیشتر خواهد داشت این گونه بود: با توجه به بررسی های بعمل آمده از وضعیت عملکردی شاخص ها در

اداره کل سیر و حرکت در پاسخ به این سوال که کاهش زمان سیر قطارهای باری تا چه میزان می تواند در بخش بازرگانی راه آهن موثر باشد بیان کرد: کاهش زمان سیر قطارهای باری در افزایش سرعت بازرگانی موثر است اما نه به طور متناظر.

در این خصوص توجه به جدول زیر نشان می دهد که افزایش ۵۰ درصدی در سرعت عملیاتی قطارها به میزان ۸،۸ درصد سرعت بازرگانی

وضع موجود	متوسط سیر (کیلومتر)	سرعت قطار (کیلومتر بر ساعت)	سرعت بازرگانی (کیلومتر بر ساعت)	زمان سفر کل (ساعت)	زمان سیر قطار روی سواحل (ساعت)	زمان توقف واگنها (تخلیه، بارگیری، ایستگاه های تشکیلاتی) (ساعت)	افزایش سرعت قطارهای باری	افزایش سرعت بازرگانی	کاهش زمان توقفها
وضع موجود	718	26	6.3	228	55	173	-	-	-
افزایش ۵۰ درصدی سرعت قطارهای باری	718	39	6.9	210	37	173	50%	8.8%	-
کاهش ۱۰ درصدی توقف (تخلیه، بارگیری، ایستگاه های تشکیلاتی)	718	26	6.9	209	55	154	-	8.8%	-10.7%



شاخص	۱۳۹۳	۱۳۹۸	میزان رشد ۹۸ نسبت به ۹۳
تعداد واگن های باری در سرویس	20,264	21,271	5%
تعداد واگن های باری در گردش	21,745	24,355	12%
تن کیلومتر بار (میلیون)	24,461	33,645	38%
قطار کیلومتر باری (هزار)	21,741	29,030	34%
دیزل معادل گرم باری (بدون احتساب دیزل های مازاد)	332.72	452.57	36%
معادل خرابی دیزل باری	20.0	49.4	147%
بهره وری دیزل باری	201,422	203,675	1%
بهره وری واگن باری	3,307	4,334	31%

حمل بار شبکه طی سال های ۱۳۹۹ لغایت ۱۴۰۵ جدولی را به شرح ذیل ارائه کرد:

با در نظر گرفتن رشد ۸٪ بار کل کشور و متوسط ۲۲٫۸٪ رشد حمل ریلی و با در نظر گرفتن رشد ۸٪ مسافر کل کشور و متوسط ۸٫۳٪ رشد حمل ریلی

اداره کل بازرگانی خارجی شرکت راه آهن در پاسخ به این سوال که ظرفیت های راه آهن در حوزه ترانزیت و حمل و نقل ریلی باری تا چه میزان است بیان کرد: در حال حاضر ظرفیت ترانزیت ریلی کشور براساس حداقل چهار شاخص، «ظرفیت مرزها»، «ظرفیت تعویض بوژی»، «ظرفیت مسیر ریلی» و «پتانسیل بار در مبادی و مقاصد» در مسیرهای اصلی ترانزیت ریلی ۹۰ درصد از عملکرد ریلی در سال ۹۷ در این مسیرها بوده است، برابر ۹۵۷۱ میلیون تن در سال می باشد. در صورتیکه طرح های توسعه ای ریلی از جمله احداث خطوط ریلی رشت-آستارا، شلمچه-بصره، تکمیل محور خواف-هرات و ارتقای مسیر زاهدان-میرجاوه محقق گردد، ۴،۵۷ میلیون تن بار به ظرفیت ترانزیت ریلی کشور افزوده می شود که در مجموع ظرفیت ترانزیت بالغ بر ۱۴،۱۴ میلیون تن بار در سال خواهد شد.

موضوع	پیش بینی تعداد ناوگان مورد نیاز							
	واحد	1399	1400	1401	1402	1403	1404	1405
عملکرد حمل و نقل ریلی	تن کیلومتر (میلیارد تن-کیلومتر) تناژ (میلیون تن-کیلومتر)	50.3	57.2	65.0	73.9	84.0	95.5	108.5
		68.0	77.3	87.8	99.8	113.5	129.0	146.6
مسافری	میلیارد نفر-کیلومتر	15.0	16.4	18.0	19.7	21.6	23.7	26.0
کمبود واگن در گردش	دستگاه	5,128	3,552	4,037	4,589	5,216	5,930	6,740
کمبود لکوموتیو در گردش	دستگاه	3	12	14	15	16	18	20
بازی	دستگاه	113	56	64	72	82	94	106
جمع کل								

مرزهای بین المللی	زمان بسته شدن مرز	زمان بازگشایی مرز
رازی	۰۴/۱۲/۹۸	۱۴/۱۲/۹۸
اینچه برون	۰۴/۱۲/۹۸	۰۳/۰۴/۹۹
میرجاوه	۰۱/۱۲/۹۸	۱۹/۰۴/۹۹
سرخس	۱۳/۰۱/۹۹	۲۹/۰۳/۹۹

در مورخ ۱۰ خرداد ماه و نصب تجهیزات ضد عفونی و گندزدایی در معابر مرزی پروتکل بازگشایی بین دو کشور در مرزهای سرخس، لطف آباد و اینچه برون امضا گردید و مرز اینچه برون در تاریخ ۹۹/۴/۳ و مرز سرخس مورخ ۹۹/۰۴/۲۳ بازگشایی شد.

در مرز اینچه برون در سال ۹۹ تا تاریخ ۹۹/۰۵/۱۰ در مقایسه با همین زمان مشابه در سال ۹۸ در واردات به میزان ۶۵٪، صادرات به میزان ۶۹٪ و ترانزیت به میزان ۸۵٪ کاهش یافته است.

در مورخ ۱۰ خرداد ماه و نصب تجهیزات ضد عفونی و گندزدایی در معابر مرزی پروتکل بازگشایی بین دو کشور در مرزهای سرخس، لطف آباد و اینچه برون امضا گردید و مرز اینچه برون در تاریخ ۹۹/۴/۳ و مرز سرخس مورخ ۹۹/۰۴/۲۳ بازگشایی شد.

در مرز اینچه برون در سال ۹۹ تا تاریخ ۹۹/۰۵/۱۰ در مقایسه با همین زمان مشابه در سال ۹۸ در واردات به میزان ۹۲٪ و در ترانزیت به میزان ۹۶٪ کاهش یافته است اما در ارتباط با صادرات در مرز

استقرار یافت به طوری حجم حمل و نقل ریلی در سال ۹۹ تا تاریخ ۹۹/۰۵/۱۰ در مقایسه با مشابه در سال ۹۸ در صادرات به میزان ۱۲۵٪ و در واردات به میزان ۲۳۵٪ و در ترانزیت به میزان ۷۸٪ افزایش یافته است.

در مرز میرجاوه در سال ۹۹ تا تاریخ ۹۹/۰۵/۱۰ در مقایسه با همین زمان مشابه در سال ۹۸ واردات به میزان ۱۰۰٪، صادرات به میزان ۹۲٪ و ترانزیت به میزان ۱۰۰٪ کاهش یافته است.

در خصوص وضعیت صادرات و واردات در مرزها و ارتباط با کشورهای منطقه از زمان شیوع ویروس کرونا و پروتکل های اجرایی از سوی راه آهن اعلام کرد:

در جدول زیر زمان بسته شدن و بازگشایی مرزها بین المللی آورده شده است. در تمامی این مرزها قبل از زمان بازگشایی تونل ضد عفونی و تجهیزات گندزدایی استقرار یافته است.

پس از مذاکره با ترکمنستان



به سایر کشورها جهت تامین واگن و هموار نمودن محدودیت کمبود واگن در مقاطعی از سال می‌باشد.

- تاسیس دفاتر نمایندگی: اقدامات اولیه جهت اخذ مجوز تاسیس دفاتر نمایندگی در کشورهای ترکمنستان، روسیه، ازبکستان و قزاقستان توس شرکت راه‌آهن ج.ا.ا انجام پذیرفته است و بی‌شک تاسیس این دفاتر به حفظ و تقویت سهم و نقش مسیرهای ترانزیتی کشور در رقابت با سایر کریدورها و شقوق حمل‌ونقلی رقیب و نهایتاً توسعه مناسبات بین‌المللی کشور، کمک شایانی خواهد نمود.

- هدفمند نمودن تخفیفات: شناسایی و حذف تخفیفاتی که کارایی لازم را نداشته، توام با ارائه مشوق‌ها و تخفیفات جدید با هدف افزایش کارایی و رغبت مشتریان، نتایج اقتصادی قابل قبولی را برای حمل‌ونقل ریلی کشور به همراه داشته است.

- مدیریت هزینه‌ها: شرکت راه‌آهن ج.ا.ا با هدف کاهش ماندگاری واگن‌های خارجی در کشور و در نتیجه کاهش حق ردوانس پرداختی به کشورهای صاحب واگن، حق توقفات در بخش بین‌المللی را مورد بازبینی قرار داده و این امر منجر به کاهش چشمگیر ضرر و زیان مربوطه گردیده است.

همچنین برخی از برنامه‌ها و مطالبات شرکت راه‌آهن ج.ا.ا برای توسعه هرچه بیشتر ترانزیت ریلی کشور به شرح ذیل است:

- نهایی‌سازی توافقات با راه‌آهن افغانستان در خصوص دستورالعمل بهره برداری موقت از مرز شمتیغ - محقق نمودن اتصال ریلی رشت-انزلی (کاسپین)

- محقق نمودن اتصال خط ریلی رشت-آستارا

- فعال نمودن شاخه شرقی کریدور شمال - جنوب

در خصوص اینکه شرکت راه‌آهن در مورد جذب بار ریلی و ارتباط با تجار و صاحبان بار در منطقه چه

توسعه همکاری با بزرگترین قدرت منطقه یعنی کشور چین می‌دهد.

- راه اندازی کریدور چین-ایران-ترکیه: توافق شش جانبه جهت حمل قطارهای کانتینری چین در مسیر چین، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، ترکیه و بالعکس با پیگیری‌های شرکت راه‌آهن ج.ا.ا محقق گردید.

- پیگیری ایجاد شرکت مشترک ریلی ایران و روسیه: مدل اقتصادی تاسیس شرکت مشترک ریلی ایران و روسیه توسط شرکت راه‌آهن ج.ا.ا تهیه گردیده است و برای دریافت نظرات طرف روسی ارسال شده است. تاسیس چنین شرکتی ضمن توسعه روابط بین‌المللی در حوزه حمل و نقل، با ایجاد منافع مشترک، شرایط و بستر حضور هر چه بیشتر ایران در بازارهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای را مهیا خواهد نمود. همچنین کاهش وابستگی به واگن‌های کشورهای CIS از دیگر دستاوردهای تاسیس شرکت مشترک ریلی ایران و روسیه خواهد بود.

- سیر واگن‌های ایرانی در کشورهای CIS: اخذ موافقت کشور ترکمنستان در سال ۹۸ جهت سیر واگن‌های ایرانی در شبکه ریلی این کشور برای نخستین بار از زمان اتصال به کشورهای CIS، گامی بزرگ در راستای کاهش وابستگی

بین‌المللی شرکت راه‌آهن و اقدامات انجام شده تا امروز و برنامه‌های پیش‌رو گفت؟

از جمله اقدامات شرکت راه‌آهن ج.ا.ا در راستای رشد ترانزیت از خاک کشور، می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- تغییر عضویت راه‌آهن ایران از عضو ناظر به عضو وابسته: این تغییر عضویت در شورای حمل و نقل کشورهای CIS که در سال ۹۸ محقق گردید، گامی بزرگ در راستای پررنگ‌تر نمودن نقش ایران در تصمیم‌گیری‌های حوزه حمل و نقل منطقه محسوب می‌گردد و با عملیاتی شدن آن شاهد تأثیرات مثبت آن بر عملکرد بین‌المللی راه‌آهن می‌باشد.

- توسعه کریدور شمال جنوب: پیگیری توسعه کریدور شمال-جنوب در هر دو شاخه شرقی و غربی دریای خزر و امکان حمل از بندر چابهار در این کریدور به عنوان یکی دیگر از بنادر ورودی کشور، توسط شرکت راه‌آهن ج.ا.ا صورت می‌پذیرد.

- فعال‌سازی کریدور چین-ایران: فعال‌سازی کریدور حمل و نقل ریلی چین-ایران در سال ۹۸ و حرکت بیش از ۳۵ رام قطار از مبدا چین به داخل کشور و همچنین برای اولین بار در تاریخ راه‌آهن ۳ رام قطار باردار از ایران به مقصد چین، نوید از

اداره کل بازرگانی خارجی در مورد اینکه ایران از طریق ریل به کدام کشورهای منطقه متصل است و چه مقدار کالا از این طریق حمل می‌شود اظهار کرد:

در حال حاضر شبکه ریلی ج.ا.ا ایران در شمال شرقی کشور توسط مرزهای سرخس و اینکه برون به کشور ترکمنستان متصل است. اتصال ریلی به کشور ترکیه از طریق مرز رازی در شمال غربی کشور می‌باشد. مرز میرجاوه، دروازه اتصال ریلی ایران به کشور پاکستان است. همچنین مرزهای ریلی آستارا و لطف‌آباد علیرغم عدم اتصال به شبکه ریلی کشور، به ترتیب به شبکه ریلی کشورهای آذربایجان و ترکمنستان متصل هستند و امکان حمل ترکیبی را فراهم می‌آورند. مرز جلفا، اتصال ریلی با نخجوان را مهیا می‌سازد. مرز شلمچه نیز مرز ریلی با کشور عراق محسوب می‌شود.

در سال ۹۸ در مجموع ۲،۵۵۸ میلیون تن بار از مرزهای فوق‌الذکر صادر، وارد و یا ترانزیت گردیده است. این میزان تا تاریخ ۱۰ مرداد ۹۹ به ۷۲۶ هزار تن کاهش یافته که دلیل اصلی آن بسته بودن طولانی مدت مرزهای سرخس، اینکه برون و میرجاوه در نتیجه شیوع بیماری کرونا بوده است.

در مورد توسعه فعالیت‌های ترانزیتی و گسترش کریدورهای



ردیف	عنوان عملیات اجرایی (طرح/فعالیت)	واحد	حجم عملیات اجرایی (طرح/فعالیت) در طول سالهای برنامه							
			1399	1400	1401	1402	1403	1404	1405	جمع
۱	احداث خطوط دوم و سوم و... در کنار خطوط موجود	کیلومتر	۳۵۳	۷۸۶	۱۷۵	۳۰۴	۲۹۰	۲۳۸	۳۶۷	۲,۵۱۳
۲	احداث خطوط حومه ای کلانشهرها	کیلومتر	۱۱۴	۵۳	۵۰	۹۳	۰	۰	۱۱۴	۴۲۴
۳	احداث واریانت و اصلاح مسیر	کیلومتر	۴۴	۰	۰	۴۱	۳۳	۰	۰	۱۱۸
۴	توسعه خطوط سایت های ایستگاهی	کیلومتر	۳۵	۱۶۴	۶۳	۱۷	۰	۰	۰	۲۷۹
۵	تراک بندی خطوط	کیلومتر	۴۶۸	۲۱۶	۸۱۴	۴۰۰	۸۹۰	۵۱۴	۵۱۴	۳,۸۱۶
۶	بازگشایی ایستگاهها	ایستگاه	۶	۱	۱	۷	۳	۳	۲	۲۳

اهداف کمی مورد نیاز طرح های توسعه زیرساختی در افق ۱۴۰۵

وضع موجود	متوسط سیر (کیلومتر)	سرعت قطار (کیلومتر بر ساعت)	سرعت بازرگانی (کیلومتر بر ساعت)	زمان سفر کل (ساعت)	زمان قطار روی سیم (ساعت)	زمان توقف واگنها (تخلیه، بارگیری، ایستگاههای تشکیلی) (ساعت)	افزایش سرعت قطارهای باری	افزایش سرعت بازرگانی	کاهش زمان توقفها
وضع موجود	718	26	6.3	228	55	173	-	-	-
افزایش ۵۰ درصدی سرعت قطارهای باری	718	39	6.9	210	37	173	50%	8.8%	-
کاهش ۱۰ درصدی توقف (تخلیه، بارگیری، ایستگاههای تشکیلی)	718	26	6.9	209	55	154	-	8.8%	-10.7%

بسته‌های تشویقی را در نظر گرفته است بیان کرد: شرکت راه آهن ج.ا.ا. با وجود نوسانات اقتصادی با وجود افزایش هزینه‌های اقتصادی نه تنها تعرفه‌های خود را افزایش نداده است، بلکه تخفیفات بسیار متنوعی را برای محمولات و مسیره‌های مختلف در نظر گرفته است.

با هدف تامین واگن‌های مورد نیاز شرکت‌ها جهت حمل محمولات خود، دستورالعمل‌های متنوعی را تهیه و به کلیه ذینفعان اطلاع رسانی نموده است و این نکته باعث افزایش بیش از ۵۰ درصدی صادرات ریلی گردید.

طی توافق به عمل آمده در مورخ ۹۸/۰۶/۲۱ با کشور ترکیه، تعرفه‌های یکسان و بر اساس تن-کیلومتر بار راه‌آهن ترکیه مورد موافقت قرار گرفته و این موضوع سبب رونق حمل و نقل ریلی این مسیر و رونق گرفتن مسیر مرز رازی شده است.

تسهیل فرآیندهای گمرکی در مرز رازی در نتیجه مذاکرات و توافقات با گمرک ج.ا.ا. از جمله کاهش تعداد اسناد قابل ارائه در مرز رازی، که سبب افزایش مبادلات واگنها و عملکرد مرز بوده است.

نظام‌مند نمودن اعطای پروانه فعالیت حمل‌ونقل بین‌المللی ریلی بار که در نتیجه تدوین دستورالعمل صدور پروانه فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی بار و اتخاذ تدابیری همچون حذف ضمانت‌نامه بانکی، بستری جهت

افزایش شرکت‌های فعال در زمینه حمل‌ونقل بین‌المللی ریلی مهیا گردیده است.

نماینده انجمن صنفی سوالی را در مورد اینکه آیا راه‌آهن با توجه به پیشرفت امروز از نظر تعداد ناوگان و حمل بار و مسافر با توجه به تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز می‌تواند طبق سند توسعه حمل و نقل ریلی تا سال ۱۴۰۴ پیش رود یا خیر مطرح کرد و شرکت راه‌آهن در پاسخ گفت:

۱- برای تحقق اهداف سند توسعه تا سال ۱۴۰۴ تعداد واگن و لکوموتیو بیشتری تامین شود در صورتیکه با توجه به تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز امکان تامین ناوگان خارجی بسیار سخت شده است و در وضعیت موجود راه‌آهن باید لکوموتیوهای موجود خود را بویژه در بخش بار حفظ کند. با توجه به تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز و کمبود قطعات در یک ماه گذشته روزانه ۲۰ تا ۳۰ دیزل باری نسبت به سال قبل کم شده است.

۲- نظر به اینکه بخشی از دیزل‌ها می‌باید توسط خود راه‌آهن بازسازی گردد کمبود نقدینگی سبب شده این مهم در ماه‌های ابتدایی سال جاری محقق نگردد.

۳- با توجه به قیمت هر دیزل باری ۲۶ میلیارد تومان (۱,۱۵ میلیون یورو) و هر واگن باری ۸۵۰ میلیون تومان بنظر می‌رسد با شرایط زیرساختی موجود جذابیت سرمایه‌گذاری کمتر هم بشود.

۴- در سناریوهای سهم ۳۰ درصدی در افق ۱۴۰۵ از نظر بهره‌برداری در سناریوی خوش بینانه تعداد ۳۵۱۹۲ واگن باری و ۵۸۷ دستگاه دیزل باری و ۹۸ دستگاه دیزل مسافری نیاز شبکه ریلی طی ۶ سال آینده خواهد بود.

شرکت راه‌آهن در پاسخ به این سوال که آینده حمل و نقل ریلی را با توجه به مشکلاتی که وجود دارد چگونه ارزیابی می‌کنید گفت: آینده حمل و نقل ریلی در صورت توجه

به موارد ذیل امیدوار کننده و روشن می‌باشد:

۱- حذف یارانه‌های پنهان دولت در بخش جاده‌های بویژه نرخ سوخت (قیمت تمام شده گازوییل برای دولت ۱۷۰۰ تومان) و ایجاد زمینه تمایل صاحبان بار به حمل و نقل ریلی
۲- ادامه حمایت‌های دولت و مجلس از توسعه حمل و نقل ریلی
۳- استفاده از بسترهای ظرفیت‌های قانونی (همچون ماده ۱۲ رفع موانع تولید، بند الف تبصره ۱۸ قانون بودجه، ماده ۸ قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، آیین‌نامه اجرایی تبصره ۱۹ ماده واحده قانون بودجه، آیین‌نامه اجرایی بند (و) تبصره ۱۵ قانون بودجه سال ۹۹ و...)

۴- تکمیل و بهره‌برداری از پروژه‌های زیرساختی و ناوگانی و اتصال مراکز انبوه بار و توسعه مراکز لجستیکی در دست اقدام



گفت‌وگو با مهندس مرتضی رجبی مدیرعامل شرکت احیاء ریل ایرانیان:

نحوه بهره‌برداری از لکوموتیو در صنعت ریلی کاملاً مبهم است

نگهداری خطوط ریلی پر هزینه است، در این راستا شرکت راه‌آهن نسبت به کسب درآمد از طریق دریافت حق دسترسی اقدام کرده تا بتواند به این وسیله از شبکه حمل‌ونقل ریلی و تاسیسات و امکانات آن با رعایت مقررات و ضوابط خاصی بهره‌برداری کند. خدمات حمل‌ونقل ریلی شامل سرویس‌های مرتبط با امور ناوگان و شبکه، امور پایانه‌های تعمیرات، امور بهره‌برداری از ناوگان و پشتیبانی‌های فنی و مهندسی، سیستم‌های کنترل و ناوبری قطار، تجهیزات و سرویس‌های فنی تعمیر و نگهداری شبکه ریلی و سرویس‌های ارتباطی (مخابراتی) و علائم است، اما نکته مهم این است که نرخ بهره‌برداری از شبکه ریلی باید به گونه‌ای تعیین شود که ضمن تامین هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل‌ونقل مزیت رقابتی داشته باشد. دو پارامتر در حق دسترسی وجود دارد. یک مورد نرخ نیروی کشش و لکوموتیو و دیگری نرخ دسترسی به شبکه ریلی و سهم خط است. با توجه به موارد ذکر شده شرکت‌های باری ریلی موظف هستند ۷۰ درصد سهم درآمد شرکت را به زیرساخت‌ها و لکوموتیو اختصاص دهند که در نهایت شرکت‌ها را متضرر خواهد کرد. برای واکاوی بیشتر این مشکلات گفتگویی با مهندس مرتضی رجبی مدیرعامل شرکت احیاء ریل ایرانیان داشته‌ایم که به شرح زیر می‌باشد:

آیا در خصوص نوسازی ناوگان و خرید ناوگان جدید از تسهیلات تبصره ۱۸ استفاده کرده‌اید؟

در خواست ۲۰۰ واگن لبه بلند را داده بودیم که تعداد ۱۰۰ واگن

مورد تایید قرار گرفت و به بانک عامل معرفی شد و از جمله اولین شرکت‌هایی هستیم که توانستیم طبق تبصره ۱۸ از تسهیلات استفاده کنیم.

آیا قوانین دست و پاگیری در این راه وجود داشته است؟

بیش از آنکه قوانین دست و پاگیر وجود داشته باشد ابهام و نوع عملکرد بانک و راه‌آهن مشکلاتی را به همراه داشته. بیش از ۱۵ ماه از آغاز این فرایند گذشته و ما به تازگی به اجرای تفاهم نامه بین بانک و شرکت راه‌آهن رسیده‌ایم. فرایندهای پیچیده‌ای در داخل شرکت راه‌آهن وجود داشت که زمان زیادی را به خود اختصاص داد. بزرگترین آفت این مشکلات آن بود که طبق قرارداد انجام شده قیمت واگن ۵۵۰ میلیون تومان ثبت شده و شرکت باید آورده ۱۵ یا ۲۰ درصدی داشته باشد اما امروز قیمت واگن ۴۰ درصد افزایش یافته و آورده امروز شرکت به ۳۵ تا ۴۰ درصد رسیده است که دلیل آن فرصت سوزی‌هایی بوده که پیش آمده است.

هم اکنون نیز دو مشکل بزرگ در راه اجرای این تسهیلات وجود دارد: ۱- ضمانت و وثایق دریافت تسهیلات یکی از مشکلات ماست که بر خلاف سال‌های گذشته که مشخص بود و بانک‌ها واگن‌های تسهیلات داده شده را از سوی راه‌آهن به عنوان ضمانت قبول می‌کردند هنوز امتناع می‌کنند.

۲- قیمت متغیر ساخت ناوگان که با توجه به اتفاقات اقتصادی در کشور هزینه ساخت واگن‌ها لحظه‌ای تغییر می‌کند و تنظیم قرارداد و برآورد اقتصادی برای صاحبان سهام و توجیه آن‌ها با توجه به تغییرات اقتصادی سخت است.

به همین دلیل نیاز به کمک و مساعدت بیشتری از سوی راه‌آهن برای مذاکرات با بانک بوده در خصوص مشکل دوم نیاز است تا به مراحل انجام کار از جمله معرفی به بانک تا تنظیم پرونده سرعت ببخشند تا آفت تغییرات قیمتی به حداقل برسد.

در رابطه با حق دسترسی و چالش‌های پیرامون آن بفرمایید.

دو پارامتر در حق دسترسی وجود دارد. یک مورد نرخ نیروی کشش و

لکوموتیو و دیگری نرخ دسترسی به شبکه ریلی و سهم خط می‌باشد. در خصوص حق دسترسی سهم خط و زیرساخت ریلی در طی سال‌های گذشته رویکرد راه‌آهن، رویکرد تثبیت حق دسترسی به عنوان درآمد اختصاصی خود در پیش گرفته تا سهم حق دسترسی واگن‌ها با رشد همراه باشد. همچنین در طی چند سال اخیر شاهدیم که موازی با این مهم راه‌آهن با ارائه تخفیفاتی و با شرکت‌ها تعامل و انعطاف داشته است، اما نسبت به سیاست کلان این موضوع که آیا تعرفه زیرساخت نیاز است یا نه و همچنین با توجه به رقابت با رقیب جاده‌ای که هزینه تعرفه ندارند موجب می‌شود تا حمل و نقل ریلی در رقابت با جاده همیشه مشکل داشته باشد. این باعث شده تا در حمل ریلی مجبوریم که حداقل ۷۰ درصد درآمد خود را به زیرساخت‌ها و لکوموتیو اختصاص دهیم.

مشکل دیگر آن است که نحوه بهره‌برداری از لکوموتیو در صنعت ریلی کاملاً مبهم است. خصوصی‌سازی در صنعت ریلی و واگذاری لکوموتیو به بخش خصوصی از الزامات بوده اما متأسفانه تا امروز انجام نشده و با توجه به الزامات قانونی و زیرساخت‌های لازم همیشه در گرو راه‌آهن بوده و به کار ما در موضوع زیرساخت، تعرفه و عدم شناور بودن لکوموتیوها به اقتصاد حمل و نقل آسیب وارد کرده است. اگر لکوموتیو به بخش خصوصی واگذار شده بود و در برهه‌ای از زمان در مسیری امکان تخفیف وجود داشت، مطمئناً بخش خصوصی رشد بیشتری را تجربه می‌کرد.

در مبادی و مقاصد تخلیه و بارگیری با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

به لحاظ نوع کالایی که حمل می‌کنیم، بزرگترین مشکل در مبادی و مقاصد، تنوع نوع واگن‌های شرکت است، متأسفانه اکثر صنایع و معادن کشور که از مشتریان اصلی ما هستند اهمیت قابل توجهی نسبت به حمل



ریلی نداشتند. این اتفاق موجب می‌شود تا به سمت شیوه‌های نامرسوم بارگیری برویم که موجب آسیب جدی به واگن‌ها و حق توقف‌های بیهوده و عدم توازن در بارگیری و کجی بار و مشکلات بسیاری در بارگیری می‌شود. از روش‌هایی که می‌تواند به این امر کمک کند پرداخت تسهیلات به بخش صنایع کشور است تا بارگیری به صورت مکانیزه انجام شود و زیرساخت‌های لازم در این زمینه مهیا شود.

در بسیاری از مناطق سیستم‌های توزین و بارگیری در مبادی نداریم و باروش‌های اولیه و غیر ایمن بارگیری انجام می‌شود. در بحث تخلیه که بیشتر مربوط به حجم عمده بارهای صادراتی در بندرعباس است یا باید به سمت مجتمع بارکو برویم که مجتمع بارکو خود قسمتی از حمل شرکت‌های فولادی به سمت هرمزگان را انجام می‌دهد و آن قسمت مشکلات خود را دارد یا باید به سمت ایستگاه مانوری بیاییم و به روش‌های غیر مرسوم و غیر استاندارد انجام عملیات شود که با مشکلات بسیاری روبرو هستیم. از طرفی به دلیل اینکه عمده مبادی و مقاصد باری کشور بندرها هستند و شکاف بسیار عمیقی میان دست‌اندرکاران صنعت ریلی و سازمان بنادر در دولت وجود دارد و اینگونه به نظر می‌رسد که مقام بالادستی همانند مقام وزارت می‌تواند به حل اختلافات کمک کنند. سالیان درازی است که صنعت ریلی از عدم توافقی که میان سازمان بنادر و شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. نهادینه شده رنج می‌برد و برنامه‌ریزی در مبادی و مقاصد بارگیری و تخلیه و حتی برنامه‌های آتی در بنادر اصلی وجود ندارد. مقرر بود بر اساس نظر وزیر سابق وزارت راه‌وشهرسازی معاونت ریلی در سازمان بنادر ایجاد شود که هنوز نتیجه‌ای حاصل نشده است. درگیر نبودن بندر و ریل و جدایی آن‌ها از هم ازدلائل مشکلات اصلی در مبادی و مقاصد بندری می‌باشد که حجم عمده کالای کشور

را دربر می‌گیرد.

از نظر جناب عالی چه مشوق‌هایی باید در نظر گرفت تا سرمایه‌گذار جذب این صنعت شود؟

برای سرمایه‌گذاری باید از دو شاخصه مهم مطلع باشیم. خود اصل سرمایه و ریسک‌های ناشی از خطرات احتمالی برای اصل سرمایه‌گذاری و صنعت و بازرگانی و در مرحله بعد بحث سوددهی که مهم است. قوانین خیلی خوبی در سالیان اخیر به تصویب رسیده اما در بحث اجرای آن مشکلاتی وجود داشته، به عنوان مثال اگر ماده ۱۲ اجرایی و اعمال شود خود بزرگترین مشوق برای خرید ناوگان است، یا تبصره ۱۹ که هنوز هیچ اقدامی در آن راستا انجام نشده است. بحث ماده ۵۲ قانون برنامه ششم که اختصاص معافیت‌های مالیاتی مناطق کمتر توسعه یافته به سرمایه‌گذاری ریلی می‌باشد هم مطرح است. این حمایت‌ها در قوانین بالادستی به وضوح اشاره و مورد تاکید قرار گرفته است. اما انتظار می‌رود راه‌آهن و انجمن صنفی به عنوان نماینده بخش خصوصی برای اجرای شدن این قوانین بیش از پیش تلاش نمایند.

تشکیل قطار باری برنامه‌ای تا چه حد می‌تواند در افزایش بهره‌وری و توسعه این بخش نقش ایفا کند؟

تشکیل قطار برنامه‌ای نیاز به زیرساخت دارد. و تعریف آن مهم است که زیر نظر حاکمیت باشد یا بخش خصوصی؟ اگر زیر نظر حاکمیت باشد نگاهش فقط افزایش حمل خواهد بود و ۸۰ درصد اهداف را پوشش می‌دهد اما ممکن است بحث نحوه تنظیم آن برای راه‌آهن مهم نباشد. مشکل امروز ما در قطارهای برنامه‌ای در نظر گرفتن کمترین زمان برای مانور واگن‌ها است. اگر مسئولیت قطار برنامه‌ای برعهده بخش خصوصی با نگاه بازار باشد تنظیم آن کار دشواری است و نیاز است تا لکوموتیو به بخش خصوصی واگذار شود تا بتواند در خصوص ظرفیت اقدام کند و در عین حال وجود قطار برنامه‌ای

برای صنعت ریلی بهتر و مثبت بوده و مطلوب‌تر این است که لکوموتیو به بخش خصوصی واگذار شود.

انجمن صنفی تا چه حد توانسته نقش خود را در رفع مشکلات شرکت‌های ریلی ایفا کند و انتظار شما از این نهاد مدنی چیست؟

انجمن از بدو تاسیس تا امروز با توجه به خصوصی‌سازی که امری نادر این صنعت بوده انجمن نوپایی است و به لحاظ اینکه اکثریت شرکت‌های ریلی ما به طور غیر مستقیم از قبل وابسته به راه‌آهن بوده‌اند تقریباً در ابتدای تاسیس انجمنی از جنس خود راه‌آهن بود و به تدریج با کم‌رنگ شدن شرکت‌های دولتی از انجمن و ورود مدیران عامل و کارشناسان صاحب نظر در راه‌آهن موجب شد تا نظریات و ایده‌های نوین وارد شود. خوشبختانه انجمن صنفی با عبور از مرحله تثبیت به استقلال کامل رسیده است و به عنوان یک نهاد معتبر می‌تواند نماینده شایسته‌ای برای بخش خصوص باشد. همچنین نقش دبیران محترم انجمن در این مهم انکار ناپذیر بوده و دکتر بابایی و دکتر تقی‌زاده زحمات زیادی برای رشد و تعالی انجمن متحمل شده‌اند. البته باید مراقب بود تا استقلال این نهاد موجب برخورد و تضاد با ارکان حاکمیتی به خصوص راه‌آهن نشود. زیرا ۷۰ درصد این صنعت در دست‌ان راه‌آهن و ۳۰ درصد آن نزد بخش خصوصی است. البته در دوره اخیر جناب آقای مهندس رسولی مدیرعامل محترم شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. نگاه ویژه‌ای به انجمن وجود دارد که بسیار برای انجمن مثبت و منشا خیر است.

با توجه به شرایط حاکم بر صنعت ریلی امروز چشم‌انداز حمل‌ونقل ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

دولت با تمام توان و ابزارهای خود قصد داشت قیمت بنزین را ثابت نگه دارد اما این مکانیزم تا حدی جواب‌گو است و محدودیت منابع در بودجه

کشور موجب می‌شود تا روزی قیمت سوخت به قیمت واقعی خود برسد. متأسفانه هم اکنون زیرساخت‌ها آمادگی لازم را برای این تغییر ندارند اما چشم‌انداز این موضوع با توجه به نیازها، ما را به این جهت می‌برد که صنعت ریلی توسعه یابد و به نظر می‌رسد که مشکلی در رشد و گسترش بازار حمل ریلی نخواهیم داشت. اما با مساعدت و پشتیبانی‌ها می‌توانیم به توسعه‌ای به مراتب بالاتر دست یابیم.

سخن آخر:

بزرگترین عامل و ضعفی که اکنون صنعت ریلی دارد کوچک بودن حجم اقتصادی صنعت است. سهم اندک حمل ریلی در مقایسه با جریان تجاری و اقتصادی جاری در کشور نظیر بحث فروش به نسبت صنایع دریایی و پتروشیمی و نیز عقب‌نگه داشتن سیستماتیک صنعت ریلی به دلیل سوبسیدهای پنهان و آشکار سوخت به صنعت جاده‌ای که به پایین آمدن قیمت پایانی حمل جاده‌ای می‌انجامد از دیگر عوامل موثر در این ضعف می‌باشد. راه‌آهن و انجمن باید با ایده و هدف بلند مدت با قدرت بیشتر در کنار هم حرکت کنند. تنها مزیت حمل ریلی نسبت به حمل جاده‌ای مصرف یک هفتم سوخت در مقابل حمل برابر است. به همین دلیل باید دولت به بخش جاده‌ای سوبسید می‌دهد اما شرکت‌های حمل ریلی حق دسترسی پرداخت می‌کنند. باید حق دسترسی به صفر برسد. به محض اینکه نسبت سود این صنعت افزایش یابد صنعت به مراتب قوی خواهد شد و سرمایه‌گذار ترغیب به سوی صنعت ریلی می‌شود. مشکل اصلی صنعت ریلی رقیبی است که از سوبسید سوخت استفاده می‌کند و هزینه زیرساخت هم پرداخت نمی‌کند. همان سوختی که در حمل جاده‌ای به مصرف می‌رسد بخش ریلی با مصرف کمتر نیز استفاده می‌کند اما هزینه زیرساخت پرداخت می‌کند و کاملاً ناعادلانه است و با این شیوه هیچ‌گاه به رشد دلخواه نخواهیم رسید.



گفت‌وگو با دکتر مهدی اشرفی مدیرعامل شرکت گلرنگ ترابری:

شرکت راه آهن در مقام رگولاتور و قانون گذار یا رقیب بخش خصوصی؟

حمل و نقل ریلی از مزایای نسبی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای در امور حمل و نقل انبوه بار و مسافر برخوردار است به خصوص در مسافت‌های طولانی، کاهش قابل ملاحظه در مصرف سوخت، ایمنی فوق العاده بالا و حفظ سلامت محیط زیست به لحاظ مصرف سوخت فسیلی کمتر و رفاه و آسایش بیشتر، تاثیر قابل توجهی در کاهش قیمت تمام شده در حمل و نقل بار و مسافر دارد. بدیهی است هرچه قیمت سوخت به قیمت واقعی خود نزدیک شود، صرفه و مزیت اقتصادی حمل و نقل ریلی به نسبت جاده بیشتر خواهد شد. اهمیت فوق‌العاده توسعه شبکه ریلی در دولت‌های مختلف مورد توجه بوده و در اهداف برنامه های پنج ساله و چشم انداز توسعه نیز منظور گردیده، اما متأسفانه منابع مالی و اعتبارات کافی برای طرح توسعه مهیا نشده است. امروز امکانات شبکه ریلی موجود، بسیار محدود بوده و به هیچ وجه متناسب با نیاز کشور نیست. دیربازده بودن سود سرمایه‌گذاری‌ها در این بخش، تحریم‌های تحمیلی و افزایش نرخ ارز و اجرای خصوصی‌سازی ناقص، عادلانه نبودن قیمت سوخت نسبت به حمل جاده‌ای و شیوع ویروس کرونا مشکلات شرکت‌های حمل و نقل ریلی را در حوزه بار و مسافر دوچندان کرده تا جایی که سرمایه‌گذاران تمایلی به ورود در این بخش ندارند. درخصوص واکاوی بیشتر این مشکلات گفت‌وگویی با دکتر مهدی اشرفی داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

سطوح مختلف اقتصاد کلان کشور و اصلاح قیمت سوخت و رقابتی سازی حمل ریلی به نسبت حمل جاده‌ای و سطوح اقتصاد بنگاه و تغییر ساختار ریلی کشور و جذاب‌سازی سرمایه‌گذاری بخش خصوص در این صنعت می‌بایست به صورت همزمان دنبال شود.

نسبت توسعه یافتگی زیرساخت‌ها به میزان حمل بار توسط ریل در چه وضعیتی قرار دارد و آیا اتصال ریل به مراکز اصلی بار می‌تواند در افزایش حمل بار ریلی موثر باشد؟

اتصال ریل به مراکز بار اگرچه اقدام موثری در حذف هزینه‌های ترانشیپ و کاهش هزینه‌های حمل با ریل خواهد بود ولی مادامی که در کل اقتصاد حمل و نقل ریلی مقرون به صرفه نباشد؛ اجرای چنین پروژه‌هایی عمدتاً هزینه‌بری نیز آنگونه که باید و شاید منجر به نتیجه مطلوب نخواهد شد. اقتصادی کردن حمل ریلی و جذابیت بخشی بیشتر و بیشتر در حمل ریلی گروه‌های مختلف کالایی از اولویت‌هایی است که می‌بایست به جد دنبال شود. بخش عمده‌ای از این جذابیت بخشیدن مرتبط با اقدامات مدیریتی و نرم افزاری است که به نسبت پروژه‌های سنگین زیرساختی ریلی هزینه‌بر نخواهد بود و می‌بایست در اولویت اقدامات باشد ولی از آنجایی که اجرای پروژه‌های زیرساختی عمدتاً فعالیت‌های زمانبری می‌باشد می‌بایست از هم اکنون در کنار اصلاحات ساختاری و اقدامات نرم

صرفاً از بندر هامبورگ شده است. در مقام مقایسه بندر هامبورگ با ۳۰۰ کیلومتر خط ریلی نزدیک به کل عملکرد ریلی کشور ایران حمل بار (تناژ) دارد.

صنعت ریلی کشور ناگزیر از تغییر بنیادین و بسترسازی گسترده بخش خصوصی در حوزه‌های مختلف و ایجاد رقابت است. این بسترسازی در

و حتی خصوصی امکان رقابت وجود نداشته باشد عملاً راه بهبود خدمات بسته خواهد شد. امروز در بندر هامبورگ ۱۳۰ اپراتور ریلی در بخش‌های مختلف به ارائه خدمات ریلی به اقصا نقاط محدوده اروپا می‌پردازند. این رقابت سنگین در بین اپراتورهای ریلی باعث حمل قریب به ۴۷ میلیون تن حمل ریلی

اکثراً صاحبان بار به دلیل صرفه جویی در وقت و همچنین ارزان تر بودن حمل جاده‌ای تمایلی به سمت حمل بار توسط ریل ندارند، برای جلب صاحبان بار به سمت ریل چه باید کرد؟

تجربه موفق دنیا در جلب نظر مشتری ایجاد فضای رقابت است. مادامی که با انحصار در بخش دولتی

حدود ۱۵ سال از خصوصی‌سازی راه آهن می‌گذرد



اما هنوز خصوصی سازی واقعی صورت نگرفته و بخش هایی مثل نرخ گذاری و ... هنوز در اختیار بخش دولتی است و خصوصی ها در این بخش قدرتی ندارند. در این باره نظر شما چیست؟

مشکل صنعت ریلی کشور صرفا خصوصی سازی نیست. خصوصی سازی بدون تغییر ساختاری صنعت حمل و نقل ریلی کشور متأسفانه منجر به نتیجه مطلوب نخواهد شد. شاید یک دهه پیش صحبت از تغییر ساختار ریلی پروژه جدید و پرسکی ارزیابی می شد ولی امروزه نتایج انبوهی از تجارب موفق در دنیا در زمینه تغییر ساختار ریلی به راحتی قابل دسترسی است.

تغییر ساختار ریلی در دنیا به حدی استاندارد و چارچوب مند شده است که در سال ۲۰۱۷ بانک جهانی با استفاده از تجارب موفق جهانی اقدام به انتشار راهنمای تغییر ساختار برای بهبود عملکرد بخش ریلی تحت عنوان Railway Reform Toolkit نمود. امروزه این تجارب فرا روی مآ قرار دارد و به راحتی می توان از آنها در بهبود شرایط بهره برد که متأسفانه کمتر به این بخش توجه شده و می شود. قانون خصوصی سازی راه آهن اقدامی بسیار مترقی در زمان خود و گامی رو به جلو برای افزایش بهره‌وری این صنعت محسوب می شود که نتایج آن نیز قابل انکار نیست ولی مواردی که جنابعالی به آن اشاره کردید نیازمند تداوم حرکت خصوصی سازی و اصلاحات بعدی آن بود که متأسفانه بنا به دلایل متعدد دنبال نشد.

از نظر جنابعالی به عنوان کارشناس، واگذاری کامل بخش بازاریابی و بازرگانی راه آهن به بخش خصوصی تا چه میزان در رشد این بخش موثر خواهد بود؟

جواب این سوال بستگی زیادی به ساختار بهینه صنعت ریلی کشور خواهد داشت. اگر راه آهن را به مثابه نهاد رگولاتور و حاکمیتی بدانیم

که قاعدتا نباید به بخش عملیات ورود نماید در این صورت عملا این ساختار نیازی به بخش بازاریابی و بازرگانی نخواهد داشت و اپراتورهای ریلی حتما به شیوه مقتضی به بازاریابی خواهند اندیشید. ولی در صورتی که راه آهن را به عنوان یک اپراتور حمل ریلی دولتی بدانیم آنگاه به ناچار می بایست برای آن بخش بازاریابی و بازرگانی نیز متصور بود. همه گرفتاری از جایی آغاز می شود که شرکت راه آهن هنوز موقعیت یابی بهینه در صنعت ریلی کشور نشده است و گاهی در مقام رگولاتور به نرخ گذاری و تنظیم مقررات می پردازد و گاهی در مقام اپراتور حمل دولتی اقدام به رقابت با شرکت های خصوصی و حمل کالا می پردازد.

به هر حال با ساختار فعلی واگذاری بخش بازاریابی به نظر مشکلی را حل نخواهد کرد و بر ابعاد پیچیدگی مساله خواهد افزود. شاید پسندیده تر آن باشد که فکری به حال موقعیت شرکت راه آهن در فضای رقابت صنعت ریلی کشور نمود.

پس از خصوصی سازی در راه آهن در دوره های تعداد کارکنان راه آهن به ۸ هزار نفر رسید اما دوباره بدنه راه آهن بزرگ و سنگین شد. به نظر شما راه آهن به چه طریقی می تواند از این بدنه فربه خلاص شود تا در هزینه هایش صرفه جویی داشته باشد؟

حتما در آرایه آمار و ارقام لازم است به جنبه های مختلف نظر داشته باشیم. اصلی ترین سرمایه هر سازمانی نیروی انسانی آن است و افزایش نیروی انسانی بالذات عامل منفی نیست. آنچه مایه زیان خواهد بود افزایش نیروی انسانی غیر بهره‌ور است. در سال ۲۰۱۸ گروه ریلی DB آلمان ۳۳۰ هزار نفر پرسنل در سراسر دنیا داشته که قریب ۲۰۵ هزار نفر از این پرسنل صرفا در آلمان مشغول به کار بوده اند. سازمان ها بسته به شرایط و مأموریت های خود

اقدام به توسعه و جذب نیرو و یا کاهش نیروی انسانی خواهند کرد و این در دنیای کسب و کار امری رایج و پذیرفته شده است. آنچه که بیش از صرفه جویی حایز اهمیت است نگاه به همخوانی ساختار و سرمایه انسانی سازمان با مأموریت ها و اهداف تعریف شده سازمانی است. آنچه که به صنعت ریلی کشور ضربه خواهد زد نداشتن برنامه برای نیروی انسانی شاغل و عدم استفاده از ظرفیت های سرمایه های انسانی و خدای ناکرده جذب نیروی بدون هدف و چشم انداز و اشتغال غیرمولد خواهد بود.

از نظر جنابعالی شرکت های فورواردری چه جایگاهی در حمل و نقل ریلی دارند و در مقایسه با کشورهای هم سطح چه مشکلاتی در این بخش وجود دارد؟

امروزه در دنیا نقش شرکت های فورواردر در تطبیق نیازهای بخش تقاضای حمل و نقل با ظرفیت های عرضه بخش حمل و نقل بسیار مهم، تاثیرگذار و انکار نشدنی است. شرکت های فورواردری با تخصص و تبحر در فرایند مدیریت حمل نقش تعیین کننده ای در کاهش هزینه های حمل ایفا می نمایند. برای مثال شرکت kuehne-nagel تقریبا به اندازه یک سوم بندر جبل علی عملکرد کانتینری در حوزه فورواردری داشته است. متأسفانه محدود بودن الترناتیوهای حمل و نقل؛ نبود شرکت های توانمند کیری در بخش جاده و ریل؛ بی ثباتی های متعدد در آرایه خدمات حمل و نقل و بالطبع شکل نگرفتن شرکت های لجستیکی باعث شده تا عملکرد شرکت های فورواردری آنگونه که باید و شاید در صنعت حمل و نقل برجسته نشود.

ظهور و بروز سیستم های مبتنی بر فناوری اطلاعات باعث شده تا نقش شرکت های فورواردری بیش از پیش نمایان شده و آرایه خدمات ارزش افزوده این بخش در کاهش

هزینه های صاحبان کالا موثر باشد و می توان به آینده فورواردرهای اینترنتی و مجهز به ابزارهای فناوری اطلاعات بسیار امیدوار بود.

رونق حمل و نقل چند وجهی در کشور با ایجاد مراکز لجستیک و اصلاح ساختار اقتصادی صنعت حمل و نقل ریلی از دیگر زمینه هایی است که موجب رشد و شکوفایی شرکت های فورواردری در کشور خواهد بود.

ورود وپروس کوئید ۱۹ به کشور چه تحولاتی را در صنعت حمل و نقل ریلی ایجاد کرده و آینده حمل و نقل ریلی را با توجه به این مسئله چگونه ارزیابی می کنید؟

بر اساس گزارشات منتشر شده پاندمی کوئید ۱۹ اگر چه حوزه های مختلف حمل و نقل را تحت الشعاع قرار داده ولی با توجه به محدودیت های مرزی جاده ای در کشورهای مختلف؛ کوئید ۱۹ باعث رونق در حوزه حمل و نقل ریلی بین المللی شده است. آمارها نشان می دهد در فصل اول سال ۲۰۲۰ قطارهای چین به اروپا از لحاظ تعداد ۱۵ درصد و از لحاظ کانتینر ۱۸ درصد به مدت مشابه سال قبل رشد داشته است و این در حالی است که حمل و نقل جاده ای و دریایی متاثر از کوئید ۱۹ به شدت کاهش یافته است.

متأسفانه فرصت های بی نظیری را در سالیان اخیر در حوزه توسعه حمل و نقل بین المللی ریلی و ترانزیت از دست داده ایم و کشورهای همسایه با سرمایه گذاری بسیار به دنبال ایجاد مسیرهای جایگزین ریلی برای عبور شرق به غرب و شمال به جنوب هستند. به نظر می رسد با ادامه دار شدن پاندمی کوئید ۱۹ حمل و نقل ریلی بیش از پیش مورد توجه صاحبان صنایع و کشورهای مختلف به عنوان الترناتیوی امن و مدیریت شده برای حمل و نقل کالا خواهد بود و این موضوع می تواند فرصتی بی نظیر برای توسعه این بخش باشد.



وبینار واگذاری مجدد شرکت تراورس به شرکت راه آهن:

مدیران دولتی کوچکترین تمایلی به خصوصی سازی ندارند

در سال ۱۳۷۰ به منظور متمرکزسازی تولید انواع تراورس در کشور به علاوه انجام امور روسازی و بهسازی خطوط در زیرمجموعه شرکت راه آهن "تراورس نوین" ایجاد و راه اندازی شد. ۱۱ سال بعد در سال ۱۳۸۱ بعد از اینکه اداره کل نگهداری خطوط و ابنیه فنی راه آهن که از ۱۲ ناحیه تشکیل شده بود، منحل شد. پس از آن "شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی" با ۸ هزار نیرو شکل گرفت و بر اساس مصوبه شورای عالی اداری، تمامی امور مربوط به تعمیر و نگهداری خطوط و ابنیه فنی راه آهن به این شرکت تازه تاسیس واگذار شد. در سال ۱۳۸۳، شرکت تراورس بر مبنای مصوبه هیات وزیران، مشمول واگذاری به بخش خصوصی تشخیص داده شد. به دنبال این مصوبه در سال ۱۳۸۶ ارزش گذاری این شرکت برای واگذاری به ارزش ۴۰ میلیارد تومان تعیین شد که این کار از سوی کارشناسان با انتقادات زیادی مواجه شد چون ارزش این شرکت را بسیار بیشتر از این مبلغ می دانستند.

این واگذاری مجدداً مورد بررسی قرار گرفت تا در خردادماه ۱۳۸۸، این شرکت با ارزش گذاری ۲۱۷ میلیارد تومان آماده عرضه و واگذاری بود اما خریداری برای شرکت تراورس پیدا نشد.

چهار ماه بعد در مهرماه ۱۳۸۸ که برای مزایده دوم ارزش گذاری انجام گرفت ارزش شرکت به ۱۲۹ میلیارد تومان کاهش پیدا کرد. این بار مه آفرید امیرخسروی، مدیرعامل وقت شرکت تولیدی آهن و فولاد لوشان (زیرمجموعه شرکت توسعه و سرمایه گذاری امیرمنصور آریا) برای خرید شرکت تراورس پیشقدم شد.

در شهریور ۱۳۹۰ با مطرح شدن فساد مالی گروه سرمایه گذاری امیرمنصور آریا، دادستانی تهران برای تعیین تکلیف نهایی درباره پرونده قضایی این گروه سرپرست برای شرکت تراورس تعیین کرد. در سال ۱۳۹۳ هم اعلام شد این مجموعه در اختیار دادستانی استان تهران است و

برای شرکت تراورس افتاده است. باید به سمتی رفت که قدم به قدم اشکالات واگذاری بنگاهها و شرکتها برطرف شود و ابتکار عمل همچنان در دست بخش خصوصی باشد. زیرا همه کشورهای موفق و توسعه یافته راه خصوصی سازی را طی کرده اند و نتیجه اش را هم دیده اند.

در ادامه بحث مهندس امینی با بررسی تاریخچه این واگذاری و نحوه عرضه آن به بخش خصوصی گفت: همان طور که استحضار دارید اردیبهشت ماه امسال سازمان خصوصی سازی، دولتی شدن دوباره شرکت تراورس را ابلاغ کرد. اگر بخواهیم از سوابق این پرونده شروع کنیم باید به عقب برگردیم. پیش از سال ۱۳۷۰ تولید انواع تراورس های چوبی و بتونی، انواع ماشین آلات ابزار و ادوات ریلی در نقاط مختلف کشور به صورت پراکنده انجام می شده است. بعد از پایان جنگ تحمیلی تصمیم گرفته شد این گونه فعالیتها و کارهای تولیدی - خدماتی شرکت به صورت یکجا و متمرکز انجام شود.

حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته به صورت و بیناردر خصوص واگذاری شرکت تراورس به راه آهن و دولتی شدن مجدد آن با حضور کارشناسان برگزار شد.

در ابتدای جلسه دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، دکتر مهرداد تقی زاده از بازگرداندن خصوصی سازی شرکت تراورس به بخش دولتی به عنوان یک فاجعه مدیریتی نام برد و افزود: ما به جای اینکه روز به روز به سمت خصوصی سازی حرکت کنیم و تصدی گری دولت در تمام حوزه ها کمتر شود امروز شاهد آن هستیم مجموعه ای که به بخش خصوصی واگذار شده بود دوباره به دولت برگشته است. این یک فاجعه است و باید تدابیری اندیشیده شود تا از بروز چنین اتفاقاتی جلوگیری شود زیرا اگر این مساله تداوم داشته باشد و جا بیفتد تا سال های سال خصوصی سازی اتفاق نمی افتد و شرکتها و واحدهای واگذار شده دوباره به سیستم دولتی بازمی گردند. مانند همین اتفاقی که

با اعلام آمادگی شرکت راه آهن و موافقت سازمان خصوصی سازی، مدیریت شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی به شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران واگذار شد. با پیشنهاد شرکت راه آهن مبنی بر واگذاری شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی به راه آهن جمهوری اسلامی ایران، سازمان خصوصی سازی طی نامه ای خطاب به مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران موافقت خود را به شرح ذیل اعلام کرد.

با عنایت به اینکه قرارداد واگذاری ۹۵ درصد از سهام شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی راه آهن (تراورس) به شرکت آهن و فولاد لوشان توسط این سازمان فسخ شده است، لذا مقتضی است دستور فرمایند با توجه به اعلام فسخ یاد شده نسبت به تحویل و اداره شرکت تراورس مطابق قوانین و مقررات مربوطه اقدام لازم فراهم گردد. جلسه انجمن صنفی شرکت های



دکتر مهرداد تقی‌زاده:

ما به جای اینکه روز به روز به سمت خصوصی‌سازی حرکت کنیم و تصدی‌گری دولت در تمام حوزه‌ها کمتر شود امروز شاهد آن هستیم مجموعه‌ای که به بخش خصوصی واگذار شده بود دوباره به دولت برگشته است



هدف نیست؛ یعنی کوچک‌سازی بخش دولتی هدف‌شان نیست و اصلاً چنین برنامه‌ای ندارند. آنها هدف‌شان را برای ارتقای کیفیت خدمات توسط تمامی نهادهایی که فعال هستند، گذاشته‌اند و به این مهم رسیده‌اند که اگر ارائه خدمات را به بخش خصوصی واگذار کنند آن خدمات و پشتیبانی با کیفیت بالاتری عرضه می‌شود. مهم این است که ساز و کار اجرایی آن درست تدوین و تعریف شود.



افتاده که کار این شرکت را به اینجا رسانده است.

در ادامه بحث دکتر فرهاد فزونی، دبیر کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی اتاق بازرگانی تهران در جایگاه سخنران قرار گرفت و توضیحاتی ارائه کرد. وی در مورد اتفاقات رخ داده در بحث خصوصی‌سازی گفت: اشکالاتی که در مورد دولتی‌سازی مطرح می‌شود خاص این فقره نیست و شامل بسیاری از سازمان‌ها، کارخانه‌ها و واحدهای صنعتی می‌شود. ما در ابتدای انقلاب یک نگاه چپ‌گرایانه به اقتصاد مملکت داشتیم. با این نگاه خیلی از شرکت‌ها صادره شد و در نتیجه تشکیلاتی به وجود آمد که مالکیت این گروه از شرکت‌های بزرگ را در نهادهای قدرت (دولت، بنیاد مستضعفان و...) در دست گرفتند. در ادامه با توجه به اصل ۴۴ قانون اساسی قرار بود که خصوصی‌سازی انجام شود. ولی متأسفانه بدون اینکه در ابتدا آزادسازی اقتصادی انجام بدهیم و بعد به خصوصی‌سازی بپردازیم، آمدیم خصوصی‌سازی کردیم ولی آزادسازی صورت نگرفت. اقتصاد را مجدداً در کنترل دولت و نهادهای بالادستی نگه داشتیم برای اینکه دولت تمایل نداشت این مجموعه‌ها و واحدهای بزرگ را از دست بدهد. من بارها این تقدم آزادسازی بر خصوصی‌سازی را به مسوولان متذکر شدم؛ در جواب گفتند: ۱۰ سال صبر کنید، ان‌شاءالله آزادسازی هم انجام می‌شود که البته صبر هم کردیم و نشد. این روند تا به امروز ادامه پیدا کرده و شرکت‌های

خصوصی شده را می‌خواهند دومرتبه زیر چتر دولت ببرند. الان شرکت‌های دولتی ضررده هستند و بهره‌وری پایینی دارند. آیا عاقلانه است شرکتی که با کلی گرفتاری خصوصی شده بود دوباره به دامن دولت برگردد؟ دکتر جوانمردی با اشاره به ضعف‌های خصوصی‌سازی در کشور گفت: متأسفانه اعتماد اساسی به خصوصی‌سازی وجود ندارد و اگر واحدهایی هم واگذار شده از سر اجبار و ناچاری بوده و مدیران دولتی کوچک‌ترین تمایلی به خصوصی‌سازی ندارند. ما در سیستم کاری‌مان نهادی داریم به نام سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان که در ذات خودش تناقض دارد و مشخص نیست حمایت از هر دو طرف را چگونه انجام خواهد داد.

مورد دیگر شرکت‌هایی است که از سر اجبار و به خاطر کمبود بودجه و... مخصوصاً زمانی که قیمت جهانی نفت به شدت پایین می‌آید و موجب کسری بودجه دولت می‌شود و مجبور بوده به منابع جدیدی دست پیدا کند، واگذاری بدون ضابطه شرکت‌ها و کارخانه‌ها کلید می‌خورد. در پایان این وبینار دکتر تقی‌زاده با جمع‌بندی مطالب مطرح‌شده در این جلسه اظهار داشت: خصوصی‌سازی درست و مبتنی بر ضوابط باعث می‌شود که ارزش افزوده ایجاد شود، هزینه‌ها کاهش پیدا کند و درآمد بیشتر شود. ضمن اینکه خصوصی بودن موجب ارتقای سطح خدمات می‌شود. در کشورهای صنعتی و توسعه یافته تعدیل نیروی انسانی

زیر نظر ناظران اداره می‌شود. نهایتاً در اردیبهشت ۱۳۹۹، سازمان خصوصی‌سازی با فسخ قرارداد واگذاری سهام شرکت خدمات مهندسی و خط و ابنیه فنی به شرکت آهن و فولاد لوشان، اداره شرکت تراورس را به طور موقت به راه‌آهن ج.ا. واگذار کرد.

امینی در ادامه اظهار داشت: آنچه در این میان حایز اهمیت است تفکر و نوع مدیریت دولتی است که این شرکت و واحدهای مشابه را به اینجا رسانده است. تفکر و مدیریتی که کارآمد نیست و جوابگوی مسایل و مشکلات فعلی نخواهد بود. نکته دیگر اینکه باید دید در مورد شرکت تراورس خصوصی‌سازی واقعی صورت گرفته و همه الزامات واگذاری به شکل اصولی رعایت شده بود؟ چون به جز برهه‌های کوتاه (یک سال و چند ماه) در هیچ بازه زمانی دیگری شرکت تراورس طعم خصوصی شدن را نچشید.

در ادامه این جلسه کارشناسان حاضر به اظهار نظر پرداختند. ابتدا دکتر عباس قربانعلی‌بیگ گفت: با اصل خصوصی‌سازی موافقم اما در مورد شرکت تراورس ابعاد آن را باید بازتر کرد. این شرکت با مدل و نگاه دولتی خصوصی شده و این روشی است که باید متوقف شود. وی با اشاره به این مطلب که در مورد شرکت تراورس خصوصی‌سازی درست و اصولی انجام نشده، افزود: در حال حاضر شرکت تراورس اداره و تعمیر ۹ اداره کل راه‌آهن را برعهده دارد؛ مجموعه‌ای که با ۸ هزار نفر شروع به کار کرده و الان ۵ هزار نفر پرسنل دارد. در مقایسه با راه‌آهن که الان ۱۰ هزار نفر نیرو دارد. این تعداد پرسنل هزینه‌های بسیار زیادی به مجموعه راه‌آهن تحمیل می‌کند که ادامه این روند بسیار مشکل‌زاست.

دکتر اشرفی هم اضافه کرد: شاید بهتر باشد ایرادات و اشکالات مربوط به واگذاری و نحوه مدیریت تراورس را در نوع ارتباط آن با راه‌آهن ببینیم. اینکه چه اتفاقاتی در نحوه واگذاری و نوع بهره‌برداری از این مجموعه عظیم



گزارشی از یک اجلاس ریلی در آلمان

محمدرضا کامیاب
کارشناس مدیریت و حمل و نقل

ریلی آلمان (VDB گفت، مبنای مهمی برای دستیابی به تحرک سازگار با آب و هوا ایجاد شده است و خواستار یک استراتژی بلندپروازانه شد. وی گفت: «این اجلاس راه آهن اولین اقدام موثر برای توجه به عصر دیجیتال جدید در صنعت حمل و نقل ریلی است.»

بیانیه دولت آلمان در پایان اجلاس بدین شرح اعلام شد: دولت فدرال در اجلاس راه آهن که به میزبانی وزارت فدرال حمل و نقل و زیرساخت‌های دیجیتال در تاریخ ۳۰ ژوئن در برلین برگزار شد، بر تعهد خود به سرمایه‌گذاری در بخش ریلی برای افزایش چشم‌گیر سهم بازار تاکید دارد.

دولت به پیشنهاد کمیسیون اروپا و در جهت ارتقای صنعت ریلی از سال ۲۰۲۱ یک روز از سال را به‌عنوان «روز حمل و نقل ریلی» و این سال را به‌عنوان «سال ریلی» با هدف جلب توجه عموم به اهمیت و لزوم توسعه بیشتر به این بخش معرفی می‌کند.

کارگروهی که برای تدوین این برنامه کلی تشکیل شده است، کماکان نیز برای پیگیری و کنترل پیشرفت کار به کار خود ادامه خواهد داد.

VDB - Verband der Deutschen Bahnindustrie
انجمن صنایع ریلی آلمان
Z S - Zukunftsbündnis
Schiene, اتحاد آینده راه آهن
APS - Allianz Pro
Schiene, اتحادیه حمل و نقل غیرانتفاعی در آلمان

این اتحادیه به‌عنوان «نمونه‌ای از یک اتحاد استراتژیک» در تغییر سیاست اقلیم ملی می‌تواند با هدف ارتقای سیاست حفاظت از محیط‌زیست سهم بازار حمل و نقل ریلی در حمل و نقل بار و مسافر را افزایش دهد، این اتحادیه که ساختار آن در نوع خود بی‌نظیر است، فعالیت‌های سیاسی و لابی‌گری برای انجام تعهدات از سوی دولت را پیگیری می‌کند.

سرویس بین‌شهری نیم ساعته بین برلین و هامبورگ از دسامبر سال ۲۰۲۰ در دستور کار قرار گیرد. این مقدمه‌ای خواهد شد تا زمان ۳۰ دقیقه برای اعزام مستمیر یک قطار در بلندمدت برای تمام محورهای اصلی بین‌شهری در نظر گرفته شود، که به این ترتیب با ارتباط بهتر و سریع‌تر بین شهرها و مناطق، زمان سفر در شبکه ریلی برای استفاده‌کنندگان از حمل و نقل عمومی کاهش قابل ملاحظه‌ای خواهد یافت.

دیرک فلگ، مدیر عامل (APS) اتحادیه حمل و نقل غیرانتفاعی در آلمان، از به رسمیت شناختن این طرح در دولت و از نقشی که راه آهن می‌تواند در سیاست ملی تغییر آب و هوا ایفا کند، استقبال کرد و هشدار داد که تخصیص بودجه ملی برای سال ۲۰۲۱ اولین آزمایش واقعی مبنی بر عملیاتی کردن تصمیمات برعهده دولت است. مایکل فهرر، رییس انجمن صنایع

زیر مورد توجه گیرند:
- افزایش ظرفیت شبکه با دیجیتالی شدن و به‌روزرسانی و ارتقای سطح مسیره‌های خاص، کریدورها و گره‌ها.
- معرفی بیشتر توسعه نوین صنعتی آلمان در بازار مسابقه رقابت‌های ریلی.
- بهبود عملکرد محیط‌زیستی راه آهن و کاهش سر و صدای قطارها.
- معرفی فناوری‌های نوین وسایل نقلیه و زیرساخت‌ها با ارتقای بیشتر امر تحقیقات.
- ایجاد مشوق‌های بیشتر برای کارکنان واجد شرایط و ماهر و باانگیزه در بخش.
- چگونگی جذب بار بیشتر به راه آهن.
در این اجلاس مقرر شد تهیه برنامه زمانی ملی با فاصله زمانی منظم برای حرکت قطارها در راستای رفاه کاربران و متقاضیان سفر ریلی مورد توجه قرار گیرد و به‌عنوان اولین قدم، راه‌اندازی یک

متعاقب دو سال کار شش کمیته با اعضای عالی‌رتبه در زیر پرچم اتحاد آینده راه آهن (ZS) برای تعریف یک استراتژی بلندمدت در بخش ریلی، اجلاس مشترکی در تاریخ ۳۰ ژوئن به میزبانی وزارت فدرال حمل و نقل و زیرساخت‌های دیجیتال برگزار شد، شرکت‌کنندگان در اجلاس عبارت بودند از: «آندریاس شوئر» وزیر حمل و نقل فدرال با نماد تعهد دولت در راه آهن «میزبان اجلاس»، «ناک فرلمان» وزیر حمل و نقل؛ «ریچارد لوتز» رییس راه آهن آلمان و ۲۴ نماینده از بخش‌های خاص در دو وزارت حمل و نقل و زیرساخت مرکز برنامه‌ریزی راه آهن هدف از این برنامه طولانی مدت را راهکاری در قالب یک برنامه زمان‌بندی شده ملی و منظم دانست که بر اساس آن تا سال ۲۰۳۰ می‌باید تعداد مسافران ریلی در آلمان به دو برابر و تا آن تاریخ حمل بار نیز به میزان قابل ملاحظه‌ای افزایش داشته باشد.
همچنین مقرر شد در تدوین برنامه جامع یا مسترپلان اهم موارد

کوتاه مدت سنگین می کشاند که این موضوع نقض غرض حمایتی است و بسیاری از شرکتها را تا مدتها از سرمایه گذاری بیشتر منصرف می سازد.

مورد دیگری که می توان به آن اشاره کرد، موضوع فقدان ساختار رگولاتوری بی طرف می باشد. فقدان یک تنظیم کننده منجر می گردد که روابط شرکتها و راه آهن هنوز در بوته ابهام باقی بماند. بعضی از شرکت های خصوصی در صورت اعتراض در خصوص موضوعی به بخش حاکمیتی، با تهدید و عدم سیر واگن ها در بخش باری روبرو می گردند که این مسئله و بسیاری از مسائل تبعیضی با تشکیل یک تنظیم مقررات بی طرف و مستقل حل خواهد شد. به عنوان مثال در کشور آلمان، رگولاتوری بی طرف منجر شده تا با وجود رقابت حمل و نقلی شرکت های مالک ناوگان خصوصی با شرکت های مالک ناوگان دولتی شاهد رقابت سالم تری باشیم.

یکی دیگر از مشکلاتی که در صنعت حمل و نقل ریلی احساس می شود، ضعف در راه اندازی مراکز لجستیکی و در راستای آن کمبود شرکت های لجستیکی می باشد. با نگاهی جامع و فراریلی و با سیاست گذاری مناسب و شکل گیری مراکز و شرکت های لجستیکی می توان در توسعه حمل بار ریلی شاهد پیشرفت های قابل ملاحظه ای باشیم. این مراکز که توسط معاونت حمل و نقل وزارت راه با استفاده از مطالعات وسیعی در مناطق مختلف کشور جانمایی شده اند نیازمند توجه کافی، تصمیم گیری منسجم و سریع تر در تصویب می باشند. شرکت های لجستیکی نیز با افزایش یکپارچگی سیستمی می توانند در قالب های ترکیبی مشکلات قابل توجهی از صنعت را مرتفع نمایند. همچنین ایجاد سیستم های بارنامه سراسری، به رسمیت شناختن و اولویت دادن به شرکت های فورواردری از جمله مسائلی هست که منجر به تغییرات مثبت در صنعت ریلی خواهد شد.

نوسانات ارزی نیز به مرور زمان به مسائل شرکت های ریلی افزوده است. تعدادی از قطعات ریلی خصوصاً در بخش لکوموتیو، وارداتی هستند که تحریم ها و نوسانات ارزی به مرور بر آنها اثر گذاشته و بر هزینه های شرکت های خصوصی می افزاید. این مشکل در جایی حادث می شود که بعضی

شرکت های داخلی قطعاتی را تولید می کنند و به صورت انحصاری در دست می گیرند و مرتباً قیمت خود را افزایش می دهند به شکلی که در برخی موارد قیمت قطعه ساخت داخل از قیمت ارزی خرید بار از آزاد گرانتر می شود اما به دلیل سیاست های ارزی به آنها ارز تخصیص داده نمی شود.

همانطور که در یکسال اخیر شاهد اقبال عمومی نسبت به ورود به سرمایه گذاری در بورس بوده ایم، ورود شرکت های حمل و نقل ریلی به بورس از جنبه های مختلفی اهمیت دارد. یکی از این جنبه ها شفافیت است. شرکت هایی که ورود به بورس پیدا می کنند باید به صورت سالیانه صورت مالی سود و زیان خود را به مجمع عمومی ارائه کنند و این موضوع تلاش در جهت خصوصی سازی واقعی را متصور می سازد. جنبه دیگر تأمین مالی می باشد. با ورود شرکت های مالک ناوگان ریلی مشکلات تأمین مالی برای خرید واگن یا سرمایه گذاری در حوزه های مختلف می باشد که این مسئله نیز با ورود به عرصه بورس تا حدود زیادی رفع می گردد. شرکت های ریلی می توانند با ورود به بازار سرمایه در جهت پیشبرد اهداف خصوصی سازی صنعت ریلی و بهره وری بالا تلاش نمایند. ناگفته نماند تعدادی از شرکت های ریلی در بازار سرمایه فعال هستند و عملکرد مناسبی دارند و تعداد دیگری نیز در صف ورود به بازار قرار دارند که امیدواریم با افزایش تعداد شرکتها در بازار به تأمین مالی کمک شود.

اما برخی مشکلات درون بخشی در صنعت حمل و نقل ریلی وجود دارد که به بررسی برخی از آنها می پردازیم: با نگاهی به برخی از کشورهای توسعه یافته در صنعت ریلی از جمله ایالت متحده و روسیه متوجه تعداد کم شرکت های حمل کننده در حمل و نقل ریلی هستیم در صورتی که در کشور ما تعداد ۳۰ شرکت مالک داریم و این به نوبه خود موجبات افزایش بیش از حد رقابت را فراهم می کند که با توجه به مفاهیم اقتصاد حمل و نقل در نهایت منجر به کاهش سود و در نهایت تضعیف صنعت ریلی می گردد. انحصار و رقابت ناسالم هر دو به ضرر صنعت ریلی تمام می شوند. راهکار مناسب در حل این مسئله ادغام شرکت های حمل و نقل ریلی

به نحوی است که منجر به انحصار و رقابت ناسالم نگردد ولیکن به دلایل مختلفی از جمله حضور شرکت های خصوصی و خصولتی، سیاست های هیئت مدیره و استراتژی متفاوت در هر شرکت، این راهکار به سختی قابل اجرا باشد اما می توان با اجرای مفهوم واگن پول در قالب یک کنسرسیوم بخش بزرگی از این مسئله را حل کرد. با اجرای سیستم واگن پول یا استخر واگن که در نتیجه آن شرکتها واگن خود را به تعداد مشخصی در پروژه ای قرار می دهند و بدون توجه به مالکیت واگن در حمل بار سهیم می شوند و به صورت کلی بهره وری که یکی از گلوگاه های این صنعت به شمار می رود را به مقدار قابل توجهی بالا برد. لذا راه آهن می تواند در صورت رشد بهره وری تخفیفاتی را برای شرکتها در نظر بگیرد که مشوق شرکتها برای انجام این پروژه باشد و در نهایت راه آهن با افزایش بهره وری درآمد بیشتری کسب خواهد نمود.

مشکلات سیر و حرکتی و برنامه ریزی از جمله مشکلات عمده در حمل و نقل ریلی می باشد که بهره وری و اقتصادی بودن صنعت را تحت تأثیر قرار می دهد. در ابتدای خصوصی سازی به شرکت های خصوصی قول حداقل سیر ۳۰۰ کیلومتر در روز داده شد که متأسفانه در حال حاضر شاهد سیر میانگین ۱۰۰ تا ۱۲۰ کیلومتر در روز هستیم. یکی از دلایل اصلی آن تعدد شرکت های باری می باشد که در پاراگراف قبل به آن پرداختیم. با توجه به استراتژی های متفاوت تیم بازاریابی شرکتها مدیریت ترافیک شبکه توسط راه آهن را دشوار می کند. همچنین دلیل دیگر دستی و انسانی بودن برنامه ریزی می باشد که با استفاده از سیستم های IT محور و تشکیل قطارهای برنامه ای و اجرای سیستم واگن پول در شرکتها می توان مشکلات سیر و حرکتی را رفع نمود. با رفع این مشکل، به مرور تمایل به سرمایه گذاری در حمل و نقل ریلی افزایش می یابد و شاهد شیفت بار از روی جاده به روی ریل خواهیم بود.

برخی آیین نامه ها و دستورالعمل های اجرایی که توسط راه آهن تصویب و ابلاغ می شود نیز متأسفانه یکی از مشکلات شرکت های حمل و نقل ریلی می باشد که نه تنها موجب تسهیل امور نمی گردد بلکه در خیلی موارد منجر به افزایش بار مالی

و اجرایی بر دوش شرکت های خصوصی می شود. خوشبختانه تعداد این موارد در یکسال اخیر کاهش داشته و یا پیش از ابلاغ به بخش خصوصی از کمیته های متشکل از بخش خصوصی مسافری و باری مشورت گرفته می شود.

از طرفی دیگر متأسفانه بروکراسی و کندی برخی امور در بخش حاکمیتی (راه آهن) این فرصت را از شرکت های باری ریلی می گیرد که بتوانند در این صنعت فعال تر ظاهر شوند. به عنوان مثال یکی از این مسائل استفاده از کرایه پایین حمل در برخی مسیرهای ریلی است که بتوان با بخش جاده ای به رقابت پرداخت و به سرعت بار را به سمت ریل شیفت داد. در بسیاری از موضوعات دیگر نیز چنین موضوعی منجر به صنعت ریلی می گردد.

مشکلی دیگر که طی سالها شرکتها و راه آهن را درگیر نموده است، مشکلات ناشی از عدم قبول مسئولیت و نیز شفافیت در وارد آمدن خسارت به واگن ها و محمولات واگن های شرکت های خصوصی که طبق بند ۳ تبصره ۸ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی بر عهده راه آهن می باشد، که با چاره اندیشی برای حل این موضوع در پرداخت سریع خسارت به صورت سیستمی بسیاری از مشکلات شرکتها رفع می گردد که البته این مورد نیاز به جلسات متعدد اما تصمیم گیری سریع دارد.

نتیجه گیری:

چنانچه راه آهن و صنعت حمل و نقل ریلی را به عنوان یکی از کلیدهای توسعه کشور می دانیم بهتر است در جهت رفع چالش ها و مشکلات این صنعت چه از منظر سیاست گذاری کلان و چه از منظر سیاست گذاری داخلی در صنعت ریلی بکوشیم و با استفاده از پتانسیل نیروهای خیره، کارشناسان و فعالان این صنعت به سمت توسعه کارشناسانه و رفع مشکلات آن گام برداریم. ضمن اینکه سیاست گذار اصلی باید بداند، در صورتی اهداف بالا برای این صنعت محقق می شود که متناسب با آن بودجه ریزی و سیاست گذاری مناسب صورت پذیرد و از شعار زدگی پرهیز شود ضمن اینکه باید با همفکری بخش خصوصی و دولتی و در صورت نیاز با استفاده از سایر دستگاهها مشکلات درونی این صنعت تا حد امکان رفع یا کاهش یابد.



نقشه راه بهبود ایمنی راه‌های کشور

معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی
آبان ماه ۱۳۹۶ و بازنگری اردیبهشت

بر اساس 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 الزامات مورد نیاز جهت پیاده‌سازی نقشه راه بر اساس برنامه‌های اجرایی در سه افق کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت، اعتبار مورد نیاز:

جهت اجرای سناریوی یک، ۱۳۰ هزار میلیارد 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

برآورد هزینه (میلیارد تومان)				دستگاه مسئول	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	

افزایش قیمت سوخت در هر سال؛ سناریوی ۲- به قیمت ثابت سال ۹۶



سناریوی دو تغییر قیمت سوخت

- قیمت بنزین سالانه ۱۵ درصد افزایش خواهد یافت و در افق ۱۴۰۶ به ۴۰۴۶ تومان در لیتر خواهد رسید.
- قیمت گازوئیل در سال اول به ۶۰۰ افزایش و بعد از آن سالانه ۲۰ درصد افزایش خواهد یافت و در افق ۱۴۰۶ به ۳۰۹۶ تومان در لیتر خواهد رسید.

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

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

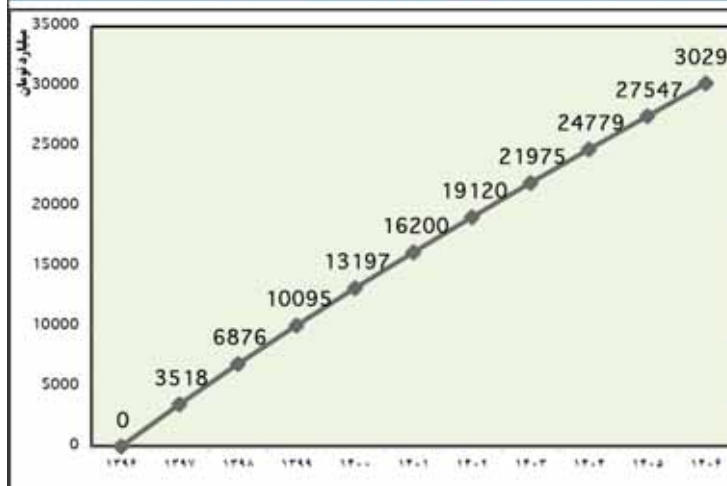
بر اساس آمار رسمی (سالنامه انرژی وزارت نیرو)، میزان مصرف سوخت بخش حمل و نقل در سال ۱۳۹۴ به شرح زیر است:

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

فرضیات:

- مجموع درآمد مازاد حاصل از واقعی سازی قیمت سوخت - به قیمت ثابت سال ۹۶: ۲۷۶۰۰۰ میلیارد تومان
- مجموع درآمد مازاد حاصل از واقعی سازی قیمت سوخت - به قیمت جاری: ۵۶۴۰۰۰ میلیارد تومان

سناریوی ۲- افزایش سالانه ۱۵ درصدی قیمت بنزین



سناریوی ۲- افزایش سالانه ۲۰ درصدی قیمت گازوئیل





آهن ریل کاران
مدیرعامل:
حسن منجزی پور

تلفن: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵
نمابر: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵



شرکت ترکیب حمل و نقل
مدیرعامل:
سبحان نظری

تلفن: ۰۶۶۹۱۵۱۸۳-۵
نمابر: ۰۶۶۹۱۵۱۸۷



ریل سیر کوثر
مدیرعامل:
ابوالقاسم سعیدی

تلفن: ۵۷۸۵۱
نمابر: ۵۷۸۵۱ داخلی ۸



قطارهای مسافری و باری جوپار
مدیرعامل:
محمد کریمی

تلفن: ۰۴۴۲۸۱۶۱۰-۲
نمابر: ۰۴۴۲۸۱۶۱۳



راه آهن حمل و نقل
مدیرعامل:
عباداله فروزش

تلفن: ۰۶۶۴۲۴۹۰۰-۱۲
نمابر: ۰۶۶۴۲۱۲۱۶



توکا کشش
مدیرعامل:
مهرداد روشن

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



راهوار نیرو آریا
مدیرعامل:
مسعود استاد عظیم

تلفن: ۰۴۴۸۱۱۷۷۰
نمابر: ۸۸۱۹۸۶۹۰



آسیا سیرارس
مدیرعامل:
مهران برومند

تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶
نمابر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸



توکا ریل
مدیرعامل:
محسن سعیدبخش

تلفن: ۰۳۱-۳۶۶۹۰۲۸۲-۵
نمابر: ۰۳۱-۳۶۶۸۴۷۵۴



بهتاش سپاهان
مدیرعامل:
خیواله سلیمیان

تلفن: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰
نمابر: ۰۳۱-۳۶۲۸۲۰۲۶



بیکران قشم
مدیرعامل:
بهمن یحیایی

تلفن: ۸۸۸۷۱۷۳۷
نمابر: ۸۸۸۵۰۸۷۰



حمل و نقل چندوجهی سایپالجستیک
مدیرعامل:
صمداله شکر

تلفن: ۰۵۵۲۵۰۹۳۱-۷
نمابر: ۰۵۵۲۴۸۷۸۲



توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان
مدیرعامل: سیدعلیرضا حسینی طباطبایی

تلفن: ۰۷۵۴۶۲۰۰۰
نمابر: ۰۲۶۲۹۴۴۱۳



حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.ا.
مدیرعامل:
قاسم غیور زحمتکش

تلفن: ۰۸۸۱۴۰۶۶۰
نمابر: ۰۸۸۳۰۳۹۵۳



برادران مجدپور
مدیرعامل:
مجید مجدپور

تلفن: ۰۸۸۳۴۷۴۴۷۰
نمابر: ۰۸۸۳۰۳۳۴۱



سمند ریل
مدیرعامل:
امیررضا طاهریان

تلفن: ۰۴۴۷۸۰۱۹۵
نمابر: ۰۴۸۲۷۹۳۲۹

جهت سفارش تبلیغات در ماهنامه

ماه حمل و نقل ریلی

با ما تماس بگیرید

۲۲۶۶۸۶۵۶



ریل کاران ورسک
مدیرعامل:
ابراهیم نصیری دهقان

تلفن: ۰۷۷۶۲۴۷۷۰
نمابر: ۰۷۷۶۴۵۶۸۹



ریل پرداز سیر
مدیرعامل:
فرهنگ طلوعی

تلفن: ۰۸۸۷۲۷۲۵۳-۸
نمابر: ۰۸۸۷۲۷۰۳۳



ریل تراپر فجر
مدیرعامل:
احمد هراتی

تلفن: ۰۸۸۷۹۷۸۹۹
نمابر: ۰۸۸۷۷۰۴۵۹



حمل و نقل ریلی رجا
مدیرعامل:
محمد رجبی

تلفن: ۰۸۸۳۱۰۸۸۰
نمابر: ۰۸۸۹۶۳۸۶۸



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

تلفن: ۰۸۸۹۵۵۸۵۱
نمابر: ۰۸۸۹۶۳۸۶۸



فولادریل توس
مدیرعامل:
غلامرضا میلانلو

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



چند وجهی فولاد لجستیک
مدیرعامل:
جواد صادقی مجد

تلفن: ۰۸۸۰۴۸۹۹۱-۳
نمابر: ۰۸۸۰۴۳۲۲۶



سینا ریل پارس
مدیرعامل:
حامد نوروزی

تلفن: ۰۴۶۱۰۰۹۸-۹
نمابر: ۰۴۶۱۰۰۹۸-۹




**تجهيزات ناوگان
ریلی البرز نیرو**
مدیرعامل:
مجتبی لطفی

تلفن: ۸۸۷۰۵۷۰۷
نمابر: ۸۸۵۵۲۸۹۸



نورالرضا
مدیرعامل:
سید رسول میراحمدی

تلفن: ۸۸۸۰۰۹۳۵
نمابر: ۸۸۹۰۹۷۷۵



مهتاب سیرجم
مدیرعامل:
ناصرغفاری

تلفن: ۸۸۸۱۳۹۷۸-۸۰
نمابر: ۸۸۲۲۲۲۲۶



ریل ترایر سبا
مدیرعامل:
سید جواد ساداتی

تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمابر: ۸۸۷۲۴۹۸۹



راه آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
ناصر کرمی

تلفن: ۴۱۴۶۸۰۰۰
نمابر: ۸۸۵۳۱۵۶۹



سباریل پرشیا
مدیرعامل:
بهروز کاظمیان

تلفن: ۶۶۹۲۸۰۵۵
نمابر: ۶۶۵۷۸۷۳۹



رهپویان سابنا تجارت
ابریشم (رستا)
مدیرعامل: سیدجلیل
سیدحسینی

تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱
نمابر: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱



پارسیان ریل شرق
مدیرعامل:
محمد رضایی

تلفن: ۲۲۷۸۴۰۲۶
نمابر: ۲۲۷۸۴۰۶۲



**ناوگان ریل
الوند نیرو**
مدیرعامل:
ابراهیم پاشنا

تلفن: ۸۸۷۶۰۸۷۷
نمابر: ۸۸۷۶۹۵۷۳



پرسی ایران گاز
مدیرعامل:
حمیدرضا حدادی

تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷
نمابر: ۸۸۹۰۵۹۵۱



سیمرغ آهنین
مدیرعامل:
محمود قیام

تلفن: ۵۵۴۶۴۶۰۱
نمابر: ۵۵۶۶۸۵۴۱



راهبر سیر سمندگان
مدیرعامل:
محمد اسلامی

تلفن: ۰۵۱-۳۲۲۵۳۰۰۶
نمابر: ۰۵۱-۳۲۲۵۳۰۰۶



چرخ ریل راهبر
مدیرعامل:
حمید محمد ظاهری

تلفن: ۵۵۳۹۹۳۵۰
نمابر: ۵۵۳۹۹۳۵۰




**پیشگامان رسانه
پارس**
مدیرعامل:
مهدی جعفری ندوشن

تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۲۵۵۲
نمابر: ۰۳۵-۳۸۲۶۲۵۵۴



**تجارت کوشش
سپاهان**
مدیرعامل:
شکراه شفیع زاده

تلفن: ۰۳۱-۳۶۷۰۱۱۶۱
نمابر: ۰۳۱-۳۶۶۹۴۹۹۴



لکوموتیو ریل ارون
مدیرعامل:
کامران بهمنی

تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۱-۲
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سفیر ریل آسیا
مدیرعامل:
محمد خان احمدی

تلفن: ۴۳۴۵۷
نمابر: ۸۶۰۷۱۷۳۱



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

تلفن: ۶۶۱۲۱۱۷۴
نمابر: ۶۶۱۲۱۱۸۲




ماربین (قطار سبز)
مدیرعامل:
محمود امامی

تلفن: ۸۸۸۴۰۵۲۰
نمابر: ۸۸۸۲۹۴۲۴



صدرکارکیا
مدیرعامل:
داوود فولادی

تلفن: ۰۸۶-۳۳۶۲۴۵۹۵
نمابر: ۰۸۶-۳۴۱۲۰۳۰۱



تارک دیزل پارسی
مدیرعامل:
محمدرضا راستکار

تلفکس: ۲۲۹۲۱۲۲۲



گهر ترایر سیرجان
مدیرعامل:
محمد انجم شعاع

تلفن: ۸۸۹۸۴۱۸۲
نمابر: ۸۸۹۸۴۱۸۲



راه آهن کشش
مدیرعامل:
مجتبی تقفدی

تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸



راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میرجلیلی

تلفن: ۰۳۵-۳۶۲۹۶۵۰۰
نمابر: ۰۳۵-۳۶۲۴۴۴۴۲



**تعمیرات و توسعه بهره
برداری ریلی مینا**
مدیرعامل:
سینا عباسی

تلفن: ۲۳۱۵۲۲۳۹
نمابر: ۵۵۶۵۰۶۵۲



آلتن ریل گلستان
مدیرعامل:
رجب قزاق

تلفن: ۰۱۷ - ۳۳۳۷۶۶۴۰
نمابر: ۰۱۷ - ۳۲۲۴۲۱۵۵



کالا و خدمات
پاسارگاد
مدیرعامل:
افشین آراین

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۲۵۹۶
نمابر: ۰۱۳-۴۳۴۲۵۳۷۳



سفیر تراهر ماهان
مدیرعامل:
حسین مولایی

تلفن: ۵۵۱۲۵۷۳۷
نمابر: ۵۵۱۲۵۷۳۸



ریل پرداز نوافرین
مدیرعامل:
محمد ذوالقدری

تلفن: ۹۱۰۰۶۸۸۶
نمابر: ۴۳۸۵۳۷۵۵



فنی و مهندسی کیان
صنعت شهباز
مدیرعامل:
مهدی شرفی

تلفن: ۵۵۱۲۵۸۲۳
نمابر: ۵۵۱۲۶۰۲۴



احیاء ریل ایرانیان
مدیرعامل:
مرتضی رجبی

تلفن: ۸۸۴۷۱۹۵۸
نمابر: ۸۸۴۰۳۹۶۸



پرتو بارفر
خلیج فارس
مدیرعامل:
مهرداد نجاتی محرمی

تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نمابر: ۸۸۸۷۹۱۷۸



ستاره ریل زر
مدیرعامل:
احمد نوری طهرامند

تلفن: ۸۸۷۳۰۹۰۱
نمابر: ۸۸۷۳۲۰۰۹



نیروی کشش
ریلی پرس
مدیرعامل:
بهیار صنوبری

تلفن: ۸۶۰۸۳۷۸۳
نمابر: ۸۸۸۵۰۶۲۹



سپهر زاوه طوس
مدیرعامل:
محمی الدین صبوخی

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 صبغی

تلفن: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰
نمابر: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰

**جهت سفارش
تبلیغات در ماهنامه
تاب و حیل و نقل ریلی**

**با ما تماس بگیرید
۲۲۶۶۸۶۵۶**



رسان ریل پارس
مدیرعامل:
امین پور خورداری

تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۴
نمابر: ۸۸۵۰۰۶۳۴




ریل تراهر توس
مدیرعامل:
حمیدرضا رستگار مقدم

تلفن: ۰۵۱ - ۳۷۶۸۷۹۸۹
نمابر: ۰۵۱ - ۳۷۶۸۷۹۸۹



بهینه تراهر آژور
مدیرعامل:
سمانه علیپور خوبده

تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۵
نمابر: ۸۸۵۰۰۶۳۴



پیام ترانس
مدیرعامل:
روح ا... محمودی

تلفن: ۸۶۰۳۶۷۴۱
نمابر: ۸۶۰۳۶۷۵۲



نوبین صنعت رجا
مدیرعامل:
محسن یآوری

تلفن: ۵۵۱۲۴۹۰۲-۳
نمابر: ۵۵۱۲۵۵۶۶



پارس لاریم
مدیرعامل:
مژگان حیدری نژاد

تلفن: ۸۸۵۷۸۱۸۵
نمابر: ۸۸۳۶۳۹۹۱



بهین لجستیک ایرانیان
مدیرعامل:
ایوب خزائی

تلفن: ۲۲۹۱۲۲۹۵
نمابر: ۲۲۹۱۲۳۵۷



میتالورژی ایندکیمستری
پرودکت پارس
مدیرعامل:
کابلاندی ایتیکنوف

تلفن: ۸۸۶۶۰۳۴۹
نمابر: ۸۸۶۶۷۹۵۳
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.

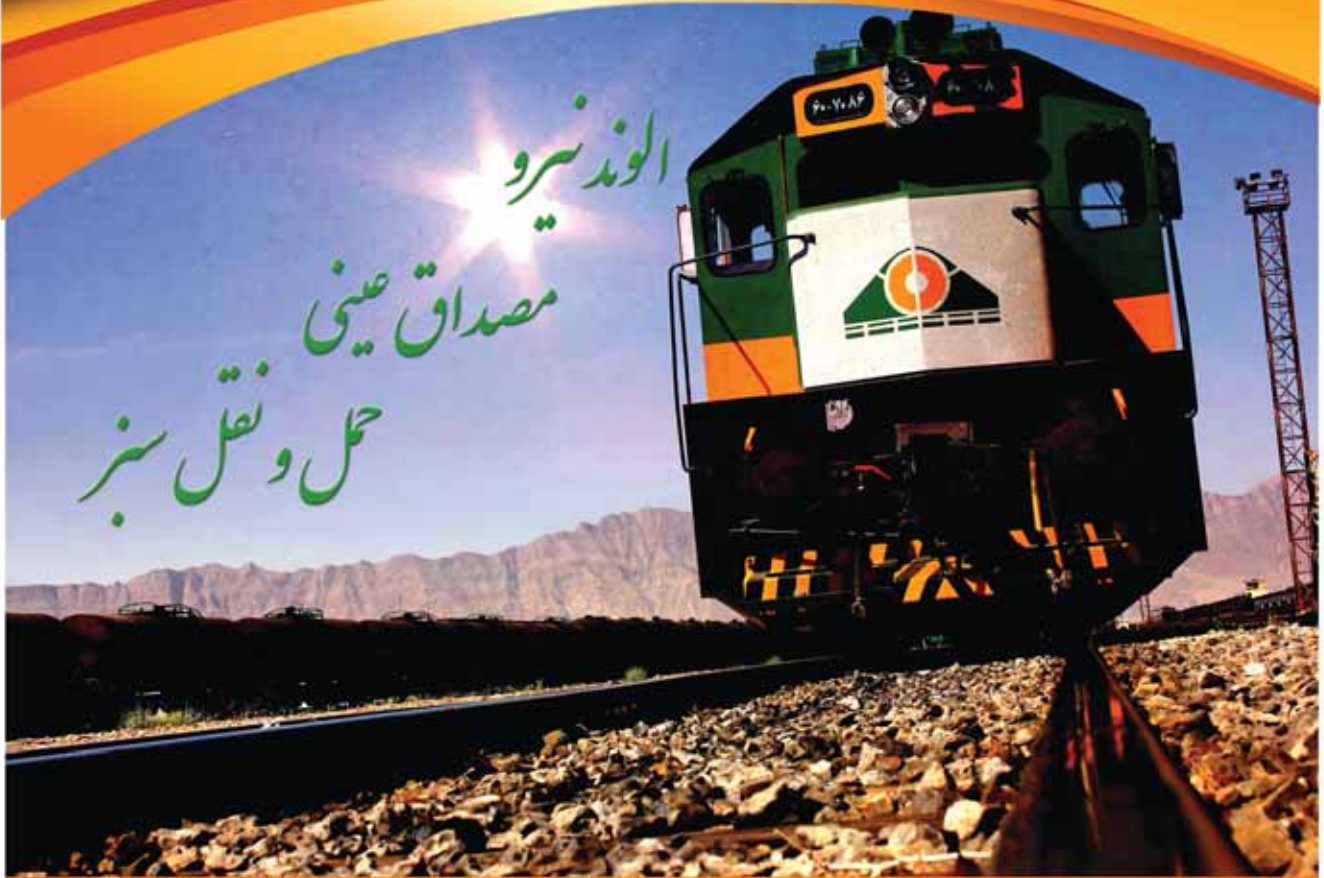




شرکت ناوگان ریل الوندنیرو (سهامی خاص)



الوندنیرو
مصدان عینی
حمل و نقل سبز



Alvand Niroo Railway Fleet

Locomotive Effort & maintenance

الوندنیرو، شریک حمل و نقل ریلی و دوستدار محیط زیست
الوندنیرو، مصداق تحقق خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی
الوندنیرو، بحکام با دولت در توسعه حمل و نقل ریلی

۸۸۵۱۶۲۰۶-۸۸۵۱۶۲۰۵-۸۸۷۵۴۲۳۶
۸۸۷۶۰۸۷۷-۸۸۷۶۹۵۷۳-۸۸۷۶۲۰۱۳

تلفکس:

آدرس:

تهران خیابان سهروردی شمالی بالاتر از بهشتی کوچه نیکو قدم پلاک ۱۲
کدپستی: ۱۵۸۶۷-۵۷۵۳۳

www.alvandniroo.ir
Email: info@alvandniroo.ir



اصفهان
کفریز

www.kafriz.com

Monobloc
Railway Wheels

اولین تولیدکننده ملی
چرخ مونوبلوک در ایران